



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Marineerfahrungen aus dem Sezessionskriege 1861 bis 1865

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Marineerfahrungen aus dem Sezessionskriege

1861 bis 1865



ie im Sezessionskriege auf der See und an der Küste verwendeten Kampfmittel entsprechen insofern den modernen Verhältnissen, als schon damals meistens Dampfschiffe, zum Teil gezogene Kanonen, Seeminen, Fahrwassersperren, Panzerungen von Schiffen und gepanzerte Geschüzaufstellungen in Türmen an Bord von Monitors, sowie die Vorgänger der Torpedoboote und Unterwasserboote im Laufe des Krieges verwandt wurden. Da diese Waffen von beiden Seiten sachgemäß zur Erreichung der Ziele des Kampfes benutzt wurden, so sind die Vorkommnisse in diesem Kriege und die Erfahrungen aus diesem zähen Ringen zwischen so energischen Gegnern lehrreich und wertvoll, obwohl die Kriegswaffen in den letzten dreißig Jahren technisch weiter vervollkommenet und vermehrt worden sind.

Als durch die Wegnahme von Fort Sumter in der Hafeneinfahrt von Charleston am 13. April 1861 durch die Südstaaten die eigentlichen Feindseligkeiten begannen, hatten nur die Nordstaaten eine Marine. Diese war aber recht verwahrlost, wenig zahlreich und stand durchaus nicht auf der Höhe der Zeit; ein großer Teil ihrer Schiffe war veraltet, die Mehrzahl der brauchbaren war auf Stationen in der ganzen Welt verteilt; viele Seeoffiziere, geborne Südstaatler, im ganzen 259, waren schon vor dem Kriege und beim Beginn aus dem Dienst ausgetreten oder entfernt worden. Vor dem Kriege war der Handel der Vereinigten Staaten der bedeutendste nächst dem englischen, jedoch hatten nur die Nordstaaten eignen Seehandel, während der Seehandel der Südstaaten in den Händen fremder Nationen war. Die Südstaaten hatten keine eigne Flotte, aber durch Übertritt aus der Unionsmarine eine Menge recht tüchtiger, patriotisch gesinnter Seeoffiziere, wie Buchanan, Maffitt, Brooke

und Semmes. Im Süden gab es keine Maschinenfabriken, keine bedeutenden Schiffsbauwerften, nur wenige Pulverfabriken und nur eine kleine Geschützfabrik. Der Süden war in Bezug auf alle Erzeugnisse des Gewerbefleißes abhängig vom Norden und von Europa gewesen und wurde beim Kriege fast völlig abhängig von der Seezufuhr. Die Verwertung seiner landwirtschaftlichen Produkte, besonders der Baumwolle und des Tabaks, und die Erlangung von Geldmitteln machten die Ausfuhr über See durchaus notwendig; war diese gehemmt, so mußten die Landbesitzer und das Land verarmen. Es war Lebensfrage für den Süden, den Seeverkehr offen zu erhalten; der Süden baute deshalb im Kriege eigne Kriegsfahrzeuge für die Küsten und Flußmündungen, gab ihnen Maschinen aus andern Dampfern, baute Forts an den Küsteneinschnitten und Flüssen und kaufte im Auslande schnelle Schiffe. Die Armirung dieser Schiffe wurde möglich, weil infolge grober Nachlässigkeit der Nordstaaten am 21. April 1861 die große Werft von Norfolk mit ihren reichen Kriegsvorräten den Südstaaten in die Hände fiel, und mit ihr mehr als zweihundert Schiffs- und Küstengeschütze, unter denen auch dreihundert gute Dahlgrenkanonen waren. Diese Geschütze haben während des ganzen Krieges zur Armirung der Südstaatenschiffe und der Forts gedient. Bei der unblutig verlaufenden Eroberung der Werft wurden die dort außer Dienst befindlichen Segelschiffe der Nordstaatenflotte verbrannt und der Rumpf der durch den Brand wenig beschädigten Schraubenfregatte Merrimac weggenommen. Außerdem lieferte die Übergabe der Werft von Pensacola an die Südstaaten diesen auch noch Kriegsmaterial, Geschütze und Pulver. Der Besitzwechsel des Materials dieser beiden Werften ist verhängnisvoll für beide Parteien geworden, weil er den Südstaaten die Mittel gewährte, im Widerstande gegen die Nordstaaten unverhältnismäßig lange zu verharren, und den Nordstaaten den sicher vorauszu sehenden endlichen Sieg sehr erschwerte.

Da den Nordstaaten die Unfähigkeit des Südens, Schiffsmaterial, Maschinen und Kriegsmaterial selbst herzustellen, und die Notwendigkeit der Ausfuhr von Baumwolle, Tabak usw. bekannt waren, so wurde sofort nach Beginn der Feindseligkeiten der Seeverkehr der Südstaaten abgeschnitten. Am 19. April 1861 befahl der Präsident Lincoln die Blockade der Südstaaten, vorläufig noch mit Ausnahme von Texas und Virginia, und am 27. April auch für diese Staaten. Von diesem Zeitpunkte ab beginnt die Thätigkeit der Flotte der Nordstaaten. Die Aufgabe, die gegen 3000 Seemeilen lange feindliche Küste mit ungefähr 185 Häfen und schiffbaren Einschnitten zu blockiren, war zunächst nicht durchführbar für eine Flotte von kaum 35 brauchbaren Dampfschiffen. Wenn auch Nordamerika der Pariser Konvention von 1856 nicht beigetreten war, so zwang besonders die feindliche Haltung des neutralen England, dessen Industrie allerdings bedeutend unter der Verminderung der Baumwollenausfuhr aus dem damaligen Hauptbaumwollenlande der Erde leiden mußte, doch die

Nordstaaten zur Beachtung der herrschenden Ansicht, daß Blockaden, um für Neutrale bindend zu sein, von einer militärischen Macht aufrecht erhalten werden müßten, die genügend stark sei, um den Zuzug zur feindlichen Küste auch wirklich verhindern zu können. Die Nordstaaten stellten deshalb zunächst alte Segelkriegsschiffe beim Blockadedienst ein, kauften eine Menge Kauffahrteischiffe, die sie in Kriegsfahrzeuge umwandelten, und bauten zur Verstärkung der eigentlichen Kriegsflotte in Eile Schiffe. Bis zum Dezember 1861 hatten die Nordstaaten 58 Segelschiffe und 79 Dampfer, und bis zu Ende des Krieges 418 Fahrzeuge, von denen 313 Dampfer waren, angekauft. Viele der später angekauften Schiffe waren nur für den Krieg auf den großen Strömen bestimmt. Zwanzig Jahre früher war die Flotte stärker gewesen als 1860, weil damals die Segelfregatten und Sloops noch vollen Gefechtswert hatten. Nach dem Kriege hatten die Nordstaaten zwar über 650 Schiffe, doch waren nicht nur die angekauften Schiffe, sondern auch der größte Teil der zu eilig gebauten Schiffe für fernere Verwendung wertlos. Der Schaden, den die Nordstaaten dadurch erlitten, daß ihre Marine hinter den Fortschritten des Schiffs- und Maschinenbaues zurückgeblieben war, und daß sie nun ziemlich wertloses Material schnell und teuer beschafften, wurde noch erhöht durch die Unfähigkeit, in der ersten Zeit die Blockaden genügend scharf auszuüben; hierdurch hatte der Süden viel Gelegenheit, seine Kriegsvorräte aus Europa zu ergänzen. Daß schließlich das vollständige Abschneiden der Südstaaten von der Außenwelt, das Beherrschen der großen Flußläufe durch die Union und die Wegnahme der dort erbauten Befestigungen die Kraft des Südens lähmten und ihn trotz der Erfolge im Kampfe von Armee gegen Armee zum längern Widerstande gegen die Übermacht unfähig machten, ist bekannt.

Infolge der Blockadeerklärung erkannten England und Frankreich die Südstaaten sogleich als kriegführende Partei an. Hampton Roads waren der erste wirklich blockirte Meeresteil, die Blockirung der andern Haupthäfen wie Wilmington, Charleston, Pensacola, Mobile und New Orleans folgte später. Die zunächst völlig ungenügende Durchführung der Blockade ließ bald das Gewerbe des Blockadebrechens entstehen. Blockadebruch durch anerkannte Kriegsfahrzeuge einer kriegführenden Partei ist etwas andres als Blockadebrechen durch Handelsschiffe. Der die Blockade brechende Kreuzer kann, wenn er bedroht wird, seine Waffen gebrauchen, um dadurch seinen Zweck oder seine Rettung zu erreichen; seiner Mannschaft steht bei Gefangennahme nur das Loos der Kriegsgefangenschaft bevor. Feuert dagegen der die Blockade brechende Handeldampfer beim Gejagtwerden, und während er selbst beschossen wird, nur einen Schuß zur eignen Verteidigung, so wird er dadurch zum Seeräuberschiff; seiner Besatzung steht dann eine schlechtere Behandlung bevor, als die ohne Gegenwehr schon drohende Kriegsgefangenschaft. In ältern Zeiten war Hängen die übliche Strafe für alle Seeräuber.

Die Baumwolle der Südstaaten beschäftigte hunderttausende von Arbeitern in Frankreich und besonders in England. Der Baumwollpreis ging durch die Blockade in Europa ebenso in die Höhe, wie der Preis des Kriegsmaterials, der Maschinen, der Fabrikate der Technik und vieler Genußmittel in den Südstaaten. Der Baumwollpreis ist in Liverpool gegen Ende des Krieges zwölfmal höher als in Charleston gewesen. Kriegsmaterial und Fabrikate in die Südstaaten einführen und Baumwolle und Tabak ausführen, das warf Gewinne ab, denen zuliebe Abenteurer gern Schiff und Freiheit aufs Spiel setzten. Die britischen Bahamainseln, vor allem Nassau, und auch die Bermudasinseln eigneten sich als neutrale Häfen besonders zum Schmuggelgeschäft. An dort bestehende Firmen und nach Havanna wurden alle für die Südstaaten bestimmten Güter von Europa aus adressirt, wodurch sie der Wegnahme auf offener See entzogen wurden. Charleston und Wilmington wurden die Haupthäfen der Blockadebrecher auf südstaatlichem Gebiet, und erst mit Wilingtons Wegnahme im Januar 1865 hörte das Blockadbrechen ganz auf.

Zunächst wurden nur ältere, wertlose Schiffe beim Blockadbrechen gewagt, bald aber entstanden auf Englands Werften auf Veranlassung der besonders am Verkehr mit den Südstaaten interessirten Kaufleute Liverpools schnelle, flachgehende, besonders für das Blockadbrechen gebaute, stählerne Raddampfer, z. B. Banshee Nr. 1 und Nr. 2, Will-o'-the-Wisp, Kate, Wild Dayrell und Wild Rover, von denen einzelne bis zu sieben Knoten liefen. Zwischen Nassau und den südstaatlichen Häfen sind vom November 1861 bis zum März 1864 in fast 400 Fahrten im ganzen 84 verschiedene Dampfer gelaufen, von denen 37 im Laufe der Zeit weggefangen wurden, während 24 durch andre Ursachen verloren gingen. Die Höhe der Frachten deckte bei einigen glücklichen Fahrten den Verlust des Schiffes; sie betrug zeitweise beim Einbringen von Kriegsmaterial für die Tonne 250 Dollar Gold, bei der Ausfuhr für eine Tonne Tabak 350 Dollars und für den Ballen Baumwolle 250 Dollars. (1 Tonne = 1000 Kilogramm.)

Der zu einer englischen Firma in Liverpool gehörige Agent Thomas G. Taylor hat in seinem Buch *Running the blockade* in anregender Weise seine Erlebnisse und die Erfahrungen niedergeschrieben, die er auf 27 erfolgreichen Fahrten und einer unglücklichen Fahrt durch die blockirten Gewässer gesammelt hat.

Nachdem die Südstaaten Fort Sumter genommen hatten, war am 15. April 1861 von Präsident Lincoln die Mobilmachung von Truppen gegen die Konföderirten veranlaßt worden, am 17. April hatte Jefferson Davis zur Ausrüstung von Kapern gegen die Nordstaaten aufgefordert, und Lincoln hatte am 19. April darauf mit der Blockadeerklärung geantwortet. Am 2. Juni 1861 segelte als erster Kaper ein früherer Lotsenschoner Savannah aus Charleston aus. Nachdem der Savannah eine Handelsbrigg der Nordstaaten genommen

hatte, folgte er irrtümlich einer Kriegsbrigg der Nordstaaten und wurde von dieser gefangen. Die Besatzung dieses ersten Kapers wurde in New York in Eisen gelegt. Man war im Norden um so empörter über die Kaperei, als man sich an keinem Seehandel der Südstaaten schadlos halten konnte, und war nicht abgeneigt, die Mannschaft der Savannah einfach als Seeräuber zu hängen. Die gleichzeitige Gefangennahme nordstaatlicher Offiziere bei Manassas durch die Konföderirten und der Protest des südstaatlichen Oberhauptes Jefferson Davis sicherten jedoch diesen und auch den später gefangnen Kapermannschaften die Behandlung als Kriegsgefangne. Andre Südstaatenkaper waren erfolgreicher und machten zahlreiche Beisfen, z. B. der frühere Baltimorekliner Jefferson Davis, sowie die Kaper Dixie, Freely und York. Ein früherer Zollkutter, der in den Kaper Petrel umgewandelt worden war und scheinbar gänzlich ohne seemännisches Verständnis geführt wurde, hatte dagegen die kürzeste Laufbahn. Nachdem der Petrel eben frei aus Charleston herausgeschlüpft war, soll er in dummdreister Weise eine blockirende nordstaatliche Segelfregatte St. Lawrence verfolgt haben, die er für ein großes Kauffahrteischiff hielt. Den damaligen Berichten zufolge hat dann der Führer der Petrel selbst in größter Nähe seinen Irrtum nicht erkannt, sondern versucht, durch Kanonenschüsse die Fregatte zum Weidrehen zu bringen. Diese verstand den Scherz aber falsch, öffnete ihre Kanonenpforten, schoß mit drei Schüssen den frechen kleinen Petrel in den Grund und fischte dann die Überlebenden auf. Die Unternehmungen der Kaper und die einer Zahl von kleinen schnellen Schonern, der sogenannten Hatteraspiraten, waren zwar von wenig Bedeutung für den Lauf des Krieges, doch trieben sie im Verein mit der Thätigkeit der Blockadebrecher die Nordstaaten dazu, sich der Häfen selbst zu bemächtigen.

Viel schädlicher als die kleinen Kaperschiffe wurden dem Handel der Nordstaaten die größern, seegehenden Kaperschiffe der Südstaaten, die aber als Eigentum der südstaatlichen Regierung und wegen ihrer Bewaffnung und Führung als Kreuzer und Kriegsschiffe angesehen und demgemäß behandelt wurden. Am 3. Juni 1861 stellte der später so bekannt gewordne Raphael Semmes den aus einem mittelmäßigen Küstendampfer zu New Orleans hergestellten, mit Geschützen der Norfolk-Werft aber schwer armirten Kreuzer Sumter in Dienst. Am 30. Juni gelang es ihm trotz der blockirenden Fregatte Brooklyn die offene See zu gewinnen und seine kühnen Fahrten in sechs Monaten über den Golf von Mexiko, an die brasilianischen Küsten und bis Gibraltar auszudehnen. Hier wurde der Kreuzer jedoch von Kriegsschiffen der Nordstaaten festblockirt und mußte schließlich als Kauffahrteischiff in englische Hände verkauft werden. Der Sumter hatte unter Semmes Führung achtzehn Schiffe gekapert; er war später als Blockadebrecher unter englischer Flagge noch einmal in Charleston und ist dann schließlich in der Nordsee untergegangen.

Da in den Häfen der Südstaaten nur wenige Schiffe waren, die sich zu Handelszerstörern eigneten, so ließen die Leiter der Konföderation durch ihre Agenten und Zwischenhändler in England passende Schiffe bauen und kaufen. Diese verließen ohne Kriegsausrüstung den englischen Hafen, trafen dann stets in See oder an gewissen, abseits von den Hauptverkehrsstraßen gelegenen Plätzen ein anderes Schiff mit Kanonen, Munition und Vorräten und überzähliger Mannschaft und wurden dort Kreuzer der Südstaaten. Der Hauptagent für derartige Geschäfte der Südstaaten war in England Kapitän J. D. Bullock, während der Commodore S. Barron die Interessen der Südstaaten in Frankreich vertrat.

Der erste dieser im Auslande gebauten Kreuzer war die Florida, die in Liverpool im Winter 1861—62 völlig nach dem Muster der besten damaligen englischen Kanonenboote unter dem Namen *Dreto* gebaut wurde. Am 3. März 1862 wurde sie als Rauffahrteischiff auf den Namen einer sizilianischen Firma eingetragen und am 22. März trotz des Protestes des Gesandten der Union, Mr. Adams, in England für die Reise nach Palermo, dem Mittelmeer und Jamaika von den Hafenbehörden in Liverpool abgefertigt. Sie lief jedoch direkt nach Nassau auf den Bahamainseln, wo man zum Schein über ihre Echtheit als Rauffahrteischiff ein Gericht abhielt. Am 7. August 1862 erhielt die Florida ihre richtige Besatzung und bei einer kleinen Insel Green Key von dem englischen Dampfer *Bahama* aus Hartepool ihre volle aus England stammende Armirung. Ihr neuer Kommandant wurde John Newland Maffitt, ein früherer Seeoffizier der Union. Um die Mannschaft vollzählig zu machen, dampfte Maffitt, der auf die Ähnlichkeit seines Schiffes mit einem englischen Kanonenboot vertraute, mit gehißter englischer Flagge bei Tage durch die Blockadeschiffe vor Mobile, die zu spät die Täuschung merkten, und deren Schüsse dann nicht trafen. Mit großer Kühnheit wurde die Florida von Maffitt geführt; sie nahm während der Zeit von fünf Monaten siebenzehn Prisen, worauf das Schiff in Brest einer gründlichen Reparatur unterzogen wurde. Während dieser Zeit kreuzte einer der Offiziere der Florida, Leutnant Charles W. Read, mit einer Prise, der *Clarence*, und später mit dem gleichfalls gekaperten Segelschiff *Archer* im nordatlantischen Ozean. Er nahm im ganzen fünfzehn Schiffe und verbrannte an der Küste von Maine einen Zollkutter, den er in kühnster Weise mit seinen Schiffsbooten nachts aus dem Hafen von Portland herausgeholt hatte, worauf er aber von Dampfern der Nordstaaten eingeholt und mitsamt dem *Archer* gefangen wurde. Die Florida lief nach beendeter Reparatur unter einem neuen Kommandanten, dem Kapitän Charles M. Morris, nach weitem Fahrten vom Februar bis Oktober 1863 in den brasilianischen Hafen von Bahia ein und wurde dort am 7. Oktober unter Verletzung der Neutralität Brasiliens im Hafen von dem Kriegsschiff der Union *Wachusett* weggenommen, wobei allerdings bedacht werden muß,

daß die südstaatlichen Kreuzer brasilianische Häfen zeitweise als Basis ihrer Unternehmungen benutzt hatten. Als die Florida auf Verlangen Brasiliens später 1864, als widerrechtlich genommen, von Hampton Roads nach Bahia zurückgebracht werden sollte, sank sie ohne äußere Veranlassung im Hafen. Man hatte heimlich Ventile geöffnet, um sie nicht auszuliefern zu müssen.

Am 10. November 1863 kauften die Südstaaten durch Agenten ein Depeschensfahrzeug, Victor, von der englischen Regierung, das dann unter dem Namen Kappahannock nach Calais ging, um sich dort auszurüsten, aber von der französischen Regierung während des Krieges am Auslaufen verhindert wurde.

Ein anderer Dampfer, die Georgia, war am Clyde zum Schein für eine Firma in Liverpool, in Wirklichkeit aber für die Konföderirten gebaut worden. Die Georgia verließ unter Führung des Leutnants W. L. Maury am 1. April 1863 den Hafen, fand auf der Höhe von Morlaix einen mit der Kriegsausrüstung beladenen Dampfer vor und kreuzte dann, mit Unterbrechungen wegen längerer Reparaturen in französischen Häfen, ein Jahr im Atlantischen Ozean, ohne jedoch viel auszurichten. Sie wurde dann von Kapitän Bullock an einen englischen Kaufmann verkauft, auf der Höhe von Lissabon aber von dem Nordstaatenschiff Niagara gekapert und, ohne daß dem englischen Kaufmann jemals eine Entschädigung für seine 15000 Pfund Sterling betragende Kaufsumme gezahlt worden wäre, in Boston für die Nordstaaten eingerichtet.

Ein viertes von den Südstaaten gekauftes Schiff war der mit einer Hilfsmaschine versehene Schnellsegler Sea King, der bis dahin Fahrten nach Ostindien gemacht hatte. Am 8. Oktober 1864 lief dieses englische Schiff von London mit der Bestimmung aus, daß sein Führer es innerhalb der nächsten sechs Monate verkaufen dürfe. An demselben Tage verließ auch der englische Dampfer Laurel Liverpool; beide Schiffe trafen bei den Desertas, einer Inselgruppe bei Madeira, zusammen, wo die Offiziere und Mannschaften der Konföderirten, die an Bord des Laurel waren, und eine volle Kriegsausrüstung auf den Sea King übergingen, der von nun an unter dem Namen Shenandoah ein südstaatlicher Kreuzer wurde. Der Shenandoah sollte besonders die amerikanischen Walfischfänger in den japanischen und arktischen Gewässern im Westen Amerikas vernichten, was ihm zum Vorteil Englands nur zu gut gelungen ist. Nach Wegnahme einiger nordstaatlicher Schiffe im Atlantischen Ozean lief Shenandoah unter Führung des Kapitäns Waddel Melbourne an und segelte dann am 18. Februar 1865 nach der Beringsstraße und dem Eismeer, wo er 36 Fahrzeuge von Walfischfahrern zerstörte. Nachdem Waddel am 28. Juni 1865 erfahren hatte, daß der Krieg beendet sei, segelte er nach Liverpool, wo er das Schiff an die englische Regierung auslieferte.

Das erfolgreichste dieser den nordstaatlichen Handel zerstörenden Schiffe war der Kreuzer Alabama, der auf Lairds Werft 1862 gebaut und im Juli 1862

in Liverpool ausgerüstet wurde. Der Gesandte der Nordstaaten, Mr. Adams, machte schon im Juni die englische Regierung auf die Verletzung der Neutralität aufmerksam, was aber nicht hinderte, daß das Schiff am 29. Juli zu einer angemeldeten Probefahrt Liverpool verlassen durfte. Die Alabama kehrte von dieser Probefahrt natürlich nicht nach Liverpool zurück, vollendete vielmehr ihre Ausrüstung bei Point Lynas an der Küste von Anglesea, fünfzig Seemeilen von Liverpool, und lief dann am 31. Juli um den Norden von Irland herum nach den Azoren. Am 18. August brachte ihr die englische Bark Agrippina Kanonen, Munition, Kohlen und Vorräte nach Port Praya auf den Azoren, während am 20. mit dem englischen Dampfer Bahama der Führer der Alabama, der auf dem Kreuzer Sumter erprobte Raphael Semmes, sowie der Rest der Offiziere und Mannschaften ankamen. Nach kurzem Aufenthalt vor Angra auf Terceira stellte Semmes die Alabama außerhalb der Neutralitätsgrenze der Azoren als Südstaatenkreuzer in Dienst. Semmes hatte gründlich die Verkehrswege des Seehandels der Nordstaaten studirt; er wußte, daß nach dem Bekanntwerden seiner Thätigkeit in einer Gegend des Ozeans gegen zwei Monate vergehen würden, ehe nordstaatliche Kriegsschiffe ihn auf seinem Thätigkeitsfelde auffuchen konnten, und wechselte deshalb alle zwei Monate sein Jagdgebiet. Im nordatlantischen Ozean machte die Alabama in den ersten zwei Monaten zwanzig Prisen, dann verlegte Semmes seine Operationen nach Westindien, nahm in Blanquilla Kohlen, wiederum aus der dorthin bestellten Bark Agrippina, und lief nach Galveston an der Küste von Texas. Hier schoß die Alabama am 11. Januar 1863 in einem Gefecht von dreizehn Minuten Dauer den großen Raddampfer Hatteras in Grund, der von den Nordstaaten armirt und dem dortigen Blockadegeschwader beigegeben war, und den Semmes durch langsames Fliehen von den andern Schiffen weit weg gelockt hatte. Der Hatteras wehrte sich wohl mit seinen Geschützen, aber er war bei der hohen Lage seiner Maschine ein sehr minderwertiger Gegner der Alabama, die, in ihrer Bauart der frühern deutschen Glattdeckskorvette Augusta sehr ähnlich, die Maschine unterhalb der Wasserlinie und außerdem noch durch die Kohlenvorräte geschützt liegen hatte.

Dann wurde der südatlantische Ozean, die brasilianische Küste und darauf die Gegend beim Kap der guten Hoffnung abgesucht. In der Nachbarschaft von Kapstadt blieb die Alabama bis Ende September 1863, nachdem sie eine genommene, gut segelnde Bark unter dem Namen Tuscaloosa als Hilfskreuzer armirt hatte. In Kapstadt und Simonsbai fand Semmes gute Aufnahme und eine stark gegen die Gesetze der Neutralität verstößende Unterstützung. Die Tuscaloosa kreuzte dann an der brasilianischen Küste, während die Alabama in den ostindischen und chinesischen Gewässern amerikanische Schiffe verbrannte. Am 20. März 1864 traf Semmes wieder in Kapstadt ein, segelte am 24. März nach Europa und traf am 10. Juni abends spät mit der Alabama in Cherbourg

ein, nachdem er mit ihr im ganzen 69 Prisen gemacht hatte. Am 12. Juni erhielt die Korvette *Kearsarge* der Nordstaaten, die vor Flushing in Holland lag, die Depesche von der Ankunft der *Alabama*. Kapitän J. A. Winslow von der *Kearsarge* blieb nun mit seinem Schiff außerhalb Cherbourgs und bewachte die *Alabama*, die aber nicht fliehen wollte. Kapitän Semmes zeigte im Gegenteil dem Konsul der Vereinigten Staaten in Cherbourg seine Absicht, mit der *Kearsarge* zu kämpfen, an. Dieses Schiff hatte durch Anbringung von Ketten außenbords eine Art Panzerung zum Schutze der Maschine erhalten, was Semmes nicht wußte, und war auch sonst der *Alabama* in Armierung, Munition, Zahl und Güte der Mannschaft bedeutend überlegen. Am Sonntag den 19. Juni 1864 wurde das bekannte Duell der beiden Schiffe in ungefähr sieben Seemeilen Abstand von der französischen Küste ausgefochten, das nach einem Kampfe von etwas mehr als einstündiger Dauer mit der völligen Vernichtung und dem Untergange der *Alabama* endete. Semmes und 41 seiner Leute wurden von der englischen Dampfschacht *Dearhound* gerettet und nach England gebracht, wo sie sehr gefeiert wurden. Siebzig Mann retteten die Boote der *Kearsarge*.

Die für die Konföderirten bestimmten Neubauten von zwei Panzerschiffen in Laird in Birkenhead liefen zwar vom Stapel, wurden aber dann der britischen Marine als *Skorpion* und *Wibern* einverleibt, weil Mr. Adams gedroht hatte, daß die Ausrüstung und der Abgang dieser beiden Rammschiffe nach den Südstaaten von den Nordstaaten einer Kriegserklärung Englands gleich geachtet werden würde. In Frankreich hatte die Konföderation bei Privatwerften zwar vier Korvetten und zwei gepanzerte Rammschiffe bestellt, doch konnte wegen der Wachsamkeit der französischen Regierung nur ein Rammschiff, der *Stonewall Jackson*, gegen Schluß des Krieges in die Hände der südstaatlichen Agenten gelangen, aber nicht mehr zur kriegerischen Verwendung kommen.

Die Blockade und die Kaperei im Sezessionskriege haben den Gang der Ereignisse im Kriege und das Gedeihen der Vereinigten Staaten nach dem Frieden mehr beeinflusst, als blutige Siege oder Zerstörungen von Eigentum an Land vermocht hätten. Bei der Blockade war außer den Südstaaten auch Europa und besonders England mitleidend. Durch die Kaperei wurden zunächst die Nordstaaten allein geschädigt, nach dem Frieden durch die Folgen der Kaperei aber die ganze Union.

Die Blockade war seit 1862 selbst nach dem Urtheil der Südstaaten vor allen Hauptplätzen der Küste thatsächlich durchgeführt, im Laufe des Jahres 1864 wurde sie sogar an der ganzen Küste so fest, daß das Blockadebrechen selbst für die schnellsten Dampfer wenig erfolgreich wurde. Die Südstaaten litten unter der Blockade, wie nur ein Staat leiden kann, dessen Seemacht im stärksten Mißverhältnis zu der des Gegners steht, und der trotzdem auf den Seeverkehr notwendig angewiesen ist. Das Blockadebrechen hatte nur in der ersten Zeit der großen Masse des Volkes etwas nützen können, aber durch

die Zufuhr von Waffen den Widerstand des Südens bedeutend verlängert. Den Wohlstand großer Hafenstädte wie New Orleans und Charleston hatte die Blockade für Jahre vernichtet. Durch die Verarmung der Landbesitzer, die ihre Bodenerzeugnisse nicht absetzen konnten, verarmte der Süden schnell, sein Papiergeld sank zuletzt bis auf ein Zwanzigstel des Nennwertes. Der Verarmung des Volkes und der Minderwertigkeit des Papiergeldes folgte der Niedergang der Produktion der gewöhnlichen Nahrungsmittel, wie Kartoffeln, Fleisch, Speck, Butter, Eier usw., deren Preise um das Dreifache und Vierfache stiegen. Bei dem Mangel an eigener Industrie, bei der geringen Einfuhr durch die Blockadebrecher, und bei deren riesigen Frachtsätzen wurden Kaffee, Thee, Zucker, Wein, Kleider, Schuhwerk usw. bald unbezahlbar für das Volk und das Heer der Südstaaten. 1862 kostete in der Hafenstadt Savannah das Pfund Kaffee 6,30 bis 7,35 Mark, 1863 in Richmond schon 17 Mark, während ein Pfund Thee mit 71 Mark und Zucker mit 11,50 Mark bezahlt wurde.

Da eigne Maschinenfabriken fehlten, so wurde das Eisenbahnmateriale immer schadhafter, sodaß die Zufuhr aus andern Staaten der Konföderation nach den Staaten, in denen beständig gekämpft wurde, also besonders nach Virginia, immer geringer wurde. Die Soldaten der Armee des General Lee erhielten deshalb schon im Winter 1862/63 nur noch halbe Rationen, Ende 1864 nur noch Fleisch, wenn sie Vorräte der Nordstaatentruppen erbeutet hatten. Die Kleidung der Soldaten wurde immer unzureichender, im Jahre 1864 hatten oft je drei Mann nur eine Decke. Wie groß auch immer der Patriotismus der südstaatlichen Truppen war, wie todesmutig sie stets gegen den Feind gekämpft haben, dem jahrelangen Mangel an den nötigsten Lebensmitteln und Kleidungsstücken konnten sie zuletzt nicht mehr widerstehen. Der Süden ging schließlich an den Folgen der durchgeführten Blockade zu Grunde.

Mit Recht kann man die Leiden der Bevölkerung von Frankreich 1870/71 als gering im Vergleich zu den jahrelangen Leiden der Bürger und Soldaten der Südstaaten bezeichnen. Hätte aber Deutschland 1870/71 den freien Seeverkehr Englands und der Vereinigten Staaten mit Frankreich, der dem Feinde andauernd Waffen, Vorräte und Nahrungsmittel zuführte, hemmen können, so wäre uns viel Blut erspart worden, und Frankreichs Niederwerfung wäre schneller und gründlicher erreicht worden.

Große Seemächte werden durch die Pariser Konvention wenig in der Handhabung der Blockade behindert, sie können außerdem im Kriege selbst ohne Blockade jede von schwächern Neutralen nach Feindesland verschifft Fracht von Getreide und andern Lebensmitteln als Kriegskontrebande erklären, was die Franzosen im letzten Kriege gegen China für die Reiszufuhr auch durchgesetzt hätten, wenn das interessirte England nicht dagegen protestirt hätte. Die Berufungen auf Völkerrecht, Konventionen, Humanität und ähnliches sind heute für den Schwachen ebenso wertlos, wie sie es vor Jahrhunderten waren.

Hatte die Blockade die Südstaaten während des Krieges äußerst geschädigt und schließlich zur Unterwerfung gezwungen, so hat die Thätigkeit der kapernden südstaatlichen Kreuzer den Handel der Nordstaaten und später den der Union auf Jahrzehnte niedergeworfen. Die Nordstaaten konnten aus Mangel an geeigneten Kreuzern und infolge der seltsamen Auffassung der Neutralität durch England den feindlichen Kreuzern das Handwerk nicht schnell genug legen. Die südstaatlichen Kreuzer haben damals die Handelsflagge der Nordstaaten vom Ozean weggeegelt, der Kaufmann wagte nicht mehr seine Waren mit amerikanischen Schiffen zu versenden, der Gütertransport ging auf die Schiffe anderer Nationen über. Durch den versöhnenden Friedensschluß und die Wiederaufnahme der Südstaaten in die Union wurden die siegreichen Nordstaaten um die Entschädigung für die großen Handelsverluste gebracht, die ihnen durch die Kaperei schon zugefügt worden waren, und die noch nachwirkten. Sie waren trotz ihrer Siege in derselben Lage, in die ein Staat kommt, dessen Seehandel durch eine größere Seemacht vernichtet ist, und der nach dem Frieden, entweder weil er selbst besiegt worden ist, oder weil er dem Gegner nicht genügend beikommen konnte, keine volle Entschädigung für alle Verluste erzwingen kann.

Nach dem Kriege erinnerten sich die Nordstaaten indes der eigentümlichen Handlungsweise Englands, sowohl bei der Herstellung der Blockadebrecher, als auch beim Bau und bei der Unterstützung der südstaatlichen Kreuzer. England hätte gern die Trennung der Union in zwei selbständige Teile gesehen, hatte so aber durch den Krieg wenigstens großen Vorteil von der Vernichtung des Handels seines darin gefährlichsten Rivalen und zieht noch heute Gewinn von den damals auf seine Reeder und Kaufleute übergegangnen Handelsbeziehungen Amerikas. Die Vereinigten Staaten beriefen sich in ihrer Entschädigungsklage gegen England auf die unbeachteten Proteste ihres Gesandten gegen den Bau und die Ausrüstung der südstaatlichen Kreuzer in England und auf die Proteste ihrer Konsuln gegen die Unterstützung der feindlichen Schiffe in den englischen Kolonien.

England hat in neuerer Zeit wenig Lust, in einen Krieg mit Nordamerika verwickelt zu werden, da es außer den bösen Erfahrungen, die es im Anfange dieses Jahrhunderts beim Kampfe amerikanischer Fregatten gegen englische gemacht hat, stets die Lebensmittelfrage bedenken muß, denn Nordamerika ist der Hauptlieferant für das Brotgetreide Englands. Trotz mehrfacher starker Meinungsverschiedenheiten mit den Vertretern der Vereinigten Staaten bei der Behandlung der Alabamafrage ließ sich die englische Regierung herbei, den Streit einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Dieses Schiedsgericht trat in Genf zusammen und urteilte am 15. September 1872, daß England für die direkten Schädigungen der Union durch die Florida, Alabama und den Shenandoah fünfzehn Millionen Dollars zu zahlen habe.

Einige amerikanische Geschichtschreiber geben ihrem Unmut über Eng-

lands parteiisches und selbstüchtiges Handeln kräftigen Ausdruck und betonen, daß England 1862—65 sich mit so wenig Kosten einen gefährlichen Mitbewerber am Weltthandel vom Halbe geschafft habe. Naiv klingt dazu in diesen Tagen die Klage der englischen Army and Navy Gazette vom 5. Februar dieses Jahres über das Ende 1897 bei Scribners Sons in New York in vier Bänden erschienene Geschichtswerk von J. R. Spears über die amerikanische Marine. Das englische Fachblatt schreibt nach kurzer Wiedergabe eines das Buch als sehr zeitgemäß anerkennenden amerikanischen Urteils: „Dieses neue Geschichtswerk ist so rasend antienglisch geschrieben, daß ein britischer Kritiker es nicht als ein »besonders zeitgemäßes« Buch betrachten kann. Im Gegenteil; trotz der schönen Ausstattung und trotz der zahlreichen Abbildungen kann es nur als ein sehr verderbliches Geschichtswerk bezeichnet werden. Man braucht es nur zu lesen, um sofort zu verstehen, daß eine in solcher Geschichtsauffassung erzogene amerikanische Jugend alles andre als eine freundliche Gesinnung gegen unser Land haben kann, wenn kleine Differenzen zwischen beiden Nationen entstehen.“

(Schluß folgt)



## Sozialauslese



uf der neudarwinischen Grundlage, die wir unter der Überschrift: Anthropologische Fragen (47., 48. und 49. Heft des vorigen Jahrgangs) geprüft haben, errichtet Otto Ammon in seinem letzten Werke den Bau der Gesellschaftswissenschaft. Das Buch hat den Titel: Die Gesellschaftsordnung und ihre natürlichen Grundlagen. Entwurf einer Sozial-Anthropologie zum Gebrauch für alle Gebildeten, die sich mit sozialen Fragen befassen. (Sena, Gustav Fischer, 1895.) Die Grundgedanken des Buches sind: Eine Gesellschaftsordnung ist umso vollkommener, je mehr darin die Forderung erfüllt wird, daß jede Person an die richtige Stelle gebracht werde. Diese Forderung wird in unsrer gegenwärtig bestehenden, aus dem Prozeß der natürlichen Auslese hervorgegangnen Gesellschaftsordnung so ziemlich erfüllt. Ganz vollkommen ist diese Ordnung freilich nicht; sie bedarf in manchen Beziehungen der Verbesserung; das ist auch ganz gut, da ja die Weltgeschichte zu Ende sein würde, wenn es nichts mehr zu verbessern gäbe, und die gegenwärtige Ordnung in alle Ewigkeit unverändert bleiben müßte. Wird nur der Ausleseprozeß, aus dem die Gesellschaftsordnung hervorgegangen sein soll, mit dem nötigen Schffel Salz verstanden,