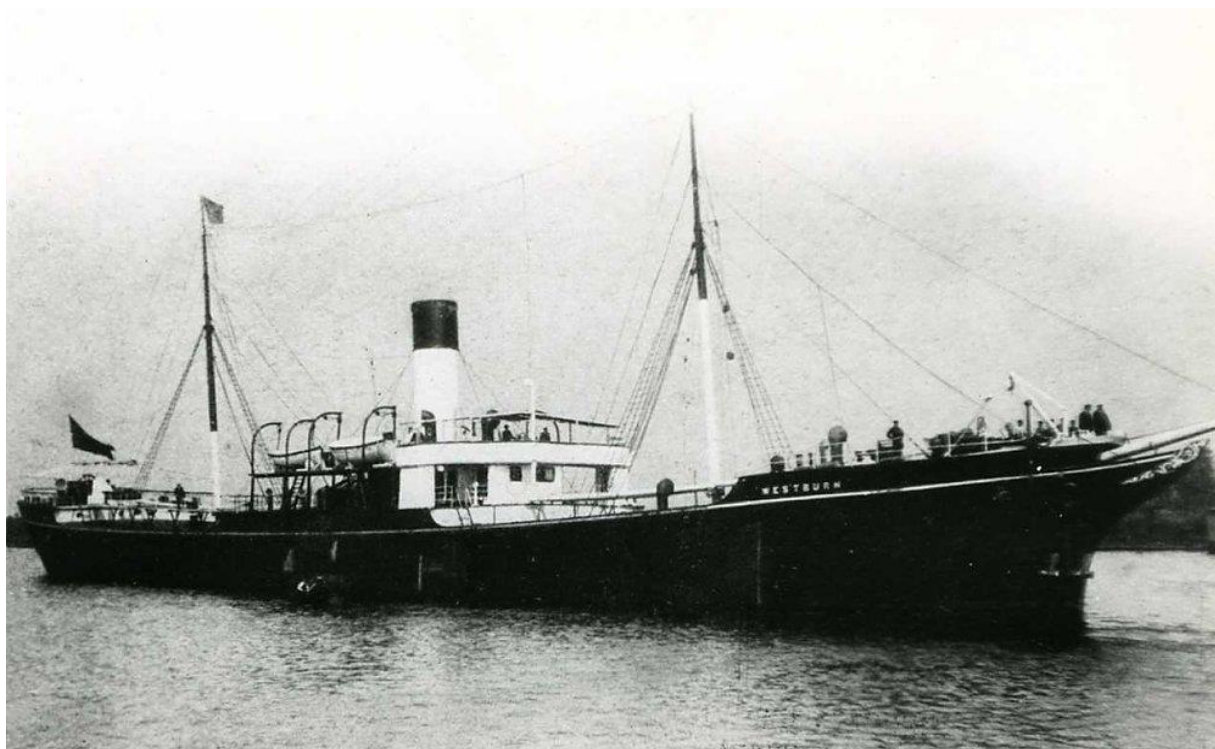


Britischer Frachtdampfer GLADYS ROYLE von 1894



Vom Frachtdampfer GLADYS ROYLE ist leider kein gutes Foto bekannt. An dieser Stelle wird daher ein Foto des Schwesterschiffs "Westburn" gezeigt, das ebenfalls zur James Westoll Line gehört (ca. 1895, Fotograf unbekannt)

Der 1894 vom Stapel gelaufene Frachtdampfer GLADYS ROYLE wurde auf der Shorts-Brothers-Werft in Sunderland gebaut. Auftraggeber war die in der selben Stadt ansässige James Westoll Line, die sich auf den Transport vom Massengütern wie Kohle und Getreide spezialisiert hatte. Das Schiff blieb zeitlebens im Besitz dieser Reederei und transportierte auf der Ausreise meist Kohle nach Mittelmeerhäfen wie Genua oder Port Said. Für die Heimreise lud es in der Regel Getreide in Häfen am Schwarzen Meer. Im 1. Weltkrieg wurde es unter anderem als Munitionstransporter verwendet. Auf ihrer letzten Fahrt war die GLADYS ROYLE jedoch mit der vertrauten Kohle beladen, als sie am 9. Januar 1917 südwestlich der Azoren von dem deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" angehalten und nach Übernahme der Besatzung durch Sprengung versenkt wurde.

Die 107 Meter lange GLADYS ROYLE war ein für die Shorts-Brothers-Werft typischer, allerdings selbst für die 1890er Jahre bereits altmodisch wirkender Bau mit geschwungenem Klipperbug und Bugspriet. Der Mitteldecker hatte zwei Lademasten und vier Ladeluken. Auf dem niedrigen Aufbau mittschiffs befand sich eine offene Brücke.

Daten und Fakten der GLADYS ROYLE	
Land:	Großbritannien
Schiffstyp:	Frachtdampfer
Bauwerft:	Short Brothers Ltd., Pallion Yard, Sunderland, UK
Baunummer:	235
Stapellauf:	23. April 1894
Ablieferung:	5. Oktober 1894
Eigner:	James Westoll Line, Sunderland, UK
Besatzung:	26 Mann (1917)
Schwesterschiffe:	"Westburn" (1893) "Victoria" (1893) "Roecliffe" (1894) "Maggie Macnair" (1894) "Britannia" (1894)
Verbleib:	Versenkt am 9. Jan. 1917 durch Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler"
Technische Daten	
Vermessung:	3.204 BRT / 2.662 NRT
Ladefähigkeit:	5.000 t
Länge:	107,2 m
Breite:	13,7 m
Tiefgang:	4,9 m max.
Antrieb:	Dreifachexpansions-Dampfmaschine der Fa. William Allan & Co. mit 310 PS, auf eine Schraube wirkend.
Geschwindigkeit	ca. 9 kn max.

Die GLADYS ROYLE gehörte zu einer Serie von sechs Schwesterschiffen, die 1893-94 vom Stapel liefen. Vier der Schiffe gingen an die James Westoll Line, die "Victoria" und die "Britannia" wurden für die Reederei Taylor & Sanderson, ebenfalls aus Sunderland, gebaut. Die Schiffe hatten aufgrund der damaligen technischen Möglichkeiten geringfügig unterschiedliche Vermessungen. Auch die Maschinenleistungen wichen selbst bei gleichen Zylinderabmessungen leicht von einander ab. Fünf der Schiffe erhielten Dampfmaschinen der Fa. William Allan, die "Maggie Macnair" davon abweichend eine Dampfmaschine der George Clark Ltd. Die Baukosten für diese Schiffe betragen jeweils ca. 30.000 Pfund.

Die Jungfernfahrt der GLADYS ROYLE unter Kapitän Wilson war eine typische Rundreise des Schiffs. Der neue Dampfer lief am 5. Oktober 1894 mit 4.200 Tonnen Kohle für Genua aus Sunderland aus. Genua wurde am 17. Oktober erreicht und die Ladung gelöscht. Am 25. Oktober verließ sie Genua wieder und dampfte in Ballast via Konstantinopel (heute Istanbul) nach Odessa am Schwarzen Meer, das am 5. November erreicht wurde. Dort lud sie 4.850 t Weizen und lief am 9. November wieder aus. Via Konstantinopel und Malta brachte sie ihre Ladung bis zum 28. November nach Rotterdam. Am 7. Dezember war die Ladung gelöscht und sie nahm Kurs auf den Tyne, wo sie zwei Tage später einlief. Die Rundreise hatte ca. zwei Monate gedauert.

Von 1894 bis 1914 machte sie insgesamt 68 solcher Kohle-Getreide-Rundreisen. Die Kohle wurde in walisischen Häfen wie Cardiff oder in Ostengland am Tyne geladen und in Mittelmeershäfen gelöscht, am häufigsten in Port Said und Genua. Das Getreide wurde in diversen russischen, rumänischen oder bulgarischen Schwarzmeershäfen geladen und zu westeuropäischen Häfen transportiert, wobei Antwerpen und Rotterdam die häufigsten Löschräfen waren. Dazu kamen noch einige kürzere Mittelmeer-Rundreisen. Nur von Ende 1897 bis September 1900 wurde diese Routine unterbrochen. In dieser Periode wurde die GLADYS ROYLE unter Kapitän D. Marshall auf großer Fahrt eingesetzt. Dabei machte sie acht Reisen über den Atlantik bzw. in den Indischen Ozean (siehe Tabelle).

GLADYS ROYLE: Übersee-Reisen 1897-1900	
03. Nov. 1897 - 04. Jun 1898	Stockton on Tees - Kapstadt- Port Elizabeth - Durban - Mauritius - Colombo - Port Said - Fiume - Algier - New York
ca. 10. Jun 1898 - 05. Dec. 1898	New York - Kapstadt - East London - Durban - Delagoa Bay - Kalkutta - Suez - Port Said - New York
ca. 15. Dec. 1898- 24. Jan. 1899	New York - Baltimore - Le Havre - Newport (Wales)
05. Feb. 1899 - 17. Jun. 1899	Newport (Wales) - Rio de Janeiro - Buenos Aires - Rotterdam - Cardiff
27. Jun. 1899 - 18. Sep. 1899	Cardiff- Port Said - Suez - Karachi - Port Said - Antwerpen - Cardiff
20. Sep. 1899 - 15. Nov. 1899	Cardiff- New Orleans - Newport - Rotterdam
23. Nov. 1899 - ca. 06. May 1900	Rotterdam - Venedig - Port Said - Port Elizabeth - Buenos Aires - St. Vincent - Funchal - London
ca. 05. Jun. 1900- 05. Sep. 1900	UK - Montevideo - St. Vincent - Antwerpen - Tyne

Bei Kriegsausbruch im August 1914 befand sich die GLADYS ROYLE auf der Rückreise von der - wie es sich herausstellen sollte - letzten ihrer Schwarzmeerreisen und erreichte ungehindert Großbritannien. Da das Schwarze Meer durch den Kriegseintritt der Türkei auf Seiten der Achsenmächte nun nicht mehr erreichbar war, übergab die James Westoll Line das Management ihres Schiffs an die H. Watson and Co., Manchester. Diese setzte das Schiff als Erztransporter für eine Reise nach Bilbao ein. Danach wurde es bis Ende 1914 in Manchester aufgelegt. 1915 wurde sie für mindestens fünf Reisen reaktiviert. 1916 machte sie 12 Reisen als Munitionstransporter. Auf ihrer vermutlich 102ten Reise transportierte die GLADYS ROYLE Kohle für Buenos Aires, als sie am 9. Januar 1917 von dem deutschen Segel-Hilfskreuzer "S.M.S. Seeadler" angehalten und versenkt wurde.

Auch ihre Schwesterschiffe fanden allesamt nicht den Weg zum Abwracker: Die "Roeliff" und die "Maggie Mcnair" gingen nach wenigen Jahren durch Kollision verloren, die "Westburn" und die "Victoria" wurden ebenfalls im 1. Weltkrieg versenkt, und die "Britannia" ist 1916 unter griechischer Flagge und neuem Namen im Nordatlantik verschollen, möglicherweise ebenfalls ein Opfer des Krieges.

Literaturempfehlung

J. Walter: *Piraten des Kaisers*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1996. Das informative Buch enthält im Anhang kurze Abrisse über die von deutschen Hilfskreuzern 1914-18 versenkten Schiffe.