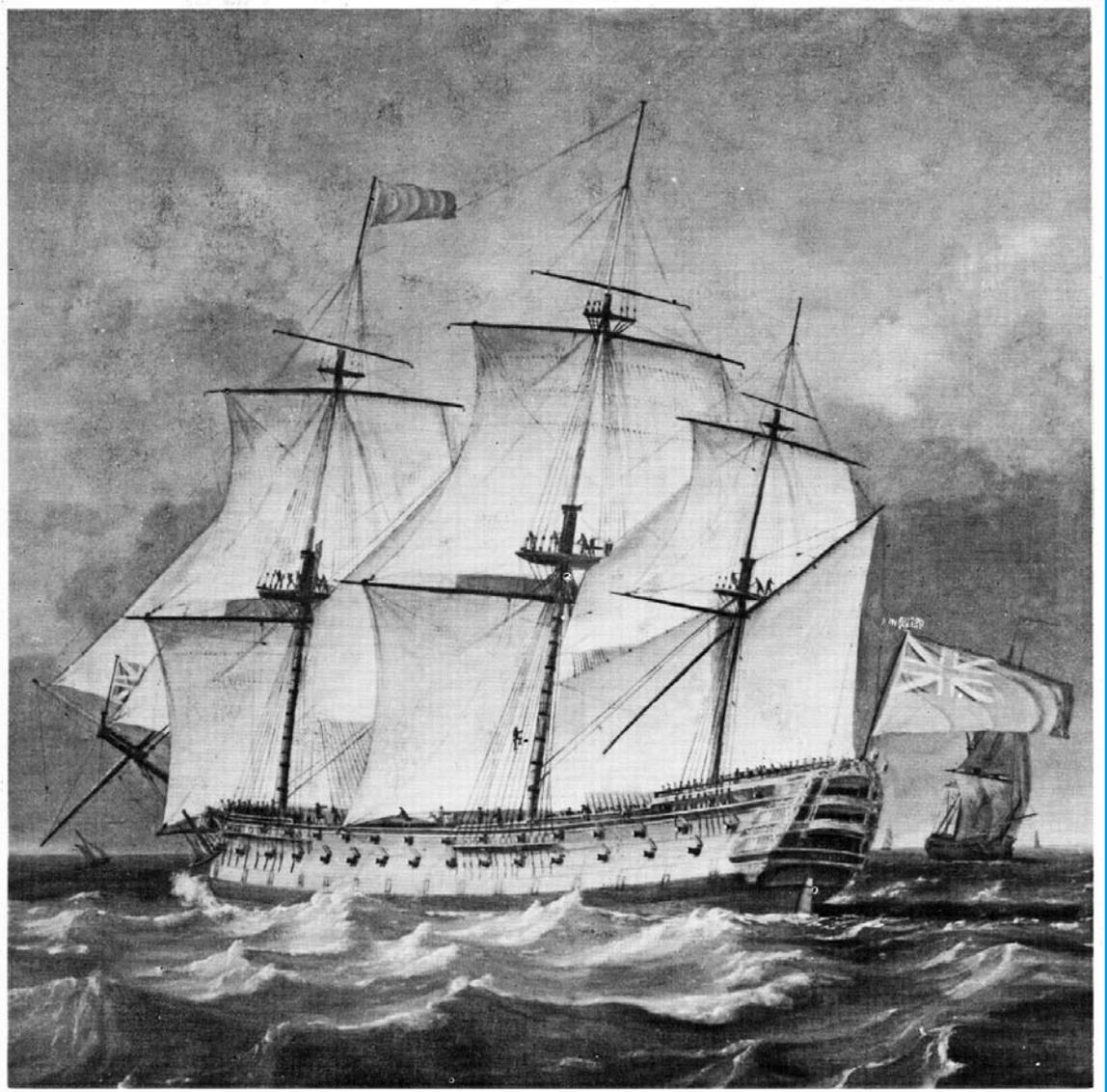


Noel C. Hackney

HMS Victory



HINSTORFF

Noel C. L. Hackney

HMS Victory

Noel C.L. Hackney

HMS Victory

Mit Rissen von Wolfgang Hölzel



Hinstorff Verlag

Übersetzung aus dem Englischen: Ernest Henriot
Bearbeitung: Wolfgang Hölzel

ISBN 3-356-00275-9

© Noel C. L. Hackney & Patrick Stephens Ltd. 1970
© VEB Hinstorff Verlag Rostock 1977
4. Auflage 1989. Lizenz-Nr. 391/240/73/89
Alle Rechte vorbehalten. VEB Hinstorff Verlag Rostock
Printed in the German Democratic Republic
Herstellung: Offizin Andersen Nexö,
Graphischer Großbetrieb, Leipzig III/18/38
Bestell-Nr. 522 318 7

02480

Inhaltsverzeichnis

Einleitung		7
KAPITEL I	Die Anfangsjahre	9
KAPITEL II	Die Seeschlacht von Trafalgar	13
KAPITEL III	Nach Trafalgar	18
KAPITEL IV	Bewaffnung	22
KAPITEL V	Werkzeuge und Material	25
KAPITEL VI	Farbdetails	27
KAPITEL VII	Modifikationen	31
KAPITEL VIII	Vereinfachte Verfahren	45
KAPITEL IX	Aufbau des Modells	51
KAPITEL X	Signale	86
KAPITEL XI	Besegehung	89
Quellen- und Bildnachweis		98
Abbildungen		99

Anlage: 3 Tafeln mit 5 Rissen und der Fig. 59

Einleitung

Englands Südküste hat kaum einen anderen Hafen, der so groß ist und so lange besteht, wie Portsmouth, der Hafen, in dem die Königliche Marine eine ihrer größten Werften besitzt. Noch heute wird der Anblick dieser modernen Werft vom Gewirr der Taue beherrscht, die die Masten und Rahen des ältesten in Dienst befindlichen Schiffes aller Marinen der Welt halten, der „Victory“. Der Flaggenknopf ihres Großmastes ragt 200 Fuß über die alten Steinfliesen. Auf Kiel gelegt im Jahre 1759, wurde sie 1765 als ein Kriegsschiff 1. Ranges fertiggestellt; es dauerte jedoch noch 13 Jahre, bis sie ihre Geschütze erstmals im Ernstfall abfeuerte. Über Jahre hinweg wuchs ihr Ausgabenkonto, bis die Admiralität 1798 beschloß, die Ausgaben für dieses inzwischen 33 Jahre alte Kriegsschiff zu stoppen und es als Gefangenenhulk zu nutzen. Das konnte verhindert werden; sie wurde praktisch neu aufgebaut – mit einem Kostenaufwand, der etwas höher war, als der ursprüngliche Baupreis – und wieder in den aktiven Dienst eingegliedert.

Dann kam – in ihrem 40. Jahr – ihr größter Triumph als Flaggschiff Admiral Nelsons in der Seeschlacht von Trafalgar. Von ihren Rahnocken flatterte das unsterbliche Signal „England erwartet, ...“. Sieben Jahre später verfügte die Admiralität das Ende der Seedienstzeit des berühmten Schiffes. Mit ihrem sinkenden Stern verfiel sie zunehmend über mehr als ein Jahrhundert, bis die Aktivität einiger Männer die Aufmerksamkeit der britischen Bevölkerung auf ihren traurigen Zustand lenkte. Eine umfangreiche Geldsammlung erbrachte die Mittel für ihre Wiederherstellung und Erhaltung als Denkmal für Englands Marinetraditionen. Dieses Buch ist das erste einer neuen Reihe. Ich hoffe einmal, daß wirkliche Schiffsliebhaber aus dem Buch lernen werden, und zum anderen, daß Modellbauer Nutzen daraus ziehen, weil sie in die Lage versetzt werden, Nachbauten herzustellen, die einwandfrei über dem Durchschnitt liegen. Darüber hinaus

könnte es die Segelschiffsliebhaber dazu anregen, Modellbauer zu werden und umgekehrt.

Der wirksamste Weg, ein genaues Modell zu bauen, ist der, genauso zu verfahren, wie die wirklichen Schiffbauer. Das ist auch der Ausgangspunkt für das in diesem Buch dargelegte System, obgleich einige Schritte abweichend von der korrekten Reihenfolge aus Gründen einfacher Bearbeitung ausgetauscht wurden. Das System wurde entwickelt, um drei verschiedenen Fertigungsgraden der Modellbauerfahrung zu genügen. Für Anfänger und für etwas erfahrenere Modellbauer mit begrenzter Zeit: Jedes Sternchen (*) in den beiden Hauptkapiteln VII und IX bezieht sich auf eine Kurzfassung in Kapitel VIII; selbst, wenn alle diese Kurzfassungen verwendet werden, wird ein Modell entstehen, das weit über dem Durchschnitt steht. Die Verwendung aller Modifikationen in Kapitel VII und die vollständigen Zusammenbau- und Takelinstruktionen in Kapitel IX werden ein Schaumodell hoher Güte ergeben. Und letztlich für diejenigen, die das Bestmögliche wollen: sie sollen den Kapiteln VII und IX folgen. Das Endergebnis wird dann ein Modell mit Ausstellungsqualitäten sein.

Da einer der wichtigsten Punkte bei jedem Modell dessen Maßstab ist, nehme ich die Gelegenheit, diesen Punkt gleich zu Beginn abzuhandeln. Durchweg sind die Maße der Originalgröße angegeben.

Infolge des begrenzten Umfangs dieses Bandes wurde es notwendig, einige willkürliche Entscheidungen darüber zu treffen, was aufgenommen werden konnte. Meine erste Entscheidung war, die baulichen Änderungen minimal zu halten und sich auf genaue Farbgebung und Takelung zu konzentrieren. Das wiederrief beträchtliche Probleme bei der Takelung selbst hervor, und meine zweite Entscheidung war demzufolge, mich auf die „Hafentakelung“ des Schiffes zu konzentrieren, weil das Schiff heute im Dock liegt, sodaß sich daraus ein Modell des Schiffes in seinem gegen-

wärtigen Zustand ergibt. Für diejenigen, die die Segel mit ihrer vollständigen Takelung setzen möchten, habe ich zwei Bücher als Quellen angegeben, die den gesamten Gegenstand bis ins letzte Detail behandeln. Es ist selbstverständlich, daß Sorgfalt und Geduld im Schiffsmodellbau wichtig sind, und ich habe mich bemüht, beim Schreiben dem gerecht zu werden. Diejenigen unter meinen Lesern, die den Segelschein haben, werden Fehler in einigen meiner Erklärungen finden; aber ich bitte sie zu bedenken, daß andere erste oder zweite Versuche mit Baukästen machen, und ich war bestrebt, es auch für diese verständlich zu machen. Irgendwelche Irrtümer oder Auslassungen gehen voll zu meinen Lasten, und ich übernehme die volle Verantwortung dafür.

Abschließend darf ich meine Leser daran erinnern, daß dieses Schiff eines der berühmtesten der Welt ist. Es verdient ein großes Modell, und ich werde wirklich glücklich sein, wenn meine Bemühungen den Weg gewiesen haben.

Mein Dank gehört in nicht geringem Maße dem Personal der Schiffs-Abteilung des Wissenschafts-Museum, South Kensington, und dem des Nationalen Schifffahrtsmuseums, Greenwich, für die bereitwillige Hilfe, die mir bei diesem Projekt gegeben wurde. Ein besonderer Dankesgruß für ihre stetige und fröhliche Bereitschaft mit Rat und Tat gilt dem kommandierenden Offizier und der Schiffsbesatzung der „Victory“ in Portsmouth (Museumsschiff) und insbesondere dem Corporal der Marinesoldaten.

Ebenso verdienen meine Verleger ein Wort des Dankes für ihr leise förderndes Quälen, um mich von einem Kurzartikelschreiber zum Verfasser dieses meines ersten vollständigen Buches umzuwandeln.

Das trifft auch für meine Frau zu; sie weiß, was sie auf sich zu nehmen hatte, während dieses Buch in Vorbereitung war – jeglicher Dank meinerseits würde unzulänglich sein.

Noel C. L. Hackney, Crothorne, Berks April 1970

Nachbemerkung des Bearbeiters

Diese Einleitung ist eine fast wörtliche Wiedergabe des Originaltextes. Da sich bei ernsthaften Modellbauern und solchen, die es werden wollen, längst die Erkenntnis durchgesetzt hat, daß Modelle historischer Schiffe aus Plasteteilen nie Ausstellungsqualität erreichen und daß Baukästen immer fertigungsbedingte Mängel an den vorgearbeiteten Teilen aufweisen, wurde auf eine Übernahme des Airfix-Baukastens verzichtet. Aus dem weiteren Text wurden alle Hinweise auf den Baukasten oder andere Fertigteile entfernt.

Der angegebene Maßstab von 1:173 ist kein anerkannter Maßstab für Ausstellungsmodelle und erschwert nur unnötigerweise die erforderlichen Umrechnungen. Die beigegebenen Risse sind im Maßstab 1:100 gehalten, das ist fast doppelt so groß wie das Baukastenmodell und ermöglicht ein viel genaueres Arbeiten. Wem das Modell so zu groß erscheint, der kann einfach alle Maße halbieren und erhält dann ein Modell im Maßstab 1:200. Das ist, weil international für Ausstellungsmodelle von der NAVIGA anerkannt, immer noch besser als 1:173. Bei Verdopplung der Maße ergibt sich ein Modell im Maßstab 1:50, was ebenfalls anerkannt ist.

Die meisten Maße sind in Fuß und Zoll angegeben und nennen die Originalgröße. Originalmaße in mm oder in m sind entweder in Klammern gesetzt oder anderweitig kenntlich gemacht. Nur an einigen wenigen Stellen sind Maße in mm ohne Kennzeichnung angegeben, das sind Modellmaße im Maßstab 1:100.

Im Dezember 1758 wurde im englischen Parlament eine Gesetzesvorlage über den Bau von 12 Linienschiffen, von denen das größte ein Dreidecker 1. Ranges mit 100 Geschützen sein sollte, angenommen. Das bedeutete eine wesentliche Verstärkung der Flotte, die damals nur über Schiffe vergleichbarer Größe verfügte. Dieses Schiff nun sollte zu den stärksten gehören, die zu jener Zeit die Meere befuhren. Ein Entwurf Sir Thomas Slades, des Chefinspektors der Marine, wurde am 6. Juni 1759 vom Navy Office bestätigt. Am 7. Juli 1759 gaben die Bevollmächtigten der Admiralität den Offizieren der Marinewerft im Chatham den Auftrag, mit dem Bau des neuen Schiffes zu beginnen. Für den Bau unmittelbar verantwortlich war John Lock, Schiffbaumeister der Marinewerft. Als er 1762 starb, wurde Edward Allin, der für gewöhnlich als Erbauer des Schiffes bezeichnet wird, sein Nachfolger.

Der Kiel wurde am 23. Juli 1759, als der Siebenjährige Krieg mit Frankreich auf seinem Höhepunkt stand, in dem alten Einzeldock in Chatham gelegt. Aber der Bau eines Schiffes war in jenen Tagen ein langwieriger Vorgang, und so war der Krieg zu Ende, bevor noch der Rumpf bis Oberdeck und Galionsfigur fertiggestellt war. Indessen hatte schon dieser einen Namen: er wurde am 30. Oktober 1760 als „Victory“ in die Schiffsliste der Königlichen Marine eingetragen.

Es handelte sich um das fünfte Schiff mit diesem Namen. Aber keins der vorangegangenen hat es in einer Geschichte von zwei Jahrhunderten zu besonderer Berühmtheit gebracht. Das erste war ein 1562 umbenanntes Handelsfahrzeug aus dem Jahre 1560, es wurde 1608 abgewrackt. Das zweite wurde 1620 gebaut und 1690 abgewrackt. 1715 erhielt den Namen ein Schiff, das seit 1691 unter „Royal James“ gelaufen war; diese dritte „Victory“ wurde 1721 abgewrackt. Das vierte war ein 1737 erbautes 110-Kanonenschiff 1.

Ranges, das aber schon nach sieben Jahren in einem Sturm bei den Casquets scheiterte und mit der ganzen Besatzung unterging.

Mit dem November 1762 war das Ende des Krieges abzusehen. Es wurde die Anordnung getroffen, fast ein Drittel der Flotte „in der üblichen Weise“ (in ordinary) aufzulegen, das heißt: verankert ohne Vorräte; Masten und Rahen an Land gestaut; bemannt mit der Stammbesatzung, bestehend aus Zimmermann, Geschützmeister und ausreichend Kräften zur Pumpenbedienung bei normaler Leckage. Es stand zu erwarten, daß dies nach ihrem Stapellauf auch das Schicksal der „Victory“ sein würde; schon ihr Bau wurde durch den wegen des gleichzeitigen Auflegens eines Teils der Flotte auf der Werft lastenden Arbeitsdrucks aufgehalten.

Wie auch immer, die Verzögerung erwies sich am Ende als beträchtlicher Vorteil, denn während dieser Zeit hatten die Spanten und Inhölzer Gelegenheit, zu trocknen und sich zu setzen, bevor sie eingebaut wurden. Das meiste Holz war schon eine beträchtliche Weile auf der Werft abgelagert, wo es jedenfalls schon vor 1746 deponiert worden war. Aus diesem Bestand nun wurde der Kiel gefertigt. Ulmenstämme von einigen 20 Zoll Durchmesser wurden zu einer Gesamtlänge von 152 Fuß, 3 Zoll zusammengelascht. Darauf wurden aus englischer Eiche die Spanten errichtet und mit innerer und äußerer Beplankung abgedeckt, so daß ein „Dreischichtenrumpf“ (threeply hull) entstand. Für die äußeren Planken bis zur Wasserlinie nahm man baltische Eiche aus Ostpreußen und Polen, oberhalb der Wasserlinie wurde der Schiffskörper mit 4 ½-Zoll-Planken aus englischer Eiche versehen.

Die „Victory“ ist bis zum heutigen Tag in ihren ursprünglichen Hauptabmessungen unverändert geblieben. Sie mißt 226 Fuß, 6 Zoll von Galionsfigur bis

Heckbord, 51 Fuß, 10 Zoll in der größten Breite und 186 Fuß in der Länge des Hauptbatteriedecks. Ihre Tonnage ist auf 2162 t Tragfähigkeit mit einem Displacement von 3225 t berechnete, ihr Tiefgang hat bei mittlerer Last 25 Fuß betragen.

Am 7. Mai 1765, nahezu sechs Jahre nach der Kiellegung, wurde der Schiffskörper vom Stapel gelassen. Die Registraturbücher der Admiralität vermerken, daß die Baukosten bis zum Stapellauf 63 176 Pfund Sterling betragen haben.

Es ist nicht bekannt, ob die „Victory“, als man sie danach auf den für sie auf dem Medway vorgesehenen Liegeplatz beförderte, schon Masten und Takelage hatte. Aber vier Jahre später, 1769, muß sie vollständig getakelt gewesen sein, weil sie zu dieser Zeit auf See erprobt wurde. Sie erwies sich unter Segeln als ein gutes Schiff, hervorragend zu handhaben und mit Eigenschaften ausgestattet, die sie einer langen Reihe hoher Offiziere teuer gemacht haben. Denn sie führte in den Jahren ihrer Seedienstzeit die Flaggen von nicht weniger als dreizehn britischen Admiralen, deren Namen sich wie eine Ehrenrolle der Georgianschen Marine lesen.

Nach der See-Erprobung wurde die „Victory“ an ihren Liegeplatz bei Upnor am Medway verholt. Als 1771 wieder Krieg mit Frankreich drohte, wurde angeordnet, sie segelfertig zu machen und in Dienst zu stellen. Doch da entdeckte man, daß ein großer Teil der Planken vom Schiffswurm befallen war. Die „mittlere Reparatur“ (middling repair) kostete 4276 £. Es war ein langwieriger Prozeß. Als er abgeschlossen war, brauchte man die „Victory“ nicht mehr für den Einsatz auf See. Sie kam zurück auf ihren Liegeplatz. Nach vier Jahren, 1775, stellte sich heraus, daß der Wurm schon wieder in einem Teil ihrer Beplankung gewütet hatte. So wurde eine weitere Reparatur vorgenommen, sie kostete 3075 £. 1778, dreizehn Jahre nach dem Stapellauf, wurde sie schließlich aus der Reserve genommen und als Flaggschiff des Kanalgeschwaders für den Admiral Hon(ourable) Augustus

Kappel ausgerüstet: die Masten wurden eingesetzt, die Takelage angebracht, die Rahen aufgeheißt und ein vollständiger Satz Segel sowie eine volle Ladung Seevorräte von nahezu 900 t für die Besatzung, die aus 850 Mann Offizieren und Mannschaften bestand, an Bord gebracht. Auch die 100 Kanonen wurden übernommen, und zwar zwölf 12-Pfünder auf das Oberdeck, dreißig 12-Pfünder auf das Hauptbatteriedeck, achtundzwanzig 24-Pfünder auf das mittlere Deck und dreißig 42-Pfünder auf das untere Batteriedeck. Kappel, der die großen 42-Pfünder so tief unten im Schiffsraum nicht schätzte, tauschte sie gegen leichtere und handlichere 32-Pfünder aus; diese hatten zwar eine geringere Reichweite, schossen dafür aber genauer. Allerdings kam man, wie die Admiralitätsberichte ausweisen, später doch auf die 42-Pfünder, die dann bis 1798 beibehalten wurden, zurück. Die Ausrüstung der „Victory“ aber hatte bis zum 8. Mai 1778, als sie an der Spitze des Kanalgeschwaders auslief, 13 926 £ gekostet.

Als Frankreich am 10. Juli 1778 Großbritannien den Krieg erklärte, befand sie sich auf See. Ende des Jahres trat sie vor Uschant (Ouessant) gegen die französische Flotte in Aktion, dort wurden ihre Geschütze zum erstenmal in einer Schlacht abgefeuert.

Im März des darauffolgenden Jahres holte Admiral Kappel seine Flagge nieder und Admiral Sir Charles Hardy hißte die seine für sieben Wochen, bis zu seinem Tode. Während dieser Zeit wurde die „Victory“ ausgebessert, die Kosten betrugen 8 301 £. Hardys Nachfolger war Admiral Sir Francis Geary, der nach einem halben Jahr aus Gesundheitsgründen zurücktrat und von Vizeadmiral George Darby abgelöst wurde.

Dieser aber zog die „Britannia“ vor und setzte seine Flagge auf ihr. So war die „Victory“ nun nicht mehr Flaggschiff. Im März 1780 wurde sie für eine Überholung aus dem Dienst gezogen.

Kurz zuvor hatte die Admiralität Versuche mit der Abdeckung von Schiffsböden durch Kupferplatten an-

stellen lassen. Das Verfahren versprach einen wesentlich besseren Schutz gegen den Teredowurm als der herkömmliche Anstrich der Unterwasserteile mit giftigen Mixturen aus Schwefel, Bleiweiß und Talg. Die ersten Schwierigkeiten, die sich zunächst wegen der Elektrolyse zwischen den Kupferplatten und den Eisennägeln ergeben hatten, wurden durch Verwendung von Kupfernägeln behoben. So erhielt das Unterwasserschiff der „Victory“ bei der Überholung von 1780 einen Belag aus 3923 Kupferplatten, von denen jede mit einigen Dutzend Kupfernägeln befestigt war. Dieser Belag wog 17 t, die Nägel fast 1,5 t, aber der geringere Bewuchs konnte das ausgleichen, die hervorragenden Segeleigenschaften des Schiffes wurden nicht beeinträchtigt. Die Reparatur kostete diesmal 8 941 £. Endlich gegen den Wurm geschützt, der ihr in zwei Fällen so beträchtlichen Schaden zugefügt hatte, wurde die „Victory“ nun das Flaggschiff von Vizeadmiral Francis William Drake. Im folgenden Jahre war sie Flaggschiff zunächst von Vizeadmiral Hyde Parker, für zwei Monate, und dann von Konteradmiral Richard Kempenfelt, September 1781 bis März 1782, während welcher Zeit sie auch an dessen Unternehmung vor Uschant gegen die Franzosen teilnahm. Anfang 1782 wurde Lord Howe zum Chef der Grand Fleet ernannt, am 20. April hißte er seine Flagge auf der „Victory“. Sie nahm am Entsatz von Gibraltar und, im Oktober, an der Unternehmung vor Kap Spartel teil, wo sie Schäden an Fockrah, Schiffskörper und Segeln erlitt. Als am 14. November Lord Howe seine Flagge strich, wurde sie für eine Generalüberholung, die fünf Monate dauern sollte, außer Dienst gestellt. Sie war jetzt siebzehn Jahre auf dem Wasser gewesen. Um sie wieder voll einsatzfähig zu machen, wurden 15 373 £ benötigt. Nach dieser Grundüberholung kehrte sie für fünf Jahre in die Reserve zurück. Sie lag im Hafen von Portsmouth vor Anker, bis 1787 die drohende Kriegsgefahr Anlaß gab, sie für den Einsatz auf See vorzubereiten. Die Gefahr ging vorüber, sie wurde wieder zurückgezogen, doch

hatte sich während der Vorbereitungen, als ihr Zustand überprüft wurde, herausgestellt, daß eine weitere umfangreiche Reparatur nötig war. Diese, in der Marinewerft Portsmouth durchgeführt, umfaßte einen guten Teil baulicher Maßnahmen; die Back wurde verlängert, zum Ausgleich versetzte man den Fockmast 2 Fuß, den Großmast 1 Fuß und den Besanmast 6 Zoll nach achtern.

Die „Victory“ kehrte an ihren Liegeplatz in die Reserve zurück, wurde ab 1789, als sich die englischen Beziehungen zu Spanien verschlechterten, reaktiviert und wiederum seetüchtig gemacht. Die Kosten betrugen 6 451 £. Sie stach in See unter der Flagge des Großadmirals Lord Howe, ab August 1790 war es die des Admirals Lord Hood. Im Februar 1791 wurde sie von neuem überholt, die Beseitigung verschiedener ernsterer Schäden kostete 3 376 £. Im Dezember 1792 wurde sie als Flaggschiff der Mittelmeerflotte vorgesehen, die Vorbereitung Reparaturen, Ersatz von Bauteilen an Schiffskörper, Masten, Spieren und Takelung – kostete 8 177 £. Dann segelte sie ins Mittelmeer, wo sie zwei Jahre unter der Flagge des Admirals Hood fuhr und an der Blockade von Toulon und der Einnahme von San Fioranzo und Bastia teilnahm.

Am 13. Juli 1795, nachdem gerade Konteradmiral John Man sie übernommen hatte, erlitt sie bei den Unternehmungen vor Hyères Schäden an Masten, Rahen, Takelage und Segeln. Ende des Jahres übernahm Admiral Sir John Jervis das Kommando, seine Flagge trug die „Victory“ länger als ein Jahr. Am 14. Februar 1797 nahm sie an der Schlacht bei Kap St. Vincent teil. Anteil an dem Sieg über die spanische Flotte hatte aber vor allem die Einzelaktion von HMS „Captain“ unter jenem Commodore, dessen Name sich für alle Zeiten mit dem der „Victory“ verbinden sollte: Horatio Nelson.

Einige Wochen nach der Schlacht setzte Jervis seine Flagge auf einem anderen Schiff. Die „Victory“ wurde heimbeordert und, im November 1797, in Chatham außer Dienst gestellt. Sie war nun zweiunddrei-

ßig Jahre alt. Die Admiralität verwies sie auf ihren Liegeplatz auf dem Medway: als Hospitalschiff für kranke Kriegsgefangene. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Innenumbauten vorgenommen, eine auffällige äußere Veränderung betraf die Entfernung des ursprünglichen Besanlateinsegels und dessen Ersetzung durch den Besanbaum und die Gaffel, die sie noch heute fährt.

1798 erwog die Admiralität ernsthaft, sie in eine Gefangenenhulk umzuwandeln, aber viele höhere Marineoffiziere setzten sich dafür ein, das Schiff, das nun schon als historisch bemerkenswert galt, zu erhalten. So wurde sie begnadigt und blieb im Hospitaldienst. Anfang 1800 wurde sie für eine mittlere Reparatur eingedockt. Als man jedoch die Schiffskörperverbände öffnete, zeigten sich ausgedehnte Schäden. Die Reparatur entwickelte sich zu einer nahezu vollständigen Rekonstruktion, die drei Jahre dauerte und 70933 £ kostete, etwa 10% mehr als vor nunmehr fünfunddreißig Jahren der Neubau. Während dieser Zeit wurden die Heckgalerien entfernt, das Heck in einer Ebene verglast, die Fock- und Großmastrüsten von unterhalb der Geschützporten des oberen Decks über diese versetzt, eine neue Galionsfigur geschnitzt und angebracht und 42-Pfünder-Kanonen, die sich bis zu der Schlacht bei Kap St. Vincent an Bord befunden hatten, wieder durch 32-Pfünder ersetzt. Entsprechend den Instruktionen der Admiralität wurden die Batteriedeckeinbauten und die Geschützlafetten gelb gestrichen, die ursprüngliche rote Farbe blieb nur an den Geschützportenbeschlügen und den Innenseiten der Pfortendeckel. Die äußere Beplankung des Schiffskörpers trug schon seit einigen Jahren die schwarzen und gelben Farben, wie die Admiralität sie am 27. Mai 1770 bestätigt hatte. Oberhalb der Decks wurden die Tauwuhlinge an den Untermasten durch Eisenbänder ersetzt. Als die Rekonstruktion abgeschlossen war, befand sich das Schiff also – mit Ausnahme der Geschütze in dem Zustand, in dem es zwei Jahre später bei Trafalgar kämpfen sollte.

Am 11. April 1803 wurde die „Victory“ ausgedockt, sie segelte nach Spithead und setzte dort die Flagge von Englands größtem Sailor, Vizeadmiral Viscount Nelson, Großmeister des Bathordens (KCB), neueranntem Oberkommandierenden der Mittelmeerflotte. Am 18. Mai erfolgte die Kriegserklärung, am 20. Mai segelte die „Victory“ ins Mittelmeer, wo sie die Blockade von Toulon, die achtzehn Monate dauern sollte, aufnahm. Darauf folgte eine Jagd nach Westindien hinter der französischen Flotte her, die durch die Meerenge von Gibraltar entwischt war. Als die „Victory“ am 18. August 1805 nach Portsmouth zurückkehrte, war sie siebenundzwanzig Monate auf See gewesen. Nelson begab sich für drei Wochen auf Urlaub, während das Schiff einer schnellen Ausbesserung unterzogen wurde. Bei der Gelegenheit wurde die Bewaffnung durch Installierung von zwei 68-Pfündern und zwei 12-Pfündern auf der Back verstärkt, die Zahl der Geschütze betrug jetzt 104. Nelson – wenn er es gewußt hätte – und sein Schiff waren bereit für Trafalgar.

Die Seeschlacht von Trafalgar

Am 14. September kehrte Nelson zurück, seine Flagge wurde gehißt, anderntags segelte die „Victory“ in Richtung Mittelmeer. Die Hauptkräfte der britischen Flotte bezogen im Atlantik vor Cadix Stellung und warteten auf das Auslaufen der gegnerischen Flotte. Die Franzosen hatten schon seit langem Schwierigkeiten wegen der britischen Mittelmeerkontrolle. Deshalb hatte Napoleon seinem Admiral Villeneuve befohlen, einen Durchbruch nach Osten durch die Straße von Gibraltar zu erzwingen und Operationen vor Sardinien, Korsika, Livorno und der französischen Südküste vorzunehmen. Zu diesem Zweck hatte Villeneuve an der spanischen Atlantikküste bei Cadix insgesamt 40 französische und spanische Schiffe zusammengezogen, darunter 34 Linienschiffe. Sie warteten schon seit mehreren Wochen im Hafen, während Villeneuve Zahl und Aufstellung der englischen Schiffe, die ihn, wie er wohl wußte, vor dem Hafen erwarteten, herauszufinden versuchte. Aber die britische Flotte hielt sich außer Sichtweite auf dem Atlantik und hatte vor Cadix nur einen Schirm aus Fregatten, die Nelson mit Informationen versorgten und zugleich Villeneuve hinderten, die seinen auszusenden, um sich die so dringend benötigten Lagennachrichten zu beschaffen. Am 2. Oktober schickte Nelson den Konteradmiral Louis, um Trinkwasser und Vorräte aufzunehmen, mit fünf Schiffen nach Gibraltar. Ihre Ankunft dort wurde natürlich bemerkt, die Spanier leiteten die Nachricht an den französischen Admiral weiter. Ebenso wurde am 17. Oktober die Ankunft der „Donegal“ aus Nelsons Flotte bemerkt.

Villeneuve verließ sich darauf, daß seine Feuerkraft insgesamt größer war als die der Schiffe unter Nelsons Kommando, denn die Entsendung dieser sechs Schiffe nach Gibraltar hätte bedeutet, daß die Briten, wenn man sie jetzt zum Kampf bewegen könnte, um etwa 480 Geschütze schwächer wären.

Die vereinigten französischen und spanischen Flotten stachen denn also am Morgen des 19. Oktober in See. Gegen 9.30 Uhr schon hatten die sie erwartenden Fregatten die Nachricht an Nelson übermittelt. Kapitän Blackwood, der Nelsons Fregattenstreitmacht befehligte, erwähnt in einem Brief an seine Frau, daß die Nachricht schnell „mit Hilfe von Sir H. Pophams Signalen“ (by means of Sir H. Popham's signals) weitergegeben wurde, also unter dem verbesserten Code, der, kurz zuvor in der königlichen Marine eingeführt, während der ganzen Aktion verwendet wurde. Die „Victory“ signalisierte unverzüglich „Allgemeine Verfolgung Südost“. Um die leichte und veränderliche Brise voll auszunutzen, wurde jeder Quadratfuß Segeltuch gesetzt. Villeneuve wußte nicht, daß sich während der vergangenen Tage das 100-Kanonen-Schiff „Royal Sovereign“, die zwei 64er „Africa“ und „Agamemnon“ und das 74-Kanonen-Schiff „Defiance“, alles erprobte Kriegsschiffe, mit Nelson vereinigt hatten und daß Nelsons sämtliche 27 Linienschiffe im Verband von Westen her im Anmarsch waren, um zusammen mit den sechs Fregatten die Franzosen und Spanier abzufangen.

Der Gegner hatte mittlerweile seine Not mit den sehr leichten wechselnden Winden. Erst mitten am Nachmittag des 19. Oktober hatten ein paar von seinen Schiffen den Hafen von Cadix hinter sich lassen können. Ein plötzlicher Windumschwung nahm ihnen die Hoffnung umzukehren, den anderen die Möglichkeit auszulaufen. Zu diesem Zeitpunkt mußte ihnen klar sein, daß die Briten sie abfangen würden. Aber Villeneuve hatte keine Wahl, er mußte mit der ganzen Flotte heraus, sobald der Wind günstiger stände. Es gelang ihm erst in der Frühe des 20. Oktober. Gegen 7.00 Uhr hatten die Schiffe der vereinigten Flotten Cadix hinter sich und segelten Westkurs, um sich in eine Position zu bringen, aus der sie die Mün-