

In Kiel gestrandet

Das Schicksal der JAMES C. HAMLLEN als Wrack in der Kieler Förde

Florian Huber M.A.

Heute gehören Schiffswracks eigentlich nicht mehr zum typischen Bild der Kieler Förde. Das war im Frühjahr 1945 noch ganz anders: Nach Kriegsende war die Förde mit zerstörten Schiffsrümpfen übersät. Eines dieser Kriegsoffer war der amerikanische Viermastschoner JAMES C. HAMLLEN. Bis heute ragen die hölzernen Spannten des knapp 60 Meter langen Segelschiffes unbeachtet von der Öffentlichkeit aus dem Wasser der Förde (Abb. unten). Zwischen den beiden Werften Lindenu und Gebr. Friedrich hat die JAMES C. HAMLLEN nach Kriegsende ihre vorerst letzte Ruhestätte gefunden. Da der Rumpf des 1.142 Bruttoregistertonnen (BRT) großen Schiffes die Schifffahrt nicht behindert und auch bei den Werften zu keinen Problemen führte, blieb es bisher mehr oder weniger unangetastet. Allerdings wird die Lindenu Werft ihr Gelände 2007 vergrößern, weshalb das Wrack mittels Bagger versetzt werden soll. Aus diesem Grund haben Forschungstaucher der Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) der Christian-Albrechts-Universität Kiel zuvor die momentane Wrackfundstelle fotodokumentarisch untersucht.

Kurze Geschichte des Schiffstyps »Schoner«

Als Mitte des 18. Jahrhunderts die dreizehn britischen Kolonien Nordamerikas ihre Wirtschaft so weit entwickelt hatten, dass nicht nur unter den Kolonien, sondern auch mit den Westindischen Inseln

ein reger Handel aufblühte, entstanden an den Küsten an fast jeder Bucht und jedem Fluss kleinere Schiffswerften. Wegen der üblicherweise vorherrschenden Winde vor diesen Küsten bevorzugte man kleinere Zweimaster mit Schratsegeln. Dieser Schiffstyp, dessen Ursprünge in den Niederlanden und Britannien zu suchen sind, wurde daraufhin bald typisch amerikanisch.

Der Name »Schoner« oder »Schooner« entstand angeblich beim Stapellauf im Jahre 1714 eines dieser Küstensegler in Gloucester, etwa

50 km nördlich von Boston. Ein Zuschauer habe bemerkt »There she scoons« (»Da gleitet sie hin«), woraufhin der Eigner des Schiffes, ein gewisser Andrew Robinson das Wort »Schooner« geprägt haben soll.

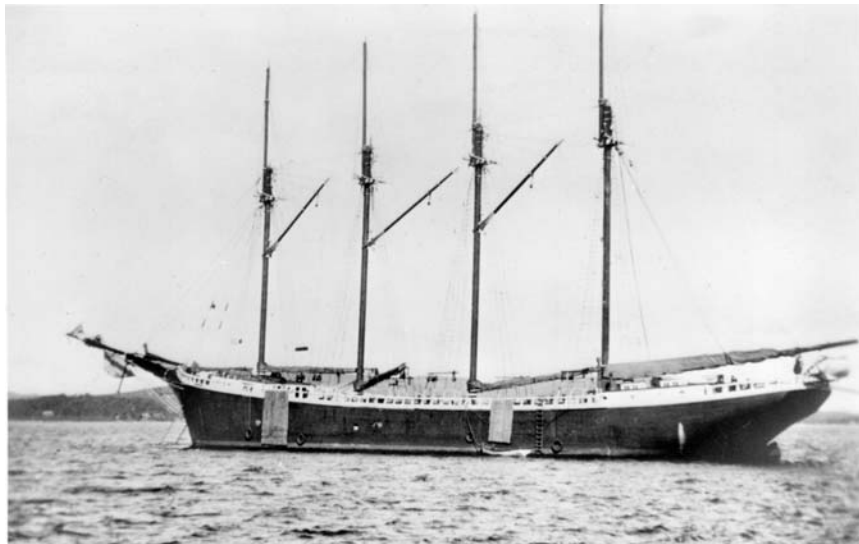
Die positiven Fähigkeiten des schnellen und seetüchtigen Schoners verbreiteten sich rasant und bald wurde er im Kurierdienst, als Sklavenschiff aber auch zur Piratenjagd eingesetzt.

Der größte jemals gebaute Schoner (aus Stahl) war die THOMAS W. LAWSON aus dem Jahre 1902 mit sieben Masten, 25 Segeln und gerade mal 16 Mann Besatzung. Er hatte über 5.000 BRT und eine Länge von 117 Metern; sein Leben war jedoch nur von kurzer Dauer, er ging 1907 bei einem schweren Unwetter vor den Scilly-Inseln, Großbritannien, verloren. Als größter hölzerner Schoner lief die WYOMING 1909 in Bath, Maine (USA), mit einer Länge von 137 Metern vom Stapel. Sie war das längste je gebaute Holzschiff der Welt. Das spanische Schulschiff JUAN SEBAS-

TIÁN DE ELCANO, ein Viermastbrigg-Schoner aus Stahl, ist momentan der größte Schoner auf See und lief 1927 in Cadix vom Stapel.

Die JAMES C. HAMLLEN in Amerika

Wie genau der Lebenslauf der JAMES C. HAMLLEN aussah, ist bis heute ein Rätsel geblieben. Nur der Kieler Buchautor und Zeitungsredakteur Bruno Bock hatte im Jahre 1962 in der Zeitschrift für Schifffahrt »Die Seekiste« versucht, ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen. Demnach war der Viermastschoner JAMES C. HAMLLEN vor 86 Jahren, am 11. September 1920, bei der Cumberland Shipbuilding Company in Portland (US Bundesstaat Maine) vom Stapel gelaufen. Bereits im folgenden Monat lief er stattliche Viermaster unter dem Kommando von Kapitän G.W. Torrey zu seiner ersten Reise nach Lissabon aus. Auch über eine Westindienreise, die der Schoner 1922/23 machte, liegen einige Angaben vor. So wur-



Historische Aufnahmen des Viermastschoners.

(Fotos: Sammlung Dorgeist)



Die Wrackfundstelle aus der Vogelperspektive vor der Versetzung

(Luftbildaufnahme Google Earth 2006).

den unter anderem Häfen in Barbados und Turks Island angelaufen, bevor man im Hafen von New York wieder heimische Gewässer aufsuchte.

1924 begann dann eine ungewöhnliche Pechsträhne der JAMES C. HAMLÉN. Nach einem überstandenen Ruderschaden lief der Schoner kurz darauf zweimal hintereinander auf der »Rose and Crown«-Untiefe im Golf von Maine auf Grund und wurde von seiner Mannschaft verlassen. Bergungsschlepper brachten das Schiff daraufhin zunächst nach Boston, später zurück nach Portland, wo es gründlich überholt wurde. Bei einem Brand, der im August 1926 die »Brown's Wharf« in Portland verwüstete, wurde auch die JAMES C. HAMLÉN beschädigt. Wieder wurde das gerade mal sechs Jahre alte Schiff repariert und erneut auf Reisen geschickt. Eine Notiz über die Fahrten des Schoners unter amerikanischer Flagge besagt, dass das Schiff im Januar 1927 mit Beschädigungen an Deck und stark leckend von dem Coastguard-Kutter SEMINOLE nach New York eingeschleppt wurde.

Die JAMES C. HAMLÉN wird zur Jaan – Europa und der Zweite Weltkrieg

Erst sieben Jahre später wurde das Schiff erneut in Fahrt gebracht. Im Jahre 1934 kaufte der estnische Reeder Kristjan Jurnas die beiden Viermaster JAMES C. HAMLÉN und JOSIAH B. CHASE und holte sie von der Ostküste Amerikas direkt in ihren neuen Heimathafen, der 1241 vom Deutschen Orden gegründeten Stadt Pernau (heute: Pärnu) in Estland. Dort angekommen, wurde das Schiff kurzerhand in JAAN umgetauft und bis zum Kriegsbeginn

in der Frachtfahrt auf Ost- und Nordsee eingesetzt.

Was mit der JAAN danach passierte, lässt



Der imposante Vordersteven ragt noch weit aus dem Wasser der Kieler Förde.

(Foto: Christian Howe)

sich aus der »ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Reichsanzeiger« vom 22. Oktober 1942 entnehmen. Darin ist zu lesen, dass der Prisenhof in Berlin bekannt gibt, dass »der Viermastschoner der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken JAAN, 1142,22 BRT, Unterscheidungssignal: ESTU, Heimathafen Pernau, Eigentümer: Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, ohne Ladung am 2. Oktober 1941 in Pidula (ein Ort auf der estnischen Insel Ösel, heute Saaremaa) in Ausübung des Prisenrechts aufge-

bracht worden ist«.

Folgende Gründe nennt der Prisenhof in seinem offiziellen Beschluss: »Es handelt sich bei der JAAN nach den vorhandenen Schiffspapieren und der Aussage des Kapitäns Lichtermann um ein ehemals estnisches, nationalisiertes und zur Führung der Flagge der UdSSR berechtigtes, also feindliches Seefahrzeug, von dem anzunehmen ist, dass es nicht im Sinne des Art. 1 Abs. 2 PO. ausschließlich für Zwecke der öffentlichen Verwaltung bestimmt oder verwendet worden ist. Es unterliegt nach Art. 1 PO. dem Prisenrecht und nach Art. 6 u. 10. PO. als feindliches Seefahrzeug der Aufbringung und Einziehung. Dem Antrag des Reichskommissars war daher gemäß Art. 68 Abs. 3 PO. stattzugeben und zwar, ohne dass es der vorherigen Anhörung Beteiligten bedurft hätte, da die tatsächlichen Voraussetzungen für die Einziehung des Schiffes außer Zweifel stehen.«

Letztendlich wurde der Viermaster bei einem Angriff am 2. Mai 1945 durch Fliegerbomben in Kiel (Tirpitzhafen/Hindenburgufer) getroffen und auf Grund gesetzt. Danach diente der Segler noch bis 1946 als Wachschiff und wurde später zum Abwracken nach Friedrichsort geschleppt. Während des strengen Winters 1946/47 sollen die Kieler Anwohner mit Äxten und Sägen den damals noch fast vollständig erhaltenen Rumpf zerschlagen haben, um mit dem Holz der Decks und Bordwände ihre Wohnungen zu heizen. So blieb nur das von der JAAN übrig, was unterhalb der Wasserlinie liegt. Gut sichtbar ist das Wrack allerdings bei Niedrigwasser; die gesamte Rumpfform sowie der imposante Vorder- und Achtersteven sind dann gut zu erkennen. (Abb. 05).

