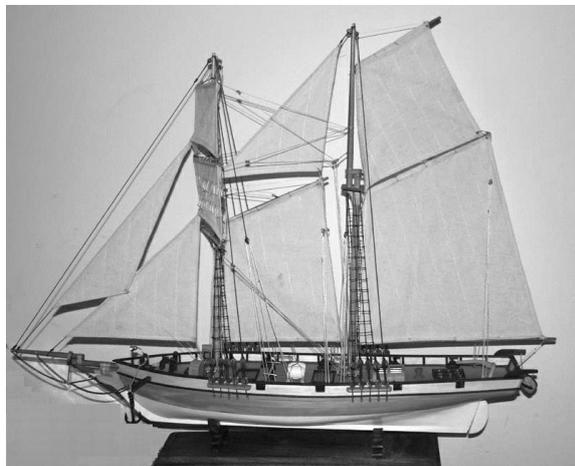


## Baltimore-Klipper HMS HIGHFLYER

Der britische Topsegelschoner HMS HIGHFLYER war ein typischer Baltimore-Klipper, ein für die damalige Zeit sehr schnelles Schiff amerikanischer Herkunft.

Das mit 138 Tonnen vermessene, schnelle Schiff lief 1811 in Dorchester County, Maryland, USA vom Stapel. Zu diesem Zeitpunkt war für Beobachter der politischen Lage bereits klar erkennbar, dass ein Krieg zwischen den USA und Großbritannien ausbrechen würde war. Außerdem hatten vorherige kriegerische Auseinandersetzungen zwischen den USA und ihrer vorherigen Kolonialmacht gezeigt, wie viel Geld sich mit privat finanzierten und staatlich lizenzierten Kaperschiffen verdienen ließ. Und genau dafür wurde die HIGHFLYER gebaut.

Bald nach Ausbruch des Krieges im Juli 1812 lief die mit einer langen 12-Pfünder-Kanone und vier 9-Pfünder-Karronaden bewaffnete HIGHFLYER aus Baltimore zu ihren Kaperfahrten aus. Kommandiert von John Gavet, kaperte ihre 100-köpfige Crew am 21. Juli die britischen Handelssegler JAMAICA und DIANA. Schon am nächsten Tag folgte die MARY ANN. Danach scheint das Glück die HIGHFLYER vorerst verlassen zu haben, denn erst einen Monat später wurde mit dem Schoner HARRIET die nächste Beute gemacht.



Rekonstruktion des Baltimore-Klippers HIGHFLYER im Maßstab 1:60 (Bewaffnung als britisches Schiff)

### Daten und Fakten in Kürze

Land:	USA / Großbritannien
Schiffstyp:	Topsegelschoner
Stapellauf:	1811
Indienststellung:	1812
Bauwerft:	unbekannt, Maryland, USA
Besatzung:	ca. 100 unter US-Flagge ca. 70 unter brit. Flagge
Verbleib:	unbekannt, vermutlich 1814 aufgegeben

### Technische Daten

Tonnage:	138 tons
Länge:	über Deck: 29,8 m über alles: 41,4 m
Breite:	7,4 m
Tiefgang:	2,8 m

### Kapitäne

John Gavet	1812	USA
Jeremiah Grant	1812-1813	USA
Theophilus Lewis	1813	GB
George Hutchinson	1813	GB

Alle vier gekaperten Schiffe wurden mit ihrer Ladung nach Baltimore gesandt, wohin ihnen HIGHFLYER im September zur Ergänzung der Vorräte folgt. Nach kurzer Hafenzzeit stach der erfolgreiche Kaper erneut in See, diesmal unter Kapitän Jeremiah Grant. Wieder gelangen mit den Briggs PORGIE und BURCHALL schnelle Erfolge. Eine weitere gekaperte Brigg, die FERNANDO, wurde von den Briten zurück erobert, bevor sie einen amerikanischen Hafen erreichen konnte. Außerdem wurden in der Karibik vier kleine Küstensegler aufgebracht, geplündert und versenkt.

Gegen Ende ihrer zweiten Fahrt erwischte die HIGHFLYER auch noch die Brigg ACTIVE. Die insgesamt 11 gekaperten und eingebrachten bzw. geplünderten Beuteschiffe brachten den Eignern des Kaperschiffs 186.000 US-Dollar ein, ein satter Gewinn im Vergleich zu den ca. 10.000 US-\$ Baukosten.

Die dritte Kaperfahrt wurde durch die britischen Kriegsschiffe HMS ACASTA und HMS POITIERS schon zu Beginn

beendet, die die HIGHFLYER im Januar 1813 aufbrachten. Sie war damit einer von zwölf Baltimore-Klippern, die den Briten im Verlaufe des Krieges in die Hände fielen. Die Royal Navy erkannte die sehr guten Segeleigenschaften dieses Typs und nahm die wenigen erbeuteten Schiffe gerne in ihre Dienste. Die Admiralität war so erbaut von den Segelleistungen, dass sie die Rumpfe der Beute-Klipper exakt vermessen ließ. Die damals erstellten Pläne sind die einzig erhaltenen von Baltimore-Klippern dieser frühen Bauperiode.

So wurde die HIGHFLYER unter ihrem alten Namen in die Royal Navy integriert, ihre Bewaffnung aber auf acht 6-Pfünder-Kanonen reduziert, um die Seefähigkeit bei schwerem Wetter zu verbessern. Sie wurde weiter vor der amerikanischen Küste eingesetzt, mit etwa 70 Mann Besatzung unter Lieutenant Theophilus Lewis.

Am 13. April 1813 war sie Teil eines britischen Geschwaders, das vier US-Baltimore-Klipper im Rappahannock-Fluss einschloss und diese angriff. Eines der US-Schiffe, die ARAB, wurde dabei zerstört, die drei anderen (LYNX, RACER und DOLPHIN) erobert. Am 23. und 24. April war HMS HIGHFLYER hinter anderer Beute her. Bei Landungen wurden Rinder requiriert, um die Fleischversorgung der britischen Flotte sicherzustellen. „Bezahlt“ wurde mit Schuldverschreibungen des britischen Versorgungsamtes. Unwahrscheinlich, dass diese jemals eingelöst wurden. Vom 29. April bis 3. Mai 1813 war die HMS HIGHFLYER mit neun anderen Kriegsschiffen an der nächsten Unternehmung in der Chesapeake Bay beteiligt. Boote dieser Schiffe fuhren den Elk-Fluss herauf und zerstörten dabei fünf Schiffe, außerdem eine Kanonengießerei, Lagerhäuser und eine Geschützatterie.

Am 28. Mai 1813 traf HMS HIGHFLYER vor der Küste von Virginia auf das US-amerikanische Kaperschiff ROGER unter Kapitän Roger Quarles. Die größere ROGER trug 120 Mann und 14 Geschütze und war damit eindeutig überlegen. In dem sich entwickelnden, stundenlangen Seegefecht fielen der Kommandant der HMS HIGHFLYER, Lt. Lewis und fünf seiner Männer. Letztlich brach das britische Schiff das Gefecht ab und entkam.

Kurze Zeit später erhielt Lieut. George Hutchinson das Kommando über den Baltimore-Klipper und war bereits am 11. Juni mit seinem Schiff im Einsatz, um Landungstruppen bei Portsmouth und auf Ocracoke Island an Land zu setzen. Einen Monat später, vom 11. bis 13. Juli, war HMS HIGHFLYER als Teil eines kleinen Geschwaders an einer weiteren Landung bei Ocracoke, North Carolina, beteiligt. Im Rahmen dieser Unternehmung wurden zwei weitere US-Kaperschiffe aufgebracht, die ATLAS und die ANACONDA, letzteres ein kampfstarkes Schiff mit 16 Geschützen und 160 Mann Besatzung.

Am 23. September 1813 eroberte die Fregatte USS PRESIDENT den Baltimore-Klipper vor der Insel Nantucket kampflos von den Briten zurück. Das weit überlegen bewaffnete amerikanische Schiff war kurz zuvor in den Besitz britischer Erkennungssignale gelangt und konnte die HMS HIGHFLYER so in die Falle locken. Das gekaperte Schiff wurde von einer Prisenbesatzung nach Norfolk eingebracht, aber nie wieder in Dienst gestellt. Die Gründe dafür sind nicht bekannt, aber vermutlich war zu diesem Zeitpunkt bereits eine ausreichende Anzahl neuerer, größerer und besser bewaffneter Kaperschiffe verfügbar. Und als Handelsschiff war HIGHFLYER wegen der geringen Ladekapazität ungeeignet.

## Literaturempfehlungen

Howard Irvin Chapelle, „The Baltimore Clipper“, 1965, Das englischsprachige Buch ist das Standardwerk über diesen Schiffstyp. Es enthält auch zahlreiche Risse und Besegelungspläne.