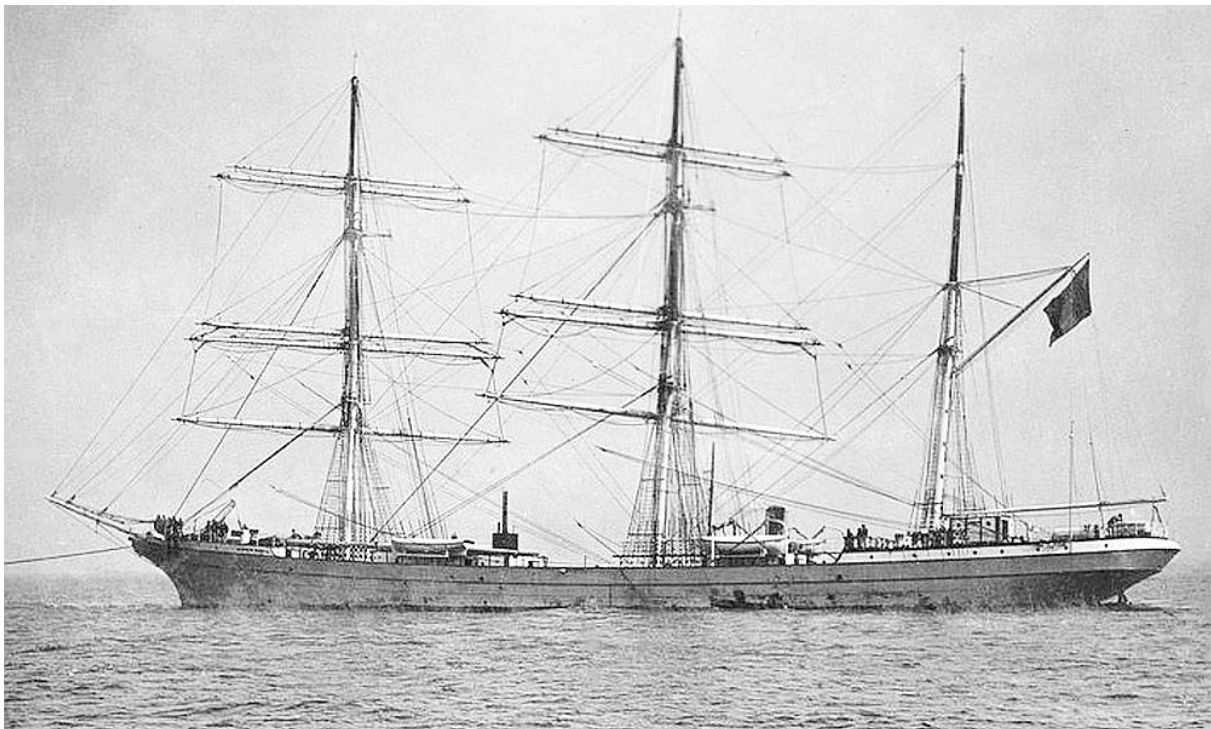


Französische Bark CHARLES GOUNOD von 1900



Die französische Bark CHARLES GOUNOD im Schlepp in australischen Gewässern (Brodie Collection, State Library of Victoria, Fotograf unbekannt). Die Aufnahme zeigt sehr gut das Jubilee-Rigg mit doppelten Mars- und Bramsegeln, jedoch ohne Royalsegel.

Die Bark CHARLES GOUNOD wurde im Jahre 1900 auf der Werft der Chantiers de la Loire in St. Nazaire als ein Serienschiff des sogenannten Typs C gebaut. Erster Eigner war die Reederei N. & C. Guillon aus Nantes, die das Schiff vorwiegend in der Weizenfahrt von der amerikanischen Westküste und von Australien einsetzte.

Die Bark war ein recht schnelles Schiff und benötigte auf ihrer Jungfernfahrt nur 73 Tage von St. Nazaire nach Newcastle in Australien, allerdings in Ballast. Auch die Heimreise in voll beladenem Zustand von San Francisco nach Queenstown in nur 106 Tagen stellt eine sehr gute Leistung dar.

Nach 11 Rundreisen wurde sie 1912 an die Sté. Générale d' Armement, auch aus Nantes verkauft, blieb aber zunächst in ihrer angestammten Beschäftigung. Im 1. Weltkrieg führte sie mindestens zwei Reisen durch und holte dabei Salpeter aus Chile und Mais aus Südafrika. Auf der Rückreise aus Südafrika wurde sie am 21.01.1917 im Mittelatlantik auf 8 ° N, 26° W vom deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" unter dem Kommando von Felix Graf von Luckner gesichtet, aufgebracht und nach Übernahme der Besatzung versenkt.

Daten und Fakten der CHARLES GOUNOD	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Stählerne Bark
Bauwerft:	Chantiers de la Loire, St. Nazaire, Frankreich
Stapellauf:	13. Januar 1900
Eigner:	1900: N. & C. Guillon, Nantes 1912: Sté. Générale d' Armement, Nantes
Besatzung:	25-30 Mann
Verbleib:	Am 21.01.1917 durch "S.M.S. Seeadler" versenkt
Technische Daten	
Vermessung:	2310 BRT
Länge:	79,5 m
Breite:	12,2 m
Tiefgang:	7,3 m max.
Geschwindigkeit	ca. 16 kn max.

Die 1899 in Kraft getretenen Subventionsgesetze zur Förderung der französischen Segelschiffahrt brachten schnell einen Bauboom für die französische Werftindustrie. Zahlreiche Großsegler wurden daraufhin auf französischen Werften gebaut. Einer der erfolgreichsten Betriebe waren die Chantiers de la Loire mit ihren großen Werften in Nantes und in St. Nazaire. Hier entstanden von 1899 bis 1902, also in nur drei Jahren, die erstaunliche Anzahl von mehr als 60 Barken und Vollschiffen.

Die Firma konstruierte sechs verschiedenen Typen von Dreimastern aus Basis eines 79,5 m Rumpfes mit unterschiedlicher Gestaltung des Hauptdecks und Takelung:

- Typ A: Bark mit 2.297 BRT, 1.731 NRT
- Typ B: Bark mit 2.500 BRT, 2.007 NRT
- Typ C: Bark mit 2.310 BRT, 1.738 NRT
- Typ CA: Bark mit 2.302 BRT, 1.735 NRT
- Typ D: Bark mit 2.579 BRT, 1.959 NRT
- Typ E: Vollschiff mit 2.326 BRT, 1.725 NRT
- Typ F: Vollschiff mit 2.288 BRT, 1.731 NRT
- Typ G: Bark mit 2.679 BRT, 1.972 NRT.

Beim Typ C setzte die Werft auf eine Vereinfachung der Takelage und übernahmen die ursprünglich von der Hamburger Stülcken-Werft stammende und in Großbritannien populär gewordene Idee des "Jubilee"-Riggs. Bei diesem Rigg entfielen die Royalsegel zugunsten breiterer Mars- und Bramsegel. Die auch "Baldhead"-Rigg genannte Takelung hatte auch den Vorteil, den Schwerpunkt des Schiffs herab zu setzen. Ein Nachteil waren aber die im Vergleich zu klassisch getakelten Schiffen größeren und damit für die Besatzung schwerer zu handhabenden Segel.

Rundreisen der Bark CHARLES GOUNOD 1900 - 1917				
Nr.	Zeit	Kapitän	Reiseroute	Ladungen*
1	1900 - 1901	Gautier	St. Nazaire - Newcastle / Australien - San Francisco - Queenstown / UK	A: Ballast, Z: Kohle, H: Weizen
2	1901 - 1902	Rével	Cardiff - Nagasaki via Hobart / Australien - Portland - Gravesend / UK via Queenstown	A: Kohle, H: Weizen
3	1902 - 1904	Ogert	Frankreich (?) - New York - Anjer / Malakka - Astoria - Falmouth - Walmer / UK	A/Z: unbekannt, H: Weizen
4	1904	Rault	Cherbourg - Newcastle & Brisbane / Australien - Antwerpen	A: unbekannt, H: Weizen
5	1905 - 1906	Roy	Liverpool - Newcastle / Australien - Honolulu - Sydney - Liverpool via Falmouth	A: unbekannt, Z: Kohle, H: Weizen
6	1906 - 1907	Roy	Brest - Port Wakefield / Australien - Rio de Janeiro (Nothafen) - Birkenhead / UK via Falmouth	A: unbekannt, H: Weizen
7	1907 - 1908	Le Gal	Shields / UK - San Francisco via Hobart / Australien - Tacoma / USA - Runcorn / UK via Pitcairn Island	A: Kohle, H: Weizen
8	1908 - 1909	Huertel	Liverpool - Noumea / Neukaledonien - Antwerpen	A: Kohle, H: Nickel
9	1909 - 1910	Huertel	Brest - Port Townsend & Tacoma / USA - Cork - Rotterdam	A: unbekannt, H: Weizen
10	1910 - 1911	Terpin	Rotterdam - Portland / USA - UK	A: unbekannt, H: Weizen
11	1911 - 1912	Huertel	London - Astoria & Portland / USA - UK	A: Stückgut, H: Weizen
12	1912 - 1913	Rault	UK / Frankreich (?) - New York - Melbourne - UK	A: Kistenöl, H: Weizen
13	1913 - 1914	Rault	Christiania (heute Oslo) / Norwegen - Melbourne - UK	A: Schnittholz, H: Weizen
14	1915	Rault	Europa - Chile - Manchester / UK	A: unbekannt, H: Salpeter
15	1916 - 1917	Rault	Europa - Durban / Südafrika - versenkt auf Position 8°N, 26°W durch "SMS Seeadler"	A: unbekannt, H: Mais

* **A = Ausreise, Z = Zwischenreise, H = Heimreise:** In vielen Fällen konnte die Ladung auf den Ausreisen nicht rekonstruiert werden. Bei den Reisen aus Großbritannien wird das Schiff jedoch zumeist mit Kohle beladen gewesen sein und bei Ausreisen aus New York mit Kistenöl. Bei Ausreisen aus Frankreich dürfte das Schiff häufig zumindest teilweise in Ballast gesegelt sein. Zu den Kriegsreisen 1915 bis 1917 liegen nur wenig Details vor.

Literaturempfehlung

Jean Randier: *Grand Voiliers Français 1880 - 1930*. Editions Des Quatre Seigneurs, Grenoble, Frankreich, 1974. Das französischsprachige Buch beschreibt im Detail und mit vielen großformatigen Abbildungen und Zeichnungen die Entwicklung stählerner Großsegler in Frankreich.