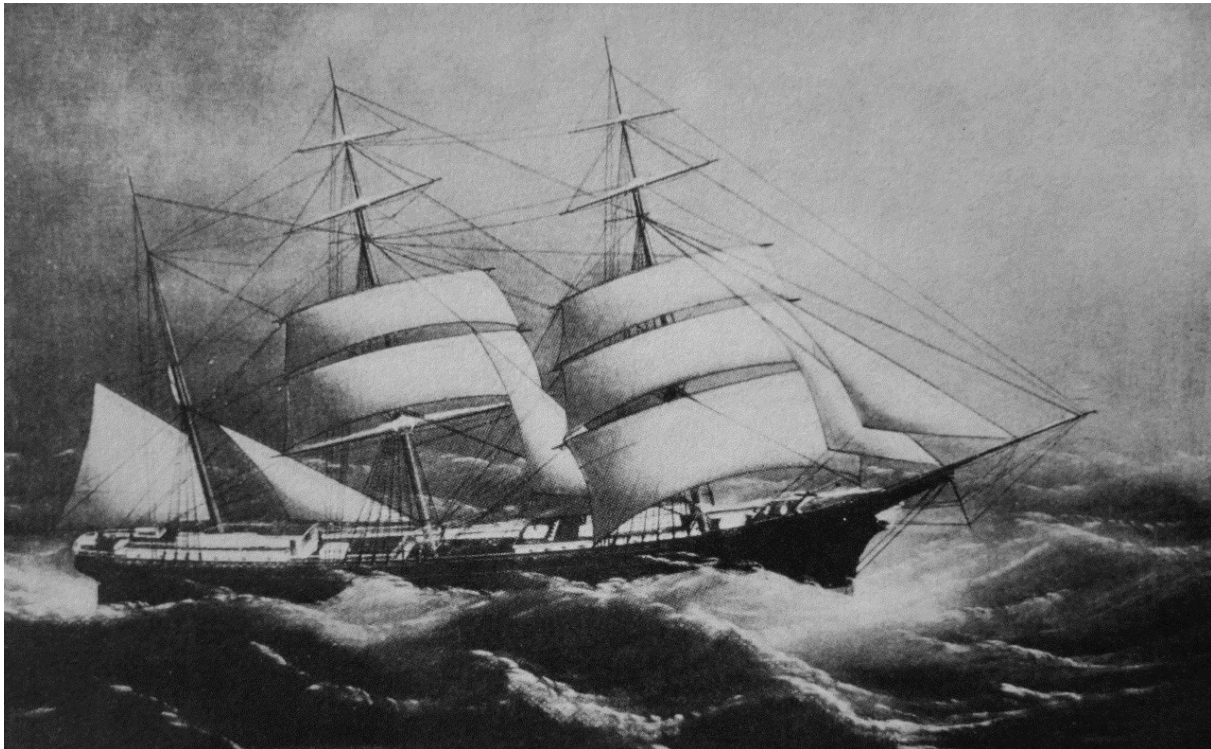


US-Amerikanische Bark AMY TURNER von 1877



Die Bark AMY TURNER 1880 vor Kap Hoorn (zeitgenössische Darstellung, Urheber dem Verfasser nicht bekannt)

Die 1877 gebaute US-amerikanische Bark AMY TURNER zeigte, welche Langlebigkeit ein solide aus Holz gebauter Frachtsegler bei guter Pflege haben konnte. 35 Jahre lang fuhr sie auf weltweiter Fahrt und umrundete dabei zahlreiche Male das Kap Hoorn, bevor sie 1912 zur Schlepp-Barge reduziert wurde. Die kriegsbedingt hohe Nachfrage nach Frachtraum führte 1916 zum erneuten Auffriggen, nun allerdings als Barkentine. Ende 1917 versank das Schiff nach einem Feuer im Hafen von Wellington, Neuseeland. Wieder gehoben, war die AMY TURNER noch weitere vier Jahre lang im Einsatz. Nach 46 Jahren Dienstzeit und zwar immer unter ihrem Taufnamen sank sie am 27. März 1923 in einem Taifun in der Nähe der Pazifik-Insel Guam.

Die AMY TURNER wurde für die Firma C. Brewer & Co aus Boston bestellt, die im Import-Export-Geschäft mit den damals noch unabhängigen Hawaii-Inseln und Ostasien tätig war. Das neue Schiff war also für die Hochseefahrt rund um Kap Hoorn vorgesehen und wurde entsprechend solide gebaut. Die Reederei Brewer betrieb das Schiff 21 Jahre lang. Die Ausreisen führten in dieser Zeit in der Regel von der US-Ostküste rund Kap Hoorn nach Hawaii, und von dort über den Pazifik zu den Philippinen, China und Indien.

Daten und Fakten der AMY TURNER	
Land:	USA / Kanada / Australien
Schiffstyp:	Hölzerne Bark
Bauwerft:	Smith & Townsend, East Boston, USA
Umbauten:	1912 zur Schlepp-Barge 1916 zur Barkentine
Stapellauf:	1877
Eigner:	1877 C. Brewer & Co., Boston, USA 1898 Welch & Co. , San Francisco, USA 1906 Matson Navigation Co. San Francisco, USA 1910 Ocean Barge & Tug Co. Seattle, USA 1916 Unbekannt, BC, Kanada 1919 L.J.D. Schutt, Melbourne, Australien
Besatzung:	18 Mann als Bark 13 Mann als Barkentine
Verbleib:	Am 27. März 1923 in einem Taifun vor Guam im Pazifik gesunken
Technische Daten *	
Vermessung:	900 ts
Länge:	53,1 m
Breite:	10,8 m
Tiefgang:	6,6 m
Geschwindigkeit	ca. 12 Knoten max.

*Größenangaben:

B. Lubbock, The Down Easters, Glasgow, 1929

Die Rückreisen erfolgten meist durch den Indischen Ozean und Kap der Guten Hoffnung zurück nach den USA. 1880 machte der an einer Lungenerkrankung leidende L. Bernon Briggs, ein junger Mann aus guten Hause, eine seiner Gesundheit dienende Reise auf der damals noch fast neuen AMY TURNER mit und schrieb später darüber ein noch heute lesenswertes Buch (siehe Literaturempfehlung).

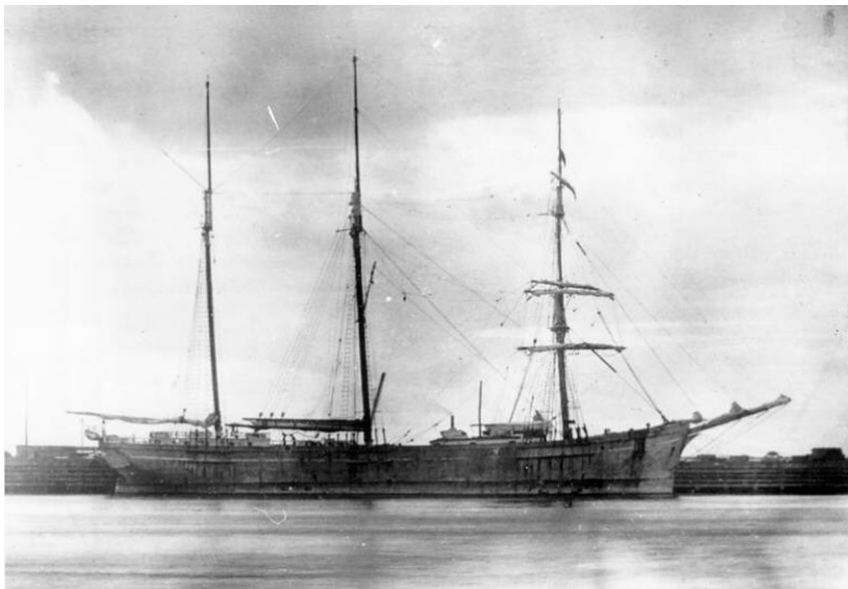
Von 1877 bis 1888 wurde das Schiff von Kapitän Albert W. Newell geführt, bis 1892 von Charles A. Johnson und danach von William C. Warland. 1898 verkaufte die Fa. Brewer ihr in die Jahres gekommenes Schiff an die Fa. Welch & Co. in San Francisco. Der Name AMY TURNER blieb und ihr weltweiten Fahrtgebiete auch. 1903 kam die Bark positiv in die Schlagzeilen, als sie in Klippermanier die 15.000 Seemeilen von Hongkong nach Baltimore in 88 Tagen schaffte und dabei regelmäßig 12 kn loggte.

1906 verkaufte Welsh & Co. alle ihre Schiffe einschließlich der AMY TURNER an die heute noch existierende und ebenfalls in San Francisco beheimatete Matson Navigation Co. Matson betrieb das Segelschiff weitere vier Jahre hauptsächlich im Pazifik. 1910 wurde sie

an die Ocean Barge & Tug Co. aus Seattle weiter verkauft, abgetakelt, und als Schlepp-Barge an der Pazifikküste verwendet.

Aufgrund der durch den 1. Weltkrieg bedingten Knappheit an Schiffsraum erwarb 1916 eine Firma aus Kanada das Schiff und ließ es wieder auftakeln, nun allerdings aus ökonomischen Gründen als Barkentine. Am 1. August 1916 lief die AMY TURNER erstmals wieder aus und zwar mit einer Ladung Holz von Oregon nach China. Später transportierte sie Öl von Kalifornien nach Neuseeland. Bei einer dieser Öl-Fahrten fing sie am 13. Dez. 1917 im Hafen von Wellington Feuer und sank in flachem Wasser. Wahrscheinlich wurde sie selbst versenkt, um den Brand zu löschen. Jedenfalls waren die Schäden so gering, dass sie bald wieder gehoben und instand gesetzt wurde.

Nach Kriegsende wurde die Barkentine an die Firma L.J.D. Schutt aus Melbourne, Australien verkauft, die sie weiter im Pazifik einsetzte. 1923 traf sie, beladen im Kohle, auf einer Reise von Newcastle (NSW) nach Manila vor den Marianen-Inseln auf einen Taifun. Der Sturmgewalt war das alte Schiff nicht mehr gewachsen. Es schlug leck und sank am 27. März 1923 in Sichtweite der Insel Guam.



Die AMY TURNER nach 1916 als Barkentine (Fotograf unbekannt)

Beim Untergang der AMY TURNER kamen neun Besatzungsmitglieder einschließlich Kapitän Neilson, sowie die an Bord befindliche Ehefrau des Kapitäns ums Leben. Die vier Überlebenden segelten in dem einzigen erhalten gebliebenen Beiboot vor dem Wind über 1000 Seemeilen in Richtung Philippinen, nachdem sie vergeblich versucht hatten, das nahe aber luvwärts gelegene Guam zu erreichen. Nach 28 Seetage erreichten sie völlig entkräftet die Insel Mindanao.

Literaturempfehlung

L. Vernon Briggs: *Around Cape Horn to Honolulu on the Bark Amy Turner 1880*, MacDonald and Jane's, London, 1974 (Reprint der Originalausgabe von 1926). Der Autor segelte 1880 als zahlender Passagier auf der AMY TURNER von Boston nach Honolulu und hat seine Erlebnisse in diesem lebendig geschriebenen und heute noch lesenswerten Buch dargestellt. Die Reisebeschreibung ist ergänzt durch eine kleine Geschichte der Bark bis zu ihrem Untergang.