

Britische Bark MARJORY GLEN von 1892

Die 1892 in Schottland erbaute MARJORY GLEN war einer der vielen unspektakulären Barken, die Ende des 19. Jahrhunderts in der internationalen Trampschiffahrt eingesetzt waren. Für britische Eigner segelte sie nach Australien und Neuseeland, bevor sie nach Norwegen verkauft wurde. Sie ging 1911 verloren, nachdem ihre Kohleladung in Brand geraten war. Ihr Wrack ist bis heute erhalten geblieben und liegt hoch über der Uferlinie auf einem Strand bei Rio Gallegos in Argentinien.



Die Bark MARJORY GLEN unter britischer Flagge mit weißem oder hellgrauen Rumpf, wahrscheinlich in der Zeit zwischen 1896 und 1911 aufgenommen (Fotograf unbekannt, nach deutschem Recht aufgrund des Alters des Bilds kein Copyright mehr)

Die MARJORY GLEN wurde 1892 in Grangemouth by Edinburgh in Schottland im Auftrag der Reederei Wm. Blair & Co aus Glasgow für die Trampschiffahrt ("General Trade") gebaut. Das schöne Schiff lief am 6. Oktober 1892 vom Stapel und wurde von einer Miss Todd aus Pollokshields getauft¹. Der mit eleganten Linien versehene Dreimaster war mit 1.013 BRT vermessen und hatte jeweils ein erhöhtes Back- und Poop-Deck. Das Heck war rund. Der Rumpf war wie damals üblich bis auf ein kurz hinter dem Bug nicht unterteilt.

In welchem Fahrtgebiet die Reederei Blair die neue Bark einsetzte, ist nicht bekannt. 1896 oder 1899 wurde sie an die ebenfalls in Glasgow ansässige Reederei J. M. Campbell & Son weiter verkauft. Diese war ebenfalls in der Trampschiffahrt tätig. Bis 1906 betrieb Campbell nur Segelschiffe, die allerdings bis 1912 vollständig durch Dampfer ersetzt wurden.

Die MARJORY GLEN war während dieser Zeit mehrfach in Australien oder Neuseeland. 1904 lief sie im August aus Hamburg aus und stand am 18. Dezember 1904 nach 127 Seetagen vor George's Head bei Sydney². Sie wurde von dem einlaufenden Dampfer "Anglian" mit dem Kommentar "all well" gemeldet.

Am 9. Mai 1980 lief sie beladen mit 1.200 Tonnen Stückgut aus Liverpool erstmals nach Neuseeland aus. Sie erreichte Wellington nach

langer Reise erst am 23. September 1908³. Teile ihrer Ladung wurden von dem Dampfer "Wimmora" nach Auckland weiter transportiert, wo sie Anfang Oktober eintrafen⁴.

Auch 1910 war die MARJORY GLEN wieder in Neuseeland. Aufgrund eines umfangreichen Zeitungsartikels⁵ sind über diese ereignisreiche Reise viele Details bekannt.

Daten und Fakten der MARJORY GLEN	
Land:	Großbritannien / Norwegen
Schiffstyp:	Stählerne Bark
Bauwerft:	Grangemouth Dockyard Co., Grangemouth, Schottland
Baunummer:	170
Stapellauf:	6. Oktober 1892
Eigner:	1892: W. Blair & Co., Glasgow 1896: J. M. Campbell & Son 1911: Christian Hannevig, Horten, Norwegen
Besatzung:	16 Mann (1911)
Verbleib:	Am 15. September 1911 in Rio Gallegos, Argentinien ausgebrannt. Wrack existiert noch.
Technische Daten	
Vermessung:	1.087 BRT, 1.013 NRT
Ladefähigkeit:	1800 tons
Länge:	64,9 m
Breite:	10,4 m
Tiefgang:	5,9 m
Segelfläche:	ca. 2.000 qm
Geschwindigkeit:	ca. 12 Knoten max.

¹ Falkirk Herald vom 8. Okt. 18922

² The Sydney Morning Herald vom 19. Dez. 1904

³ Evening Post vom 24. September 1908

⁴ New Zealand Herald vom 5. Oktober 1908

⁵ The County Echo vom 30. Juni 1910

Unter dem Kommando von Kapitän Ben Miles aus Scledy, Fishguard, lief die Bark am 11. Dezember 1909 aus Liverpool mit Ziel Wellington, Neuseeland, aus. Fünf Tage später traf sie auf einen schweren Wintersturm. Der Südoster zerfetzte einige Segel und das Deck der begedrehten Bark stand vier Tage lang praktisch unter Wasser. Nach zwei Tagen Wetterberuhigung erreichte der Wind am 21. Dezember wieder Orkanstärke. Eine Welle riss eine Messingkappe des Trinkwassertanks ab und so konnte Salzwasser in den Tank gelangen. Am nächsten Tag kam es noch schlimmer. Eine besonders hohe Welle überspülte das Achterschiff und warf die Bark auf die Seite, wobei die Ladung verrutschte. Trotz des Sturms, der weitere drei Tage lang anhielt, gelang es der Mannschaft, die übergegangene Ladung wieder umzustauen.

Trotzdem wurde bereits am 17. Januar 1910 der Äquator erreicht. Am 7. Februar stand das Schiff auf 32 ° südlicher Breite, als ein weiterer schwerer Sturm aufkam. Wieder wurden einige Segel vom Sturm in Stücke gerissen und auch das Trinkwasser bekam weiteres Salzwasser ab. Daher mussten Segel aufgespannt werden, um Regenwasser zu sammeln. Wegen der zu Neige gehenden Wasservorräte lief Kapitän Miles Kapstadt als Nothafen an. Am 5. März um 4 Uhr morgens wurde der Hafen erreicht, 3.000 Gallonen Wasser übernommen und bereits um 17 Uhr setzte die MARJORY GLEN wieder Segel.

Auch im südlichen Indischen Ozean hatte man wenig Glück mit dem Wetter. Sturm reihte sich an Sturm. Am 7. April auf halber Strecke nach Australien erwischte eine besonders heftige Sturmbö aus Nordnordwest das Schiff. Erneut wurde die Bark heftig auf die Seite geworfen und ein erneutes Übergehen der Ladung wurde befürchtet. Kapitän Miles ließ Ölsäcke über Bord hängen, die den gewünschten Effekt hatten und die See etwas beruhigten. Außerdem hatte die Bö erneut Segel gekostet, was das Schiff aber nun entlastete. Die MARJORY GLEN richtete sich wieder auf. Einige Tage guten Wetters folgen und die Bark erreichte Australien und die Tasmanische See. Dort folgten weitere Sturmtage, bevor die Bark nach 156 Tagen am 16. Mai 1910 in Wellington, Neuseeland einlief. Das Schiff machte aufgrund einiger abgerissener Niete Wasser, das 35 cm hoch im Raum stand. Ein Teil der Ladung war in Mitleidenschaft gezogen worden.

Wie bereits erwähnt, verkaufte die Reederei Campbell im frühen 20. Jahrhundert ihre Segelschiffe, so auch die MARJORY GLEN im Juni 1911. Käufer war Christian Hannevig, aus Horten in Norwegen. Das Schiff behielt seinen Taufnamen, machte aber seinem Käufer keine Freude.

Ab 8. Juni 1911 wurde die Bark vom norwegischen Kapitän Jens Martin Holmsen befehligt. In Newcastle, Großbritannien, lud sie 1.701 Tonnen Steinkohle und einige andere Güter für Rio Gallegos in Südargentinien. 19 Tonnen Ballast blieben außerdem an Bord, so dass das Schiff am 12. Juni 1911 voll beladen auslief. An Bord waren 16 Mann Besatzung einschließlich des Kapitäns. Die Reise muss recht langsam gewesen sein, denn am 9. September befand sich das Schiff vor der Küste Südargentinien, als Brandgeruch wahrgenommen wurde. Die Besatzung versuchte, die offensichtlich durch Selbstentzündung in Brand geratene Kohleladung zu löschen, gab aber auf und verschloss die Luken wieder so gut wie möglich. Am 13. September lief die MARJORY GLEN mit ihrer schwelenden Ladung in Rio Gallegos ein und ankerte auf der Reede.

Dort versuchte man, die Ladung zu bergen, aber nach dem Tod zweier Seeleute am 14. September wurde das Vorhaben aufgegeben. Dann wurde überlegt, das Schiff zum Löschen des Brandes in flachem Wasser zu versenken, aber bevor es dazu kam, sprengte der Brand am 15. September die Lukendeckel. Das Feuer breitete sich nun schnell weiter aus und die MARJORY GLEN wurde aufgegeben. Erneute Löschversuche waren erfolglos und am 24. September brannte das Wrack immer noch. Nachdem der Brand erloschen war, blieb der weiterhin schwimmfähige Rumpf übrig, der vom norwegischen Eigner an J. M. Rivero verkauft wurde, einem lokalen Großgrundbesitzer. Der konnte anscheinend mit seinem Erwerb doch nichts anfangen und spendete das Wrack später dem argentinischen Staat. Der Stahl sollte vor Ort zum Brückenbau verwendet werden, aber dazu kam es auch nie. 1915 wurde das Wrack vermutlich bei Springflut nach Punta Loyola südlich von Rio Gallegos geschleppt und dort auf Strand gesetzt⁶. Dort liegt der gut erhaltene Rumpf heute noch hoch über der Uferlinie.

⁶ Diese und andere Angaben stammen von der Website <http://www.histarmar.com.ar/Cascosabandonados/MarjoryGlen.htm>