

Amerikanisches Vollschiiff HENRY B. HYDE von 1884



Vollschiiff Henry B. Hyde auf einem zeitgenössischen Gemälde von Antonio Jacobsen (1850-1921).

Die 1884 gebaute HENRY B. HYDE war zu diesem Zeitpunkt das größte in Maine konstruierte Holzschiff. Dieser Nachfahre der klassischen US-Klipper gilt als der Endpunkt der Entwicklung hölzerner Rahsegler in der USA. Das Schiff blieb zeitlebens in US-amerikanischen Besitz und vollendete dabei 16 Reisen von der US-Ostküste in den Pazifik und zurück. Auf der 17. Ausreise strandete die HENRY B. HYDE im Februar 1904 ca. 10 Seemeilen südlich von Kap Henry, Virginia, nachdem die Schleppverbindung zu dem sie auf hohe See ziehenden Schlepper im Sturm gebrochen war.

Die HENRY B. HYDE wurde für die New Yorker Firma Flint & Co. auf der hauseigenen Bauwerft in Maine gebaut. Ihr Entwurf stammte von dem bekannten Schiffsbauer John McDonald. Ihr Spantengerüst wurde aus Eiche gebaut und mit mehr als 200 t eisernen Bändern verstärkt. Die Beplankung erfolgte mit 5 Zoll (12,7 cm) starken Kiefernplanken.

Der Stapellauf erfolgte am 5. November 1884. Nach Fertigstellung lief sie am 24. Februar 1885 zu ihrer Jungfernfahrt von New York nach San Francisco aus. Kommandiert wurde sie von ihrem Anteilseigner Phineas Pendleton, einem harten Mann, der für einen rauen Umgang mit der Mannschaft bekannt war.

Die HENRY B. HYDE erwarb sich in den folgenden Jahren den Ruf eines schnellen Schiffs, war aber wegen seiner harten Führung

Daten und Fakten der HENRY B. HYDE	
Land:	USA
Schiffstyp:	Hölzernes Vollschiiff
Bauwerft:	Flint & Co., Bath, Maine, USA
Stapellauf:	5. November 1884
Eigner:	1884: Pendleton, Carver & Nichols, Searsport, USA 1898: Flint & Co., New York, USA 1900: California Shipping Co., San Francisco, USA
Besatzung:	34 Mann
Verbleib:	Am 19. Februar 1904 bei Kap Henry, Virginia, gestrandet
Technische Daten	
Vermessung:	2583 GT, 2462 NT
Ladefähigkeit:	3080 t
Länge:	88,4 m über alles
Breite:	13,7 m
Tiefgang:	8,7 m max.
Geschwindigkeit	ca. 16 kn max.
Kapitäne	
1884 - 1890	Phineas Pendleton
1891 - 1893	
1890 - 1891	James P. Butman
1893 - 1894	John G. Pendleton
1894 - 1895	Joshua B. Nichols
1895 - 1897	Theodore P. Colcord
1897 - 1898	D. A. Scribner
1899 - 1903	William J. McLeod
1903	Edmond T. Amesbury
1904	Pearson

bei Seeleuten unbeliebt and als "the damned Yankee hotbox, the 'Enry 'Ide" bekannt.

Für die Partikuläre Pendleton, Carver & Nichols machte das Schiff bis 1899 zwölf Rundreisen an die amerikanische Westküste. Danach wurde sie an die New Yorker Firma Flint & Co. verkauft. Diese hielt das Schiff nicht lange, sonder verkaufte es 1899 an die in San Francisco ansässige California Shipping Co. weiter. Alle drei Eigner setzen das Vollschiß in der Fahrt ums Kap Hoorn ein.

Am Beginn ihrer 17. Rundreise riss sich die HENRY B. HYDE im Sturm von ihrem Schlepper los und lief am 19. Februar 1904 vor der Küste Virginias auf Grund. Bilder zeigen das Schiff weitgehend unbeschädigt auf dem Sand. Im September 1904 konnte es abgehoben werden, strandete aber erneut und brach in der Nacht des 4. Oktober 1904 in zwei Stücke, die später gesprengt wurden.

Die siebzehn Reisen der HENRY B. HYDE

Nr.	Jahr	Strecke	Kapitän	Reisedauern (soweit bekannt), Anmerkungen
1	1885-1886	New York - San Francisco - Liverpool - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 123 Tage, Zwischenreise 96 Tage, Heimreise 22 Tage
2	1886-1887	New York - San Francisco - Liverpool - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 133 Tage, Zwischenreise 104 Tage, Heimreise ? Tage, in SF bei Kollision beschädigt
3	1887-1888	New York - San Francisco - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 129 Tage, Heimreise 89 Tage
4	1888	New York - San Francisco - Liverpool - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 130 Tage, Zwischenreise 115 Tage, Heimreise ? Tage
5	1889-1890	New York - San Francisco - Liverpool - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 108 Tage, Zwischenreise 109 Tage, Heimreise ? Tage
6	1890-1891	New York - San Francisco - Liverpool - New York	James P. Butman	Ausreise 108 Tage, Zwischenreise 110 Tage, Heimreise ? Tage
7	1891-1892	New York - San Francisco - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 105 Tage, Heimreise 94 Tage
8	1892-1893	New York - San Francisco - Caleta Buena - New York	Phineas Pendleton	Ausreise 112 Tage, Zwischenreise ? Tage, Heimreise 80 Tage
9	1893-1894	New York - San Francisco - Liverpool - New York	John G. Pendleton	Ausreise 130 Tage, Zwischenreise 102 Tage, Heimreise ? Tage
10	1894-1895	New York - San Francisco - Liverpool - New York	Joshua B. Nichols	Ausreise 113 Tage, Zwischenreise 111 Tage, Heimreise ? Tage
11	1896-1897	New York - San Francisco - Honolulu - New York	Theodore P. Colcord	Ausreise 132 Tage, Zwischenreise 9 Tage, Heimreise 89 Tage
12	1898	New York - San Francisco - Honolulu - New York	Theodore P. Colcord	Ausreise 113 Tage, Zwischenreise ? Tage, Heimreise 109 Tage
13	1899-1900	Norfolk - (Valparaiso) - San Francisco - Honolulu - New York	D. A. Scribner	Heimreise 104 Tage. Auf der Ausreise musste unplanmäßig Valparaiso ausgelaufen werden, um die erhitzte Kohleladung zu entladen
14	1900-1901	New York - San Francisco - Honolulu - New York	William J. McLeod	Heimreise 133 Tage. Keine weiteren Daten bekannt.
15	1901-1902	New York - San Francisco - New York	William J. McLeod	Keine Daten bekannt.
16	1902-1903	Baltimore - (Kapstadt) - San Francisco - New York	William J. McLeod Edwin T. Amesbury	Ausreise 222 Tage, Heimreise 111 Tage. Auf der Ausreise musste unplanmäßig Kapstadt ausgelaufen werden, um die erhitzte Kohleladung zu entladen.
17	1904	Baltimore - San Francisco	Pearson	Ausgelaufen 11.02.1904, gestrandet 19.02.1904

Literaturempfehlung

Frederic C. Matthews, *American Merchant Ships 1850-1900*, Dover Publications Inc., New York, USA, 1930: Am Beispiel etlicher wichtiger US-Segelschiffe wird die Entwicklung der Segelschiffahrt in den Vereinigten Staaten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dargestellt.