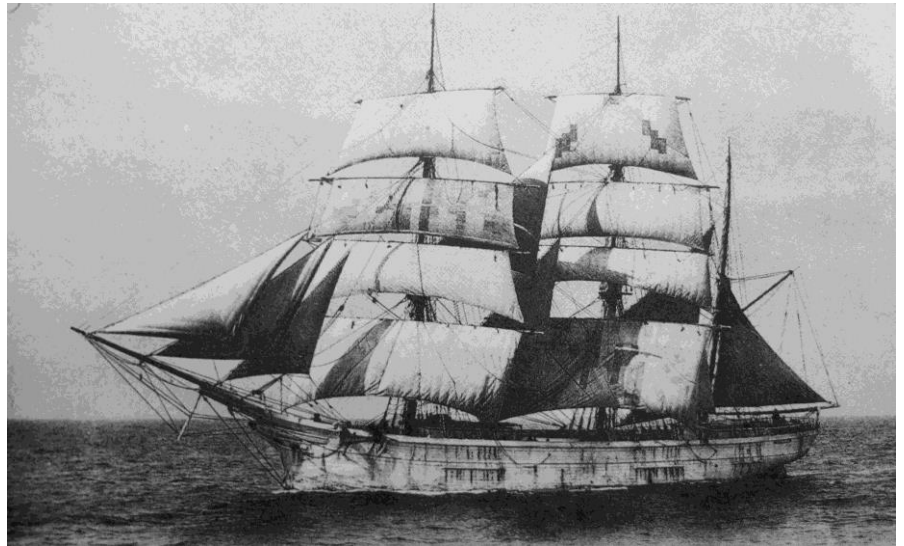


Bark ELLIOT RITCHIE ex USRC HARRIET LANE von 1859

Die Bark ELLIOT RITCHIE begann ihre Karriere als Raddampfer „USRC Harriet Lane“. Dieser war der erste von einer Dampfmaschine angetriebene Zollkutter der Vereinigten Staaten von Amerika. Er wurde 1857 für das Finanzministerium gebaut und 1961 bei Ausbruch des nordamerikanischen Bürgerkriegs von der US-Marine übernommen und zur Seeblockade der abtrünnigen Südstaaten eingesetzt. Am 1. Januar 1863 wurde die „Harriet Lane“ von der konföderierten Marine gekapert.

1864 wurde sie unter dem Namen „Lavinia“ zum Blockadebrecher umgebaut, kam aber erst 1865 zum Einsatz und wurde nach nur einer Ausreise bei Kriegsende im neutralen Havanna auf Kuba aufgelegt. Dort verblieb die „Lavinia“ bis 1867, bevor sie an die US-Regierung zurückgegeben wurde. Das Schiff war aber in schlechtem Zustand, so dass es an einen privaten Interessenten abgegeben wurde. Dieser ließ es zu einer Bark umbauen ließ und taufte es ELLIOT RITCHIE. 1884 schlug die Bark vor der brasilianischen Küste leck und wurde nach Bergen der Besatzung aufgegeben.



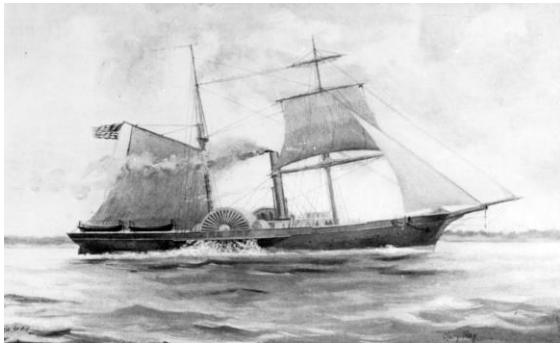
So wie diese kleine hölzerne, in Ballast fahrende Bark am Ende des 19. Jahrhunderts könnte die ELLIOT RITCHIE ausgesehen haben. Eine Zeichnung oder ein Foto des Originals konnte jedoch nicht aufgefunden werden.

Erbauer des Seitenraddampfers „USRC Harriet Lane“ war die renommierte New Yorker Werft von William H. Webb, auf der unter anderem so bekannte Klipper wie die „Challenge“, „Young America“ und „Swordfish“ von Stapel gelaufen waren. Auch die „Harriet Lane“ zeigte eine scharfe Linienführung, denn sie war als erster dampfgetriebener Zollkutter vom US-Finanzministerium bestellt worden (USRC = United States Revenue Cutter). Sie benötigte daher eine hohe Geschwindigkeit, um Schmuggelschiffe abfangen zu können. Der Rumpf war solide aus Eichholz gebaut, mit Eisen verstärkt und mit Kupferblech beschlagen. Die Kosten des sehr schön gebauten Schiffs betragen 150.000 US-\$. Namensgeberin des mit einigen leichten Geschützen bewaffneten Schiffs war die Nichte des damaligen US-Präsidenten Buchanan.

Auf den Probefahrten zeigte das Schiff seine Leistungsfähigkeit. Sie erreichte eine maximale Geschwindigkeit von 12 Knoten bei einem Verbrauch von ca. 750 kg Kohle pro Stunde. Unter Segeln - das Schiff war als Brigantine geriggt - dürfte ihre Geschwindigkeit jedoch aufgrund des hohen Widerstands der Schaufelräder weitaus geringer gewesen sein.

Am 30. November 1857 lief der neue Zollkutter unter dem Kommando von Captain John Faunce zu seiner ersten Einsatzfahrt aus, bei dem sogleich das berüchtigte Sklavenschiff „Wanderer“ aufgebracht wurde.

Daten und Fakten der Bark ELLIOT RITCHIE ex „Lavinia“, ex „USRC Harriet Lane“	
Land:	USA, CSA
Schiffstyp:	Hölzerner Raddampfer mit Brigantinen-Hilfsbesegelung
Bauwerft:	William H. Webb, New York, USA
Indienststellung:	November 1857
Eigner:	1857: US-Finanzministerium 1861: US-Marine 1863: Konföderierte Marine 1864: T. W. House & Co., CSA 1867: E. Ritchie & Co, USA
Besatzung:	ca. 20 Mann
Verbleib:	1884 vor Brasilien aufgegeben
Technische Daten	
Vermessung:	615 BRT
Länge:	54,9 m über alles
Breite:	9,2 m
Tiefgang:	5,6 m max.
Geschwindigkeit:	ca. 15 kn max. (als Segler)



Der US-amerikanische Raddampfer USRC HARRIET LANE auf einem zeitgenössischen Aquarell (Naval History and Heritage Command, NH 57514)

Mitte 1858 wurde die „Harriet Lane“ für die Paraguay-Expedition temporär der US-Marine unterstellt, da es in der Marine an geeigneten flusstauglichen Schiffen mangelte. Mit dieser Expedition, einem Paradebeispiel von Kanonenboot-Politik, versuchten die USA ihre Interessen in Südamerika durchzudrücken. Jedoch wurde eine diplomatische Lösung gefunden, ohne dass es zu Kampfhandlungen kam.

Kurz vor Ausbruch des amerikanischen Bürgerkriegs wurde der Raddampfer – immer noch unter dem Kommando von Captain Faunce - wieder der US-Marine unterstellt. Am 12. April 1861 feuerte das Schiff vor Charleston, South Carolina, einen Warnschuss auf den ohne Flagge fahrenden Dampfer „Nashville“. Dieser Schuss gilt als erster Schuss des amerikanischen Bürgerkriegs, der Stunden später mit dem konföderierten Bombardement des auf einer Insel in der Einfahrt nach Charleston liegenden Fort Sumter begann.

Der Raddampfer war 1861 auch an weiteren Aktionen an der amerikanischen Ostküste beteiligt. Im September 1861 wurde sie formell als „USS Harriet Lane“ in die US-Marine übernommen. Ihre Artilleriebewaffnung wurde deutlich verstärkt, bevor sie unter dem Kommando von David Porter in den Golf von Mexiko entsandt wurde. 1862 war sie dort an mehreren Gefechten vor Pensacola, Mobile, New Orleans und auf dem Mississippi beteiligt, bevor sie ab Oktober 1862 einen Angriff auf Galveston, Texas unterstützte, nun unter dem Kommando von Jonathan Wainwright. Am 1. Januar 1863 wurde die „Harriet Lane“ dort bei einem Gegenangriff gekapert, wobei auch ihr Kapitän fiel. Die

konföderierten Streitkräfte nutzen das Beute allerdings kaum.

Im Mai 1864 wurde sie daher an die Firma T. W. House & Co. aus Houston, Texas, verkauft, die das Schiff zu einem Blockadebrecher umbauen ließ. Dazu wurde die gesamte Bewaffnung und auch die komplette Takelage entfernt, um das Schiff so leicht wie möglich zu machen. Der Raddampfer erhielt nun den Namen „Lavinia“. Aber erst am 30. April 1865 konnte das Schiff mit einer vollen Ladung Baumwolle die Blockade tatsächlich brechen und erreichte sicher Havanna. Bevor eine Rückfracht organisiert werden konnte, war der amerikanische Bürgerkrieg zu Ende und die „Lavinia“ blieb in Kuba.

1866 wurde ihr früherer Kapitän Faunce mit der Rückholung des Schiffs beauftragt. Er fand das Schiff in schlechtem Zustand vor. Die Maschine war nicht mehr betriebsbereit und so wurde das Schiff zurück in die USA geschleppt. Eine Reparatur erschien nicht mehr sinnvoll, vermutlich weil nach Kriegsende besser erhaltene Schiffe zur Verfügung standen.

So wurde die ehemalige „Harriet Lane“ an ein Bostoner Konsortium bestehend aus den Herren Elliot Ritchie, Nehemiah Gibson und Kapitän Hutchins verkauft. Dieses ließen auf einer Werft in East Boston die Maschinenanlage und Schaufelräder entfernen und das Schiff zur Bark umbauen. Auf den Namen eines ihrer neuen Eigner getauft, wurde die Bark ELLIOT RITCHIE nun unter dem Kommando Kapitän Hutchins in der Baumwollfahrt von den Südstaaten nach Übersee eingesetzt. Dabei stellte sie sich als schnelles Schiff heraus. Später transportierte sie auch Holzladungen aus dem Nordosten der USA nach Südamerika.

Auf einer solchen Fahrt geriet sie im März 1884 in einen Sturm, dem das alternde Schiff nicht mehr gewachsen war. Sie begann zu lecken und musste am 13. März 1884 vor der brasilianischen Küste in Höhe von Pernambuco aufgegeben werden. Ihre Besatzung wurde von der britischen Vollschiff „Galgate“ geborgen. Die nur noch auf ihrer Holzladung schwimmende ELLIOT RITCHIE wurde als Schifffahrtshindernis in Brand gesteckt.

Literaturempfehlung

Donald L. Canney: *The Confederate Steam Navy 1861-1865*. Schiffer Publishing, Atglen, Pennsylvania, USA 2015. Das hochwertige Buch gibt einen sehr guten Überblick über Geschichte der Marine der Konföderierten Staaten von Amerika und ihrer zum Teil sehr innovativen Schiffe.