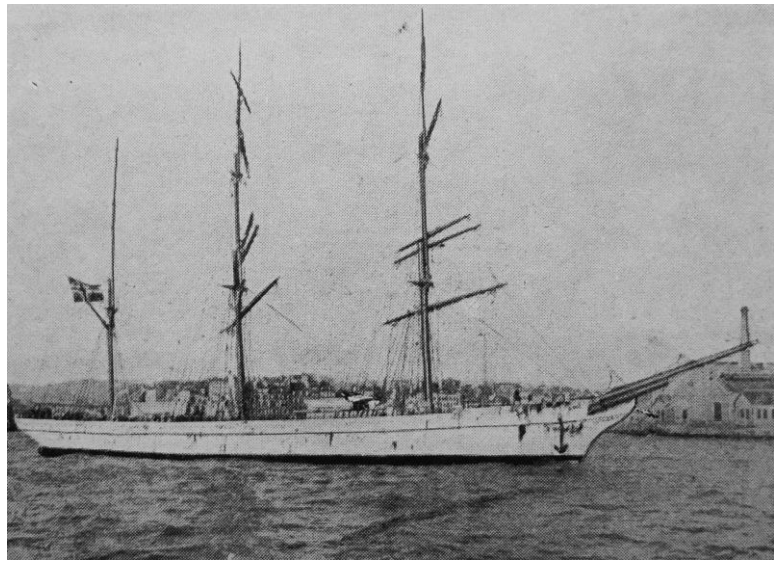


## Bark NÜRNBERG ex „Carnarvon Castle“ von 1867

Die spätere Bark NÜRNBERG wurde im Jahre 1867 im schottischen Glasgow als eisernes Vollschiff „Carnarvon Castle“ gebaut. Erster Eigner war die Castle Line von Donald Currie, die ihr neues Schiff in der Indienfahrt einsetzten, 1888 wurde sie an Sinclair & Ellwood verkauft, als Bark getakelt und kam nun in die weltweite Trampfahrt. Als die britischen Reedereien in den 1890er Jahren die Segelschiffahrt aufgaben, wurde auch die „Carnarvon Castle“ im Jahre 1897 an die Partnerreederei Flügge, Johannesen & Lubinius mit Sitz in Hamburg abgegeben. In NÜRNBERG umgetauft, blieb sie bis 1905 unter deutscher Flagge. Ihren deutschen Städtenamen behielt auch nach ihrem Verkauf nach Norwegen im Jahr 1905. Letztlich wurde das 43 Jahre alte Schiff 1910 in einem Sturm im Nordatlantik entmastet und aufgegeben.

In den 1860er Jahre stellten in Großbritannien eine Übergangszeit zwischen dem Holz-, dem Eisen- und dem Stahlschiffbau dar, in dem zeitgleich auch der Dampfschiffbau immer mehr an Bedeutung gewann. Die letzten hölzernen Großsegler wie der berühmte Klipper „Cutty Sark“ entstanden, aber auch die ersten stählernen Dampfer wie die „Banshee“. Das wichtigste Schiffbaumaterial dieser Zeit war jedoch Eisen. Dieses schwer zu verarbeitende Material war im Gegensatz zu Stahl wenig gegen Rost anfällig und die aus ihm erbauten Schiffe erwiesen sich als langlebig, wenn sie nicht Seeunfällen zum Opfer fielen.

So sollte auch dem 1867 in Schottland vom Stapel gelaufenen eisernen Vollschiff „Carnarvon Castle“ ein langes Schiffsleben beschieden sein. Das 70 m lange Schiff war als schneller Medium-Klipper nicht nur für den Frachttransport gebaut, sondern auch für Mitnahme von Passagieren vorgesehen. Das hoch getakelte Schiff trug an allen Masten Royalsegel und am Hauptmast zusätzlich noch ein Skysegel. Der Rumpf war mit erhöhtem Vorschiff und ansonsten durchgehendem Oberdeck ohne Poop konstruiert.



Die Bark NÜRNBERG unter norwegischer Flagge vermutlich in ihrem Heimathafen Kristiansand, ca. 1906 (Fotograf unbekannt).

Daten und Fakten der NÜRNBERG ex „Carnarvon Castle“	
Land:	Großbritannien / Deutschland / Norwegen
Schiffstyp:	Eiserne Bark (bis 1888 als Vollschiff getakelt)
Bauwerft:	Barclay, Curle & Co., Glasgow, Schottland (Baunummer 161)
Stapellauf:	20.06.1867
Eigner:	1867: Donald Currie & Co., London, UK 1888: Sinclair & Ellwood, Liverpool, UK 1895: Richard Wakeham Co., Liverpool, UK 1896: O. S. S. Piper, Port Talbot, UK 1897: Flügge, Johannesen & Lubinius, Hamburg, Deutschland 1905: A/S Christiansand (Sven O. Stray & Co.), Kristiansand, Norwegen
Besatzung:	30 (1867), 16 (1910)
Verbleib:	Aufgegeben am 10. Jan. 1910 auf 35.30 N, 37.32 W
Technische Daten	
Vermessung:	1207 BRT (1154 BRT ab 1888)
Länge:	69,8 m
Breite:	10,9 m
Tiefgang:	6,4 m max.
Geschwindigkeit:	ca. 15 kn max. als Bark

Erster Eigner war die Castle Line von Donald Currie, die ihre Schiffe in der Fahrt von und nach Südafrika und weiter nach Indien einsetzte. Wie alle Schiffe der Castle Line war

der Rumpf klassisch schwarz mit weißem Pfortenband gestrichen. Die Castle Line hatte bereits 1863 für dieses Fahrgebiet ihre ersten vier eisernen Vollschniffe bauen lassen: „Pembroke Castle“, „Roslin Castle“, „Stirling Castle“ und „Warwick Castle“. 1865 folgte die „Tantallon Castle“ und 1867 dann die „Carnarvon Castle“. Alle diese Schiffe waren mit rund 1200 BRT vermessen und für ihre schnellen Reisen und ihre Zuverlässigkeit bekannt.



Das Vollschniff „Carnarvon Castle“ trug während seiner ersten 11 Jahre unter der Reedereiflagge der Castle Line einen schwarzen Grundanstrich mit aufgemaltem weißem Pfortenband (Foto ca. 1870, Fotograf unbekannt).

Für ihren Kapitän J. C. Robinson stellte das Vollschniff den Höhepunkt einer Entwicklung da. Er schrieb später *„Die stattliche Carnarvon Castle war das eleganteste und am besten ausgerüstete Segelschniff, das jemals die Flagge der britischen Handelsmarine trug“*. Nicht nur Kapitän Robinson war dieser Meinung, sondern auch der Schiffsbauer G. A. Stevens, der die vermutlich berühmteste Jacht aller Zeiten, die „America“ entworfen hatte. Stevens arrangierte aus diesem Grund in den 1870 Jahren eine Atlantiküberquerung auf „Carnarvon Castle“, die dann 27 Tage für die Strecke von New York nach England benötigte.

Die Erfindung der Kohle-sparenden Doppel-Expansions-Dampfmaschine im Jahre 1867 und die Eröffnung des Suez-Kanals im Jahre 1869 stellte jedoch zunehmend das Indienstgeschäft der Castle-Line in Frage, da spätestens in den 1880er Jahren Fracht von und nach Indien billiger und schneller mit Dampfschniffen befördert werden konnte. Auch wenn Reeder Donald Currie seine Segelschniffe liebte, verkaufte er sie nun nach und nach und ersetzte sie durch moderne Dampfer.

Die „Carnarvon Castle“ ging 1888 an die Liverpooler Reederei Sinclair & Ellwood, die sie aus Kostengründen zur Bark umriggen ließ. Dabei verschwand auch das Skysegel am Großmast. In den nächsten sieben Jahren wurde sie unter den Kapitänen H. Collins und W. Gruzelier in der weltweiten Trampfahrt eingesetzt. Aber Mitte der 1890er Jahre waren die Tage britische Großsegler endgültig

gezählt und fast alle großen Reedereien stießen ihre restlichen Schiffe ab.

Die „Carnarvon Castle“ wechselte nun innerhalb von zwei Jahren zweimal den Besitzer innerhalb Großbritanniens. 1895 wurde sie an die Firma Richard Wakeham Co. in Liverpool und 1896 an die Firma O. S. S. Piper in Port Talbot verkauft. Interessanter Weise blieb Kapitän W. Gruzelier trotz der beiden Besitzerwechsel Kommandant der Bark. Auf ihrer letzten Reise unter britischer Flagge brachte sie 1897 Manganerz aus Coquimbo in Chile nach Newport in Wales, wo sie am 6. Oktober 1897 eintraf. Diese Reise war von einem Todesfall überschattet. Vor Kap Hoorn war ein Seemann aus dem Rigg ins Meer gestürzt.

Nach Ankunft wurde die „Carnarvon Castle“ an die deutsche Firma Flügge, Johannesen & Lubinius mit Sitz in Hamburg verkauft und in NÜRNBERG umgetauft. Auch der Anstrich ihres Rumpfs änderte sich nun, der nun im oberen Bereich schwarz und darunter bis zur Wasserlinie grau gestrichen wurde. An der Takelung der Bark änderte sich nichts. Erster deutscher Schiffsführer wurde Kapitän Lilienthal, über dessen Fahrten mit der Bark jedoch keine Informationen vorliegen

Zwei spätere Fahrten unter deutscher Flagge sind jedoch sehr gut dokumentiert, denn der in den 1920er Jahren bekannte gewordene Kapitän Carl Kircheiss fuhr als von 1901 bis 1904 erst als Schiffsjunge und später als Leichtmatrose auf der Bark und beschrieb seine Erfahrungen später in einem Buch.

Die erste dieser beiden genannten Reise führte das Schiff im September 1901 unter dem Kommando von Kapitän Wachtendorf mit Stückgut beladen von Hamburg nach Montevideo und Buenos Aires. Kurz vor der Ankunft in Uruguay überstanden Schiff und Besatzung einen heftigen Pampero und nach langen 52 Seetagen liefen sie im ersten Zielhafen ein. Nach 10 Tagen lief das Schiff weiter nach Buenos Aires, wo die NÜRNBERG nach Löschen der Ladung monatelang auf Rückfracht wartete. Erst im Mai 1903 segelte sie mit einer vollen Ladung Quebrachoholz nach Riga, das nach 63 Seetagen sicher erreicht wurde.

Auf der zweiten Reise segelte die NÜRNBERG in Ballast nach Hudikvall in Schweden, wo eine Holzladung für Australien gestaut wurde. Dort übergab Kapitän Wachtendorf das Schiff an seinen Nachfolger Kapitän Büschen, der mit der Bark in 92 Tagen nach Melbourne benötigte, sicher auch keine Rekordzeit. Nach Carl Kircheiss hatte Kapitän Büschen ein Alkoholproblem, was wohl zu dieser eher durchschnittlichen Leistung beigetragen hatte. Nach Löschen der Holzladung ging es in Ballast nach Newcastle N.S.W, wo Kohle für die südamerikanische Westküste geladen wurde. Für die Strecke nach Guayaquil in Ecuador wurden 58 Tage benötigt. Nach dem die Kohle entladen war, wurden hier und in mehreren anderen Küstenorten Steinnüsse als Bulkware geladen. Steinnüsse wurde damals in Europa in großem Stil zur Herstellung von Knöpfen verwendet. Um ein Verrutschen der Ladung zu verhindern, wurden hölzerne Längs- und Querschotte eingezogen. Die letzte Teilladung wurde in Bahia de Caraquez geladen.

Von dort segelte die NÜRNBERG am 19. September 1903 nach Hamburg aus. Anfang Oktober wurde die südlichen Breiten erreicht und die Umsegelung von Kap Hoorn in Angriff genommen. Die üblichen Stürme konnten der Bark nichts abhaben, gleichwohl forderte die Umrundung einen Toten. Denn die Bordverpflegung war völlig unzureichend und ein Matrose verstarb an Skorbut. Berichterstatter Kircheiss gibt seinen damaligen Kapitän eine erhebliche Mitschuld an dieser prekären Situation. Neben dem verstorbenen Matrosen waren auch viel andere Besatzungsmitglieder nicht mehr arbeitsfähig, außerdem leckte ein Frischwassertank und so lief das Schiff nach 70 Seetagen Rio de Janeiro als Nothafen an. Nach einigen Hafenwochen hatte sich die Crew erholt, der Tank war repariert und die Reise

konnte fortgesetzt werden. Nach weiteren langen 54 Seetagen war den Kanal erreicht und am 1. Februar 1904 machte das Schiff in Hamburg fest.

Trotz des keinesfalls zufriedenstellenden Reiseverlaufs und seinem Alkoholproblem - vielleicht dem Reeder nicht bekannt - blieb Kapitän Büschen an Bord. Er führte das Schiff von 1904 bis 1905 noch einmal um die Welt. Wieder ging es mit einer Holzladung von Hudiksvall nach Australien, diesmal in sehr langen 116 Tagen nach Fremantle. Neuer Ladehafen war Hamelin Harbour in der Shark Bay nördlich von Fremantle in Westaustralien. Die Ladung ist nicht bekannt, aber vermutlich handelte es sich um den dort damals abgebauten Muschkalk. Die Ladung wurde in 122 Tagen rund Kap Hoorn nach London versegelt.

Nach Ankunft in London wurde die NÜRNBERG Ende 1905 nach Norwegen verkauft. Der Erwerber war die Reederei A/S Christiansand (Sven O. Stray & Co.) aus Kristiansand in Südnorwegen, die ihre Schiffe vorwiegend in der Australienfahrt einsetzte. Auslaufend transportierten sie in der Regel Holz aus Skandinavien, zurück kehrten sie mit australischem Weizen oder anderen Massengütern aus dem Pazifik. Der erste norwegische Kapitän der weiterhin unter dem Namen NÜRNBERG laufenden, aber nun strahlend weiß gestrichenen Bark wurde N. Birkem, der 1908 von Aug. T. Kurtze abgelöst wurde.

Kapitäne der NÜRNBERG ex „Carnarvon Castle“		
1867 – 1869	W. Pole	Großbritannien
1870 – 1877	Thomas Smith	Großbritannien
1877 – 1879	J. C. Robinson	Großbritannien
1880 – 1886	J. Blackmore	Großbritannien
1887 – 1888	Adamson	Großbritannien
1889 – 1893	H. Collins	Großbritannien
1893 – 1897	W. Gruzelier	Großbritannien
1898 – 1900	J. W. Lilienthal	Deutschland
1898 – 1902	D. Wachtendorf	Deutschland
1902 – 1905	E. O. Büschen	Deutschland
1906 – 1908	N. Birkem	Norwegen
1908 - 1910	Aug. T. Kurtze	Norwegen

Die letzte Reise der NÜRNBERG begann bei den Islas Lobos de Afuera vor Peru, wo sie Guano für Antwerpen geladen hatte. Das benötigte Kap Hoorn konnte Kapitän Kurtze mit seiner kleine Crew von nur 16 Mann zwar

unbeschadet überwinden, aber Anfang Januar 1910 verlor die Bark in einem schweren Wintersturm im Nordatlantik bis auf die Untermasten ihre komplette Takelage. Zwei der von oben gekommenen Rahen hatten außerdem das Oberdeck durchschlagen und stecken wie Pfeile im Schiff.

Der britische Trampdampfer „Salybia“ sichtete den schwer beschädigten Großsegler am 10. Januar 1910 auf Position 35.30 N, 37.32 W

und konnte die 16 Mann Besatzung bergen. Der Versuch, den Havaristen abzuschleppen, scheiterte jedoch im immer noch schweren Seegang. Es gelang nicht, eine Schlepptrasse an Bord zu geben. Das aufgegebene Schiff wurde von der „Salybia“ zwar noch als Schifffahrtshindernis gemeldet, aber später nicht mehr gesichtet und dürfte wenig später gesunken sein.



Die „Carnarvon Castle“ wurde 1888 zur Bark umgeriggt, behielt aber ihren klassischen Anstrich mit aufgemaltem weißen Pfortenband. Unterhalb des Pfortenbandes war das Schiff nun grau statt schwarz gepönt (John Oxley Library, State Library of Queensland State, Foto-Nr. 1\_127651, ca. 1890, Fotograf unbekannt).

## Literaturempfehlung

Carl Kircheiss: *Wasser, Wind und weite Welt – Als Schiffsjunge um die Erde*. C. Bertelsmann Verlag, 1954. Der Autor beschreibt in seinem Spätwerk seine Erfahrungen auf der NÜRNBERG, die er ein halbes Jahrhundert zuvor gemacht hatte. Auch wenn daher vermutlich die eine oder andere Episode verklärt dargestellt ist, gibt das Buch einen persönlichen Einblick in die große Zeit der Windjammer.

## Quellen

Anonym: *Norske Seilskutter*, Fredhøis Forlag A/S, Oslo 1944

Carl Kircheiss: *Wasser, Wind und weite Welt – Als Schiffsjunge um die Erde*. C. Bertelsmann, 1954

Jürgen Meyer: *Hamburgs Segelschiffe 1795-1945*, Edition Maritim GmbH, Hamburg, 1999.

Marischal Murry: *Union Castle Chronicle 1853 – 1953*, Longmans, Green & Co, London, 1953