

## Feuer frei! – Krieg auf See

Die ersten Bilder einer Seeschlacht stammen aus dem Grab des ägyptischen Pharaos Ramses III., der um 1200 v. Chr. die Angriffe der sogenannten „Seevölker“ zurückschlug.

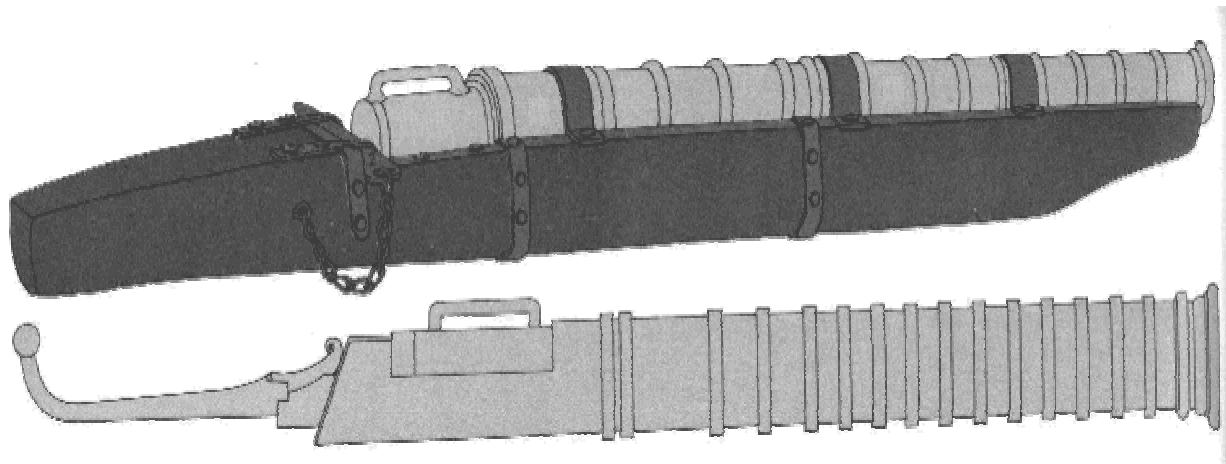
Bogenschützen schießen vom Deck aus und ein Mann aus dem Mastkorb mit der Schleuder. Dies waren die ersten Fernwaffen, naturgemäß die wichtigste Waffenkategorie an Bord. Spätestens seit dem 4. Jh. v. Chr. kamen verschiedene Wurfmaschinen dazu. Sie schleuderten mit einer Reichweite von bis zu 200 m Steine von 80-100 kg Gewicht oder 4-5 m lange Speere.

Feuer an Bord war der Schrecken aller Seeleute. Deshalb war es als Waffe besonders wirkungsvoll und gefürchtet. Die einfachste Version waren Brandpfeile, die an der Spitze mit in Pech getauchtem *Werg* präpariert waren. Kam man dem Gegner nahe genug, senkte man brennende Feuerkörbe herab, die an einem hohen Balken am Bug plaziert waren. Mit Brandern, mit brennbarem Material beladenen Schiffen, konnte man ganze Häfen in Brand setzen.

Ein wenig komplizierter waren entzündliche Gemische aus Schwefel, Bitumen und Pech, ganz besonders gefürchtet war das „griechische Feuer“, eine brennbare Mischung aus Schwefel, Erdöldestillat (Benzin) und Kalk. Man warf gefüllte Krüge auf das Deck und setzte den Inhalt mit Brandpfeilen in Brand. Bezeugt ist auch der Einsatz regelrechter Flammenwerfer, mit Bronze verkleidete Lederrohre, aus denen dem Gegner Flammen entgegenschlugen. Die verheerende und panikerzeugende Wirkung des „Feuers“ beruhte v. a. auch darauf, weil das auf dem Wasser schwimmende Benzin die Schiffe in ein Flammenmeer einhüllte.

Im 13. Jh. kamen die Feuerwaffen in Europa an. Die Kenntnis darüber war über die Seidenstraße aus China zuerst in die islamischen Länder gelangt. Die ersten Modelle waren unhandlich und ungenau, weshalb Waffen wie Bö gen, Armbrüste und Katapulte noch lange im Einsatz blieben. Noch im 16. Jh. wurden die englischen Bogenschützen gefürchtet: ein guter Schütze feuerte bis zu 12 Pfeile in der Minute ab, zusammen mit der hohen Durchschlagskraft der englischen Eibenbögen eine „Waffe“, deren Effizienz erst im 19. Jh. von automatischen Waffen erreicht werden konnte.

Die frühen Kanonen waren Hinterlader und verschossen Kugeln aus Stein, Blei oder Eisen oder wie eine Harpunenkanone lange Pfeile. Sie wurden mit einer Zündschnur und einer Zündnadel, einem glühenden Eisenstab, angezündet, erhitzt in einem Eisenkorb mit glühender Holzkohle, der neben dem Geschütz stand. Ihre Rohre waren aus mehreren Einzelteilen zusammengesetzt und lagen in einem länglichen Holzkasten, der manchmal Räder hatte.

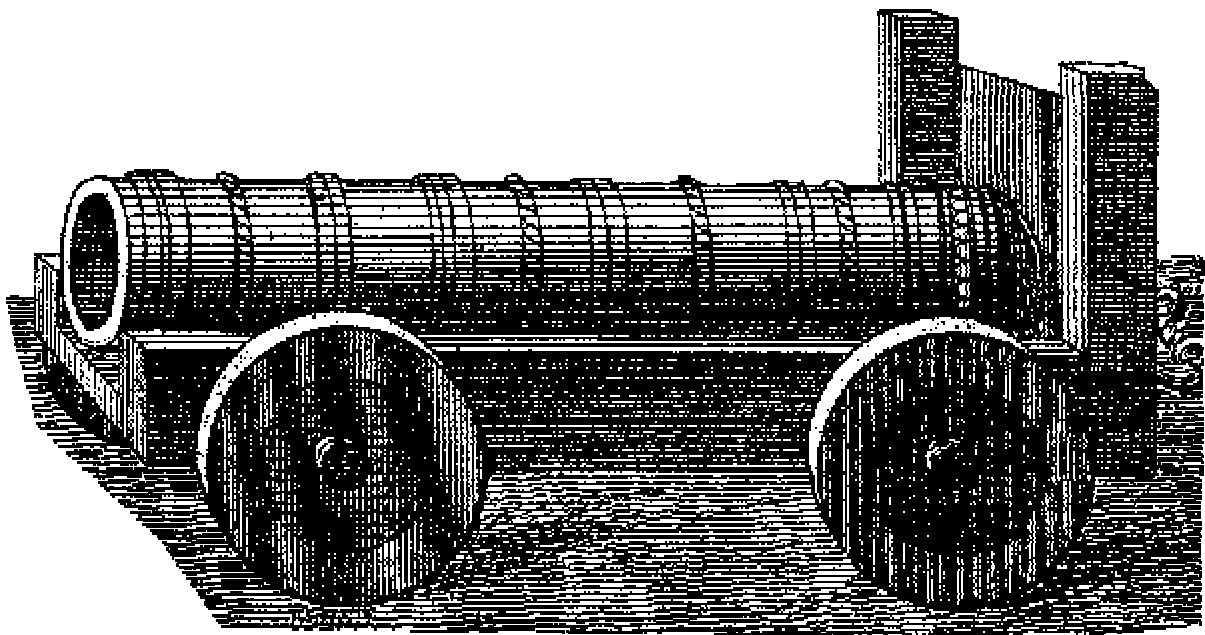


Erst im 15. Jh. konnte man sie aus einem Stück fertigen, was maßgeblich zur Verbesserung

beitrug. Nun plazierte man auch auf dem Schanzkleid auf den Achter- und Backdecks mehrere kleine Geschütze auf drehbaren Gabeln.

Kanonen gab es in verschiedenen Größen, normiert waren sie aber nicht. Das wurde der spanischen Armada 1588 zusätzlich zu den wendigeren englischen Schiffen und dem Sturm zum Verhängnis. Die Spanier hatten Spezialisten aus ganz Europa für ihren Kanonenbau zusammengezogen. Leider benutzten diese unterschiedliche Maße, die nicht miteinander kompatibel waren. Die einen bauten mit Ellen, die anderen mit Fuß. So kam es, daß viele Kugeln nicht in die Kanonenrohre paßten. Man hat zwei Wracks der Armada im Ärmelkanal untersucht und dabei festgestellt, daß noch nicht einmal 25% der Kugeln abgefeuert und viele Kanonen nie benutzt worden waren.

In dieser Zeit kam die Lafette auf, ein hölzerner Kasten mit zwei oder vier Rädern, in dem das Kanonenrohr ruhte. Die Lafetten wurden mit Tauen an der Bordwand befestigt. So standen sie fest bei Seegang und Rückstoß, konnten verrückt oder aus den Geschützpforten gezogen werden.



Diese Geschützpforten, auch Stückpforten genannt, waren schachbrettartig übereinander an den Schiffsseiten und manchmal auch an Bug und Heck angeordnet. Verschlossen wurden sie mit einem Deckel aus starken Brettern, der mit einem Tau entweder von oben oder von der Seite aus dem Schiffsinnern wie ein Fensterladen geöffnet wurde. Die Außenseite des Pfortendeckels wurde je nach Zeitgeschmack verziert, z. B. mit einem geschnitzten Löwenkopf. Innen war er genau wie die Lafette rot gestrichen. Bereits beim Bau des Schiffes wurden Größe und Abstand der Stückpforten nach den geplanten Geschützen festgelegt: Größe: Geschützdurchmesser mal fünf, Abstand = 14-facher Durchmesser.

Im 17. Jh. gab es eine Vielzahl von Kanonen, kleine mit einem Kaliber (Durchmesser des Mündungsloches) von 77 cm und einem Gewicht von 635 kg bis hin zu großen mit Kaliber 177 (cm), Gewicht 2041 kg. Die Gewichte der Kanonenkugeln schwankten zwischen 2,5-18 kg, die Reichweiten lagen bei 480-500 m. In diesem Jh. wurden die Kanonen zu Vorderladern und man teilte sie nun nach dem Gewicht ihrer Kugeln ein, z. B. 18-Pfünder oder 24-Pfünder. Gefertigt wurden sie aus Bronze oder Eisen. Eisen war billiger, die Kanonen dafür schwerer und zerbrechlicher. Die bronzenen waren leichter und robuster, aber teurer. Seit 1750 stellte man gußeiserne Kanonen her, die den bronzenen Modellen überlegen waren.

Soviel zur Theorie. Das Schiff eurer Abenteuergruppe ist ins Gefecht geraten und natürlich wollt ihr das Eure zur Verteidigung beitragen. Noch ist das gegnerische Schiff „nur“ in

Schußweite. Also ´ran an die Kanonen. Doch halt! Ihr zusammen könnt nur eine bedienen, denn um effektiv eingesetzt zu werden, braucht es sechs (6!) Leute. Und ihr solltet euch schon vor dem Ernstfall klar sein, wer welche Aufgabe übernimmt. Diese Leute wurden der Einfachheit halber durchnummeriert. Der Geschützführer machte die Kanone feuerbereit, zielte und schoß. „Zwei“ richtete das Geschützrohr aus, „Drei“ lud nach, doch vorher löschte „Vier“ noch Funken aus. „Fünf“ reichte die Munition. „Sechs“, der Pulverjunge, meist ein junges Mannschaftsmitglied, holte das Schießpulver aus der Pulverkammer. Aber nicht selbst, sondern ein dort stationierter Kanonier gab die entsprechende Menge an ihn aus, indem er sie in spezielle Patronen füllte.

Solche Geschützmannschaften waren ein eingespieltes Team. Zwei bis maximal fünf Minuten lagen zwischen den einzelnen Schüssen. Zuerst reinigten sie das Geschützrohr und löschten die gefährlichen Funken. Dann wurde die Kanone geladen und mit Hilfe von Stangen und der Seile, mit denen sie am Boden und der Bordwand befestigt war, ausgerichtet. Denn so eine Kanonen war richtig schwer. Ein Zwölfpfünder, eines des kleinsten Geschütze, brachte bereits mehr als eine Tonne auf die Waage. Nun hieß es warten, ob die Wellen das Schiff gerade hoben oder senkten, je nachdem, ob man den Rumpf oder die Takelage des Feindes treffen wollte. Zum passenden Zeitpunkt zündete der Geschützführer die Luntten, alle sprangen zur Seite und hielten sich die Ohren zu. Der Rückstoß schleuderte das Geschütz ein Stück nach hinten. Schließlich alles wieder von vorn ...

Das normale Geschoß war die sattsam bekannte Eisenkugel. Daneben gab es noch sogenannte „Engel“, zwei mit einer Eisenstange verbundene Halbkugeln, speziell für die Zerstörung von *Wanten* und Masten, Kettenkugeln, zwei mit einer Kette verbundene Kugeln, und Kartätschen, mit Gewehrkugeln oder Eisenstücken gefüllte Behälter, die man vor der eigentlichen Kanonenkugel im Rohr plazierte. Wollte man den Gegner leckschlagen, lud man gleich zwei Kugel hintereinander mit einer besonders großen Schießpulverportion. Übrigens sanken v. a. in den späteren Zeiten relativ wenige Schiffe, weil die Kriegsschiffe über eine besonders stabile Beplankung in mehreren Lagen verfügten. Durchschlag dennoch mal eine Kugel den Rumpf, eilten sofort die Zimmerleute herbei und versuchten das Leck mit Planken und Bleiblech zu vernageln. Die meisten Seeleute starben durch herabstürzende Teile der Takelage, die Schüsse der Kanonen oder der Musketen der feindlichen Besatzung und die gefährlichen Splitter, die bei jedem Treffer herumflogen.

Wer verletzt wurde, konnte im Eifer des Gefechts auf keine Sentimentalität hoffen. Tote, aber auch Schwerverletzte wurden oft einfach durch die Geschützporten ins Meer geworfen.

„Klar zum Entern!“ Kein Piratenfilm ohne dieses Kommando. Das gegnerische Schiff an das eigene heranzuholen und dann den Kampf an Bord fortzusetzen, ist ein alter Hut. Erstmals verbürgt ist diese Kampftechnik von den Römern. Überhaupt kultivierten diese als eingefleischte Land- bzw. Fußkämpfer den Nahkampf auf See. Dafür erfanden sie den *Corvus* („Rabe“), eine an Bord montierte Brücke, ca. 9 m lang und 1,20 m breit, deren Vorderende auf das gegnerische Schiff heruntergeklappt wurde, wo sie sich mittels eines Eisenhakens am unteren Ende in das Holz bohrte. Über diese Plattform strömten dann die Legionäre ...

Beim Kampf auf Deck wurden alle in der jeweiligen Zeit üblichen Nahkampfwaffen eingesetzt. Diese wurde mit feuchtem Sand bestreut, damit die Männer nicht ausrutschten. Auch in den späteren Jahrhunderten blieb der Enterkampf die wichtigste Kampfstrategie auf See: den Gegner erst beschießen und manövrierunfähig machen, dann entern und im Nahkampf an Deck die Entscheidung herbeiführen. Das änderte sich erst im 16. Jh. Es ist nicht weiter verwunderlich, daß ausgerechnet die Engländer als erste eine Berufsmarine gründeten. Vorreiter war König Heinrich VIII. Er ließ 1511 die „Mary Rose“ bauen, eine 32 m lange Karracke. Trotz des netten Namens war sie mit 43 schweren und 37 leichten Kanonen bestückt und als wohl erstes Schiff überhaupt speziell für eine Seeschlacht konstruiert, d.h. ein Gefecht auf See, das durch die Geschütze entschieden wurde.

Bei so viel Krieg auf See mußten natürlich auch die Schiffe baulich verändert werden. Man

konstruierte also spezielle Schiffe rein zu militärischen Zwecken und schwankte dabei stets zwischen den Polen leicht, wendig und schnell bzw. groß, massig und langsam. Ein Paradebeispiel dafür ist der Angriff der spanischen Armada 1588 auf England. Die spanischen Schiffe waren groß und schwer mit vielen Kanonen, die englischen Kriegsschiffe dagegen kleiner und damit wendiger. Mit ihren wenigen Kanonen schossen sie genauer, weil die Schiffe manövrierfähiger waren. Diese Taktik trug in der Enge des Kanals maßgeblich zum Untergang der Armada bei.

Auf den Schiffen selbst baute man z. B. speziell erhöhte Decks wie die *Back* oder das *Quarter-/Achterdeck*, die u. a. als Kampfplatz und Platz für Kriegsmaschinen bzw. Kanonen vorgesehen waren. Schon in der Antike schützte man die Ruderer mit einem *Schanzkleid* und die Kriegsmaschinen mit hölzernen Schutzwänden mit Schießscharten oder -pforten. An Bug und Heck baute man Türme, um Fernwaffen erhöht plazieren zu können.

Auch das ganze Schiff wurde als Waffe eingesetzt. Unsere antiken Vorfäter versahen ihre schnellen Kriegsgaleeren mit einem Rammsporn. Der war an der Vorderseite des Kiels angebracht, aus starkem Holz und mit Bronze oder Eisen beschlagen. Anfangs war er mit einer Sollbruchstelle versehen und nur für den einmaligen Einsatz gedacht, später aber fest mit dem extra kräftig gebauten Vorschiff verbunden. Eingeteilt wurden die Galeeren nach der Zahl der Reihen, in denen die Ruderer saßen, also Zweiruderer (Biremen), Dreiruderer (griech. Trieren, röm. Triremen) bis hin zu Fünfruderern (Quinquiremen), die länger waren als die Linienschiffe um 1850.

Antike Kriegsschiffe stellten sich vor der Schlacht in einer breiten Linie auf und griffen dann an, sie umzingelten den Gegner oder versuchten in Keilformation die gegnerische Frontlinie zu durchbrechen. Besondere Manöver waren die schnelle Vorbeifahrt am feindlichen Schiff, so nahe, daß dessen Riemen förmlich „abrsiert“ wurden und eben der Rammangriff in die Schiffsseite. Ein Tip: Im Filmklassiker „Ben Hur“ ist eine antike Seeschlacht mit allen Schikanen dargestellt.

Vor allem im Mittelmeer blieben bis ins 17. Jh. hinein Typ und Taktik der Galeere erhalten: ein schmales, langes Schiff mit niedrigen Bordwänden, konstruiert, um beim Rudern die maximale Geschwindigkeit zu erzielen und den Gegner mit seiner Schnelligkeit und Manövrierfähigkeit auszutricksen und zu beschädigen.

Die anderen Schiffstypen wandten einander ihre Seiten zu und feuerten aus allen Rohren – „volle Breitseite“. Mitte des 17. Jh.s wurde daraus eine feste Gefechtsordnung, bei der die Kriegsschiffe in einer Linie hintereinander fuhren. Daher stammt der Ausdruck „Linienschiffe“, der eine Gattung von Kriegsschiffen bezeichnet und mitnichten welche, die eine bestimmte Strecke befahren. Sie wurden eingeteilt in Zwei-, Drei- oder Vierdeckschiffe, je nachdem, auf wie vielen Decks die Kanonen plaziert waren. Die größten Linienschiffe im 19. Jh. besaßen eine Verdrängung von bis zu 3000 t und hatten bis zu 120 Kanonen und 1300 Mann Besatzung.