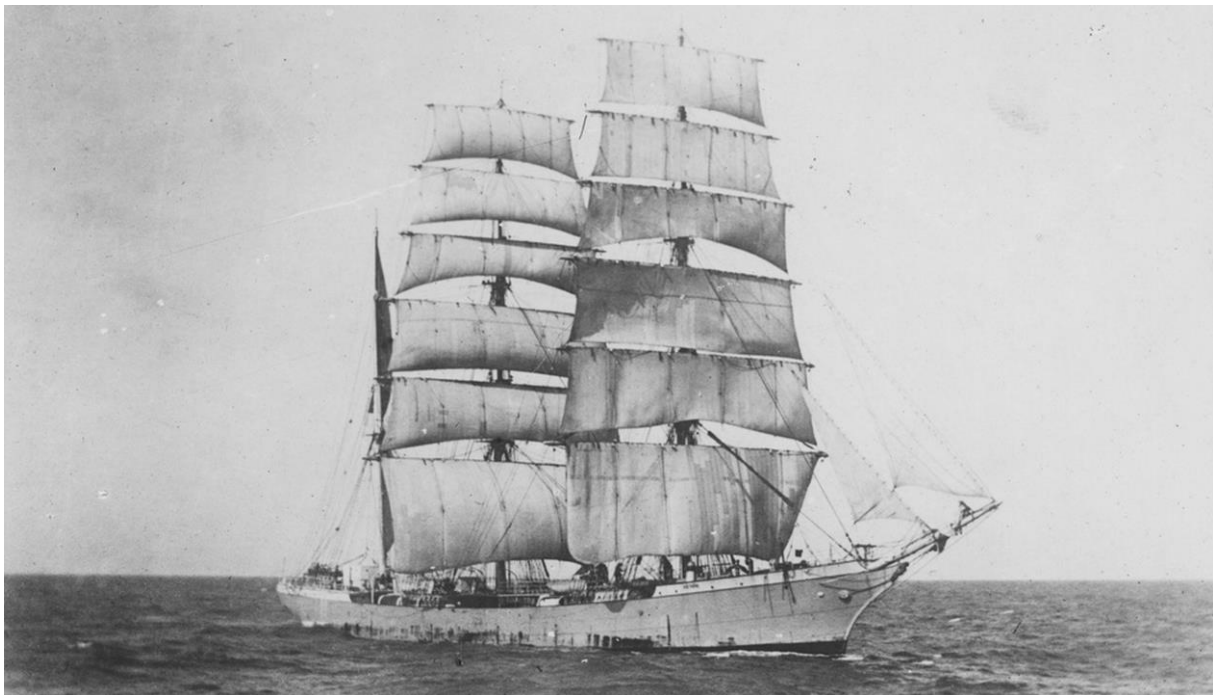


Französische Bark BRETAGNE von 1901



Die französische Bark BRETAGNE in australischen Gewässern (State Library of South Australia, Referenz PRG-1373-49-112, Fotograf unbekannt).

Die große Bark BRETAGNE wurde 1901 für die französische Reederei Raoul Guillon in Nantes gebaut. Sie wurde wie viele der Segler aus Nantes vorwiegend in der Weizenfahrt zur amerikanischen Westküste eingesetzt. Sie war ein robustes Schiff, aber kein schneller Segler. Ganz am Ende seiner relativ langen Karriere wurde das Schiff Ende 1922 an die deutsche Reederei H.H. Schmidt, Hamburg, verkauft und unter dem Namen „Wilhelmine“ für zwei Reisen eingesetzt. 1926 wurde sie bei Bremen abgewrackt.

Die BRETAGNE war das zweite Schiff dieses Namens, das von der Dubigeon-Werft für die Reederei Guillon gebaut wurde. Sie war der Ersatzbau für die im Jahr zuvor auf ihrer zweiten Ausreise vor Kap Horn untergegangene erste „Bretagne“.

Auch die Jungfernfahrt der zweiten BRETAGNE stand unter keinem guten Stern. Das neue Schiff wurde nach Barry in Wales geschleppt um dort Kohle für Kapstadt und San Francisco zu laden. Bereits kurz nach der Abreise wurde das Schiff Anfang Dezember 1901 im Sturm beschädigt und lief St. Nazaire als Nothafen an. Dort traf sie am 9. Dezember und lief am 23. des Monats nach erfolgten Reparaturen wieder aus. Auch der zweite Versuch stand unter keinem guten Stern. Auf der Höhe von

Lissabon wurde die BRETAGNE erneut im Sturm beschädigt und verlor seine Vorbramstenge. Zur Reparatur wurde sie nach Lissabon geschleppt. Erst am 21. März konnte sie ihre Reise fortsetzen. Die restliche Rundreise mit Kohle zur amerikanischen Westküste und dann mit einer Weizenladung zurück nach Europa verlief dann ohne weitere Schwierigkeiten. Jedoch waren die Reisedauern sehr lang. So benötigte das Schiff 152 Tage von Seattle nach Falmouth.

Daten und Fakten der BRETAGNE	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Stählerne Bark
Bauwerft:	A. Dubigeon, Nantes, Frankreich
Stapellauf:	27. September 1901
Eigner:	1901: Raoul Guillon, Nantes 1903: L. Levesque, Nantes 1922: H.H. Schmidt, Hamburg
Besatzung:	30 Mann
Verbleib:	Ab März 1926 in Blumenthal bei Bremen abgewrackt
Technische Daten	
Vermessung:	2197 BRT
Länge:	84,5 m
Breite:	12,3 m
Tiefgang:	6,9 m max.
Segelfläche:	ca. 2.600 qm
Geschwindigkeit:	ca. 14 kn max.

Der Reeder Guillon war nach diesen Erfahrungen wie kaum anders zu erwarten sehr unzufrieden mit seinem Neubau und verkaufte ihn zeitnah an die ebenfalls in Nantes ansässige Reederei L. Levesque & Co.

Levesque betrieb das Schiff dann bis in die 1920er Jahre und konnte offensichtlich auch mit den weiterhin langen Reisezeiten leben. Bis zum Beginn des ersten Weltkriegs machte das Schiff acht Weltreisen via Kap der Guten Hoffnung in den Pazifik und eine Reise zur amerikanischen Westküste via Kap Horn. Auf sieben dieser neun Reisen wurde das Schiff von Kapitän Jean Henry geführt.

Auf der fünften Reise wurde das Schiff am 25. Juni 1908 in der Nähe von Pitcairn Island im Pazifik von einer plötzlichen Sturmböe getroffen und das Schiff legte sich mit verrutschender Ladung auf die Seite. Die BRETAGNE verlor ihr Vorbramstenge, den Besanmast und die meisten Segel. Vermutlich verhinderte der dadurch nachlassende Druck, dass das Schiff endgültig kenterte. Der 1. Offizier, E. Thebaud, ging bei diesem Unfall jedoch über Bord und ertrank.

Auf der siebten Reise befand sich die BRETAGNE am 17. April 1911 auf dem Heimweg im Nordatlantik, als in einem Orkan die Ladung überging. Um den Winddruck zu reduzieren und ein Kentern zu vermeiden, ließ Kapitän Henry die meisten Segel losschneiden.

Kurz vor Kriegsausbruch 1914 übernahm Kapitän Abel Chevalier die Bark und führte sie auf den nächsten sieben Reisen glücklich durch den Krieg, dem so viele der französischen Großsegler zum Opfer fallen sollten. Aber seine erste Fahrt auf der BRETAGNE hätte leicht auch seine letzte werden können, denn auf der Zwischenreise von Adelaide nach Newcastle N.S.W. verrutschte im Juni 1915 in schwerem Sturm vor der australischen Ostküste abermals die Ladung bzw. in dem Fall der Ballastsand. Die kritische Lage konnte trotz einem kriegsbedingt prekären Mangel an erfahrenen Seeleuten unter der Crew überstanden werden. Das beschädigte Schiff wurde mit Schlagseite nach Newcastle eingeschleppt.

Nach der Rückkehr von der 12. Reise wurde die BRETAGNE zum Schutz gegen deutsche U-Boote bewaffnet. Zwei 9-cm-Geschütze und Funkausrüstung wurden eingebaut. Zu ihrer Bedienung kamen sechs Artilleristen und ein Funker an Bord.

Die 13. Reise wurde dann vorerst die letzte unter französischer Regie, dann nach Ankunft im australischen Sydney wurde das Schiff von der USA für Transporte von Australien zur amerikanischen Westküste gechartert.

Mit Ende des 1. Weltkriegs wurde auch die Charter beendet und das Schiff segelte mit einer Weizenladung nach Großbritannien.

Danach holte Kapitän Chevalier mit seinem Schiff noch eine Salpeterladung aus Chile, bevor es auf die letzte Weltreise unter seinem Kommando und unter französischer Flagge nach Australien und Chile ging. Auf dieser 17. Reise der BRETAGNE ging zum vierten Mal in der Geschichte dieses Schiffs die Ladung über. Das Schiff war in Ballast nach Australien unterwegs, als am 17. November 1920 der Sandballast bei einem plötzlichen Wechsel der Windrichtung im Orkan südlich des Kap der Guten Hoffnung verrutschte. Der Sturm zerfetzte die Segel der Bark und wieder half die Reduzierung des Winddrucks, das Schiff zu retten. In 72 Stunden Schufterei konnte die Mannschaft den übergegangenen Sand wieder zurück schaufeln und das Schiff retten. Auch die weitere Reise stand im Zeichen schwerer Stürme und im Pazifik und vor Kap Horn gingen zwei Beiboote und mehrere Segel verloren. Der schlechte Stern hielt bis zum Schluss durch: beim Einschleppen nach Bordeaux strandete die BRETAGNE am 19. Oktober 1921 in der Gironde-Mündung, konnte aber ein paar Tage später wieder frei geschleppt werden. Danach wurde das Schiff für ein Jahr in Bordeaux aufgelegt.

Im November 1922 wurde die Bark dann an die Hamburger Reederei H.H. Schmidt verkauft und in „Wilhelmine“ umbenannt. Die 18. Reise und erste unter deutscher Flagge 1923 führte unter Kapitän Meyer via Kap Horn zu den Chinchas-Inseln vor Peru, um dort Guano für New York zu laden. Die Reise nach New York erfolgt via Panama-Kanal. In New York übernahm Kapitän O.F. Borgwardt die Bark und segelte mit ihr in Ballast nach Hamburg.

Dort übergab er sie an Kapitän O. Heinatz, den sie wenig Glück bringen sollte. Von Hamburg sollte die „Wilhelmine“ 1924 auf ihrer 19. Reise mit Kohle nach Chile segeln und mit Salpeter beladen zurückkehren. Leider geriet ihre Kohleladung schon auf der Elbe in Brand und sie musste Cuxhaven als Nothafen anlaufen. Von dort wurde sie zurück nach Hamburg geordert. Kapitän Heinatz ging auf

dieser kurzen Fahrt bei einem Unfall über Bord und ertrank. In Hamburg übernahm daher der Kapitän Dutack das Schiff, der allerdings wenig Erfahrung auf Windjammern hatte. Nach 107 Tagen mit vielen Flautes und auch bedingt durch starken Bodenbewuchs lief die „Wilhelmine“ Cabedello in Brasilien als Nothafen an. Dort wurde ihre Order für Chile gestrichen und die Bark statt dessen nach Australien gesandt, wo sie Weizen laden sollte. Diesmal ging nichts schief und im Januar 1925 segelte das Schiff beladen zurück nach Europa.

Im Februar schlug das Schiff jedoch im Sturm leck musste erneut einen Nothafen anlaufen, Talcahuano in Chile. Dort wurde sie entladen. Beim Eindocken wurde der schlechte Zustand der Bark offensichtlich. Notdürftig repariert, übernahm sie im August 1925 in Iquique als letzte Ladung ihrer Karriere Salpeter in Säcken für Delfzijl, wo sie am 14. Dezember 1925 eintraf. Nach dem Löschen der Ladung wurde die ehemalige BRETAGNE auf Abbruch verkauft. Ab März 1926 wurde sie dann in Blumenthal bei Bremen abgewrackt.

Reisen der Bark BRETAGNE bzw. ab 1922 „Wilhelmine“ 1901 - 1925			
Nr.	Zeit	Kapitän	Reiseroute
1	01.12.1901 - 13.06.1903	Canevet	Barry - St. Nazaire – Lissabon – Kapstadt – Hobart – Tacoma – Seattle Falmouth – Limerick
2	05.09.1903 - 30.05.1905	Ferlicot	Limerick – Philadelphia – Hobart – Kobe – Antofagasta – Pisagua – Falmouth – Dünkirchen
3	05.07.1905 - 23.05.1906	J. Henry	Dünkirchen – Hobart – Honolulu – Portland – Astoria – Falmouth – Antwerpen
4	12.08.1906 - 28.07.1907	J. Henry	Antwerpen – Zeebrugge – San Francisco via Kap Horn – Falmouth – Ipswich
5	18.08.1907 - 23.07.1908	J. Henry	Ipswich – North Shields – Brest – Hobart – San Francisco – Astoria – Portland – Astoria – Ipswich
6	19.10.1908 - 25.11.1909	J. Henry	Ipswich – North Shields – Hobart – San Francisco – Savona
7	10.10.1910 - 24.04.1911	J. Henry	Savona – Genua – Newcastle N.S.W. – San Francisco – Falmouth – Harwich
8	16.05.1911 - 02.05.1912	J. Henry	Harwich – North Shields – Hobart – Astoria – Portland – Queenstown – (Belfast)
9	25.05.1912 - 19.04.1913	J. Henry	Belfast - Port Talbot – Iquique – Falmouth – Hamburg
10	13.06.1913 - 19.06.1914	Levièvre	Hamburg – Cuxhaven – Honolulu - Portland – Ipswich
11	18.07.1914 - 01.03.1916	Chevalier	Ipswich – Rotterdam Barry – Fremantle – Adelaide - Newcastle N.S.W. – Taltal – Le Havre
12	05.05.1916 - 15.05.1917	Chevalier	Le Havre – Liverpool – Garston – Noumea – Nantes
13	03.09.1917 - 13.12.1917	Chevalier	St. Nazaire - Sydney
14	23.02.1918 - 12.09.1918	Chevalier	Sydney – San Francisco – Sydney
15	22.10.1918 - 22.08.1919	Chevalier	Sydney – San Francisco – Ipswich
16	09.11.1919 - 20.06.1920	Chevalier	Ipswich – Taltal - Ostende
17	31.07.1920 - 20.10.1921	Chevalier	Ostende – Antwerpen – Newcastle N.S.W. – Antofagasta – Falmouth – Bordeaux
18	17.12.1922 - 21.02.1924	Meyer / Borgwardt	Bordeaux – Callao – Chinchas-Inseln – Callao – Panama-Kanal – New York – Hamburg
19	08.05.1924 - 14.12.1925	Heinatz / Dutack	Hamburg – Cuxhaven – Hamburg - Iquique – Capedello – Port Adelaide – Port Pirie – Talcahuano – Iquique - Delfzijl

Literaturempfehlung

Alain Villiers & Henri Picard: *The Bounty Ships of France*. Patrick Stephens Ltd., London, UK, 1972. Das Buch enthält Kurzbeschreibungen aller französischen Segelschiffsbauten von 1870 bis 1920 sowie zu einigen von französischen Reedern im Ausland angekauften Schiffen. Da der Mitautor Henri Picard die Reise von 1922-1924 auf der Bark „Wilhelmine“ ex BRETAGNE als Besatzungsmitglied selber mit erlebte, wird die Geschichte dieses Schiffs im Buch recht umfassend dargestellt.