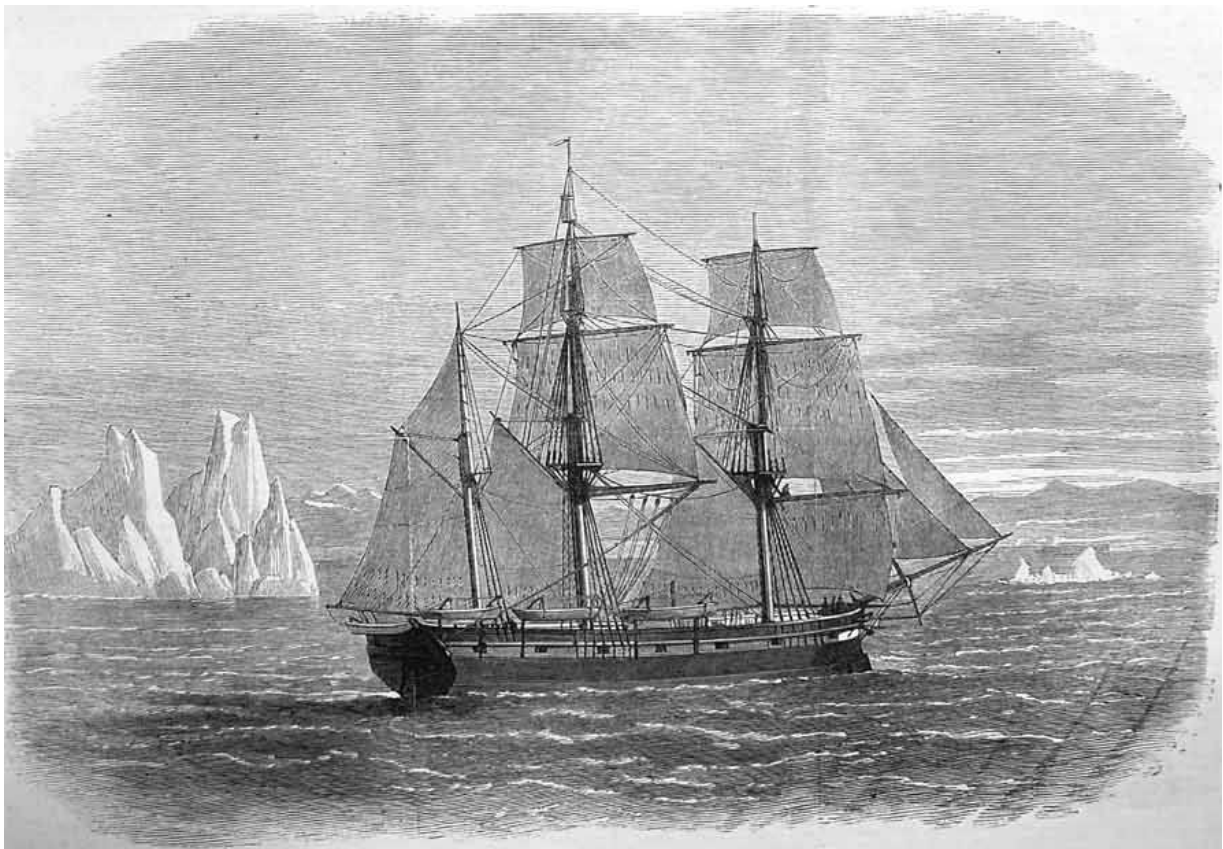


Britische Walfang-Bark TRUELOVE von 1764



Die abgebildete Zeichnung der Walfang-Bark TRUELOVE wurde am 5. Februar 1870 in der Zeitschrift „The Illustrated London News“ veröffentlicht (Quelle Wikipedia, Public Domain).

Die 1764 in Neuengland gebaute TRUELOVE war mit 124 Jahren aktiver Fahrzeit eines der langlebigsten Handelsschiffe der Seefahrtsgeschichte. Als Frachtschiff gebaut, diente sie im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg als Kaperschiff, wurde aber selber von einem britischen Kriegsschiff aufgebracht. 1784 wurde sie zum Walfangschiff umgebaut und bis 1867 als solches verwendet. Danach wurde sie noch weitere 20 Jahre als Frachtschiff genutzt und erst in den 1890er Jahren in England abgebrochen.

Die TRUELOVE wurde 1764 in Philadelphia in der damaligen britischen nordamerikanischen Kolonie als frachtragendes Vollschiiff gebaut. Obwohl sie sicherlich kein schneller Segler war, wurde sie von ihrem Eigner¹ im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg (1775-1783) zum privaten Kaperschiff umgebaut. Mit

¹ Es ist weder bekannt, wer zu diesem Zeitpunkt ihr Eigner war, noch wann sie zum Kaperschiff umgebaut wurde. Auch der Zeitpunkt ihrer Aufbringung durch die Royal Navy ist nicht bekannt. Ihre Kaperflagge hat sich jedoch nach Berichten des Kapitäns William Barron bis 1865 an Bord befunden.

staatlichem Kaperbrief ausgestattet, wurde sie auf Beutezug entsandt. Dieser kann jedoch nicht erfolgreich gewesen sein, denn in amerikanischen Dokumenten findet sich kein Hinweis auf die TRUELOVE. Man kann daher annehmen, dass sie bereits auf ihrer ersten Reise von der Royal Navy gekapert wurde.

Daten und Fakten der TRUELOVE	
Land:	USA / Großbritannien
Schiffstyp:	Hölzerne Bark
Bauwerft:	Unbekannt, Philadelphia
Stapellauf:	1764
Eigner:	1764: unbekannt, Nordamerika 1780 (ca.): J. Voase, Hull, UK 1838: T. Ward, Hull, UK 1873: C. Kelsey, UK
Besatzung:	40 Mann (1784)
Verbleib:	Seit 1888 Auflieger. In den 1890er Jahren abgebrochen
Technische Daten	
Vermessung:	296 BRT
Verdrängung:	400 t
Länge:	30,0 m
Breite:	9,1 m
Tiefgang:	4,9 m max.
Geschwindigkeit:	ca. 8 kn max.

Da die Royal Navy keine Verwendung für die *Prise* hatte, wurde sie verkauft. Erwerber war John Voase² aus Hull, der im Weinhandel mit Portugal tätig war. In den nächsten Jahren holte die *TRUELOVE* daher Wein aus Porto.

1784 wurde sie in Hull zu einem Walfangschiff umgebaut, das für den Einsatz in der Arktis vorgesehen war. In Hull war zu dieser Zeit einer der weltgrößten Walfangflotten beheimatet, ein einträgliches Geschäft für die beteiligten Geschäftsleute. Im Zuge des Umbaus wurde ihr Rumpf verstärkt, um dem Eisdruck standhalten zu können. Außerdem wurde sie zu diesem Zeitpunkt zur Bark umgeriggt.

Bis 1868 wurde die *TRUELOVE* dann zumeist als Walfänger zur Jagd auf den Grönlandwal und den Nördlichen Glattwal³ in der Arktis eingesetzt. Die 21 Fangfahrten bis 1805 führten das Schiff in die Grönlandsee zwischen der Ostküste Grönlands und Spitzbergen. Ab 1806 segelte sie in die Daviesstraße und die Baffinbucht westlich von Grönland. Auf insgesamt 72 Fangfahrten⁴ wurden mehr als 500 Großwale erbeutet, außerdem ungezählte Kleinwale, Walrosse, Robben und Eisbären.

In den Jahren um 1795 sowie von 1821 bis 1823 und 1826 bis 1830 wurde sie wieder im Weinhandel mit Porto eingesetzt. Um 1795 waren kriegsbedingte Risiken der Grund, später die zeitweilig nur noch sehr geringen Profite des britischen Walfanggeschäfts.

1835 wurde das Schiff zusammen mit vielen anderen Walfängern sechs Wochen lang in der Melville Bay in Nordwestgrönland von Packeis eingeschlossen. Zwanzig Walfangschiffe wurde von Eis zerdrückt und sanken, aber die *TRUELOVE* kehrte sicher nach Hull zurück.

1849 wurde sie von der britischen Regierung gechartert, um Vorräte für die vermisste Franklin-Expedition von 1845 in die Arktis zu trans-

² Nach Basil Lubbock (siehe Literaturempfehlung) erwarb Mr. Voase das Schiff erst 1803.

³ Beide Walarten waren langsame Schwimmer, die von den geruderten Beibooten des Walfangschiffs erreicht und harpuniert werden konnten. Bei Walarten waren außerdem nach ihrem Tod aufgrund ihrer enormen Speckschichten schwimmfähig.

⁴ Nach anderen Angaben mehr als 80 Fangfahrten, wobei die Anzahl von 72 plausibler erscheint.

portieren⁵. Dabei wurde die *TRUELOVE* wieder mehrfach vom Eis eingeschlossen und ging beinahe selber verloren.

Ab ca. 1850 wurden Walfangschiffe eingesetzt, die zusätzlich zu ihren Besegelung auch mit Dampftrieben ausgerüstet waren. Sie waren weitaus manövrierfähiger und daher den Segel-Walfängern überlegen. Die reinen Segler wurden daher nun fast alle ausgemustert und auch die *TRUELOVE* wurde 1863 bis 1864 aufgelegt. Danach fuhr sie unter ihrem letzten Walfangkapitän William Wells doch noch dreimal auf Fangreisen in die Arktis. 1867 gehörte sie mit der „Diana“ zu den letzten beiden Walfängern, die von Hull in See stachen. Kapitän Wells beschrieb sein 100 Jahre alter Schiff als „Still handy as a cutter, safe as a lifeboat, and tight as a bottle“.

Ab 1868 wurde die *TRUELOVE* als Frachtschiff vorwiegend in der Norwegenfahrt eingesetzt und brachte Holz und Eis nach England.

Im Jahre 1873 segelte das alte Schiff noch einmal nach Grönland und lud Kryolith-Erz für Philadelphia, den Ort, wo sie 109 Jahre früher vom Stapel gelaufen war. Dort war sie Tagesgespräch, erhielt eine Ehrenflagge der Stadt und ihr Ankauf als Museumsschiff wurde diskutiert. Aber das wurde niemals realisiert.

1888 wurde sie in der Themse aufgelegt, bevor sie um 1890 abgewrackt wurde.

Kapitäne der <i>TRUELOVE</i> (soweit bekannt)	
R. Clarke	um 1784
George Stephenson	um 1795
Robert Clark	um 1797 – 1798
Greenshaw	um 1801
Milner	um 1806
T. Foster	um 1811
H. Watson	1812 - 1816
Manger	1831 - 1837
John Parker	1838 - 1853
William Barron	1861 - 1865
William Wells	1854 - 1860 & 1866 - 1867
Thomas Weatherhill	um 1873

⁵ Die Franklin-Expedition von 1845 mit den Schiffen „HMS Erebus“ und „HMS Terror“ sollte einen Seeweg durch die Nordwestpassage nördlich von Kanada finden, verschwand aber spurlos. Heute weiß man, dass die Schiffe aufgegeben werden mussten und alle Expeditionsteilnehmer starben.

Literaturempfehlung

Basil Lubbock: *The Arctic Whalers*. Brown, Son & Ferguson Ltd., Glasgow, UK, 1978. Der bekannte Seefahrthistoriker beschreibt hier die Geschichte des britischen arktischen Walfangs von 1600 - 1914.