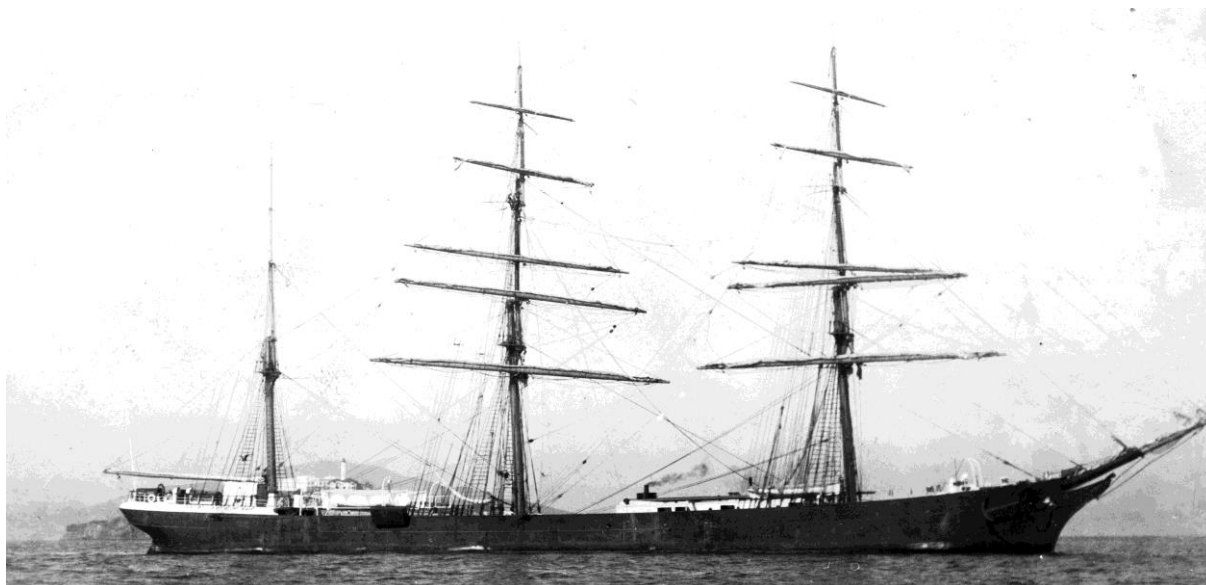


## Britische Bark BRITISH YEOMAN von 1880



Bark BRITISH YEOMAN in der Bucht von San Francisco 1911 (Fotograf Dee, Copyright abgelaufen)

Das 1880 im südenenglischen Southampton vom Stapel gelaufene eiserne Vollschiiff BRITISH YEOMAN wurde bis 1896 von der Londoner Firma British Shipowners Co. Ltd. betrieben. Dann übernahm eine Sunderlander Reederei das Schiff. Bis 1898 blieb es in britischem Besitz, bevor das mittlerweile zur Bark umgeriggte Schiff nach Italien verkauft und in "Stefano Razeto" umbenannt wurde. Die Bark wurde auch unter italienischer Flagge weiter in der Langstreckenfahrt in den Pazifik eingesetzt. 1907 wurde sie an eine neuseeländische Firma zwangsversteigert, die ihr wieder ihren Taufnamen BRITISH YEOMAN gab. Nur ein Jahr später erfolgte ein erneuter Verkauf, nun in die USA. Dort verblieb das Schiff bis 1915, bevor die Amerikaner offensichtlich die hohen Kriegspreise nutzen und es nach Kanada verkauften. Am 26. Februar 1917 wurde die BRITISH YEOMAN im Mittelatlantik vom deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" angehalten und nach Übernahme der Besatzung versenkt.

Thomas Ridley Oswald eröffnete 1875 in Southampton-Woolston eine moderne Werft, die ab 1778 als "Oswald, Mordaunt & Co." firmierte und 1881 über 1.200 Mitarbeiter beschäftigte. Dort liefen zwischen 1876 und 1889 insgesamt 103 Schiffe vom Stapel, davon zahlreiche eiserne Vollschiiffe und Barken von ca. 2.000 tons Vermessung.

Das 1880 fertig gestellte, eiserne Vollschiiff BRITISH YEOMAN war mit seiner Brutto-

tonnage von 1.893 ts ein der kleineren Bauten dieser Werft. Käufer war die British Shipowners Co. Ltd. mit Sitz in London.

Daten und Fakten der BRITISH YEOMAN	
Land:	Großbritannien, Italien, Neuseeland, USA, Kanada
Schiffstyp:	Frachttragendes eisernes Vollschiiff, später Bark
Bauwerft:	Oswald, Mordaunt & Co., Southampton, UK
Stapellauf:	1880
Eigner:	1880-1896: British Shipowners Co. Ltd., London 1896-1898: Taylor, John & Son, Sunderland 1898-1907: Razeto S. fu A., Genoa, IT 1907-1908: Waterston W.S., Invercargill, NZ 1908-?: Eschen & Minor, San Francisco ?- 1915 J. J. Moore and Co, San Francisco 1915-1917: Kanad. Eigner, Victoria, BC
Besatzung:	21 Mann (1917)
Schwesterschiffe:	"Dundrennan" (1880) "Pythomene" (1880)
Verbleib:	Versenkt am 26.02.1917 durch Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler"
Technische Daten	
Vermessung:	1.893 BRT
Länge:	82,1 m
Breite:	12,1 m
Tiefgang:	7,4 m max.
Geschwindigkeit	ca. 16 kn max.

Diese Reederei, deren Schiffe mit wenigen Ausnahmen auf mit "British" beginnenden Namen getauft wurden, war um 1870 eine der größeren britischen Segelschiffsreedereien. Als 1880 die BRITISH YEOMAN erworben wurde, hat das Segelschiffsgeschäft jedoch schon den Zenit überschritten. Danach erwarb die Reederei jedenfalls nur noch ein weiteres Segelschiff, die "British Isles" von 1884.

Die BRITISH YEOMAN wurde anfangs im Reisgeschäft mit Indien eingesetzt<sup>1</sup>. Auslaufend war Kohle an Bord und heimreisend Reis. Das Reisgeschäft kam jedoch durch die den Suezkanal nutzende Dampfschiffahrt für die Windjammer zum Erliegen. Spätestens ab 1884 das Vollschiß daher in der Fahrt zur amerikanischen Westküste beschäftigt<sup>2</sup>. Es transportierte auf der Ausreise weiterhin Kohle und auf der Heimreise Weizen. Während dieser Zeit blieb die BRITISH YEOMAN von größeren Havarien verschont. Lediglich im Juni 1887 kam es in San Francisco zu einer unverschuldeten Kollision mit dem Schoner "Frithiof"<sup>3</sup>. Um 1896 verkauften die British Shipowners ihre letzten Segelschiffe und stiegen auf die Dampfschiffahrt um. Die mittlerweile zur Bark umgeriggte BRITISH YEOMAN wurde an die Firma Taylor, John & Son, in Sunderland abgegeben, die das Schiff nur zwei Jahre später an die italienische Reederei Razeto S. fu A. in Genau verkaufte.

Die Bark wurde nun umgetauft und nach dem Firmengründer "Stefano Razeto" benannt. Sie wurde auch von ihrem neuen Eigner weiter in der Langstreckenfahrt zur amerikanischen Westküste und nach Australien eingesetzt. Die Italiener schienen mit ihrem Neuerwerb etwas überfordert zu sein, denn unter ihrem neuen Kapitän Schiappacassa benötigte das Schiff sehr lange 161 Tage von Liverpool bis San Francisco<sup>4</sup>. Auch bei der Weiterreise nach Australien mit einer Holzladung war das Glück

den Italiener nicht holt. Die Deckladung ging im Sturm über Bord<sup>5</sup> und im Bestimmungshafen Sydney brach ein Feuer an Bord aus, das zum Glück schnell gelöscht werden konnte<sup>6</sup>. Die letzte Fahrt unter italienischer Flagge führte das Schiff 1906 von Liverpool nach Südastralien, war ein fast 12 Monate dauerndes Fiasko, und endete 1907 mit einem Zwangsverkauf wegen Schulden<sup>7</sup>.

Erwerber war der neuseeländische Reeder Waterston, der dem Schiff wieder seinen Taufnamen BRITISH YEOMAN gab. Die erste Reise unter neuer Flagge führte von Neuseeland via Australien<sup>8</sup> nach San Francisco, wo das Schiff 1908 prompt bei einer Havarie beschädigt wurde<sup>9</sup>. Möglicherweise war das der Grund, dass die BRITISH YEOMAN 1908 an die Fa. J. J. Moore & Co. aus San Francisco verkauft wurde (nach anderer Quelle an die Fa. Eschen & Minor<sup>10</sup> und ggf. erst später an J. J. Moore & Co.). Die Amerikaner betrieben das Schiff erfolgreich bis 1915, bevor sie das Schiff nach Kanada verkauften.

Im Winter 1917 war die BRITISH YEOMAN mit einer Ladung von 3006 t Weizen unter Kapitän Campbell Nielson unterwegs von Buenos Aires nach Nantes, als sie am 26. Februar 1917 im Mittelatlantik vom deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" angehalten wurde. Nach Übernahme der Besatzung, unter der sich auch die Kapitänsfrau Jessie Nielson befand, wurde sie auf Position 4°45' N. 32°5' W. durch Sprengung versenkt.

<sup>1</sup> *Lloyd's List, London, 26 Jul 1881*: Spoken - British Yeoman, English ship, Calcutta to London, May 15, 22 S, 69 E.

<sup>2</sup> *Daily Alta California, Volume 36, 27 Jan 1884*: The British ship British Yeoman was cleared yesterday for London by George W. McNear with 61,618 cts wheat.

<sup>3</sup> *Daily Alta California, Volume 42, 1 Jan 1888*: June 8th—Frithiof, schooner, fouled the British Yeoman and was slightly damaged

<sup>4</sup> *San Francisco Call, Volume 85, 4 Dec. 1898*: The Italian ship Stefano Razeto arrived from Liverpool yesterday after a lengthy passage of 161 days. Captain Schiappacassa cannot speak English, neither can any of his crew, so it was impossible to get any facts about the voyage.

<sup>5</sup> *The Sydney Morning Herald, Mi 31 Mai 1899, Page 8*: The Stefano Razeto, from San Francisco, reports she encountered very bad weather, during which her deck cargo of 100,000 ft. of lumber was lost.

<sup>6</sup> *The Sydney Morning Herald Mo 12 Jun 1899, Page 7*: A SHIP ON FIRE.

<sup>7</sup> *PRESS, Volume LII, Issue 15534, 9 Mar 1916*: About seven years ago she arrived at the Bluff from Liverpool, via Western Australia, the voyage having occupied nearly twelve months. She put into Geographe Bay, West Australia, for repairs to her rigging, and on her arrival at Bluff she was seized under the order of the Admiralty Court for debt. After a long lawsuit she was purchased at auction by the late Mr. Waterston, of Invercargill, who re-named her und subsequently sold her to Mr. J. J. Moore, of San Francisco.

<sup>8</sup> *The Sydney Morning Herald Di 22 Okt 1907, Page 8*: Dep New Zealand: Oct. 21, British Yeoman, bq (late Stefano Razeto), for Sydney.

<sup>9</sup> *San Francisco Call, Volume 104, 16 July 1908*: The tide took charge of the British ship British Yeoman yesterday forenoon in Mission bay and carried it into collision with the four masted Uruguayan bark Drummuir, which was lying at anchor near by.

<sup>10</sup> <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?133601>