

Das englische 60-Kanonen-Schiff HMS ACHILLES von 1757

und ihr Erscheinungsbild unter dem 1745er Establishment

Volker Wendt

Der Bau englischer 60-Kanonen Schiffe um die Mitte des 18. Jh. fiel in eine Zeit kritischer Selbstreflexion in der Royal Navy. Die sprichwörtliche Überlegenheit ihrer Flotte war im Laufe der Jahre ins Wanken geraten. Bereits während der Seekriege gegen die Niederlande und im Verlauf des Siebenjährigen Krieges gegen Frankreich, hatten die Verantwortlichen (Navy Board, Admiralty Board, Office of the Ordnance) feststellen müssen, daß ihre Schiffe den Gegnern (Niederlande, Spanien, Frankreich) hinsichtlich Bewaffnung und Größe häufig unterlegen und die Erfolge in erster Linie der Disziplin und Fähigkeit ihrer Besatzung zu verdanken waren.

Schlüssel zur Lösung der Probleme schien die schon von Samuel Pepys (1633-1703), Staatssekretär im Marineamt gegen Ende des 17. Jahrhunderts, vorgeschlagene, jedoch kaum in Angriff genommene Standardisierung der Flotte zu sein.

Die bisherige Praxis, den Baumeistern der königlichen Werften die Konstruktion und den Bau der Kriegsschiffe mehr oder weniger eigenverantwortlich zu überlassen, erwies sich als nachteilig.

Zu unterschiedlich waren im Laufe der Jahre die Bewaffnungsart und die Schiffsgröße innerhalb einzelner Ränge geworden und man befürchtete, die Wirksamkeit der erfolgreichen englischen Seekriegstaktik, des Kampfes in Linie, einzubüßen. Der Ruf nach Vereinheitlichung ihrer Flottenverbände wurde lauter. Zudem fand man bei Vermessung von französischen Prisen deutlich passendere Voraussetzungen für Bewaffnung, Schiffsgröße und Segeleigenschaften, was sich beim Einsatz unter englischer Flagge eindrucksvoll bemerkbar machte.

Die im französischen Schiffbau früh eingeführte wissenschaftlich akademische Ausbildung der Konstrukteure, war offensichtlich von Vorteil. So begann man unter den führenden Verantwortlichen der Navy, getragen durch Mitglieder der einzelnen Boards, allgemeingültige Festlegungen auszuarbeiten, die bisherige Fehlentwicklungen in Bau und Bewaffnung eigener Schiffe beseitigen sollten.

Wie zu erwarten, wenn konservative Bürokratie (Admiralty Board) und rebellische Praxis (Navy Board) aufeinander treffen, führten die zahlreichen Verordnungen jedoch selten zu den dringend notwendigen Innovationen. Die unterschiedliche Einsatzfähigkeit der bestehenden Flottenteile und die befürchteten immensen Kosten für Neubau oder Umrüstung der Schiffe standen den Vorhaben meist im Weg und lösten zudem innerhalb der Royal Navy lähmende und heftige Diskussionen aus.

Überliefert sind beispielsweise massive Vorwürfe des Admiralty Boards gegenüber dem Office of Ordnance, in denen man dem Waffenamt eine mangelnde Flexibilität in der Beschaffung und Bereitstellung passender Kanonen unterstellte.

Geforderte Geschütze könnten nicht in benötigter Zahl geliefert werden. Man sei daher in vielen Fällen gezwungen, die alten und schweren Kanonen einzusetzen, wodurch die Manövrierfähigkeit und Segeleigenschaft der damit ausgerüsteten Schiffe massiv leiden würden.

Die konservative Einstellung der Navy im Allgemeinen und ständige Streitigkeiten und Animositäten unter den Mitgliedern der Boards im Einzelnen sorgten zudem für zögernde Entscheidungen und eintretenden Still-

stand in der Sache, auch wenn in der Literatur unterschiedliche Interpretationen darüber existieren.

Trotz vieler Ansätze (Establishment von 1677, 1685, 1703, 1716, 1743) gelang es letztlich nicht, die Umstrukturierung der Flotte durchzusetzen. Die Bewaffnungsstärke englischer Schiffe blieb weiterhin unbefriedigend und die als unzureichend erkannte Schiffsgröße, die abhängig von der Wassertiefe in englischen Häfen vom Navy Board noch immer als begrenzt erachtet wurde, hatte nur wenig zugenommen.

Aus heutiger Sicht brachte schließlich das 1745er Establishment den wahrscheinlich entscheidenden Durchbruch: Mit Einführung dieses Establishments übertrug man die Planung und Aufsicht des Schiffsbau auf sogenannte ‚Surveyor‘ (Marine-Sachverständige), meist zwei erfahrene Schiffskonstrukteure. Als Mitglieder des Navy Boards brachten sie zudem seekriegstaktisches und betriebswirtschaftliches Wissen mit.

Was bisher allein den Baumeistern der einzelnen Dockyards überlassen wurde, lag von nun an in einer Hand und konnte zentral gesteuert werden.

Die allgemeine ‚Verordnungswut‘ bzw. die zahlreichen Establishments, die bisher eher als Empfehlungen statt als Anweisungen empfunden wurden, verloren an Bedeutung und wurden ab 1745 eingestellt. So konnten auch die ersten allgemeingültigen Entwürfe für die neuen 60-Kanonen-Schiffe der DUNKIRK-Klasse, zu der die HMS ACHILLES gehörte, von dem damaligen Inspector Sir Jacob Acworth (1662-1749) angefertigt werden, wobei



Abb. 1: Gesamtansicht des vom Autor gefertigten Modelles über Backbord-Bug aus gesehen..

dessen konservative Haltung betreffend der Schiffskonstruktion allerdings bereits zu seiner Zeit umstritten war.

Er orientierte sich bei den Planentwürfen noch immer an den Forderungen des 1733er Establishment, wo man

beabsichtigte, die Bewaffnung durch Vergrößerung der Kaliber in einzelnen Rängen zu verstärken. Statt 24-Pfünder auf dem Kanonendeck waren bei den 60 Kanonen Schiffen 32-Pfünder vorgesehen. Aus Stabilitätsgründen mußte man allerdings parallel hierzu die Kanonenzahl auf 58 reduzieren. Im 1745er Establishment widerrief man diese Festlegung.



Abb. 2:
Blick auf die Back, von Steuerbord Bug aus gesehen. Sehr schön zu sehen: Der voll ausgerüstete Penterbalken.