

Britischer Raddampfer BANSHEE von 1862



Der Raddampfer und Blockadebrecher BANSHEE auf einem zeitgenössischen Gemälde von Samuel Walters (1811-1882), keine bestehende Schutzrechte nach deutschem Recht bekannt.

Der 1863 in Dienst gestellte britische Raddampfer BANSHEE war das erste stählerne Schiff, das den Atlantik überquerte. Das für damalige Maßstäbe sehr schnelle Fahrzeug war zu Zeiten des amerikanischen Bürgerkriegs speziell als Blockadebrecher gebaut worden, um von den britischen Bahama-Inseln aus Waffen, Munition und andere kriegswichtige Güter in den rebellierenden Süden der USA und Baumwolle von dort zurück zu transportieren: ein Geschäft, das den britischen Eignern enorme Profite versprach. Auf ihrer neunten Einsatzfahrt¹ wurde sie am 21. November 1863 von der US Navy aufgebracht, hatte aber zu dieser Zeit bereits das Siebenfache ihrer Baukosten verdient! Bis Kriegsende diente sie dann als USS BANSHEE in der US Navy, bevor sie Ende 1865 an einen amerikanischen Reeder verkauft und in "J.L. Smallwood" umbenannt wurde. Der neue Eigner setzte den schnellen Dampfer in der Fruchtfahrt nach Kuba ein. 1867 wurde sie erneut verkauft und umgetauft, nun in "Irene". Ihr Endschicksal ist dem Autor nicht zweifelsfrei bekannt. Nach einer Quelle sank sie bereits 1868 nach einer Kollision, nach anderen war sie bis in die 1890er Jahre als "Irene" im Einsatz.

¹ Nach anderen Angaben auf ihrer 8., 14. oder 15. Fahrt. 14 oder 15 Rundreisen sind jedoch nach Meinung des Autors aufgrund der Kürze der gesamten Einsatzzeit der BANSHEE als Blockadebrecher von nur 7 Monaten unwahrscheinlich. Diese Angaben sind möglicherweise durch eine Verwechslung mit der "Banshee II" von 1864 entstanden.

Daten und Fakten der BANSHEE	
Land:	Großbritannien / USA
Schiffstyp:	Stählerner Raddampfer
Bauwerft:	Jones, Quiggin and Co., Liverpool, Großbritannien
Baunummer:	146
Stapellauf:	22. November 1862
Eigner:	1862 John T. Lawrence and Co., Liverpool, UK 1863 US Navy 1865 Unbekannt. Eigner, USA 1867 N.P Chas Burns, Nassau, Bahamas, UK
Umbenennung:	1863 in "USS Banshee" 1865 in "J.L. Smallwood" ² 1867 in "Irene"
Besatzung:	36 Mann als Blockadebrecher
Verbleib:	Unbekannt, wahrscheinlich bis ca. 1890 im Dienst, Registrierung erst 1915 geschlossen
Technische Daten	
Vermessung:	325 BRT
Verdrängung:	450 ts leer, 530 ts Standard
Länge:	67,6 m
Breite:	6,2 m
Tiefgang:	2,4 m
Ladefähigkeit:	ca. 200 ts
Antrieb:	2-Zylinder-Dampfmaschine der Fa. H.N. Lawrence & Co., Liverpool mit 600 PS
Kohleverbrauch:	ca. 30 ts pro Tag bei großer Fahrt
Hilfsbesegelung:	2 Masten, Schoner-Rigg
Geschwindigkeit:	ca. 15 Knoten max.

² Oder "T.L. Smallwood"

Schon kurz nach Beginn des amerikanischen Bürgerkriegs im Jahre 1861 begann die US Navy, die Häfen der Konföderation der südlichen Bundesstaaten zu blockieren, um Waffenlieferungen zu unterbinden. Gleichzeitig wurde damit auch die Ausfuhr von Baumwolle unterbunden, dem wichtigsten Exportguts des industriell unterentwickelten Südens. Die Baumwolle wiederum wurde dringend von der starken britischen Textilindustrie benötigt, die ohne kontinuierliche Lieferungen zu kollabieren drohte. Die britische Regierung, die die Kriege der jungen USA gegen Großbritannien noch lange nicht vergessen hatte, stand daher den Anliegen der Konföderation - der Lieferung von Waffen, Munition etc. gegen Baumwolle - recht offen gegenüber. Aber offen in den inneramerikanischen Konflikt eingreifen wollte man auch nicht. So wurde der private Handel mit den Südstaaten toleriert und die Lieferung von militärischen Gütern erlaubt.

In kürzester Zeit entwickelte sich eine regelrechte Schmuggelindustrie. Von den britischen Bermuda-Inseln und vor allem von den Bahamas aus wurden kriegswichtige Güter in die Häfen der Südstaaten transportiert und auf der Rückreise Baumwolle ausgeführt. Anfangs wurden dazu schnelle Segelschiffe und jede Art von Raddampfer verwendet, darunter viele Ärmelkanal-Dampfer. Die Profite waren hoch, aber mit der steigenden Effektivität der Blockade der US Navy stieg das Risiko. Segelschiffe konnten bald nicht mehr eingesetzt werden und auch "normale" Dampfer wurden - zumindest aus Sicht der Händler - in einer alarmierenden Rate aufgebracht. Daher wurden bald auf britischen Werften spezielle Blockadebrecher gebaut: schnelle, flachgehende Raddampfer mit niedrigem, schwer auszumachendem Profil. Die Bauweise und die Forderung nach hoher Zuladung führten die Werften zu einem neuen Baumaterial: Stahl!

Der erste fertig gestellte, stählerne Blockadebrecher war die BANSHEE, die Anfang 1863 von ihrer Liverpooleser Bauwerft abgeliefert wurde. Das schlanke, grau gestrichene Schiff mit seiner Schildkröten-Back war damals eine Sensation. Am 2. März 1863 lief sie unter dem Kommando von Kapitän Jonathan Steele mit Ziel Bahamas aus. Weit kam das Schiff vorerst

nicht, denn einige Rumpfpfatten sprangen Leck und die BANSHEE musste das irische Cork als Nothafen anlaufen. Nach Reparaturen erreichte sie dann am 20. April 1863 Nassau auf den Bahamas. Sie war damit das erste stählerne Schiff, das den Atlantik überquerte. In Nassau wurde die BANSHEE dann für ihre eigentliche Aufgabe ausgerüstet. Die Masten wurden verkürzt und mit Krähenestern versehen, raucharme Waliser Kohle und die Ladung sowie ein erfahrener Lotse kamen an Bord. Am 9. Mai 1863 lief sie aus mit Ziel Wilmington, North Carolina. Diese erste Reise war ebenso erfolgreich wie auch weitere sieben Reisen nach Wilmington und zurück. Auf der neunten Reise, die diesmal von Bermuda aus startete, hatte der Raddampfer Pech. Bei schlechter Sicht lief er am Morgen des 21. November 1863 vor Kap Hatteras in die Zange des bewaffneten US-Transportschiffs "Fulton" und des Kanonenboots "USS Grand Gulf". Die BANSHEE musste nach 2 1/2 Stunden Verfolgung die Flagge streichen.

Am 12. März 1864 wurde sie unter dem Namen USS BANSHEE als Kanonenboot in die US Navy eingegliedert und nachfolgend mit drei Geschützen bewaffnet. Am 14. Juni 1864 erhielt Lieutenant W.H. Garfield das Kommando und lief befehlsgemäß mit dem Schiff zur Blockadeflotte vor Wilmington. Am 16. Januar 1865 wurde sie dann der Potomac-Flotille unterstellt, wo sie bis Kriegsende verblieb.

Nach Kriegsende abgerüstet, wurde der Raddampfer am 30. November 1865 an einen unbekanntes amerikanischen Eigner verkauft und in "J.L. Smallwood" umbenannt. Der neue Eigner setzte sein Schiff in der Fruchtfahrt von und nach Kuba ein, schein aber nicht sehr viel Freude an dem Neuerwerb zu haben. Denn bereits 1867 wurde sie an die Firma N.P. Chas Burns mit Sitz in Nassau, Bahamas weiter verkauft und in "Irene" umgetauft und nahm nun Transportaufgaben zwischen den Bahamas und den USA war. Schiffsführer wurde nun Kapitän J.H. Urquhart. Das weitere Schicksal der ehemaligen BANSHEE ist nicht bekannt. In Schifffahrtsverzeichnis "Record of American and Foreign Shipping" war sie bis 1900 aufgeführt und ihre Registrierung wurde erst 1915 geschlossen.

Literaturempfehlung

Philipp H. Spratt: *Transatlantic Paddle Steamers*, Brown Son & Ferguson, Glasgow, 1951. Das kleine Buch enthält die Lebensläufe der bedeutenden Hochsee-Raddampfer des 19. Jahrhunderts.