

Viermast-Vollschiff FALLS OF CLYDE

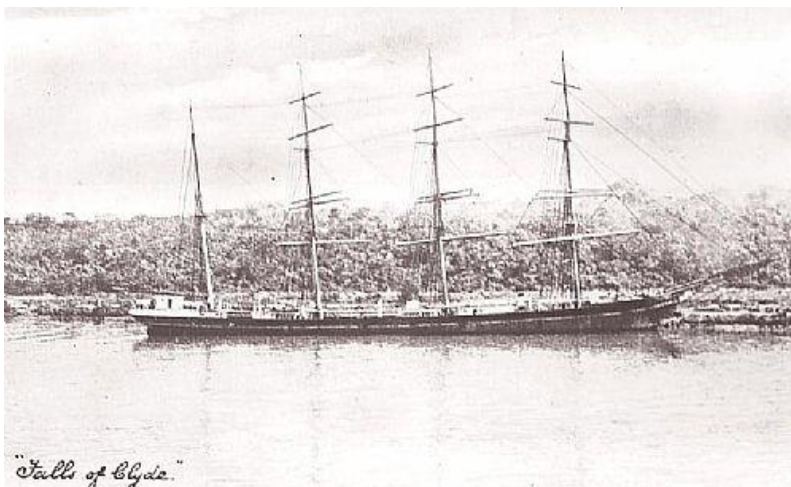


Die FALLS OF CLYDE ist Viermastvollschiff auf einem Kapitänsbild aus dem 19. Jahrhundert. Existierende Schutzrechte sind nicht bekannt.

Die 1878 in Schottland aus Eisen erbaute FALLS OF CLYDE ist das einzige erhalten gebliebene Viermast-Vollschiff der Welt. Nach einer wechsellvollen Geschichte wurde es 1986 als Museumsschiff in Honolulu, Hawaii, restauriert. Leider befindet sich das Schiff heute wieder in einem sehr schlechten Zustand.

Das Schiff war das erste einer Serie von acht Halb-Schwestern, die für die schottische Falls Line (Wright & Breckenridge Line) erbaut wurden, alle auf die Namen schottischer Wasserfälle getauft und als schnelle Segler bekannt wurden. Die später gebauten Schiffe waren etwas größer als der Erstling. Von der Bauweise her ist die FALLS OF CLYDE ein typisch britischer Glattdecker mit erhöhten Vor- und Achterdeck.

Die Reederei war vorwiegend in der Indien-Fahrt tätig und so brachte die FALLS of CLYDE in ihren ersten sechs Jahren meist Kohle nach Indien und kam beladen mit Jute und ähnlichen Kolonialprodukten zurück.



Die FALLS OF CLYDE umgetakelt als Viermastbark um ca. 1900 in Hawaii auf einer alten Postkarte. Existierende Schutzrechte nicht bekannt.

Daten und Fakten der FALLS OF CLYDE

Land:	Großbritannien / USA
Schiffstyp:	Viermast-Vollschiff
Bauwerft:	Russell & Co, Port Glasgow, UK
Baunummer:	017
Stapellauf:	12.12.1878
Besatzung:	30 Mann
Verbleib:	Museumsschiff in Honolulu, Hawaii, USA

Technische Daten

Vermessung:	1809 BRT
Länge:	89,5 m über alles 81,1 m über Deck
Breite:	12,2 m
Tiefgang:	6,4 m
Segelfläche:	3400 qm als 4M-Vollschiff 3100 qm als 4M-Bark
Geschwindigkeit:	ca. 16 kn max.

Die zunehmende Konkurrenz der Dampfer machte das Geschäft aber immer unwirtschaftlicher. So wurde das Viermast-Vollschiff von ihren britischen Eignern in den folgenden 15 Jahren zumeist als Holz- oder Weizenfrachter auf den langen Strecken zur amerikanischen Ostküste und nach Australien eingesetzt.

1899 wurde die FALLS OF CLYDE dann an die Matson Navigation Company mit Sitz in Honolulu, Hawaii verkauft und dort registriert. Der neue Eigner ließ das Schiff dann zur Viermastbark umtakeln, um die Besatzungsstärke zu verringern und die Manövrierfähigkeit zu verbessern. Daneben wurden Passagierquartiere eingebaut, da das Schiff im geplanten Liniendienst zwischen Hilo auf Hawaii und San Francisco in Kalifornien nicht nur Zucker als Hin- und Stückgut als Rückfracht, sondern auch Passagiere befördern sollte. Und genau das tat sie dann bis 1907 mehr als 60 Mal, wobei im Schnitt nur 17 Tage für eine Strecke benötigt wurden. Trotz dieser Leistungen hatte sie mittelfristig auch hier keine Chance gegen die Konkurrenz der Dampfer.



Die FALLS OF CLYDE als schwimmender Öltank in Ketchikan, Alaska, ca. 1940, Fotograf unbekannt. Existierende Schutzrechte nicht bekannt.

So wurde das Schiff 1907 an die Associated Oil Company verkauft und in einen Öltanker umgebaut. In ihrem Rumpf wurden 10 stählerne Tanks eingebaut, in denen drei Millionen Liter Öl als Bulkware transportiert werden konnten. Außerdem wurde ein Dampfkessel zum Betrieb von Ölpumpen und zur Beheizung der Ölleitungen installiert. Ihr Fahrtgebiet blieb für die nächsten 13 Jahre die Kalifornien-Hawaii-Route, nur dass sie jetzt Heizöl als Hinfracht und Molasse als Rückfracht transportierte.

1920 wurde die FALLS OF CLYDE erneut verkauft und zwar an G.W. McNear Co. in San Francisco. Der neue Besitzer setzte den Tanker für zwei Fahrten von Kalifornien bzw. Texas nach Dänemark ein. Schon Anfang 1921 wechselte sie nach Ankunft in Texas wieder den Besitzer.

Das Schiff wurde an die General Petroleum Co. in San Francisco verkauft und machte unter deren Flagge seine letzte Reise, von Tampico in Mexico nach Buenos Aires in Argentinien und zurück. Im August 1921 wurde sie in Tampico aufgelegt. Im Januar 1922 wurde die FALLS OF CLYDE durch den Panamakanal nach San Pedro in Kalifornien geschleppt und dort in ein schwimmendes Öllager umgebaut. Von der Takelage blieben dabei lediglich Untermasten erhalten. Im März 1922 wurde der Rumpf dann nach Ketchikan in Südalaska geschleppt, wo er für die General Petroleum

Co. bis 1959 als schwimmendes Öldepot und Tankstelle diente.

Ab 1959 gab es dann Überlegungen, das Schiff wieder als Museumsschiff herzurichten. So gelangte der Rumpf nach Seattle, wo er bis 1963 liegen blieb. Dann wurde er dann von dem Marineschlepper USS „Moctobi“ nach Honolulu verbracht und dortigen Museen anvertraut. Die aufwändige Restaurierung war nur möglich durch großzügige Spenden der schottischen Lithgow-Werft. Schließlich war die FALLS OF CLYDE von William Lithgow entworfen worden und sein Enkel sah sich in der Verantwortung, das Erbe seines Großvaters zu erhalten. Ab 1968 war das Schiff dann der Öffentlichkeit zugänglich. 1970 wurde das Schiff wieder vollständig als Viermast-Vollschiff aufgetakelt.

Leider stand in den Folgejahren nicht genügend Geld zur Verfügung, um das Schiff, das seit 1973 ein US-Nationaldenkmal ist, zu erhalten. Die FALLS OF CLYDE verfiel immer mehr, musste wieder abgetakelt werden und war 2008 in so schlechtem Zustand, dass ernsthaft überlegt wurden, den Rumpf zu versenken. Im letzten Moment fanden sich aber doch Geldgeber und dieses Unheil konnte noch mal verhindert werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Rettungs- und Restaurierungsbemühungen erfolgreich sein werden.



Die restaurierte FALLS OF CLYDE ca. 1980 in Honolulu, Hawaii. Fotograf unbekannt, Schutzrechte nicht bekannt.

Literaturempfehlungen

Basil Lubbock, *The Last of the Windjammers* (Brown, Son & Ferguson, Glasgow, 1927): Das zweibändige, englischsprachige Werk über britische Windjammer am Ende des 19. Jahrhunderts wurde mehrfach wieder aufgelegt und ist in Antiquariaten erhältlich.