

HMS Victory

Herzlich willkommen auf der HMS Victory, dem 6. Schiff dieses Namens. Es ist das älteste im Dienst der Krone stehende Kriegsschiff der Welt und das Flaggschiff des Second Sea Lord, dem Oberbefehlshaber des Naval Home Command.

Das Schiff wurde von Thomas Slade konstruiert und im Jahre 1778 in den Dienst der Krone gestellt; es blieb bis 1812 aktiv im Einsatz

Kiellegung: 23. Juli 1759

Stapellauf: 7. Mai 1765

Werft: Chatham Dockyard (Kent)

Besatzung: 850 (821 bei Trafalgar)

Wenn Sie durch das Schiff gehen, achten Sie bitte darauf, dass Sie sich nicht den Kopf stoßen, da die Deckenbalken sehr niedrig sind. Weichen Sie bitte nicht von der markierten und nur in einer Richtung verlaufenden Route ab. Rauchen, Essen oder Trinken sind an Bord nicht gestattet. Fotografieren ist nur auf dem Oberdeck gestattet.

Die Große Kabine (1): Hier lebte Lord Nelson. Die Kabine besteht aus zwei Teilen: der Esskabine, in der Sie jetzt stehen, wo er seine Offiziere bewirtete und instruierte, und der Aufenthaltskabine, die er als Büro benutzte und in der Sie seinen runden Originaltisch sehen können. Dieser gesamte Bereich wurde während der Schlacht ein Teil des Oberen Batteriedecks: es wurden Geschütze hereingebracht und an den seitlichen und, wenn nötig, auch hinteren Geschützöffnungen aufgestellt. Bei den Bildern handelt es sich von links um Emma Lady Hamilton, die Geliebte Nelsons: ihre gemeinsame Tochter Horatia und Lord Nelson selbst, er war ungefähr 1,68 m groß. Beim Verlassen der Kabine durchqueren Sie seinen Schlafbereich, wo Sie eine Nachbildung seiner Koje sehen. Die meisten Offiziere hatten eine derartige, mit Tüchern drapierte Koje. Wenn sie auf See starben, wurde diese als Sarg benutzt.

Oberes Batteriedeck: Dies war das wichtigste Arbeitsdeck des Schiffs und es war gegen jedes Wetter ungeschützt. Hierher wurden die Seemänner gebracht, um auf ihre Bestrafung zu warten. Sie wurden in Fußseisen (2) gelegt und am darauffolgenden Tag vor der versammelten Besatzung auf dem Achterdeck bestraft. Sie wurden mit der sogenannten „neunschwänzigen Katze“ ausgepeitscht, die Sie bei den Fußseisen sehen. Das geteerte Tau wurde „Starter“ oder „Persuader“ genannt und wurde dazu benutzt, scheinbar faule Seemänner zu härterer Arbeit anzutreiben. Vorne befindet sich das Schiffslazarett (3). Dies war vom restlichen Deck durch eine Holz- und Segeltuchwand abgetrennt, die sich vor der Schlacht leicht entfernen ließ. Dann wurde das Orlop-Deck als Lazarett benutzt.

Vordeck (4): Dies war der einzige Bereich auf dem Schiff, w die Seemänner rauchen und sich entspannen konnten. Auf beiden Seiten sehen Sie in 68-Pfünder-Geschütz, eine sog. Carronade: hierbei handelte es sich um Nahkampfwaffen, die großen Schaden anrichten konnten. Hinten auf dem Deck steht der Glockenturm.

Die Glocke wurde halbstündig geläutet und diente als Schiffsuhr. In der Mitte des Decks sehen Sie einen schwarzen Schornstein, aus dem der Rauch aus der Kombüse abziehen konnte.

Achterdeck(5): Von hier aus befehligte Lord Nelson die Schlacht, als er von einem Scharfschützen des französischen Schiffs „Redoutable“ getroffen wurde. Die Stelle, an der er tödlich verwundet aufs Deck fiel, ist durch eine Messingtafel gekennzeichnet. Er wurde aufs Orlop-Deck hinuntergetragen, wo er drei Stunden später starb. Hinten sehen Sie das Poopdeck und darunter in der Mitte Captain Hardys Kabine (6). Er war während der Seeschlacht bei Trafalgar der Kapitän des Schiffes. Vor Captain Hardys Kabine befinden sich das Steuerrad und das Kompasshaus mit den Kompassen.

Um das Oberdeck herum sehen Sie Splitternetze, in welchen die Hängematten zum Schutz gegen Musketenkugeln und Splitter verstaute wurden. Wenn ein Mann über Bord fiel, warf man ihm eine Hängematte als Rettungsflöße zu. Das Schiff hat vier Masten: den Bugspriet, den Fockmast, den Großmast und den Besanmast. Es konnte 37 Segel fahren und eine Geschwindigkeit von bis zu 11 Knoten, also rund 20 km/h erreichen.

Mittleres Batteriedeck: Vorne auf diesem Deck auf der Backbordseite (links) sehen Sie ein eisernes Geschütz, welches $2\frac{1}{4}$ Tonnen wiegt (7) und 24-Pfund schwere Kugeln feuerte. Auf der HMS Victory gab es 104 Geschütze verschiedenen Kalibers. Die britischen Kanoniere konnten dieses Kanonen innerhalb von 90 Sekunden feuern und nachladen. Neben dem Geschütz sehen Sie Vollgeschosse, die nicht explodierten. Zur Beschädigung eines Schiffsrumpfs wurden Vollgeschosse benutzt. Diese schlugen durch 76 cm dickes Eichenholz und die hierdurch entstehenden Holzsplitter führten zu schlimmen Verletzungen. Zur Beschädigung der Segel und Takelage wurden Kettengeschosse genutzt, und die Masten und Rahen wurden mit stangenförmigen Geschossen zerschmettert. Als Nahkampfwaffen wurden Kartätschen verwendet. Das Ziel bestand darin, das feindliche Schiff nicht zu versenken, sondern es zu erobern, woraufhin die Besatzung dann Prisengeld erhielt. Neben diesem Geschütz befindet sich die Kombüse, in der das Essen für die gesamte Besatzung von 821 Mann bei Trafalgar vorbereitet wurde. Dies ist das Deck, auf dem die Marinesoldaten lebten.

Unteres Batteriedeck (8): Die eichene Deckbeplankung auf diesem Schiff stammt noch aus dem Jahr 1765, als die Victory zu Wasser gelassen wurde. Dieses Deck diente als Hauptquartier für die Seemänner. Nachts schliefen hier 480 Männer in von den Balken hängenden Hängematten. Morgens wurden die Hängematten aufgerollt und in den Splitternetzen auf dem Oberdeck verstaute. Bei den Mahlzeiten war es hier noch beengter: rund 560 Seemänner saßen in Messen von 4–8 Personen an 90 Tischen über das ganze Deck verteilt. Das Frühstück bestand aus einem Haferschleim namens „burgoo“ und einem kaffeeähnlichen Getränk, das aus heißem Wasser und darin aufgelöstem Zwieback zubereitet wurde. Zum Mittagessen gab es Eintopf mit gepökelttem Rindfleisch, Schweinefleisch oder manchmal auch Fisch, mit Hafermehl und getrockneten Erbsen. Das Abendessen bestand auf Schiffszwieback und Butter oder Käse. Um die Männer bei verhältnismäßig guter Gesundheit zu erhalten und Skorbut zu vermeiden, wurde Limonensaft ausgegeben, und es gab so oft wie möglich Frischfleisch und Gemüse. Nach langer Zeit auf See verschlechterte sich jedoch die Qualität des Essens: der Zwieback füllte sich mit Rüsselkäfern, der Käse wurde oft schimmelig und die

Butter ranzig. Auch das Trinkwasser wurde brackig, man gab den Männern deshalb eine Tagesration von 4,5 Litern Bier oder 1 Liter Wein oder einem viertel Liter Rum oder Brandy. Obwohl so viel Alkohol ausgeteilt wurde, galt Trunkenheit als schweres Vergehen. Die Seemänner erhielten außerdem fast 1 kg Tabak pro Monat; dieser wurde zu jener Zeit gekaut und dann in Spucknäpfe gespuckt. Am hinteren Ende dieses Decks befand sich die Waffenkammer. Hier lebten der Geschützführer und seine Männer, der Kaplan und die jungen Offiziere.

Das große Magazin (9): Sie stehen jetzt im Großen Magazin; dieser Bereich befindet sich im Vorderteil des Schiffes. Diesen Raum erreichte man normalerweise vom darüber liegenden Orlop-Deck, von wo aus ein kompliziertes Netz aus Gängen zu einer einzigen Luke führte. Der neue Eingang hier wurde speziell zu Ihrer Sicherheit durch die Schotten des Laderaums gebaut.

Das Magazin besteht aus drei verschiedenen Räumen, der sogenannten Pulverkammer, dem Abfüllraum und dem Leuchtraum.

Pulverkammer: Der Raum, in dem Sie jetzt stehen, enthielt 35 Tonnen Schießpulver, die hier in 784 Fässern – 100 Pfund pro Fass – gelagert waren. Bei Zündung hatten die 35 Tonnen eine Explosionskapazität von 47 Tonnen TNT. Die Fässer waren mit Kupferreifen und Haselnussreifen bespannt, um Funken zu verhindern; sie wurden in Schichten gelagert, wobei die zwischen den Schichten liegenden Lederfelle Abrieb verhindern sollten. Bei der Schlacht von Trafalgar wurden 7,5 Tonnen Schießpulver verbraucht. Die Zwischenwände sind mit Kupfer beschlagen, um Funken zu vermeiden. Die Verkleidung diente vor allem als Schutz gegen Ratten; diese waren eine Gefahr, weil sie das Pulver in andere Teile des Schiffes verschleppen konnten. Zwischen den Paletten und dem unteren Deck wurde Holzkohle verlegt, welche die Feuchtigkeit aus den nassen Bilgen absorbieren sollte.

Abfüllraum: Der nächste Bereich ist der Abfüllraum, in dem sich die Leiter zu der einzigen Ausstiegsluke aus dem Magazin befand. Hier wurde das Pulver in den großen eichenen Einfülltrichter gefüllt und mit Hilfe von Kupferlöffeln in Patronenbeutel abgemessen. Die Patronen wurden dann gekennzeichnet und entweder in den sich auf beiden Seiten befindlichen Gestellen gelagert oder in die Hängemagazine befördert. Unter diesen Gestellen befanden sich spezielle Schubfächer, die das lose Pulver auffingen. Das Deck ist mit Blei ausgelegt, um Funken zu verhindern, und die Schotten sind mit Kupfer verkleidet. Gegenüber der Magazinluke sehen Sie eine kleine Öffnung: hierher wurden die leeren Patronenkästen, die sog. „cases-of-wood“, während einer Schlacht zurückgebracht, um wieder neu gefüllt zu werden. Die vollen „cases-of-wood“ wurden dann durch die Ausstiegsluke gereicht und von einer von Männern gebildeten Kette zu den 32-Pfündern befördert.

Leuchtraum: Dies ist der größte Vorratsraum an Bord. Auf dem Boden können Sie den Schiffsballast sehen. Die Victory trug 210 Tonnen Roheisen auf beiden Seiten Binnenkiels. Auf dem Roheisen sehen Sie zusätzlichen Ballast in Form von Kies. Dieser hatte zwei Verwendungszwecke: erstens diente er zur Regulierung der Gleichgewichtslage des Schiffes und zweitens bot er eine feste Liegefläche für die unterste Schicht der gestapelten Fässer. Insgesamt wurden ungefähr 400 Tonnen Ballast benötigt. Auch alle Fässer mussten gewogen werden, weil ihre Lagerung sehr genau berechnet wurde, um das Schiff im Gleichgewicht zu halten. Wenn der Laderaum voll war, enthielt er genug Proviant für sechs Monate. Die

Fässer enthielten gepökelttes Rindfleisch, Schweinefleisch, Fisch und Wasser. In den Säcken befanden sich Trockenproviant wie Schiffskeks, Hafer, Erbsen und andere Hülsenfrüchte. Außerdem gab es hier Fässer mit Butter und Käse. Das größte Problem im Laderaum waren Ratten, die unbemerkt in den Säcken mit getrocknetem Gemüse an Bord kamen. Sie mussten unverzüglich beseitigt werden, weil sie sich so schnell vermehrten. Bier, Wein und Spirituosen wurden getrennt vom Großteil des Proviantes hinten im Laderaum gelagert und rund um die Uhr von einem Marinewachposten bewacht.

Geschossfächer: Vor und hinter dem Großmast wurden 120 Tonnen Kugeln für die Schiffskanonen in Geschossfächern gelagert.

Orlopdeck (11): Nachdem Lord Nelson verwundet worden war, wurde er hierher zum Schiffsarzt Dr. Beatty gebracht. Er starb um rund 16.30 Uhr an seinen Verletzungen und seine Leiche wurde in ein großes, mit Brandy gefülltes Wasserfass gelegt. Dies war die einzige Möglichkeit, die Leiche vor dem Zerfall zu schützen, um sie zu einem Begräbnis entsprechend seinen Wünschen nach England zurückzubringen. Während der Reparaturarbeiten auf der Gibraltar Halbinsel wurde der Brandy stark mit einem Weingeist verdünnt. Nachdem das Schiff im Dezember endlich nach England zurückgekehrt war, erhielt Lord Nelson am 9. Januar 1806 ein Staatsbegräbnis in der St Paul's Kathedrale in London und wurde in der Krypta begraben.

Im vorderen Teil dieses Decks befinden sich der Segelraum und ein Stauraum für Ankerkabel und weiter hinten Vorratsräume für den Geschützführer, den Zimmermann und den Bootsmann. Außerdem sind dort zwei Hängemagazine, das hintere für die 12-Pfünder-Geschütze und das vordere für die 24-Pfünder.

Obwohl dieses Deck hauptsächlich als Lagerraum diente, war es auch das niedrigste bewohnbare Deck an Bord. Am hinteren Ende lebten der Schiffsarzt, der Zahlmeister, der Steward und der Diener des Kapitäns, während vorne der Bootsmann und der Zimmermann lebten. Der Rest des Decks wurde von den Offizieren benutzt, deren Messe sich im hinteren Cockpit befand. Da dieses Deck unterhalb der Wasserlinie lag und somit nicht von feindlichem Feuer getroffen werden konnte, wurde es während der Schlacht als Notlazarett und Operationssaal benutzt.

Die HMS Victory wurde am 12. Januar 1922 in dieses Dock gebracht, um sie für die Nachwelt zu erhalten. Für ihre Restaurierung ist das Britische Verteidigungsministerium verantwortlich, das von der Society for Nautical Research und deren Save the Victory Fond unterstützt wird. Das Schiff wurde 1928 von König George dem Fünften der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Wir danken Ihnen für Ihren Besuch auf der HMS Victory. Bitte denken Sie daran, dass Ihre Eintrittskarte auch für das Royal Naval Museum gültig ist.

