

## Britische Viermastbark EUDORA von 1888



Die Viermastbark EUDORA in einen nicht bekannten Hafen (Quelle: Library of South Australia, PRG 1373-27-17)

Die 1888 vom Stapel gelaufene Viermastbark EUDORA galt als eines der schnellsten Segelschiffe ihrer Zeit. 1904 lief sie zum Beispiel in knapp 58 Tagen von Lizard Point im Ärmelkanal via Kap Hoorn bis nach Coquimbo in Chile und gehörte damit neben vier Seglern der deutschen Reederei Laeisz zu den fünf Rekordhaltern auf dieser Strecke. Das Schiff war bis 1896 hauptsächlich in der Weizenfahrt von der amerikanischen Westküste und danach meist in der Salpeterfahrt von Chile eingesetzt. Die EUDORA machte insgesamt 25 Rundreisen, in einigen Fällen auch um die Welt. Im Februar 1917 wurde das Schiff 30 Seemeilen SSW von Fastnet Rock vom deutschen U-Boot UC-33 angehalten und durch Geschützfeuer versenkt.

Die EUDORA wurde auf der Werft von Alexander Stephen & Sons in Dundee in Schottland für den Eigenbedarf gebaut, denn Stephen betrieb neben der Werft auch noch eine Reederei. Stephen war für seine schnellen Schiffe bekannt, darunter das Vollschiff „Maulesden“, das die schnellste jemals von einem Windjammer erzielte Reisezeit von Großbritannien nach Australien für sich verbuchen konnte. Stephen setzte seine EUDORA in der Westküstenfahrt nach den San Francisco ein. Nur die erste Rundreise führte das Schiff auch nach Australien.

Daten und Fakten der EUDORA		
Land:	Großbritannien	
Schiffstyp:	Stählerne Viermastbark, Mitteldecker	
Bauwerft:	Alexander Stephen & Sons, Dundee, Großbritannien	
Stapellauf:	09.05.1888	
Eigner:	1888 A. Stephen & S., Dundee 1896 T. Shute & Co., Liverpool	
Besatzung:	25 Mann (1917)	
Verbleib:	Am 14.02.1917 durch U-Boot UC 33 ca. 30. Seemeilen SSW Fastnet Rock versenkt.	
Technische Daten		
Vermessung:	1922 BRT	
Länge:	87,6 m	
Breite:	12,3 m	
Tiefgang:	7,2 m max.	
Geschwindigkeit	ca. 17 kn max.	
Kapitäne		
1888 - 1889	Marshall	Reise 1
1890 - 1893	D.S. Donaldson	Reise 2-4
1893 - 1901	F. Ogilvie	Reise 5-11
1901 - 1904	L.D. Weston	Reise 12-14
1904 - 1907	S.W. Crosby	Reise 15-17
1907 - 1909	J. Scott	Reise 18-19
1909 - 1910	D. George	Reise 19
1910 - 1912	G. E. McNutt	Reise 20-21
1912 - 1917	T. Atkinson	Reise 22-23
1914 - 1917	unbekannt	Reise 24-25

Rundreisen der EUDORA 1888 – 1917

Nr.	Zeitraum	Reisestrecke	Bemerkungen
1	Aug. 1888 - Nov. 1889	Montrose (UK) – Melbourne (Australien) – Newcastle (Austr.) - San Francisco (USA) – Liverpool (UK) – Montrose (UK)	
2	Feb. 1890 - Dez. 1890	Liverpool (UK) – Arklow (Irland) – San Francisco (USA) – Belfast (UK)	21 Tage vor Cape Horn aufgrund Stürmen aus WNW nach W
3	Jan. 1891 - Feb. 1892	Cardiff (UK) - San Francisco (USA) – Plymouth (UK)	
4	Mar. 1893 - Sep. 1893	Swansea (UK) - San Francisco (USA) – Dublin (Irland)	
5	Okt. 1893 - Jan. 1895	Swansea (UK) – San Francisco (USA) – Limerick (Irland)	Swansea – San Francisco in 99 Tagen San Francisco – Lizard in 105 Tagen
6	Feb. 1895 - Jan. 1896	Swansea (UK) – San Francisco (USA) – London (UK)	Feb. 96: Verkauf für 10.500 pds an T. Shute & Co., Liverpool
7	Mar. 1896 - Mar. 1897	Barry (Irland) – San Francisco (USA) – Liverpool (UK)	3-monatiges Rennen mit der Narzissus, die Liverpool 2 h früher erreichte.
8	Apr. 1897 - Feb. 1898	Liverpool (UK) – Barry (Irland) – Callao (Peru) – Iquique (Chile) – Dünkirchen (Frankreich)	Barry – Callao in 71 Tagen
9	Apr. 1898 - Jan. 1899	Liverpool (UK) – Callao (Peru) – Tocopilla (Chile) – London (UK)	
10	Feb. 1899 - Jan. 1900	Liverpool (UK) – Callao (Peru) – Punta Lobos (Chile) – London (UK)	
11	Apr. 1900 - Feb. 1901	London (UK) - San Francisco (USA) – London (UK)	Lizard – San Francisco in 109 Tagen. Auf Rückreise Ladung übergegangen.
12	Apr. 1901 - Feb. 1902	Barry (Irland) – Callao (Peru) – Port Townsend (USA) – Tacoma (USA) – Hamburg (Deutschland)	Nach der Reise längere Zeit beschäftigungslos in Hamburg
13	Okt. 1902 - Nov. 1903	Hamburg (Deutschland) – San Francisco (USA) – Callao (Peru) – Tocopilla (Chile) – Hamburg (Deutschland)	
14	Okt. 1903 - Aug. 1904	Shields (UK) – Coquimbo (Chile) – Iquique (Chile) – London (UK)	Shield – Coquimbo in 64 Tagen Iquique – Lizard in 58 Tagen
15	Okt. 1904 - Jun. 1905	Barry (Irland) – Callao (Peru) – Tocopilla (Chile) – Hamburg (Deutschland)	
16	Jul. 1905 - Jul. 1906	Hamburg (Deutschland) – San Diego (USA) – Port Angeles (USA) – Port Blakely (USA) – Tacoma (USA) – Belfast (UK)	Tacoma – Queenstown for orders in 105 Tagen
17	Aug. 1906 - Jul. 1907	Barry (Irland) – Callao (Peru) – Sydney (Australien) – Limerick (Irland)	
18	Aug. 1907 - Jul. 1908	Limerick (Irland) – Iquique (Chile) – Ellesmere Port (UK)	
19	Aug. 1908 - Mar. 1910	Barry (Irland) – Callao (Peru) – Newcastle (Australien) – Talcahuano (Chile) – Iquique (Chile) – Hamburg (Deutschland)	Captain Scott wurde in Callao aus nicht bekannten Gründen ersetzt.
20	Apr. 1910 - Feb. 1911	Barry (Irland) – Callao (Peru) – Caleta Buena (Chile) – Dünkirchen (Frankreich)	
21	Apr. 1911 - Jan. 1912	Port Talbot (UK) – Mexillones (Chile) – Rotterdam (Niederlande)	
22	Mar. 1912 - Mai 1913	Port Talbot (UK) – Mexillones (Chile) – Honolulu (USA) – Tacoma (USA) – Limerick (Irland)	Mexillones – Honolulu in 48 Tagen
23	Jul. 1913 - Mar. 1914	Port Talbot (UK) – Mexillones (Chile) – Calais (Frankreich)	Nach der Reise längere Zeit beschäftigungslos in Calais
24	Mar. 1915 – Apr. 1916	Unbekannter Hafen (UK) – Buenos Aires (Argentinien) – Sydney (Australien) – Newcastle (Australien) – London (UK)	
25	Nov. 1916 – Feb. 1917	London (UK) - Buenos Aires (Argentinien) – Queenstown (Irland)	Am 14.2.1917 30 sm SSW von Fastnet durch UC-33 versenkt.

Details und Quellen siehe Dokument „Voyages of the Four-Masted Ship/Barque EUDORA 1888-1917“, Klaus Intemann, 2022

Auf der Ausreise aus Großbritannien zur Westküste hatte die EUDORA meist Kohle geladen, auf der Heimreise immer Weizen. Die zweite Rundreise im Jahre 1890 verlief nicht wie erwartet, denn das Schiff benötigte lange 133 Tage von Irland nach San Francisco. Der Hauptgrund war miserables Wetter vor Kap

Hoorn, wo die Männer auf der Viermastbark 21 Tage lang gegen Stürme aus WNW zu West ankämpfen mussten und nicht voran kamen.

1893 übernahm Kapitän F. Ogilvie das Schiff und führte es erfolgreich für acht Jahre und für zwei Reeder. Denn 1896 verkaufte Alexander

Stephens die Viermastbark im Rahmen einer Versteigerung für 10.500 britische Pfund an Thomas Shute aus Liverpool, der das Schiff zusammen mit seine Gesellschaftern bis 1917 betreiben sollte. Shute übernahm auch Kapitän Ogilvie, der bis 1901 das Kommando über die EUDORA inne hatte.

Die Viermastbark blieb für ihre siebte Reise auch in ihrem angestammten Fahrgebiet, vermutlich wegen einer bereits existierenden Charter. Auf der Heimreise lieferte sie sich ein spektakuläres Rennen mit dem schnellen Vollschiff „Narcissus“. Die beiden Schiffe bekamen sich am 8. Dezember 1896 im Südpazifik erstmals in Sicht. Bis zum Kap Horn bleiben die Schiffe dicht beieinander. Im schweren Wetter vor Kap Horn erwies sich die EUDORA als überlegen und zog davon. Man sah sich nicht mehr, bis die EUDORA Falmouth erreicht – zum Erstaunen ihrer Crew 12 Stunden nach der „Narcissus“. Da beide Schiffe nach Liverpool beordert wurden, setzte sich das Rennen weiter fort. Die „Narcissus“ setzte zwei Stunden vor der EUDORA Segel und konnte diesen knappen Vorsprung bis Liverpool halten, wo die beiden Schiffe innerhalb von zwei Stunden am East Waterloo Dock fest machten.

Ab der achten Rundreise änderte sich das Fahrtschema für die EUDORA. Sie lief nun meist mit Stückgut und/oder Kohle von Großbritannien bzw. dem damals zum Königreich gehörenden Irland nach Callao in Peru. Von dort ging es in Ballast oder Teilballast weiter zu den Salpeterhäfen in Chile, und dann mit Salpeter nach Europa. Teilweise wurden die Salpeterhäfen auch direkt angelaufen. Zweimal – 1902 und 1905 - trat das Schiff seine Ausreise in Hamburg statt in Großbritannien an. In vier Fällen wurde das Schema durch Weizenfahrten von der US-Westküste unterbrochen, nämlich in den Jahre 1900 bis 1902, sowie 1905. In drei Fällen wurden auch australische Häfen angelaufen und in einem Fall Honolulu auf Hawaii.

Am Ende der Westküstenreise von 1900 – 1901 – die 11te Reise der EUDORA und die letzten Reise unter Kapitän Ogilvie - kam es zu einer Havarie, als in einem schweren Sturm

kurz vor Ende der Heimreise die Weizenladung übergang. Kapitän Ogilvie brachte sein Schiff trotzdem sicher nach Falmouth, das er mit Schlagseite erreichte. Von dort wurde sein Schiff zum Zielhafen London geschleppt.

Ihre 19te und längste Reise machte das Schiff zwischen August 1908 und März 1910. Unter Kapitän J. Scott verließ das Schiff Barry in Irland mit Ziel Callao. Unterwegs oder in Callao muss Kapitän Scott ausgefallen sein. Die EUDORA verblieb ungewöhnlich lange in Callao und wurde auf der folgenden Zwischenreise in Ballast nach Newcastle, NSW, von Kapitän D. George kommandiert. Dieser brachte das Schiff später mit Kohle nach Talcahuano in Chile, lud Salpeter im weiter nördlich gelegene Iquique und segelte die Viermastbark dann ums Kap Hoorn zurück nach Europa bis zum Entladehafen Hamburg. Kapitän George blieb nicht an Bord, sondern übergab das Kommando an G. E. McNutt.

1912 machte die EUDORA noch mal von sich reden, als sie unter Kapitän Atkinson auf ihrer 22. Rundreise in nur 48 Tagen von Mexillones in Chile nach Honolulu, Hawaii, lief.

Möglicherweise stand die EUDORA 1917 auf ihrer 25ten und letzten Reise immer noch unter dem Kommando von Kapitän Atkinson (leider nicht bekannt), als sie mit einer Ladung Mais von Buenos Aires nach Queenstown (heute Cork) in Irland unterwegs war. Am 7. Februar sichteten die Crew der Viermastbark die Boote des Dampfers „Azul“, der kurz vorher von einem deutschen U-Boot versenkt worden war. Die Schiffbrüchigen wurden an Bord genommen, erlitten aber eine Woche später noch einmal das Schicksal. Denn am 14. Februar 1917 wurde die EUDORA 30 sm südlich Fastnet Rock von dem deutschen Minen-U-Boot UC 33 gesichtet. Das U-Boot unter dem Kommando von Kapitänleutnant Martin Schelle hielt die Viermastbark an und versenkte sie durch Geschützfeuer, nachdem Crew des Seglers und die Männer der „Azul“ in die Rettungsboote gestiegen waren. Die Schiffbrüchigen wurden später von einem britischen Patrouillenboot entdeckt und alle sicher in Queenstown angelandet.

## Literaturempfehlung

Basil Lubbock, *The Last of the Windjammers, Vol. 1 and 2*, Brown, Son & Ferguson, Glasgow 1948: Dieser Doppelband, in dem die Geschichte eiserner und stählerner Großsegler unter britischer Flagge dargestellt wird, gehört zu den vielen, höchst informativen Büchern dieses britischen Autors.