



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

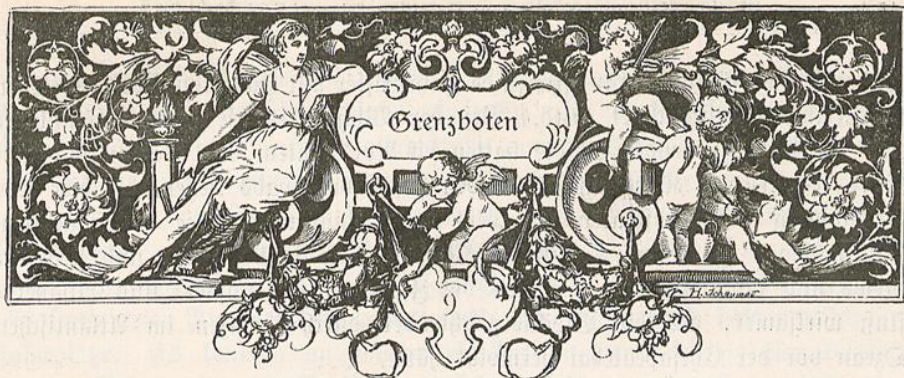
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

A., R.: Marineerfahrungen aus dem Sezessionskriege 1861 bis 1865 :
(Schluß)

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



Marineerfahrungen aus dem Sezessionskriege

1861 bis 1865

(Schluß)



ie hohen Anforderungen, die schon die Länge der feindlichen Küsten an die blockierende Flotte stellte, wurden durch die große Zahl der tiefen Buchten und durch die flachen Ufer noch vergrößert. Im Norden endete die Küste der Südstaaten mit der tief ins Land einschneidenden Chesapeakebai, im Süden und Westen mit der Grenze von Mexiko. In die Chesapeakebai mündeten mit meerbusenartig erweitertem unterm Lauf der Potomac, der Rappahannoc und, kurz vor dem Übergang der Bai in den Ozean, der Jamesfluß, an dem etwa sechzig Seemeilen stromaufwärts die Hauptstadt der südstaatlichen Partei Richmond liegt. Am Potomac, gegen neunzig Seemeilen oberhalb seiner Mündung, liegt die Hauptstadt der Union Washington. Die Flüsse sind sehr wasserreich und weit hinauf bis zu den genannten Städten schiffbar. In den letzten Teil der Chesapeakebai mündet der von Süden kommende Elisabethfluß, an dem ungefähr fünfzehn Seemeilen aufwärts Norfolk mit seiner Werft liegt. Der Potomac bildete weiter landeinwärts die Grenze der Nord- und Südstaaten, doch hatten die Nordstaaten auch die Landspitze zwischen der Mündung des Jamesflusses und der Chesapeakebai samt der starken Festung Monroe und den Befestigungen bei Newport News Point besetzt.

Die Südstaaten hatten dafür den Jamesfluß und die Südufer der Bai mit Norfolk in ihrer Gewalt und gegenüber dem Fort Monroe an der Mündung des Elisabethflusses bei Sewalls Point Befestigungen angelegt. Zwischen Fort Monroe und Newport News Point erstreckt sich die flache Hampton Bar,

während das südlich daran grenzende Fahrwasser mit Hampton Roads (Needen von Hampton) bezeichnet wird. Bei der Wichtigkeit der großen Flußläufe und der daran liegenden Städte hatten die Nordstaaten, vom Beginn bis zum Ende des Krieges, Kriegsschiffe auf den Hampton Roads liegen, die hier jede Verbindung der Südstaaten mit dem Ozean hinderten. Die nordstaatlichen Schiffe lagen unter dem Schutz der Kanonen von Fort Monroe und Newport News und blockirten von hier aus die Zugänge zum James- und Elisabethfluß wirksamer, als ein Blockadegeschwader durch Kreuzen im Atlantischen Ozean vor der Chesapeakebai vermocht hätte.

Hampton Roads und Chesapeakebai waren beim Beginn des Krieges die der zu blockirenden Küste am nächsten gelegenen Ausrüstungsplätze der nordstaatlichen Flotte. Die an der atlantischen Küste gelegenen Haupthafenstädte der Südstaaten Wilmington, Charleston und Savannah lagen etwa dreihundert bis fünfhundert Seemeilen davon entfernt. Die Küste ist meistens flach, ohne natürliche Landmarken, hat vielfach große Hauffbildungen mit weit vorliegenden, flachen Mehrungen, tief einschneidenden, vielverzweigten Flußmündungen, sowie zahlreichen Inseln und bietet mit ihren Sandbänken und Watten mindestens ebenso schwierige Fahrwasserverhältnisse wie unsere Nordseeküste. Die Ostküste Floridas ist hasenlos und ohne Bedeutung. Die Südküste am Golf von Mexiko ist ähnlich wie die atlantische Küste beschaffen und hat die für den Seeverkehr der Südstaaten wichtigen Plätze Pensacola, Mobile, New Orleans und Galveston.

Die Wetterverhältnisse an der atlantischen Küste sind für Blockadeschiffe nicht günstig, besonders ungünstig aber in der Nähe des wegen der häufigen Stürme verrufenen Raps Hatteras. Das Kohlenübernehmen von Schiff zu Schiff in offener See ist dort des Seegangs halber fast niemals möglich. Ein Teil der Blockadeschiffe mußte deshalb zuerst immer in regelmäßiger Ablösung zur Ergänzung der Vorräte mindestens bis nach Fort Monroe laufen und blieb dann tagelang dem Blockadegebiet fern. Der beständige Aufenthalt auf offenem Meere in der Nähe einer kaum sichtbaren, gefährlichen Küste erforderte besonders in den stürmischen Wintermonaten sehr seetüchtige Schiffe und war zugleich für das Personal und das Schiffs- und Maschinenmaterial sehr aufreibend. Zugleich gewährte die Blockade von See aus nur geringe Sicherheit gegen das Blockadebrechen, besonders bei Nacht und bei unsichtigem Wetter. Trotz der Schiffsgeschütze der Blockadeschiffe konnte selbst bei Tage ein schneller, mit südstaatlichen Lotsen versehener Blockadebrecher leicht in den Schutz der von den Südstaaten an allen Einfahrten angelegten Befestigungen kommen. Zwischen den Blockadebrechern und diesen Forts herrschten die besten Beziehungen; es war Ehrensache, daß ein vom Feinde entdeckter Blockadebrecher sowohl mit den schweren Geschützen von den Forts als auch mit Feldgeschützen am Strande verteidigt und nach Möglichkeit unterstützt wurde. Außerdem

liefen aus den Häfen und den Flußläufen kleine und große Kaperschiffe zur Zerstörung der Handelsschiffe der Nordstaaten aus, sobald Witterungsverhältnisse oder andre Gründe die Blockadeschiffe aus der Nähe der Einfahrten entfernt hatten. Die Nordstaaten mußten deshalb darnach streben, die Blockade möglichst bald vom Ozean in die Einfahrten zu verlegen; sie mußten sich der Befestigungen an den Hafeneingängen und an den Durchfahrten zu den Häfen bemächtigen. Hatten sie die Befestigungen genommen, so wurden diese durch die dort stationirten Blockadeschiffe gedeckt, und die Schiffe selbst hatten gesicherte Ankerplätze. Es konnten an solchen Stellen an Land Depots für Kohlen, Vorräte, Reservetheile und Werkstätten errichtet werden, auch wenn das dahinterliegende Land noch in Feindeshand war.

Die Südstaaten wurden durch den Angriff der Flotte auf die Einfahrten und Häfen zur Verstärkung der Verteidigungsmittel gezwungen. Es wurden Fahrwassersperrn aus Balken, Ketten, Netzen und Seeminen angebracht, Flußdampfer und andre Dampfschiffe zu Kriegsschiffen umgeändert und Panzer- und Rammschiffe gebaut, die zwar für das offene Meer nicht geeignet, für den Kampf in ruhigem Wasser aber recht wertvoll waren. Todesmutig wurde mit mangelhaften Spierentorpedobooten gegen die Schiffe der Nordstaaten vorgegangen. In Charleston wurde ein Unterwasserboot, obgleich es schon viermal bei Versuchen und Angriffen mit seiner ganzen freiwilligen Mannschaft gesunken war, nach seiner letzten Hebung zum fünften male von Leutnant Dixon mit acht Freiwilligen besetzt. Am 17. Februar 1864 abends neun Uhr griff Dixon die blockirende, vor Anker liegende Korvette der Nordstaaten *Housatonic* an und brachte einen Torpedo unterhalb ihrer Wasserlinie zur Explosion. Die *Housatonic* sank, das Unterwasserboot kam aber auch nie wieder an die Oberfläche und soll erst nach dem Kriege hundert Meter von der Korvette entfernt aufgefunden worden sein. In ähnlicher Weise vernichtete Leutnant Cushing von den Nordstaaten am 27. Oktober 1864 das neugebaute Panzerschiff der Südstaaten *Albemarle* mit Spierentorpedos. Diese Beispiele mögen zur Schätzung des Wagemuths und der Entschlossenheit dienen, mit der auf beiden Seiten um den Besitz der Häfen und Verkehrswege gekämpft wurde. Die hartnäckig durchgeführten Kämpfe der Schiffe und Fahrzeuge der Nordstaaten auf den großen Strömen gegen Forts und Fahrzeuge der Südstaaten haben für die schließliche Niederwerfung des Südens die größte Wichtigkeit gehabt, doch würde eine Schilderung zu weit führen, zumal da eine derartige Kriegführung doch nur auf amerikanischen, wasserreichen Strömen und bei den damaligen schlechten Eisenbahnverbindungen Erfolg haben konnte.

Die erste Unternehmung der Nordstaaten war bei Kap Hatteras gegen die Einfahrten des riesigen Hafens gerichtet, das als Pamlico- und weiter nördlich als Albemarlefund tief ins Land einschneidet. An den Hauptdurchfahrten durch die schmale, mehrfach unterbrochne Mehrung südwestlich von Kap Hatteras

waren die Forts Hatteras, Fort Clark und Fort Deracoke gebaut. Die Wassertiefe von nur vierzehn Fuß bei Hochwasser auf der vor der Haupteinfahrt bei Fort Hatteras liegenden äußern, und von gewöhnlich acht Fuß auf der innern Barre gestattet großen Schiffen nicht das Einlaufen; aber kleinere Fahrzeuge finden innerhalb der Einfahrt sichern Ankerplatz. In den beiden Sunden und den breiten darin mündenden Läufen des Roanoke-, Pamlico- und Neuseflusses waren bekannte Schlupfwinkel der kleinen Raper und Blockadebrecher.

Am 26. August 1861 ankerte unter dem Kommando des Commodore Stringham eine von Hampton Roads kommende Flotte drei Seemeilen vor der Hatteraseinfahrt. Diese Flotte bestand aus zwei Fregatten, zwei Korvetten, einem armirten Zollkreuzer, einem Kanonenboot, einem Schleppdampfer, zwei Transportdampfern, die 860 Mann Landtruppen und eine Haubitzenbatterie an Bord hatten, und einigen Schonern mit eisernen Brandungsbooten an Bord zum Landen der Truppen. Am 28. morgens wurden unter Deckung durch die Kanonen der kleinen Fahrzeuge zweiundeinehalbe Seemeilen oberhalb vom Hatterasfort Truppen gelandet, was aber trotz der Brandungsboote wegen der starken Brandung nur für 420 Mann mit zwei Haubitzen gelang. Auch wurden die Brandungsboote dabei untauglich, sodaß die gelandeten Truppen, meist mit nasser Munition und ohne Proviant, vom Verkehr mit den Schiffen abgeschnitten waren. Glücklicherweise beschäftigten die andern Schiffe die Besatzung der Forts derart, daß die Truppen nicht angegriffen wurden. Die Schiffe, zu denen noch eine Segelfregatte hinzugekommen war, die dann während des Kampfes von einer Dampffregatte geschleppt wurde, gingen Anker auf und beschossen die Forts im Vorbeidampfen auf einem Kurse, der in der Form einer gestreckten Ellipse den Schiffen Gelegenheit zur Verwendung ihrer Breitseiten gab. Mittags war Fort Hatteras fast zum Schweigen gebracht, und nachmittags konnte das geräumte Fort Clark von den Landungstruppen besetzt werden. Am 29. August morgens wurde nochmals das Feuer auf das noch vom Feind gehaltne und in der Nacht ausgebefferte Fort Hatteras eröffnet, das dann um elf Uhr die Flagge herunterholte. Die Landungstruppen waren ohne Nutzen gewesen und wären in eine üble Lage gekommen, wenn die Schiffe den Feind nicht von ihnen abgezogen hätten. Der Feind verlor 615 Mann an Gefangnen und 24 an Toten und Verwundeten. Fort Deracoke wurde als unhaltbar geräumt; seine Geschütze und seine Munition wurden am 16. September von einem Fahrzeuge der Nordstaaten zerstört. Fort Hatteras und die Mehrung wurde von den Nordstaaten besetzt gehalten und Kanonenboote und kleinere Fahrzeuge dort stationirt, sodaß die Seezugänge zum Pamlico- und Albemarlefund von nun an geschlossen waren. Die Gewinnung der Einfahrt von Hatteras zum Pamlicosund durch die Flotte war der erste kriegerische Erfolg, den die Nordstaaten hatten, während ihre Armeen zuerst stets unglücklich kämpften.

Bei der Wichtigkeit des Besitzes des Albemarlefundes, der wegen seiner

Lage und seiner Verbindung mit Norfolk durch den Dismal Swampkanal gestattete, Truppen von Süden aus gegen das wichtige Norfolk zu senden, zögerten die Südstaaten nicht, die innerhalb der Mehrung zwischen dem Pamlico- und Albemarleesund gelegene Insel Roanoke stark zu befestigen und mit Schiffsbauten im innern Teil des Albemarleesundes zu beginnen. Im Januar 1862 wurden deshalb 12000 Mann der nordstaatlichen Truppen auf einer aus zwanzig flachgehenden, armirten Schleppl- und Fährdampfern und sechsundvierzig kleinen Transportern bestehenden Flotte eingeschifft und am 11. Januar von Hampton Roads aus über See nach der Hatteraseinfahrt gesandt. Obgleich wegen der flachen Fahrwasserkanäle im Pamlico- und Albemarleesund die meisten Fahrzeuge nicht über acht Fuß Tiefgang hatten, verstrichen dennoch über zwanzig Tage, ehe das letzte Fahrzeug die Barren der Hatteraseinfahrt hinter sich hatte. Am 7. Februar war die Flotte nach Auslotung und Betonung des Fahrwassers in dem Kanal zwischen Roanoke und dem Festlande angekommen. Der Feind hatte hier eine Sperre aus Pfählen und versenkten Fahrzeugen quer über das Fahrwasser gebaut und an beiden Seiten Forts errichtet. Außer durch zwei andre Forts im nördlichen Teil der Insel und zwei Batterieaufstellungen wurde die Insel noch von acht zu Kanonenbooten eingerichteten Dampfern der Südstaaten verteidigt. Die gesamten Streitkräfte der Südstaaten auf der Insel Roanoke betragen gegen 4000 Mann. Nach sehr erfolgreicher Beschießung der Forts, der Kanonenboote und der südstaatlichen Truppen durch die armirten Fahrzeuge der Flotte wurde am 7. Februar abends mit der Ausschiffung der Truppen begonnen, und am 8. nachmittags die Sperre von den Fahrzeugen durchbrochen und darauf die Insel genommen, wobei 2675 Gefangne gemacht wurden. Die nordstaatlichen Kriegsfahrzeuge setzten dann noch monatelang ihre Streifzüge auf den Flußläufen des Albemarleesundes fort, zerstörten die verschiednen Neubauten von Kriegsfahrzeugen in den anliegenden Städten und verbrannten die dort vorhandenen Vorräte, ohne daß der Staat Nordkarolina selbst in den Händen der Nordstaaten war.

Ermutigt durch die Erfolge der Flotte gegen Fort Hatteras gingen die Nordstaaten noch in demselben Jahre an die Aufgabe, noch weiter südlich an der atlantischen Küste einen Stützpunkt für ihre Blockadeschiffe zu gewinnen. Bei dem starken Kohlenverbrauch der damaligen Kriegsschiffe konnten die besten höchstens zehn Tage unter Dampf fahren, ihre Maschinen wurden zudem oft schadhast; es war mithin dringend nötig, im Süden möglichst in der Nähe der Haupthäfen der Südstaaten einen Hafen mit genügender Wassertiefe als Operationsbasis für die großen seetüchtigen Blockadeschiffe zu erobern. Ein solcher Hafen war Port Royal in Südkarolina, der, zwischen Savannah und Charleston gelegen, der beste Hafen der atlantischen Küste südlich von Hampton Roads ist. Er hat in den drei Zugängen zum innern Fahrwasser 23 bis

25 Fuß Wassertiefe bei Hochwasser. Da der Ausgang des Hafens aber von mehreren Inseln begrenzt wird, so erforderte die Anlage einer festen Flottenstation die ständige Besetzung dieser Inseln durch eine starke Truppenmacht. Je näher der Winter mit seinen Stürmen heranrückte, umso mehr wurde der Mangel eines Schutzhafens empfunden; deshalb wurden Anfang Oktober 1861 Kriegsschiffe, eine Transportflotte für 12000 Mann und eine Transportflotte für Vorräte und Kohlen zur Einrichtung der neuen Flottenstation ausgerüstet. Am 29. Oktober verließ die Flotte mit geheim gehaltenen Befehlen Hampton Roads. Die Kriegsslotte und die Transportflotte der Armee, zusammen gegen fünfzig Schiffe, standen unter dem Kommando des Admirals S. F. Dupont; die Transportflotte für die Vorräte, aus etwa fünfundzwanzig Segelschiffen, war schon vorausgeschickt und wurde von der Segelkorvette *Bandalia* begleitet. Dupont hatte zur Verfügung zwei Dampffregatten, *Wabash* und die *Susquehanna*, die als Blockadeschiff vor Charleston kreuzte und zum Kampf gegen Port Royal herangezogen wurde, drei Dampfkorvetten, ein Vermessungsschiff, zehn Kanonenboote und die Segelkorvette *Bandalia*, die, von einem Kanonenboot geschleppt, das Gefecht mitmachte. Die Armeetransportflotte war aus allen möglichen Handelsdampfern und großen Fährdampfern hergestellt. Das Landungskorps stand unter dem Befehl des Generals T. W. Sherman. Bei Kap Hatteras wurde die Flotte am 1. November durch einen der bekannten Orkane vollständig zerstreut. Admiral Dupont setzte die Reise indes nach dem bestimmten Versammlungsort vor der Barre von Port Royal fort und hatte das Glück, daß sich die meisten Transporter und Kanonenboote nach und nach bis zum 4. November dort einfanden. Es waren schließlich nur ein Armee- und zwei Vorratstransporter verloren gegangen, deren Mannschaften aber fast vollzählig gerettet waren.

Eine große Schwierigkeit, die Auffindung und Markirung des Fahrwassers durch die mehr als zehn Seemeilen von der niedrigen, kaum sichtbaren Küste abliegende Barre, und die weitere Auslotung nach dem eigentlichen Hafen wurde, obgleich alle Landmarken entfernt und die Bojen absichtlich zur Täuschung umgelegt worden waren, von der Vermessungsabteilung mit Hilfe der Kanonenboote gut überwunden. Der Feind konnte diese Arbeit nicht stören, weil seine unter dem Kommando des frühern Seeoffiziers S. Tatnall stehenden, schwach armirten Handelsdampfer von den Kanonenbooten bald bis unter die Kanonen der beiden Forts am Eingang des Hafens zurückgetrieben wurden. Wären stärkere Schiffe im Besitz der Südstaaten gewesen, so würde die Vermessung und dadurch das ganze Unternehmen der Nordstaaten sehr verzögert oder unmöglich gemacht worden sein. Der Vorstoß der Kanonenboote orientirte zugleich die nordstaatliche Flotte über die Lage und Stärke der Befestigungen am Hafeneingang, des Forts Beauregard an der Nordseite und des Forts Walker an der Südseite.

Am 4. November nachmittags konnte Dupont die kleinern Schiffe über die Barre schicken und in ruhigem Wasser ankern lassen, am 5. konnte er mit den beiden Fregatten und den schweren Schiffen folgen und in etwa sechstausend Meter Abstand von Fort Walker ankern. Am 6. wehte es zu stark, um etwas vorzunehmen; am 7. um 9 Uhr morgens griff die Kriegsflotte, in Kiellinie rangirt, an, indem sie zwischen den gegen 4800 Meter von einander entfernten Forts langsam hindurchdampfte, dann zwei Seemeilen oberhalb der Forts umdrehte und auf beiden Fahrten die Forts beschloß. Sechs Kanonenboote begleiteten die Flotte bis zum ersten Drehpunkt innerhalb der Forts, worauf sie dort bleiben, die Forts von der Flanke beschießen und die Durchfahrt für die südstaatlichen armirten Dampfer sperren sollten, damit diese nicht etwa durchschlüpfen könnten, um die außen auf der Reede verankerten hilflosen Truppentransporter anzugreifen. Seeminen hatten die Südstaaten nicht in Port Royal, auch keine andern Sperren. Nachdem die Schiffe dreimal den Hin- und Rückweg zwischen den Forts gemacht hatten, waren diese kampfunfähig und geräumt, sodaß die Transporter mit dem Ausschiffen der Mannschaften beginnen konnten. Port Royal war genommen, und die Landtruppen besetzten und besetzten die Umgebung des Hafens, der während des Krieges in den Händen der Nordstaaten blieb. Dieser wiederum von der Flotte errungne Sieg hob die durch die Mißerfolge an Land gedrückte Stimmung in den Nordstaaten und bewies die früher bezweifelte Befähigung der Flotte zum Küstenkriege. Zugleich wurde dadurch gründlich mit dem damals überall verbreiteten Glauben ausgeräumt, daß ein Geschütz in fester Stellung an Land im Küstenkampf soviel Wirkung habe wie fünf Geschütze an Bord eines Schiffes. Die Ergebnisse der Beschießung von Alexandrien 1882 haben später ebenfalls zur Verminderung der besonders durch das Gefecht bei Eckernförde entstandnen Überschätzung der Küstengeschütze beigetragen. Die Nordstaaten hatten nun eine Operationsbasis in Feindesland, die bald zur bessern Durchführung der Blockade, zur Unterstützung der Wegnahme der meisten Inseln an der Küste und als Stützpunkt für die Unternehmungen gegen Charleston benutzt wurde.

Bei dem erfolgreichen Kampfe der von den Südstaaten in Norfolk zu einem Panzerkasemattschiff umgebauten, früher nordstaatlichen Fregatte Merrimac mit der Unionflotte bei Hampton Roads, am 8. März 1862, haben die Küstenbefestigungen der Nordstaaten bei Newport News Point sehr zum Nachteil der Besatzung des Merrimac und der beiden südstaatlichen Kanonenboote eingegriffen. Der Versuch der Südstaaten, mit dem Merrimac die Blockade der Chesapeakebai und der Hampton Roads, von innen ausgehend, zu brechen und das Schiff weiter gegen die Holzschiffe der Union zu verwenden, wurde durch die Ankunft des Monitor am 8. März abends und den unentschiednen Kampf mit diesem am 9. März für immer vereitelt. Infolge dessen wurde

Merrimac nach der Räumung Norfolks von den Südstaaten am 10. Mai 1862 verbrannt. Sein Gegner Monitor ging in einem Sturm am 1. Januar 1863 bei Kap Hatteras unter.

Der Einfluß dieses ersten Kampfes zweier Panzerschiffe auf den Schiffbau der Nord- und Südstaaten sowie auf den Panzerschiffbau in Europa ist bekannt.

Vor New Orleans war die Blockade des Mississippi seit dem Juli 1861 ausgeführt, indem die nordstaatlichen Kriegsschiffe im Fluß etwas oberhalb der Ausgangsstelle der drei weit in den Golf hinausgeschobnen Mündungsarme, beim Head of the Passes vor Anker lagen, wodurch sie völlig den Verkehr sperren konnten. Die von den Südstaaten besetzten, am Fluß gegen achtzehn Seemeilen oberhalb sich schräg gegenüber liegenden Forts, Fort Sackson und Fort Philip, waren von New Orleans immer noch etwa sechzig Seemeilen entfernt. Die Sperrung des Seeverkehrs wurde in New Orleans sehr hart empfunden, und man baute deshalb, um den Fluß von den Blockadeschiffen zu befreien, vielfach durch Umbau von Schleppdampfern, in Eile teilweise gepanzerte Rammschiffe und bereitete Brander vor, die mit dem Strom gegen die feindlichen Schiffe treiben sollten. Ein von dem Rammschiff Manassas und drei Brandern am 13. Oktober 1861 um vier Uhr morgens gegen vier starke nordstaatliche Kriegsschiffe unternommener, eigentlich mißglückter Angriff vertrieb diese trotzdem von ihrem Ankerplatz nach den Mündungen des Stromes. Die Kopflosigkeit und Panik eines Teils der Kommandanten und Offiziere der Kriegsschiffe bei dieser Gelegenheit wird mit den ähnlichen Vorkommnissen bei der Armee der Nordstaaten in der verlorenen Schlacht bei Bull Run verglichen.

Der Gedanke, die Stadt New Orleans zu nehmen, ging von dem damaligen Kommander D. D. Porter aus, der zeitweise ein Blockadeschiff vor dem Mississippi geführt hatte. Admiral D. G. Farragut wurde mit der Aufgabe betraut, die Durchfahrt nach New Orleans zu erzwingen; ihm wurden dazu vier Dampffloos, eine Raddampfskorvette, drei Schraubenkorvetten und neun Kanonenboote zur Verfügung gestellt, die er am 7. April auf dem Mississippi beisammen hatte. Größere Schiffe, z. B. die Dampffregatte Colorado, zu benutzen, mußte wegen der geringen Wassertiefe in den Mündungsarmen aufgegeben werden. Zu diesen Schiffen kamen noch zwanzig Schoner unter Führung des Kommander Porter, von denen jeder mit einem riesigen dreißigzölligen Mörser armirt war, und sechs schwer armirte Kanonenboote, darunter fünf frühere Handelsdampfer, die die Mörserschoner schleppen und schützen sollten. Die Schiffe wurden zweckmäßig für den Kampf auf dem Fluß mit seinem schwierigen Fahrwasser und seinen dicht bewaldeten Ufern vorbereitet, durch Tiefgangsänderungen, Anbringung von Schutz für die Maschinen, Verminderung der Takelage und Armirung der Marsen, die Mörserschoner durch

Anbringung von belaubten Büschen an den Masten, um diese Fahrzeuge in wenig auffälliger Weise im Schutz der Ufer verwenden zu können. Während Faragut seine Schiffe vorbereitete, ließ er das Fahrwasser stromaufwärts vermessen und die Punkte bezeichnen, wo die Mörserschoner liegen sollten. Die Konföderirten hatten außer einigen Geschützen und Mörsern in Uferbatterien in dem am Ostufer des Flusses liegenden Fort Philip 41, in Fort Jackson 62 Kanonen und hatten eine allerdings primitive Sperre aus Balken, verankerten Fahrzeugen und Ketten zwischen den Forts über den Strom gezogen. Außerdem hatten sie elf armirte Dampfer, darunter das Rammschiff *Manassas*, eine gepanzerte schwimmende Batterie und Fahrzeuge und Flöße, die als Brander dienten.

Nach Beendigung der Vorbereitungen dampfte die Flotte unter der Leitung der Vermessungsoffiziere stromaufwärts und ankerte am 16. April 1862 unterhalb der Forts außer Kanonenschußweite. Am 18. wurden die Mörserschoner dicht am Ufer auf ihre besonders für das Bombardement des Fort Jackson bestimmten Stationen gelegt, worauf sie die Beschießung begannen und sechs Tage und Nächte fortsetzten. Die Sperre wurde trotz des Feuers der Forts in der Nacht des 20. teilweise zerstört und blieb offen. Am 24. morgens drei Uhr dampfte die in zwei Divisionen geteilte Flotte stromaufwärts, um, während die Mörserschoner die Forts von Süden im Schnellfeuer beschossen, an den Forts vorbeizulaufen. Die erste Division führte Kapitän Bayley auf der *Cayuga*, die zweite Faragut selbst auf seinem Flaggschiff, der Sloop *Hartford*. Obgleich die Konföderirten den Fluß durch brennende Holzstöcke an den Ufern beleuchteten, Brander abschiedten, aus den Forts und aus ihren Fahrzeugen ein heftiges Feuer unterhielten und verschiedene Rammstöße mit ihren Rammschiffen ausführten, gelang der gewaltsame Durchbruch, und mit Tagesanbruch ankerte die Flotte fünf Seemeilen oberhalb der Forts. Die Flotte hatte die Korvette *Varuna*, die vom Feinde in den Grund gebohrt worden war, und 163 Mann, Tote und Verwundete, verloren. Die Mehrzahl der feindlichen Fahrzeuge war in der Nacht vernichtet worden, die übrig gebliebenen wurden in der nächsten Zeit vom Feinde verbrannt. Am 25. ankerte die Flotte nach kurzem Gefechte mit einigen Uferbatterien vor der Stadt New Orleans, wo die Flagge der Union gehißt wurde. Am 28. wurden Fort Jackson und Fort Philip, als mit Wiedereröffnung des Feuers gedroht wurde, an den Leiter der Mörserschonerflotte, Kommander Porter, übergeben, während Faragut am 1. Mai die Stadt der Fürsorge des mit Truppen eintreffenden Generals Butler überließ und seine Thätigkeit weiter stromaufwärts verlegte.

In Mobile, einer Stadt im Innern des gleichnamigen Meerbusens nordnordöstlich von den Mississippimündungen, bauten die Konföderirten eifrig ein Panzerschiff. Admiral Faragut, seit dem 18. Januar 1864 wieder Geschwaderchef im Golf von Mexiko, wünschte die Befestigungen an der Bucht von Mobile

eher anzugreifen, als das Panzerschiff vollendet wäre. Es fehlte aber damals an Truppen, um die Forts und Inseln vor Mobilebai zu besetzen, wenn sie von der Flotte genommen wären. Endlich kamen die von Faragut gewünschten Monitors Ende Juli, der letzte am 4. August, und mit ihm zugleich kamen auch Truppen unter General Granger an, die am 4. August auf der großen Dauphininsel westlich vom Südausgange der Bucht gelandet wurden.

Die Konföderirten hatten inzwischen ihr Panzerrammschiff Tennessee fertiggestellt und in die Nähe der Forts gebracht. Abgesehen vom kleinen Fort Powell an einer flachen, zum Mississippi und führenden Durchfahrt wurden die Bucht und der südliche Hauptzugang zur Mobilebai von dem auf der Ostseite der Einfahrt auf Mobile Point gelegenen sehr starken Fort Morgan und dem auf der Dauphininsel in fast 6000 Meter Abstand westlich gegenüberliegenden Fort Gaines geschützt. Das Fahrwasser führte unmittelbar unter den Kanonen von Fort Morgan vorbei. Eine Minensperre aus mindestens drei Minenreihen, die von Fort Morgan aus das tiefe Fahrwasser nach Fort Gaines zu schlossen, ließ nur in kaum 100 Meter Abstand vom Fort dicht am Land eine schmale Durchfahrtslücke offen. Die Konföderirten machten von diesem Verteidigungsmittel in den letzten Jahren des Krieges ausgiebigen Gebrauch, während ihre Gegner es für eine nicht anständige, hinterlistige Waffe erklärten. Weiter nach Fort Gaines zu, in flachem Wasser, war die Minensperre durch eine Balken- und Pfahlsperre fortgesetzt. An Kriegsfahrzeugen hatten die Verteidiger unter dem Kommando des Admirals Franklin Buchanan, des frühern Kommandanten der Merrimac, bei Hampton Roads außer dem starken aber langsamen und schlechsteuernden Tennessee noch drei Raddampferkanonenboote, die zwar wenig widerstandsfähig waren, sich aber dennoch, mutig geführt, am Kampfe der Schiffe beteiligten. Faragut kannte genau die Stärke des Feindes und auch die Lage der Durchfahrt in der Minensperre. Fort Powell im Westen der Bucht kam gar nicht, und Fort Gaines nur wenig beim Angriff in Betracht, weil letzteres von der eigentlichen Durchfahrt zu weit ablag.

Die Streitkräfte Faraguts bestanden in vier Monitors, sieben Sloops und Korvetten und sieben kleinen Fahrzeugen, von denen jedoch drei nur armierte Raddampfer waren. Ebenso wie auf dem Mississippi bei Port Hudson wurden auf seinen Befehl aus den hölzernen Schiffen Schiffspaare gebildet, indem die sieben kleinen Fahrzeuge an der dem Hauptfeinde bei der Durchfahrt abgewandten Seite längsseit der Sloops oder der Korvetten besetzt wurden. Wurde dann die Maschine des großen Schiffes vom Feinde beschädigt, so konnte das kleine Beischiff seinen Genossen immer noch vorwärts bringen oder aus dem heftigsten Geschützfeuer herausziehen. Die sonstigen Vorbereitungen für den Kampf waren ebenso wie vor New Orleans.

Am 5. August, sechs Uhr morgens, beginnt Faragut den Angriff. Voran sollen die vier Monitors dicht am Lande durch die Sperrlücke dampfen,

während die sieben Schiffspaare etwas schräg an Backbord dahinter folgen sollen. Hinter der Sperre liegen das Rammschiff Tennessee und die drei südstaatlichen Kanonenboote bereit, mit dem Fort Morgan die Schiffe zuerst wirksam in deren Längsrichtung zu beschießen. Der Monitor Tecumseh an der Spitze verfehlt die Sperrlücke und sinkt infolge mehrerer Minenexplosionen etwa in 30 Sekunden mit 110 Mann seiner Besatzung. Die andern Monitors kommen glücklich durch die Durchfahrt. Da sie durch ihre Form gegen das Gerammtwerden geschützt sind, so wartet Tennessee auf die Holzschiffe. Von diesen verfehlt die führende Brooklyn mit ihrem Beischiff die Richtung auf die Durchfahrt, schießt scheinbar Minen voraus und läßt deshalb vor der Sperre die Maschine rückwärts schlagen, wodurch sie quer zum Fahrwasser zu liegen kommt und dem nachfolgenden Flaggschiff, der Hartford, den richtigen Weg versperrt. Faragut fragt beim Passiren den Kommandanten der Brooklyn, warum er rückwärts gegangen sei, und erhält zur Antwort: Torpedoes ahead! (Minen voraus!) Ohne zu zögern, mit den Worten Damn the torpedoes! und zum Kommandanten der Hartford Go ahead, Captain Drayton! läßt Faragut die Hartford über die Sperre laufen, nachdem er der Flotte das Signal gemacht hat: „Dicht aufgeschlossen folgen!“ Das Glück beschirmt den Tapfern. Wohl hören die im untern Schiff in den Pulvermagazinen beschäftigten Leute die Minen an den Schiffseiten und dem Schiffsboden unheimlich anschlagen, aber die Zünder der Minen versagen; die Hartford und der Rest der Holzflotte kommen glücklich jenseits von Sperren und Fort an. Dem schlecht steuernden Tennessee gelingen die Rammschläge nicht recht, er wird arg zererschossen und auf Befehl Faraguts mehrfach von den Sloops und Korvetten gerammt, die sich innerhalb der Sperre teilweise ihrer Beischiffe entledigt haben. Der tapfere Buchanan wird schwer verletzt, der Tennessee ergiebt sich um zehn Uhr vor-mittags als halbes Wrack, die feindlichen Kanonenboote werden genommen, die Schiffe bleiben oberhalb des Fort Morgan, der Sieg ist errungen.

Fort Gaines und Fort Powell wurden am 6. beschossen und darauf geräumt, Fort Morgan aber ergab sich erst, nachdem die Truppen des Generals Granger nach Mobile Point übergesetzt waren und dort im Rücken des Forts Batterien gebaut hatten. Nachdem am 22. August das Fort von den drei Monitors, den andern Schiffen und den Landbatterien beschossen worden war, strich es am 23. die Flagge. Die Verluste Faraguts waren groß, 162 Tote und 170 Verwundete, aber er hatte seine Aufgabe erfüllt, der letzte Hafen der Südstaaten am Golf war genommen. Daß die Seeminen in Mobilebai recht gefährlich waren, geht daraus hervor, daß nach dem Aufräumen der Bucht noch sieben Fahrzeuge durch das Explodiren nicht gefundner Minen zum Sinken gebracht sind.

Bei der Wichtigkeit der durch Eisenbahnen mit dem Hinterlande verbundenen Stadt Charleston für die Südstaaten hatte die Union schon früh darnach

gestrebt, den Hafen durch Blockade und andre Mittel zu schließen. Der Versuch im Dezember 1861 und Januar 1862, die Einfahrt durch Versenken vieler mit Steinen belasteter Schiffe zu sperren, hatte bei der starken Strömung nicht den gewünschten Erfolg gehabt und war außerdem in Europa, besonders in England, sehr mißfällig beurteilt worden. Bei der weiten Ausdehnung der Befestigungsanlagen fanden die schnellen Blockadebrecher früh Schutz unter den Kanonen der Forts. Die Verteidigungsmittel Charlestons waren im Laufe der jahrelangen Blockirung und infolge der häufigen Angriffe mehr verstärkt worden, als an irgend einem andern Punkte der Küste. Die Hauptforts, Sumter, Moultrie, Beauregard und Wagner, vier kleinere Forts und gegen zwanzig Batterien führten im ganzen 150 gut aufgestellte Geschütze, von denen 76 wegen ihrer Durchschlagskraft sogar den Panzerschiffen der Nordstaaten gefährlich waren. Die Sperren aus Balken, Pfählen, besonders aber die aus Netzen und Tauwerk hinderten das Vorbeilaufen an den Forts. Hunderte von Minen mit elektrischer und Kontaktzündung waren als Sperren oder vereinzelt im Hafen und auch davor verteilt. Als neues Verteidigungsmittel traten die Spierentorpedo- und Unterwasserboote hinzu. Auch wurden mit unzulänglichen Hilfsmitteln Panzerschiffe gebaut, von denen zwei am 31. Januar 1863 einen erfolgreichen Ausfall machten und mehrere Blockadeschiffe außer Gefecht setzten.

Dieser Ausfall zwang den Leiter der Blockade, Admiral Dupont, Monitors und das neue Panzerschiff *New Ironsides* heranzuziehen, und bewog die nordstaatliche Regierung zum Befehl, nunmehr mit ernstern Angriffen gegen Charleston vorzugehen. Indes hier versagte die Flotte. Während man somit bei den meisten Kämpfen der Flotte im Küstenkriege ein entschiedenes und erfolgreiches Handeln rühmen kann, hat vor dem starken und mutig verteidigten Charleston die Marine ihr Ziel nicht erreicht. Am 6. Juli löste der Admiral Dahlgreen den Admiral Dupont ab. Beide haben mehrfach angegriffen, konnten aber bei aller Tapferkeit und Zähigkeit der Schiffsbesatzungen nicht in den Hafen eindringen, obgleich seit April 1863 Landtruppen unter den Generalen Hunter und Gillmore ihre Angriffe gegen die äußern Seeforts unterstützten. Das rücksichtslose Daransetzen von Material und Personal, das wir an Faragut bewundern, fehlte aber vor Charleston. Faragut erreichte sein Ziel öfters mit großen Opfern; vor Charleston waren die Verluste im Verlaufe der Zeit bedeutend größer, aber nur wenig wurde erreicht. Die Forts waren zu Ruinen zusammengeschoffen, die Verpflegung der Truppen war kaum noch ausreichend, das Leben zu fristen, und dennoch hielt sich Charleston gegen den sich immer mehr verstärkenden Feind, der es immer enger umspannte, aber nicht wagte, sich durch Aufräumen der Sperren und der ihm so unheimlichen Minen den Weg zum innern Hafen zu öffnen. Doch die Entscheidung des Bürgerkrieges stand bevor; General Sherman nahte mit einem Heere Charleston von der Landseite, und als die Schiffe am Morgen des 18. Februar 1865 in üblicher

Weise nach den Forts schossen, erhielten sie keine Antwort. Die Forts und die Stadt waren am 17. abends wegen der Annäherung Sherman's geräumt worden.

Die Verluste an nordstaatlichen Truppen vor Charleston sind nicht angegeben worden, sie sind aber sicher recht groß. Außer einigen Transportern, die durch Minenexplosionen in den verschiedenen Zugängen zu Charleston zerstört wurden, gingen der Monitor Keokuk durch die Geschüßwirkung, der Monitor Patapsko durch die Explosion einer Seemine, die Dampfschiffe Housatonic durch den Angriff eines Unterwasserboots und der Monitor Weehawken infolge ungeschickter Stauung durch Vollaufen durch die Klüsen vor Anker unter.

Der letzte Erfolg der Flotte an der Küste war am 15. Januar 1865 die Einnahme von Fort Fisher, das an der Nordseite des Einganges zum Hafen von Wilmington liegt und sehr gut gebaut war. Es war ein großer Fehler der Nordstaaten, daß von ihnen Wilmington nicht früher genommen wurde, da dies der Haupthafen für die Blockaderecher war, die unter dem Schutz des sehr gut armierten Fort Fisher hier andauernd ihre Kriegsvorräte einführten. Im Dezember 1864 wurde endlich in Hampton Roads eine Expedition unter Admiral D. D. Porter ausgerüstet, der ein starkes Landungskorps unter General Butler beigegeben war. Am 24. und 25. Dezember wurde Fort Fisher stark beschossen, und am 25. Dezember auch ein Versuch gemacht, das Fort mit 3000 Mann von der Landseite aus anzugreifen. Das Einvernehmen zwischen Porter und Butler war nicht das beste. Das Fort wurde von Butler als noch zu stark befunden, und weil schlechtes Wetter eintrat, wurde der weitere Angriff aufgeschoben. Am 13. Januar 1865 lag abermals eine Flotte von 6 Monitoren, 36 Kriegsschiffen und vielen Transportern vor Fort Fisher und landete 6000 Mann unter General Terry vier Seemeilen nördlich vom Fort. Am 13., 14. und 15. bis nachmittags drei Uhr beschloß die Flotte das Fort; dann gingen die Landtruppen, verstärkt durch 2000 Matrosen und Seesoldaten, zum Angriff über, worauf die durch das Bombardement geschwächte Besatzung das Fort übergab. Bis zum 22. Januar hatte Porter dann auch die innern Forts stromaufwärts bis Wilmington genommen. Mit dem Fall von Wilmington hörte die letzte Sendung von Kriegsmaterial und Vorräten an die Armee des Generals Lee vor Richmond auf; das hoffnungslose Ringen der Südstaaten mußte nun ein Ende nehmen.

Die Waffen für den See- und Küstenkrieg sind seitdem verbessert worden, das Stärkeverhältnis zwischen Angreifer und Verteidiger hat sich aber nicht geändert. Mit jeder neuen Waffe erscheint sofort ein Schutzmittel. Nachdem Torpedos mit eigener Vorwärtsbewegung gebaut sind, hat man die weitere Zelleneinteilung bei den Schiffen eingeführt, die auch die Wirkung der Seeminen verkleinert. Dem schnellen Torpedoboot begegnen Scheinwerfer, Schnelllade- und Maschinenkanonen, gegen Minensperren geht man mit Minensuch-

gerät und Breschirmen vor, und bester Nickelstahl als Panzerung kämpft mit den stärksten Kanonen um den Sieg.

Ein Beispiel zähester Verteidigung wird Charleston stets bleiben; ob andre Soldaten und Bürger dasselbe vollbracht hätten, ist fraglich; sicher aber ist, daß ein Admiral vom Schlage Faraguts die Einfahrt doch erzwungen hätte. Der Mangel an einer Flotte bei den Südstaaten wurde entscheidend für den Ausgang des Krieges. Die Siege der Landheere und die schwachen Schiffe konnten trotz kühner Führung das Land nicht davor schützen, vom Seeverkehr abgeschnitten zu werden. Die Küstenplätze des Südens fielen in Feindeshand, das schwierige Fahrwasser der Küsten und Flüsse mit ihren Forts, Sperren und Seeminen konnte gegen den kräftigen Angriff der Flotte nicht gehalten werden. Von einer Selbstverteidigung der Küsten konnte schon gar nicht die Rede sein, da das mit Hilfsmitteln reich ausgestattete Vermessungspersonal des Feindes die Schwierigkeiten der Durchfahrt bald beseitigte; dagegen hätten nur zum Ausfallgefecht geeignete Schiffe geschützt. Hätten die Südstaaten eine nur einigermaßen brauchbare Flotte und nicht bloß Seeoffiziere gehabt, so würde der Kampf bei der Tapferkeit und Opferfreudigkeit ihrer Bevölkerung zu andern Ergebnissen und vielleicht zur Teilung der Union geführt haben.

Kiel

x. u.



Öffentliche Fernsprechstellen und Telephonkioske



§ giebt in Berlin 33*) öffentliche Fernsprechstellen zur Benutzung für jedermann, natürlich gegen Entgelt. Im ganzen Deutschen Reiche zählt man deren jedoch 564, darunter 115 Börzenzellen, die sich auf 265 Orte verteilen.***) Sie befinden sich in Post- oder Telegraphenämtern, in großen, mehr oder weniger dunkeln, mit Zeug ausgepolsterten Schränken, die das Geräusch der Umgebung abhalten sollen; doch werden sie vom Publikum merkwürdig wenig benutzt. Meistenteils sind es, wenigstens in Berlin, Journalisten, die sich ihrer bedienen, und auch diese kommen nur selten und fast nur zu ganz bestimmten Tagesstunden. In der

*) Darunter eine, die im Winter geschlossen ist, in der Kunstausstellung.

**) Im deutschen Reichspostgebiete (ohne Baiern und Württemberg) zählte man 1895: 214 öffentliche Sprachstellen in 120 Orten, sowie 110 Börzenzellen; 1896: 222 in 123 Orten und 113 Börzenzellen. In ganz Deutschland 1896 (nach der neuesten Statistik) 502 öffentliche Fernsprechstellen in 296 Orten und 118 Börzenzellen, zusammen also 620.