

Schiffe des amerikanischen Bürgerkriegs als Kartonmodelle

Ulrich Böhme, Korbach

Innenpolitische Spannungen zwischen dem industrialisierenden Norden und dem konservativ landwirtschaftlich geprägten Süden entzündeten sich an der Sklavenfrage. Es entbrannte der bisher letzte Krieg, die Auseinandersetzungen mit den Ureinwohnern ausgenommen, den die Vereinigten Staaten auf ihrem eigenen Territorium zu führen hatten.

Über die Geschichte des amerikanischen Bürgerkrieges ist schon sehr viel geschrieben worden, sodass eine generelle Abhandlung hier nicht nötig erscheint. Der Schwerpunkt soll auf die Marinen der Kontrahenten und hier wieder auf deren Fahrzeuge gelegt werden. Es kann hier bei weitem nicht die gesamte Fülle der Schiffs- und Fahrzeugtypen abgehandelt werden, aber einige Entwicklungen, die für alle Marinen späterer Zeiten wichtig wurden, werden hier vorgestellt.

Die Confederate States Navy wurde am 21. Februar 1861 gegründet. Ihre Aufgabe war es, die südlichen Häfen und Küsten vor feindlicher Invasion zu schützen und den Norden durch ständige Angriffe auf Handelsschiffe zur Aufgabe ihrer Blockade zu zwingen. Im Laufe des Krieges konnte sie jedoch nie mit der United States Navy gleichziehen. Im Februar 1861 besaß die CS-Navy 30 Schiffe, von denen nur 14 seetüchtig waren, während die US Navy 101 Einheiten im Einsatz hatten.

Beide Marinen waren von den Fahrzeugen her gesehen bunt zusammengewürfelt. Was aber nicht heißen soll, dass die Seegefechte nur in Küstennähe oder auf Flüssen stattfanden. Der Süden versuchte durch den Einsatz von eisengeschützten Schiffen, U-Booten wie die HUNLEY, Minen oder Kaperbriefen sein Handicap zu verringern. Die CSS SHENANDOAH ergab sich am 6. November 1865 im britischen Liverpool. Sie war einmal um die Welt gefahren! Oder erinnert sei daran, dass die CSS ALABAMA und FLORIDA insgesamt 97 Prisen der Union auf hoher See wegnahmen.

Ein erster wichtiger, aber nicht dauerhafter Erfolg für den Süden war die Übernahme des Unionshafens von Norfolk samt Werften und Arsenal am 20. April 1861. Hier fielen der Konföderation einige Schiffe in die Hände, wie etwa die MERRIMAC.

Nicht als kriegsentscheidend aber entscheidend für die Seekriegsgeschichte sollte sich die Auseinandersetzung auf den Hampton Roads am 8. und 9. März 1862 herausstellen, als dort zwei neue Schiffstypen aufeinander prallten.

Als der Bürgerkrieg ausbrach war die maritime Situation nicht viel anders als rund 70 Jahre zuvor: Die Kriegsschiffe dienten nur dem Zweck, den eigenen Seehandel vor feindlichen Übergriffen zu schützen und den Handel des Feindes möglichst viel Schaden zuzufügen. Man sah auch während der militärischen Auseinandersetzungen nicht die Notwendigkeit zum Ausbau einer schlagkräftigen einheitlichen Flotte. Auf beiden Seiten nicht. Zwar verfügten die Union (Nordstaaten) und die Konföderation (Südstaaten) über eine Anzahl unterschiedlicher Schiffe. Eine Flotte, wie wir sie heute kennen, bildeten diese Konglomerate von Seefahrzeugen nicht.

Als Schlüssel zum Erfolg wird die Schlacht bei Mobile 1864 und die Blockade der konföderierten Häfen angesehen. Entscheidend war auch der Einsatz des damals modernsten Antriebssystems, der Dampfmaschine. Die Eisenbahn und Dampfschiffe trugen zum Erfolg der Nordstaaten bei.

Als weiterhin ausschlaggebend erwiesen sich die Faktoren Stärke, Sicherheit und Transport. Stärke ist bezogen auf die Möglichkeiten der eingesetzten Schiffe, Sicherheit auf die erfolgreiche Verteidigung der wichtigen Stützpunkt und das Transportelement auf Handels- und Hilfsschiffe. Bei allen drei Punkten konnte sich die Union durchsetzen und die Überlegenheit bewahren. Große Seeschlacht im klassischen Sinne von Trafalgar oder Abukir gab es während des Sezessionskrieges nicht. Beide Marinen hatten ja auch die dazu nötigen Schiffe nicht. Aber das ständige Beschäftigen des Feindes, ihm kleine aber immer andauernde Niederlagen beizufügen, war ein Baustein des Erfolgs der US-Navy.

Wichtig war die geographische Ausgangslage der Kriegsparteien. Wenn es der Union gelänge, den Süden längs des Mississippi von Westen her anzugreifen und im Osten und Süden die Atlantikhäfen zu blockieren, praktisch einen Zweifrontenkrieg zu führen, dann müsste der Krieg ein erfolgreiches Ende nehmen. Und letztlich zeitigte dieses Konzept Erfolg.

Es soll hier keine chronologische Geschichte der Seekriegshandlungen gegeben werden. Dazu gibt es genügend Literatur [1].

Im Folgenden sollen verschiedene Kampfmittel vorgestellt werden, die exemplarisch zeigen, wie man in diesem Krieg improvisierte und wie neue technische Entwicklungen den Krieg veränderten.

Die überwiegende Anzahl der in Dienst gestellten Schiffe waren Dampfschiffe mit Seitenrädern; egal ob sie auf dem offenen Meer oder auf den Flüssen eingesetzt wurden.

Die hier vorgestellten Modelle sind aus Karton gebaut und im Maßstab 1:250 konstruiert. Sie stellen historische Zeugnisse von Ereignissen dar, die uns nicht ganz so geläufig sind.

USS COEUR DE LION

Als einen typischen Vertreter dieser Seitenraddampfer ist die COEUR DE LION zu nennen. Es war ein Schiff der Union. Im Namen führte sie deshalb die Abkürzung USS (United States Ship), während die Südstaaten-Schiffe den Vorsatz CSS (Confederated States Ship) trugen. Das Schiff war zuerst ein Zivildampfer und wurde am 2. Oktober 1861 für den Kriegsdienst eingesetzt. Sie diente als Beobachter und konnte mit ihrer guten Bewaffnung den Feind gut beschäftigen.



Abb. 1: Die COEUR DE LION schleppt ein antriebsloses Mörserboot.

Wann der Kiel gelegt wurde ist unbekannt, vom Stapel lief sie aber 1853 in Cossie, New York. In Friedenszeiten diente das Schiff als Feuerschiff und wurde im New Yorker Navy Yard umgerüstet.

Bis zum Ende des Krieges patrouillierte die COEUR DE LION auf dem Potomac und dem Jamesriver. Die „Löwenherz“ brannte die Schoner CHARITY, GAZELLE und FLIGHT auf dem Appomattox am 27. Mai 1862 nieder. Am 1. Juni 1862 versenkte sie die Schoner SARAH MARGARET und OLD FELLOW auf dem Fluss Coan. Danach wurde sie als Verstärkung der Blockadeflotte eingesetzt und fing die Schoner EMILY MURRAY bei Machodoc Creek in Virginia am 9. Februar 1863, ROBERT KNOWLES am 16. Sept. 1863 und die MALINDA am 3. Juni 1864 auf dem Potomac ab. Während einer Erkundungstour auf dem Nansemond River verwickelte sie konföderierte Batterien am 17. und 19. April 1863 in ein Gefecht und zwang eine von diesen am 19. April zur Kapitulation.

Am 15. Mai 1865 erreichte die COEUR DE LION New York, sie wurde am 2. Juni aus dem Militärdienst entlassen und der Feuerschiff-Behörde am 3. Juni wieder zurückgegeben; ihr weiteres Schicksal ist unbekannt.

Sie verdrängte 110 ts, war 30 m lang, hatte eine Breite von 6,25 m und ging 1,45 m tief.

Anhand dieser wenigen Parameter erkennt man, welche kleinen Schiffe unter anderem den Kampf führten. Schiffe, die eigentlich für die Binnengewässer konstruiert waren. Aber mit ihrem einen 30-Pfünder [2], ihrem gezogenen 12-Pfünder und einem Glattrohr-12-Pfünder konnte sie dem Feind großen Schaden zufügen und galt als erfolgreiches Schiff.

Das Schiff besaß die typische Balanciervorrichtung amerikanischer Dampfboote dieser Zeit. Diese Balanciervorrichtung lag in der Mitte des Schiffes aus Stabilitätsgründen. Für amerikanische Seitenraddampfer war es auch üblich, dass die senkrechten Radabdeckungen fast in den oberen Seitenwänden mit einbezogen wurden, so dass man nur an der oberen runden Abdeckung erkennen konnte, dass sich ein Schaufelrad darunter verbarg. Man gewann somit auf der Hauptdeckhöhe mehr Platz an Deck.

Die Schlitzlöcher der Radabdeckung, diese zog sich bis fast zur Wasserlinie, waren gitterähnlich waagrecht angebracht und nicht radial. Die Masten waren noch mit der Stenge wie zur Segelschiffzeit konstruiert. Eine Reihe von Eisenplatten, anstatt einer Reling auf dem Hauptdeck, sollte der Mannschaft ein Gefühl der Sicherheit vor Geschützfeuer geben.

Auf dem gezeigten Bild zieht die COEUR DE LION ein antriebsloses Mörserboot.

Das hier abgebildete Modell stammt aus der Konstruktionsfeder des 2009 verstorbenen Schweden Magnus Mörck, der sechs Modelle von Schiffen aus der Zeit des Bürgerkriegs entworfen hat.

USS MAPLE LEAF [3]



Abb. 2: Man erkennt deutlich die große Öffnung am Bug und das Streckgerüst über dem Schiffsaufbau der ehem. Fähre.

Dieses Schiff wurde 1851 für den Betrieb auf den Großen Seen gebaut. Es war für den Passagier- und Frachtverkehr, auch Lebewild, vorgesehen. Sie wurde bei Marine Railway Shipyard in Kingston, Ontario, gebaut. Sie war 54,3 m lang und 7,20 m breit. Die Raumbreite des Rumpfes betrug 3,53 m.

Die Verdrängung wird mit 398 ts angegeben. Auf einem durchgehenden Hauptdeck war in der Mitte ein 41 m langer Salon aufgesetzt. Auch hier umschloss die Bordwand die Seitenräder.

Das Schiff war kraweel beplankt. Charakteristisch waren die jeweils sechs Holzfender außenbords, die während der Fahrt aus Sicherheitsgründen an Deck geholt wurden. Der Ruderstand an der vorderen Kante des Salons bot durch seine achteckige Form einen Rundumblick. Auch sie war mit einer Balanciermaschine ausgerüstet.

Der Heizkessel wurde mit Holz befeuert. Genügend Wald gab es zur Zeit des Sezessionskrieges noch. Zwei Boiler erzeugten die nötige Dampfkraft. Die Kessel maßen im Durchmesser 2,10 m und in der Länge 9,14 m. Zwei große Öffnungen am Bug ermöglichten ein schnelles Beladen oder Löschen des Schiffes. Die Beiboote waren auf dem Hauptdeck achtern untergebracht und ein Passagierdeck schloss die unteren Räume nach oben ab. Auf diesem Deck war der Salon aufgebaut, der mit dem sog. „Hurricandeck“ geschlossen war. Zwei große Holzbogen längsschiffs an der Außenkante des Rumpfes sorgten für die nötige Längsstabilität des Holzschiffes.

Aufgrund ihrer großen Kapazität wurde die MAPLE LEAF als Armeetransporter eingesetzt. 1864 mietete sie das US-Nachschub-Departement an. Als sie bei einer unglücklichen Operation in Florida, nicht weit weg von Jacksonville, eingesetzt wurde, lief sie am 1. April 1864 auf eine Mine. Es war der erste Verlust durch eine Mine in diesem Krieg und MAPLE LEAF nahm die Ausrüstung für drei Regimenter mit sich auf den Flussgrund. Die USS NORWICH stand ihr zur Seite und am 2. April erklärte der Kapitän Dale aufgrund der schweren Beschädigungen das Schiff als Totalverlust. Ein riesiger Schlag für die Nordstaaten und ein Beweis für den Satz: Kleine Ursache (Mine), große Wirkung. Sie liegt im St. Johns River westlich von der Gegend um Mandarin. Die Explosion riss den Bug weg, riss das Hauptdeck auf und tötete fünf Soldaten. Das Schiff sank schnell. Das Wrack war eine Gefahr für die Flussfahrt und so baute das U. S. Corps of Engineers alle Aufbauten über dem Hauptdeck ab, um den dortigen Kanal frei zu kriegen. Was damals ein großes Unglück war, stellte sich zu unseren Zeiten als ein wahrer Glücksfall heraus. Unterwasserarchäologen entdeckten 1984 das Wrack. Es liegt in einer Tiefe von fast sieben Meter in einer über zwei Meter dicken Schlammsschicht. Dieser Umstand konservierte den Rumpf, der bis auf den Steuerbordradkasten und das Hauptdeck sehr gut erhalten ist. Einige nicht identifizierbare Teile der Aufbauten und die Strebebügel sind noch erhalten. 1992 wurde das Wrack als MAPLE LEAF identifiziert. Man barg aus ihr, wie aus einer großen Schatztruhe, persönliche Besitztümer der Besatzung, militärischen Nachschub und Haushaltswaren, die man auf den Plantagen erbeutet hatte; mehr als 3000 Artefakte. Man bekam so einen historischen Überblick über die Zeit des Bürgerkrieges. Erwähnt soll noch werden, dass im Jahre 1863 die MAPLE LEAF in die Schlagzeilen geriet, als es konföderierten Gefangenen auf dem Schiff gelang, während eines Transports nördlich von New Orleans, das Boot zu kapern, das Ufer von Virginia zu erreichen und mit dem Zug nach Richmond zu fahren. Kapitän Dale verlangte für den Transport von Militärpersonen auf dem Schiff übrigens den Preis einer Hotelbeherbergung.

Seit dem 12. Oktober 1994 stellt sie ein U. S. National Historical Landmark dar, also ein geschichtliches Denkmal.