

Die Kriegsschiffe während des Bürgerkrieges in den USA 1861-1865

Das Spierentorpedoboot CSS DAVID

Freerk de Vries, Bremervörde

Der Amerikanische Bürgerkrieg zur See

Der Amerikanische Bürgerkrieg war die größte militärische Auseinandersetzung, die je auf dem Boden der USA stattgefunden hat. In der deutschsprachigen Literatur hat sie, abgesehen von Mc Phearsons *Für die Freiheit sterben*, kaum nennenswerte Spuren hinterlassen, in der amerikanischen aber – und das liegt in der Natur der Sache – umso tiefere.

Die wichtigste Ursache des Bürgerkrieges war die offizielle Abschaffung der Sklaverei unter Präsident Lincoln 1860. Folgen waren die Vereinigung von elf Südstaaten unter Präsident Jefferson Davis zu den „Konföderierten Staaten von Amerika“, deren Abspaltung von den Nordstaaten schließlich zum Sezessionskrieg 1861-1865 führte. Dieser Bürgerkrieg kostete etwa 600000 Menschen das Leben, verwüstete weite Landstriche, ruinierte die Wirtschaft.

Die wichtigsten und letztlich entscheidenden Schlachten fanden zu Lande statt: Bull Run (21. Juli 1861 und 29./30. August 1862), Richmond (25. Juni-1. Juli 1862, „Siebentageschlacht“) Fredericksburg (13.-15. Dezember 1862), Gettysburg (1.-3. Juli 1863, Niederlage der Südstaaten) und Chattanooga (24./25. November 1863). Der Südstaatengeneral Robert E. Lee kapitulierte am 9. April 1865 in Appomattox, die Union war gerettet und der Aufstieg der USA zur Weltmacht begann.

Einen wesentlichen Anteil an diesem Ausgang hatten die See- und Flussstreitkräfte der Marine der Nordstaaten. Die Seestreitkräfte versuchten den Handel der Südstaaten mit England zu unterbinden, die Flussstreitkräfte waren für die Freikämpfung des Mississippi und seiner Nebenflüsse zuständig. Zur Bewältigung dieser Aufgaben wurden auf beiden Seiten geeignete Schiffstypen entwickelt, bzw. vorhandene Schiffe für diese Aufgaben kurzfristig umgerüstet. Parallel zu dieser logistischen Anstrengung wurden viele schiffs-, und waffentechnische Neuerungen wie Eisenpanzerung, Torpedos

(Minen), Spierentorpedos und Sprenggeschosse entwickelt und eingeführt. Das beste Beispiel ist die USS MONITOR, in der ihr Konstrukteur eine große Anzahl von Patenten technisch umgesetzt hatte. Dieses Schiff ließ durch die Seeschlacht gegen die CSS VIRGINIA alle vorhandenen Kriegsschiffe auf einen Schlag veralten.

Zu Beginn des Krieges hatte die Unionsmarine eine Personalstärke von 1300 Offizieren, 7600 Mannschaften und unterhielt 42 dampfgetriebene Schiffe. Diese dienten lediglich dazu, die Interessen der USA in Übersee zu schützen. Am Ende des Krieges war es die beeindruckende Zahl von 6700 Offizieren, 51000 Mannschaften und 650 Schiffen aller Gattungen; 200 davon waren Neubauten, die restlichen wurden von privaten Eignern übernommen und umgerüstet. Ihre Hauptaufgabe war die Blockade der Häfen der Südstaaten. Die Flotte war entlang der Küste der USA auf vier Küstenabschnitte unterteilt. Die Atlantikküste von Virginia bis nach Key West wurden von den North and South Atlantic Blockading Squadrons abgedeckt, die East- and West Gulf Blockading Squadrons überwachten den Golf von Mexico von Key West bis Brownsville, Texas. Dabei wurden im Verlauf des Krieges 1149 Schiffe gekapert und 351 Schiffe zerstört. Der Sinn der Blockade lag darin, den Südstaaten den Export ihrer Baumwolle nach England und Frankreich zu erschweren und im Gegenzug die Einfuhr kriegswichtiger Güter aus Europa zu unterbinden. [1]

Die Marine der Südstaaten trat kaum in Erscheinung. Sie war durch fehlende Industriekapazitäten nicht in der Lage, dem Schiffbauprogramm des Nordens etwas gleichwertiges entgegenzusetzen und versuchte durch Ankauf von Schiffen in England und Frankreich sowie den Bau hölzerner Schiffe mit Eisenpanzerung eine Flotte zu schaffen. Innerhalb dieses Schiffbauprogrammes ist es interessant, die Entwicklung der Spierentorpedoboote zu betrachten.

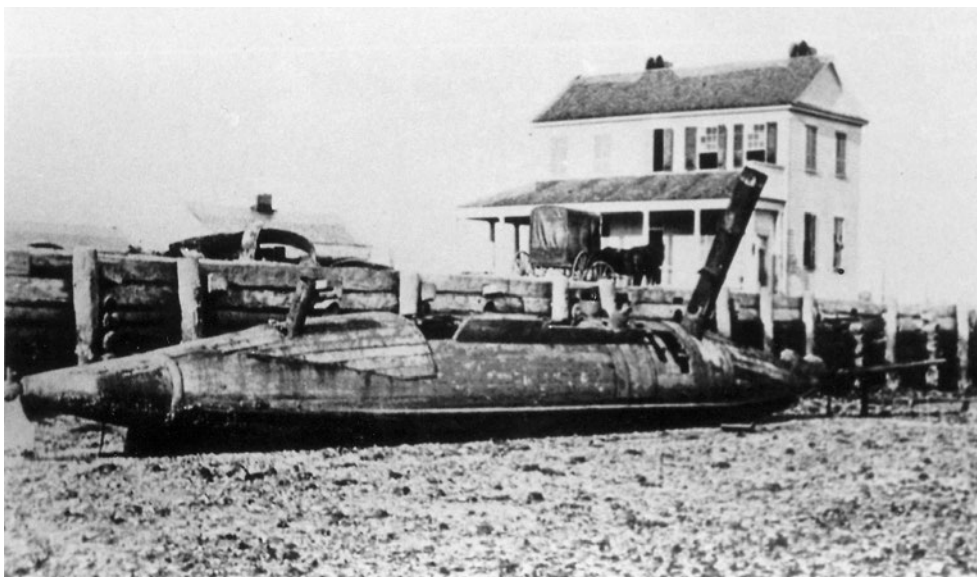


Abb. 1: Die CSS DAVID im Hafen von Charleston trockengefallen.

Die Entwicklung und Verwendung von Spierentorpedos auf Schiffen der Nord- und Südstaaten im Amerikanischen Bürgerkrieg

Francis D. Lee, ein angesehener Architekt in Charleston, wurde mit Beginn des Bürgerkrieges auf Seiten der Südstaaten im Range eines Captain dem Stab von General Beauregard in Charleston, SO, beigestellt. Er interessierte sich für die Entwicklung von Unterwassersprengkörper hinsichtlich der Verwendung zur Bekämpfung von Kriegsschiffen. Sein erster Gedanke war die Entwicklung eines Zündmechanismus zur Unterwasserzündung. General Maury, ein angesehener Wissenschaftler, hatte einen Sprengkörper entwickelt, der mittels Reißleine gezündet wurde. Lee bemühte sich um die Entwicklung eines Zünders, der durch Berührung explodierte. Nach mehreren Experimenten fand er eine einfache mechanische Lösung für sein Problem. In ein dünnwandiges Bleirohr füllte er eine Mischung aus Pottasche, Puderzucker und feines Gewehrpulver. In dieses Bleirohr setzte er ein beidseitig geschlossenes, mit Schwefelsäure gefülltes Glasröhrchen. Den unteren Teil des Bleirohres schraubte er, abgedichtet mit Ölpapier und Gummidichtung, in einen mit Sprengstoff gefüllten Kupferbehälter. Der obere Teil wurde wasserfest versiegelt. Mehrere Zünder dieser Art waren an der Vorderseite des Behälters angebracht. Durch Kontakt mit einem feindlichen Schiff zerbrach die Glashülle mit der Schwefelsäure. Diese Flüssigkeit in Verbindung mit dem Gemenge im Bleirohr entzündete sich und brachte die Hauptsprengladung in dem Kupferbehälter zur Explosion. Nach mehreren Verbesserungen wurde der Zünder sicherer in der Handhabung und das Risiko einer Selbstzündung geringer.

Als Lee den Zündmechanismus perfektioniert hatte, wandte er sich der Mine (Torpedo) selbst zu. Er entwickelte einen leichten Kupferbehälter, der 50 bis 150 Pfund Pulver fassen konnte. Er war auf beiden Enden abgerundet und auf einer Seite mit einem Gockel versehen, der auf das Ende einer hölzernen Spiere aufgesteckt werden konnte. An der Vorderseite waren drei bis vier Zünder eingeschraubt. Lees Plan war es, die Spiere an dem Bug eines feindlichen Schiffes mit niedriger Silhouette anzubringen, welches unter dem Mantel der Dunkelheit sich dem Feind nähern konnte um die Sprengladung durch Aufschlagzündung zur Explosion zu bringen.

Der Name „Torpedo“ stammt von dem südamerikanischen Zitteraal.

Die Geschichte der Torpedobootsentwicklung

Die DAVID repräsentierte einen neuen technologischen Triumph der Konföderierten. Industriell zurückgeblieben, ausgestattet mit wenig Bodenschätzen und vergleichsweise wenig gebildeten Arbeitskräften, hatte der Süden wenig Chancen mit den Nordstaaten im Bau und der Konstruktion von Panzerschiffen gleichziehen zu können. Billig und einfach zu er-

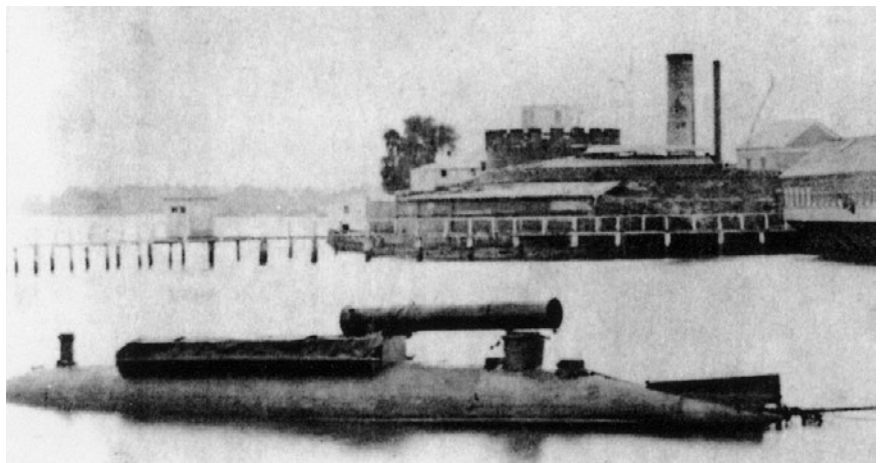


Abb. 2: Ein Spierentorpedoboot vor der Naval Academy in Annapolis.

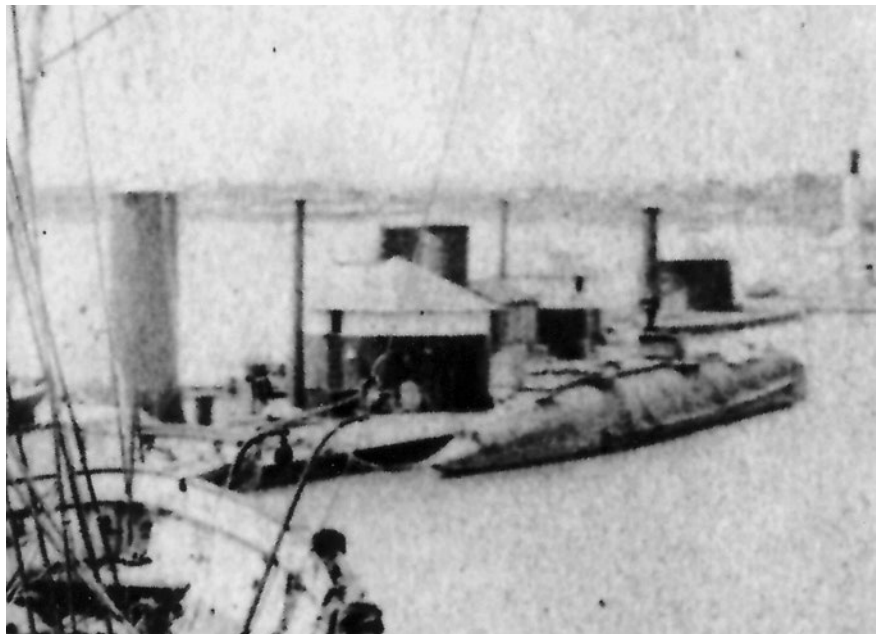


Abb. 3: Ein Spierentorpedoboot im Washington Navy Yard.

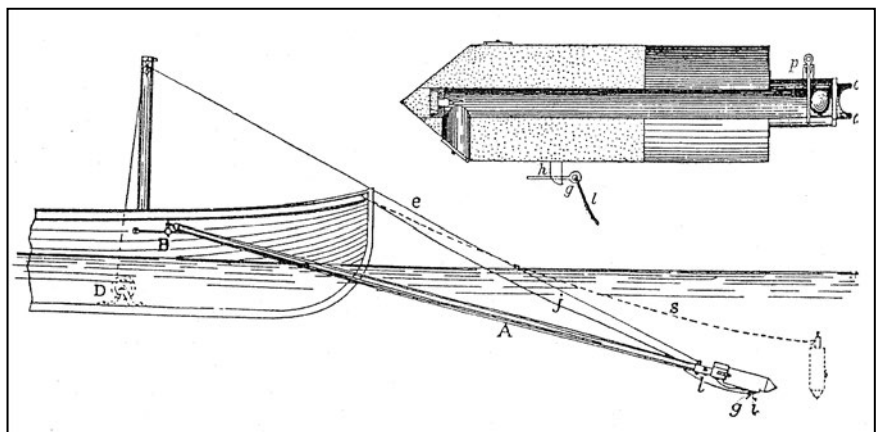


Abb. 4: Funktionsprinzip des Spierentorpedos. Die Torpedospiere liegt während der Fahrt in Halterungen außen längsseits der Bordkante des Bootes. Bei Annäherung an das feindliche Objekt wird die Spiere mit ihrem hinteren Endpunkt an einem Lager eingesetzt (B). Mit einer Winde (D) wird über eine Leine (E) die Spiere gefiert und unter dem Schiffskörper positioniert. Der Sprengkopf wird durch Ziehen an der Leine (E) von der Spiere getrennt und schwimmt unter dem Schiffskörper auf (gestrichelte Linie S). Durch Entriegeln des Sicherungsstiftes (g) aus der Lasche (h) und Ziehen an der Leine (j) löst sich der Sprengkopf von der Spiere und schwimmt auf. Dadurch fällt die Kugel nach unten auf den Zünder und bringt die Sprengladung zur Explosion.