

Britisches Vollschiiff NAIRNSHIRE von 1876

Das kleine, eiserne Vollschiiff NAIRNSHIRE wurde 1876 für die britische Shire Line von Thomas Law gebaut. Unter Law's Flagge segelte sie stolze 28 Jahre, bevor sie 1904 nach Norwegen verkauft und in „Hjørdis“ umbenannt wurde. 1911 musste das Schiff nach Strandung in der Südsee aufgegeben werden.

Die ersten Schiffe der Shire Line waren mit Ausnahme des 1875 gebauten, großen Vollschiiffs „Morayshire“ und der kleinen Bark „Perthshire“ allesamt kleinere Vollschiiffe mit einer Verdrängung von 700 bis 1000 tons. Die „Shires“ wurden weitgehend für die Australien- und Neuseeland-Fahrt eingesetzt, so auch die NAIRNSHIRE, das neunte Schiff unter Law's Hausflagge. Die Reederei Law hatte sich auf Auswanderertransporte spezialisiert. Von Glasgow führte die Reise der NAIRNSHIRE und ihrer Reedereischwestern - meist überfüllt mit mehr als 300 Passagieren an Bord - rund um das Kap der Guten Hoffnung und das südausstralische Kap Leeuwin zu den Häfen an der australischen Ostküste oder nach Neuseeland. Neben den Passagieren waren in der Regel Waren aus britischer Industrieproduktion an Bord. Als Rückfracht wurden typische Kolonialprodukte wie Weizen und Wolle als Ladung genommen und rund Kap Hoorn nach Europa verfrachtet.

Ende der 1880er Jahre reichte der eher spartanische Komfort der kleinen „Shire“-Liner nicht mehr aus, die anspruchsvoller werdenden Auswanderer anzulocken. So wurde auch die NAIRNSHIRE in zunehmendem Maße als reines Frachtschiiff eingesetzt. Um mit einer kleineren Mannschaft auszukommen und damit

Daten und Fakten der NAIRNSHIRE	
Land:	Großbritannien / Norwegen
Schiffstyp:	Eisernes Vollschiiff, später zur Bark umgeriggt
Bauwerft:	Dobie & Co., Glasgow, Großbritannien
Stapellauf:	1876
Besatzung:	ca. 30 Mann
Verbleib:	1905 nach Norwegen verkauft und in „Hjørdis“ umbenannt. Am 3.6.1911 nach Strandung kondemniert.
Technische Daten	
Verdrängung:	965 tons net.
Länge:	62,2 m über Deck
Breite:	10,2 m
Tiefgang:	6,1 m
Segelfläche:	ca. 1400 qm
Geschwindigkeit:	ca. 13 kn max.
Kapitäne*:	D. Ewing A. Lowrie J. Peattie Niven

* Die Liste der Kapitäne ist unvollständig, da mindestens die norwegischen Schiffsführer fehlen.

die Betriebskosten deutlich zu reduzieren, wurde die Takelage vereinfacht und das Schiff zur Bark umgeriggt.

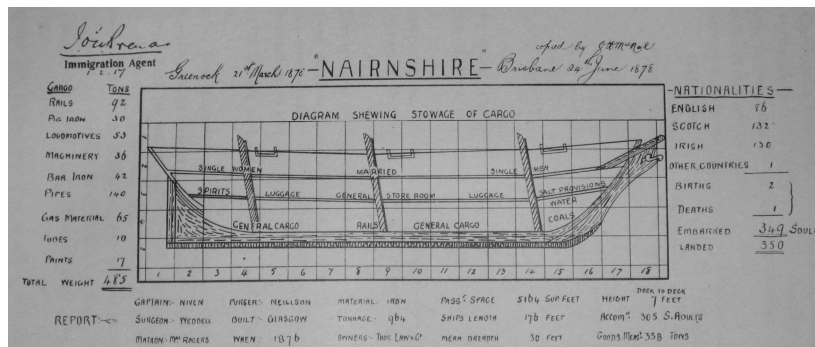
Die Dampferkonkurrenz setzte in den 1890er Jahren den Windjammern immer mehr zu. Preislich attraktive Stückgutfrachten gingen verloren, selbst Wolle wurde immer mehr auf Dampfern nach Europa verschifft. Was blieb, war Massengut wie Weizen, Kohle und Erze. Die solide gebaute NAIRNSHIRE wurde so auch regelmäßiger Gast in Neukaledonien und transportierte von dort Nickelerz nach Europa.



Die zur Bark umgeriggte NAIRNSHIRE in den 1890er Jahren. Fotograf unbekannt. Aus Basil Lubbock, *The Last of the Windjammers Vol. 1 and 2*, Brown, Son & Ferguson, Glasgow 1948

Start	Datum	Ziel	Datum	Dauer
Glasgow	unbekannt	Brisbane	20.11.1876	unbekannt
Greenock	24.11.1876	Brisbane	07.03.1877	104 Tage
Greenock	21.03.1878	Brisbane	24.06.1878	95 Tage
Wellington	15.06.1881	Brisbane	27.07.1881	unbekannt
unbekannt	unbekannt	Bundaberg	07.07.1882	unbekannt
Glasgow	22.03.1883	Bundaberg	09.07.1883	110 Tage

Die Fahrten der NAIRNSHIRE als Auswandererschiff nach Queensland / Australien in den Jahren 1876 bis 1883



Aus dem rechts dargestellten Stauplan und den angegebenen Reisedauern in der darüber gezeigten Tabelle lässt sich erahnen, welche Strapazen die Auswanderer auf sich nahmen. Zum Beispiel gingen bei der dreimonatigen Reise vom 21.03.1878 bis zum 24.06.1878 in Greenock 349 Passagiere an Bord der NAIRNSHIRE. Einer davon verstarb unterwegs und zwei Kinder wurden geboren. Die Passagiere hatten pro Person etwa eine Tonne Gepäck und Güter für ihren Start in eine neues Leben bei sich, insgesamt 385 tons. Außerdem trug das Vollschiff 485 tons Fracht wie Eisenbahnschienen, Rohre und offensichtlich auch eine Lokomotive mit auf die Südhalbkugel.

Original-Stauplan der NAIRNSHIRE von der 1878er Reise von Greenock nach Brisbane unter Kapitän Niven. Aus Basil Lubbock, *The Last of the Windjammers Vol. 1 and 2*, Brown, Son & Ferguson, Glasgow 1948

Thomas Law hing an seiner kleinen NAIRNSHIRE, aber 1904 ließ ihm die sich weiter verschlechternde Frachtsituation für Segelschiffe keine andere Wahl mehr. Im August 1904 wurde das alte, aber immer noch gut erhaltene Vollschiff daher an den norwegischen Reeder William Dahl Hansen aus Kristiansand verkauft. Hansen ließ das Schiff in „Hjördis“ umbenennen.

Unter diesem Namen segelte sie bis 1911 als Trampschiff weiter rund um die Welt. Im Mai dieses Jahres lief das Schiff mit einer Kohlladung aus Westport, Neuseeland mit Ziel Ponape aus. Die Karolinen-Insel war damals Teil der deutschen Kolonie in der Südsee. Am 3. Juni 1911 strandete die ehemalige NAIRNSHIRE bei der Ankunft vor Ponape und musste aufgegeben werden.

John Peattie – eine britische Kapitänslegende

Kapitän John Peattie stand 30 Jahre im Dienst der Reederei Law, diente in dieser Zeit auf 12 von Thomas Law's Schiffen und war einer der ganz großen britischen Windjammer-Kapitäne. John Peattie fuhr 1861 erstmals zu See. 1870 segelte er erstmals auf einem Shire-Liner, dem kleinen eisernen Medium-Klipper „Argylshire“. Nach zwei Reisen als 2. Offizier auf diesem Schiff fuhr er jeweils einen Törn als 1. Offizier auf der „Dumbartonshire“ und der „Morayshire“. Die letztere verließ er in Bombay, um erstmals das Kommando über einen Windjammer zu übernehmen, die „Renfrewshire“. Nach zwei Reisen nach Australien und Neuseeland überführte er die „Wigtonshire“

von Bremerhaven nach Glasgow. Die nachfolgende Reise mit der „Aberdeenshire“ endete kurios: der Schiffsboden wurde vor Kalkutta von einer Fluke des eigenen Ankers durchbohrt und das Schiff versank im Hoogly River. Reeder Law hielt trotzdem zu seinem Kapitän und gab ihm weitere Kommandos. Er übernahm jeweils nur für kurze Zeit die „Peeblesshire“, die NAIRNSHIRE, die „Edinburghshire“ und die „Cowden Law“. 1885 bekam er die „Sutherlandshire“ und führte das große Vollschiff neun Jahre lang, bevor er 1894 auf sein letztes Kommando, die „Inverness-Shire“, umstieg. John Peattie verstarb hoch betagt in den 1930er Jahren.

Literaturempfehlungen

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.