

## La Manoeuvre Salamine - Das Salamis-Manöver

Die Szene wirkt bekannt: Zwei Fregatten gleiten in extrem spitzen Winkel aufeinander zu, die Rauchwolken der Breitseiten begleiten das Donnern der Kanonen, wildes Geschrei auf beiden Seiten, Enterhaken fliegen, die Schiffe berühren sich längsseits und der Enterangriff beginnt. Wilde Gestalten hangeln sich wie Tarzan auf das andere Schiff, in der Takelage werden die Rahen der Schiffe zusammengelascht, an Deck toben wilde Fechtduelle... Dieses Bild des Enterangriffs, wie es in einschlägigen Filmen und Romanen gezeichnet wird, hatte zumindest zu Lebzeiten Napoleons wenig mit der historischen Realität zu tun. Das liegt einerseits daran, dass der Enterangriff infolge der Fortentwicklung der Schiffsartillerie und Neuentwicklung höchst effizienter Nahkampfwaffen, den sogenannten Karronaden, spätestens ab 1793 nicht die Strategie der ersten Wahl war - ganz im Gegenteil war es manchmal die letzte, verzweifelte Wahl. Andererseits gleicht die romantische Vorstellung der Realität auch deswegen nicht, weil das tatsächlich klassische Entermanöver ganz anders ablief und aussah: Ein Seeoffizier dieser Zeit hatte nämlich zum Zwecke des Enterns auf der Marineschule oder von seinen Mentoren an Bord das sogenannte *manoeuvre salamine* gelernt, benannt nach einer berühmten Seeschlacht zwischen Persern und Griechen im Jahre 480 v. Christus. Mit diesem *manoeuvre salamine*, zu deutsch Salamis-Manöver, wird im französischen Handbuch der Seekriegsführung des 18. Jahrhunderts ein Rammstoß in die Seite des Gegners beschrieben, der primär das Entermanöver erzwingen soll. Ein größeres Segelschiff zu entern, wenn dieses den Enterkampf vermeiden wollte, war nämlich höchst schwierig. Vor allem das aus einschlägigen Filmen bekannte Längsseitsscheren ergab sich eher umständehalber bei allzu engem und sich zuspitzendem Artillerieduell und entsprechender Berührung der Schiffe, als forciertes taktisches Manöver zum Zwecke des Enterangriffs taugte es dagegen wenig: Nur allzu leicht konnte eines der beiden Schiffe abhalten und die Entertruppe landete entweder im Wasser oder war auf dem gegnerischem Schiff isoliert. Es war auch unendlich schwierig, in paralleler Lage, bei

Fahrt und unter Beschuss das eigene Schiff an den Gegner zu binden. Das Bild fliegender Enterhaken findet sich ebenfalls höchst selten in den nüchternen Berichten der Kapitäne dieser Zeit, die in marinehistorischen Romanen oft beschriebene Verlaschung der Rahen diente nicht einmal der Verbindung selbst, sondern war lediglich eine - ebenfalls eher seltene - Ergänzung zur Fixierung der Position. Um in der historischen Realität tatsächlich lehrbuchgemäß einen Enterangriff zu erzwingen bzw. ein *manoeuvre salamine* einzuleiten, versuchte der Angreifer den Gegner möglichst irgendwo mittschiffs zu rammen - bevorzugte Stelle und Ziel war in der Regel der hintere Mast des Opfers, in der Nähe des Steuerrades, das idealerweise gleich mitgenommen wurde und nahe an der Befehlszentrale des Feindes auf dem Achterdeck, die so vom Mittelschiff isoliert wurde. Ein lehrbuchmäßiges Beispiel für die Anwendung des Manövers war das Duell zwischen der kleinen französischen Fregatte BAYONESE (28) und der britischen Fregatte AMBUSCADE (32) am 14. Dezember 1798. Bezeichnenderweise war das Salamis-Manöver in diesem Fall das letzte verzweifelte Mittel des erfolgten französischen Schiffes gegen einen von der Bestückung her überlegenen Gegner. Aus dem Bericht von der Webseite SEESCHLACHT.TK:

*„Als die AMBUSCADE die BAYONAISE erneut einholte und zwar mit so viel Schwung, daß sie erst einmal an ihr vorbei segelte, nutzte die BAYONAISE offensichtlich irgendwie ihre Chance. Sie rammte mit dem Bug die AMBUSCADE in Höhe des Achterdecks, zerstörte Schanzkleid, Wanten und traf mit ihrem Bugsprit heftig den Besanmast des Gegners, der daraufhin umknickte. Gleichzeitig wurde das englische Steuerrad weggerissen...Irgendwie verhakte sich die BAYONAISE am Gegner und wurde durch den Wind hinter das Heck der AMBUSCADE getrieben. Vom Bug aus hatten die französischen Schützen ein hervorragendes Schussfeld auf das Achterdeck des Briten und schossen in kurzer Zeit den Kapitän, alle Leutnants sowie den Steuermann nieder, während ihnen kaum Widerstand entgegenschlug.“*

In diesem Fall war der Rammstoß ein Volltreffer, weil er alle erwünschten Nebenwirkungen erzeugte: Verwirrung, schwere Beschädigungen an Deck, die Befehlszentrale auf dem Achterdeck wurde erfolgreich angegriffen und offensichtlich zumindest zeitweise eliminiert bzw. isoliert.

Das für ein Schützengefecht von Schiff zu Schiff das Salamis-Manöver eine bessere Position für das rammende Schiff schafft, liegt auf der Hand. Die

Schützen des angreifenden Schiffes haben bei geringeren Entfernungen einen besseren Überblick und mehr Schussfeld als die Verteidiger, die ihr Feuer auf Bug und Vorderschiff konzentrieren müssen. Der rammende Bug ist wie ein Angriffskeil, der in eine gegnerische Formation stößt, sozusagen ein Pfahl im Fleisch. Dazu ist es höchst wahrscheinlich, dass sich die Takelage in der Takelage des Gegners verfängt, es sei denn, der Angreifer käme direkt vor dem Wind. Das der Rammstoß tatsächlich auch den Masten des Gegners galt, zeigt das Beispiel des berühmten Gefechtes am 18. Juni 1793 zwischen der britischen NYMPHE (36) und der französischen CLEOPATRE (36):

*„An Bord (der CLEOPATRE) gab Kapitän Mullan den Befehl, sich zum Entern der NYMPHE vorzubereiten, dann rammte die CLEOPATRE mehr oder weniger gewollt mit dem Bug Pellews Schiff mittschiffs. Der Klüverbaum der CLEOPATRE traf hart den ebenfalls angeschlagenen Hauptmast der NYMPHE. Pellew erwartete nun den eben angesprochenen Enterversuch Mullons und bereitete alles zur Abwehr vor, während er gleichzeitig Befehle erteilte, den bedrohten Hauptmast seines Schiffes zu stützen. Zum Glück für die Briten brach der Klüverbaum der CLEOPATRE jedoch und nahm so vorerst den Druck von der bedrohten Stenge.“*  
(Seeschlacht.tk)

In anderen Fällen kam es nicht zum Entermanöver, weil das Manöver nur unvollkommen gelang und eher unintendierte Folgen nach sich zog, wie z.B. im Gefecht zwischen der PHOENIX (36) und der DIDON (44) am 10. August 1805:

*„Sie (die DIDON) rammte mit ihrem Backbordbug das Steuerbordheck der britischen Fregatte. Dabei beschädigte das französische Schiff gleichzeitig den eigenen Bugsprit, setzte sich aber vorerst fest, was sich zunächst auch als vorteilhaft erwies. Da beide Schiffe sozusagen in einer Linie lagen, konnten sie ihre Breitseiten nicht mehr zum Tragen bringen. Allein eine der französischen Sechsenddreissigpfünder-Karronaden auf dem Vorderdeck fand noch feindliche Ziele. Mit der Unterstützung dieses Geschützes und des Feuers der Seesoldaten versuchte Milius nun zunächst über den Bug die PHOENIX zu entern, wurde aber zurückgeschlagen.“* (Seeschlacht.tk)

Manchmal wurde dieser Enterangriff auch in der letzten Phase eines Duells zur Eroberung des Gegners gefahren. Am 13. Dezember 1809 geriet die

englische Fregatte JUNON (38) an die vollbewaffneten französischen Fregatten RENOMMEE (40) und CLORINDE (40), die zwei weitere Fregatten eskortierten. SEINE und LOIRE waren mit militärischen Gütern beladen und hatten deswegen nur wenige Geschütze an Bord - *en flûte* nannte man das. Doch trotz fehlender Geschütze beteiligte sich zumindest die LOIRE am Kampf gegen den sich verzweifelt wehrenden Briten. Der englische Marinehistoriker William James berichtete 1837 in seiner "Naval History":

*„LOIRE ran her bowsprit over JUNON's quarter and the French troops swept her deck with musket fire.“*

Es wird hierbei auch gleich deutlich, dass wilde Fechtduelle nur selten vorkamen. Tatsächlich waren sie sozusagen nur noch die finale Treibjagd, nachdem die gegnerische Besatzung durch Beschuss dezimiert oder unter Deck getrieben wurde. Im berühmten Duell vor dem Flamborough Head am 23. September 1779 hatte Kapitän Pearson von der britischen Fregatte SERAPIS (44) wohl auch gedacht, er habe das amerikanische Schiff BONHOMME RICHARD (42) sturmreif geschossen, denn der Brite bediente sich trotz großer artilleristischer Überlegenheit schließlich des Salamis-Manövers:

*„...jedenfalls rammte die SERAPIS bei geringer Geschwindigkeit mit dem Bug die quer vor ihr liegende BONHOMME RICHARD in der Höhe zwischen Heck und Besanmast, wobei sich zunächst nur Rahen ineinander verhakten.“* (Seeschlacht.tk)

Doch bei der BONHOMME RICHARD handelte es sich eben nicht um eine moderne Fregatte, sondern um einen umgebauten, alten Ostindienfahrer - mit unerwarteten Folgen für die Briten:

*„Der Wind in den Segeln der SERAPIS trieb aber dann ihr Heck gegen den Bug des amerikanisch-französischen Schiffes, so dass beide Schiffe Seite an Seite und jeweils Bug an Heck lagen. Es kam aber noch schlimmer für Pearson: Der Bug der SERAPIS lag nämlich nicht ganz am Ende der BONHOMME RICHARD, sondern ungefähr dort, wo das altmodische und sehr hohe Heck des ehemaligen Ostindienfahrers begann. Aus diesem Grunde war ein nicht geringer Teil des feindlichen Hecks für die Kanonen der SERAPIS nicht mehr zu bestreichen. Zum Glück der Amerikaner*

*standen auf diesem Teil des Schiffes noch zwei funktionsfähige Neunpfünder-Kanonen, die nun annähernd der Länge nach das Deck der SERAPIS beschießen konnten.*“ (Seeschlacht.tk)

Nicht immer also gelang das Manöver und manchmal scheiterte es schon im Ansatz. In der Fregattenschlacht vor Lissa am 13. März 1811 setzte die französische Fregatte FAVORITE zum Rammstoß gegen die britische AMPHION an, doch diese profitierte von ihrer extraordinären Bewaffnung, der ruhigen See und etwas Glück. Leidtragende waren die am Bug gesammelten Entermannschaften der französischen Fregatte, die wieder abhalten musste, weil sie durch den Beschuss schwere Verluste erlitt. Obwohl das Kriegshandbuch das Salamis-Manöver nicht explizit auf eine bestimmte Klasse von Schiffen einschränkt, so ist diese Taktik im angesprochenen Zeitraum für Linienschiffe wohl wenig geeignet gewesen. Einer der Gründe lag in der geringeren Beweglichkeit und Geschwindigkeit dieser Schlachtschiffe des 18. und 19. Jahrhunderts. Ein anderer Grund war die Artillerie der damaligen Zeit: Während eine zum Rammstoß anlaufende Fregatte für den Zeitraum des Manövers schon einmal den Längsbeschuss über den Bug in Kauf nehmen konnte - die gegnerische Fregatte war in der Regel mit Zwölf- oder Achtzehnpfündern ausgestattet - musste ein langsames, vor Menschen wimmelndes Linienschiff vom anderen Schlachtschiff Vierundzwanzigpfünder- oder Zweiunddreißigpfünder-Kugeln schlucken. Die hatten entsprechend größere Durchschlagskraft und einen höheren "Splitterfaktor". Ein Beispiel von der Schlacht von Trafalgar am 21. Oktober 1805 zeigt dann auch, dass die Artillerie eines Linienschiffes das Salamis-Manöver gegen diese Schiffmonster wenig ratsam machte: Damals war das französische Linienschiff FOGUEUX auf die vermeintlich hilflose englische TEMERAIRE in der Absicht eines Enterangriffs zugelaufen und zwar ganz nach Lehrbuch. Der französische Kapitän Baudoin war davon ausgegangen, dass die Breitseite des Briten "stumpf", also nur noch eingeschränkt feuerbereit war. Doch er irrte sich, denn die FOGUEUX lief in vernichtende Breitseiten, die der Länge nach verheerende Bahnen durch das anlaufende Schlachtschiff zogen, das französische Schiff steuerlos schossen und ein wahres Blutbad anrichteten. Einer ganz besonderen Technik zur Einleitung des Salamis-Manövers bediente sich der Kommandant der Sloop DART (22), Commander Patrick Campbell, bei einem Angriff am 7. Juli 1800. Die DART führte eine Flottille mit Brandern und kleinen Booten an, deren Ziel vier vor Dünkirchen ankernde französische Fregatten waren. Die DART attackierte

die als erste in der Linie liegende DESIREE (38) auf ingeniose Art und Weise: Zunächst glitt sie an der Seite des Gegners vorbei und feuerte dabei ihre fünfzehn Anti-Rückstoß-Karronaden ab. Diese für den Schiffsnahkampf idealen Waffen - weil ungemein durchschlagskräftig und schneller zu laden als andere Geschütze - bereiteten das folgende Manöver vor. Die DART hatte die DESIREE halb passiert, als sie den Bug gegen die Breitseite der feindlichen Fregatte wendete. Campbell hatte zuvor einen Heckanker werfen lassen. Diese Maßnahme bremste einerseits die Fahrt, lenkte die Sloop andererseits in einen halbkreisförmigen Kurs und schließlich mit dem Bug gegen die Seite der DESIREE. Schließlich rammte die DART ihren Bug mittschiffs über das Deck des Gegners und während nun durch Musketen und Karronadenfeuer das Entern vorbereitet und das Deck der DESIREE blutig "gefegt" wurde, ließ Campbell die Trosse des Heckankers wieder kappen, so dass sein Schiff nun durch Strömung und Wind längsseits des französischen Schiffes gedrückt wurde. Campbells Maßnahmen erwiesen sich als Schlüssel zum Erfolg, sein Enterkommando konnte die DESIREE erobern. Dafür wurde der Commander später zum Kapitän zur See befördert und sein Schiff bekam 1847 die *General Service Medal* zuerkannt.

Betrachtet man die rund 200 Schlachten oder Duelle auf See zu Lebzeiten Napoleons, also z.B. im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg, in den französischen Revolutionskriegen oder den napoleonischen Kriegen bzw. Koalitionskriegen, so kann man aber konstatieren, dass die überwältigende Mehrheit dieser Gefechte durch reine Artillerieduelle, wenn auch auf kürzeste Distanz, entschieden wurden. Das *manoeuvre salamine* ist deswegen in diesem Zeitraum nur eine Marginalie, dafür aber eine interessante Randnotiz.

## **MINERVE gegen DIDO**

Im Duell der MINERVE gegen die DIDO kann man davon ausgehen, dass Perree hoffte, durch die Wucht seines Angriffes mindestens einen der Masten des Briten zu knicken oder andere schwere Schäden zu verursachen, um die DIDO so schnell außer Gefecht zu setzen. Auf der DIDO hatte Towry indessen den Stoß kommen sehen und ließ das Ruder scharf nach Steuerbord legen, so dass sich die kleine Fregatte schon wieder vom Gegner abwendete, als der französische Klüverbaum schon fast die Haupttrahe des

Engländer berührte. Als Folge dieses Manövers versetzte die MINERVE ihrer Opponentin lediglich einen groben Stoß, dessen Wucht aber durch den Aufprall in einem spitzen Winkel gemindert wurde. Dafür brach der französische Klüverbaum, während sich der Bugspriet der MINERVE in der Rigg des Besanmastes der DIDO verfang. Beide Schiffe hingen aneinander fest. Die Franzosen sahen nun eine Chance zu entern und kletterten über den Bugspriet, gedeckt durch ihre Artillerie. Auf englischer Seite eilten Männer mit Piken, Entermessern und Pistolen herbei, um den Angriff abzuwehren. Doch dazu kam es nicht: Die starke Dünung, die die beiden Schiffe hob und senkte, brach genau in diesem Moment dem festsitzenden Bugspriet der MINERVE und dem Besanmast der DIDO das Genick. Beide Hölzer splitterten, brachen, gingen über Bord und rissen einige französische Seeleute mit in ein nasses Grab. Die von ihrer Fesselung befreite französische Fregatte schrammte nun an der Backbordseite ihrer zierlichen Widersacherin entlang, ihre unteren Rahen erfassten die beiden verbliebenen englischen Großsegel an Kreuz- und Fockmast und rissen sie herunter, während sich eine weitere Breitseite der Franzosen in die gegnerische Rigg, über das englische Deck oder in den Rumpf der DIDO entlud. Und als Perrees Schiff dann von dem Engländer frei kam, ließ die MINERVE Towry und seine Männer tatsächlich auf einem manövrierunfähigem Schiff zurück. Dafür hatte die große französische Fregatte jedoch ihren Bugspriet verloren und sah sich nun, kaum das sie den ersten Engländer hinter sich gelassen hatte, der Breitseite der LOWESTOFFE gegenüber, die sich quer vor den Bug des Feindes geschoben hatte. Middleton hatte bislang nicht eingreifen können, ohne die DIDO zu treffen. Dafür hatte er sich aber eine der günstigsten Feuer-Positionen gegenüber der MINERVE aussuchen können.

Es war 9:00, als aus einer Distanz von rund 50 Metern 210 Pfund Eisen über den Bug der MINERVE rauschten. Die Kugeln der LOWESTOFFE legten den französischen Fockmast nieder, der durch den Verlust des Bugspriets bereits eine wesentliche Stütze verloren hatte. Middletons Kanoniere erwiesen sich als echte Scharfschützen: Eine weitere erfolgreiche Breitseite holte auch noch die verbliebenen Toppmasten der MINERVE herunter, so dass Perree gegen 9:15 erkennen musste, dass sein Schiff das Schicksal der DIDO teilte und manövrierunfähig dahin trieb. Das wäre vermutlich ohne schlimmere Folgen geblieben, wenn ihm die ARTEMISE zur Hilfe gekommen wäre. Doch Kapitän Charbonnier, der den Schauplatz des Kampfes erreicht hatte, als die MINERVE sich gerade von der DIDO befreit hatte, feuerte lediglich jeweils eine wenig wirksame Breitseite aus

größerer Distanz in das verkrüppelte Schiff von Towry und eine Salve auf die LOWESTOFFE. Dann nahm der kleinere Franzose erneut Anlauf, um die verkrüppelte DIDO zu bestreichen. Die LOWESTOFFE ließ daraufhin die lahm geschossene MINERVE hinter sich und attackierte die ARTEMISE. Diese ergriff sofort die Flucht, denn ihr Gegner führte immerhin ebenso viele Zwölfpfünder wie sie selbst und Charbonnier hatte bereits gezeigt, das er, aus welchen Gründen auch immer, nicht zu den wagemutigen Kommandanten gehörte. Towry, der erkannte, das die Reparaturen auf der MINERVE die Manövrierfähigkeit der großen Fregatte so schnell nicht würden wiederherstellen können, signalisierte Middleton, die Verfolgung des flüchtenden Franzosen fortzusetzen. Die DIDO selbst konnte wenigstens ein größeres Segel zum Antrieb nutzen und brachte sich so außer Schussweite der zwar verkrüppelten, aber noch immer schussbereiten 40-Kanonen-Fregatte.

Die LOWESTOFFE jagte indessen hinter Charbonnier her und feuerte aus ihren Jagdgeschützen auf die ARTEMISE. Diese antwortete aus ihren Heckkanonen und dies ausgesprochen erfolgreich. Das sich entspinnde Jagdgefecht endete nämlich relativ schnell zugunsten des flüchtenden Franzosen, dessen Heckgeschütze den Besanmast der LOWESTOFFE so schwer beschädigten, das Middleton schon gegen 10:30 die Verfolgung abbrechen musste: Charbonniers Fregatte konnte den Engländer spielend abhängen. Die LOWESTOFFE nahm deswegen wieder Kurs auf die MINERVE und die DIDO.





*DIDO gegen MINERVE - Gemälde von Thomas Whitcombe 1816*

Wie Towry erwartet hatte, war man auf der MINERVE mit der Reparatur der Schäden nicht weit gekommen, dagegen segelte die kleinere DIDO schon wieder, wenn auch recht und schlecht. Und als gegen 11:30 die LOWESTOFFE die MINERVE angriff und sie offenbar ohne größere Gegenwehr der Länge nach über das Heck beschießen konnte, näherte sich auch die DIDO schon wieder ihrer alten Gegnerin. Die Kanonenkugeln der LOWESTOFFE brachten bald darauf den Besanmast des fast wehrlosen Gegners zu Fall und weil sich auch noch die DIDO anschickte, in das Bombardement einzugreifen, ließ Kommodore Perree, selbst verwundet, um 11:45 die Flagge niederholen. Zu diesem Zeitpunkt war der Rumpf der ARTEMISE bereits unter der Kimm verschwunden.

Auf dem geflüchteten französischen Schiff gab es offenbar auch keine Verluste, auf der MINERVE dagegen starben mindestens 12 Männer, 16 wurden verwundet. Die DIDO verlor 6 Mann, 15 Seeleute fielen durch Verwundung aus. Die LOWESTOFFE kam mit nur 3 Verwundeten davon. Das erfolgreiche Gefecht und die Eroberung der großen französischen Fregatte sorgten in England für Aufsehen: Immerhin entsprach das Breitseitengewicht der MINERVE der Summe der Breitseiten beider englischer Schiffe. Towry und Middleton hatten sich jedoch neben dem notwendigen Glück aufeinander verlassen können, Perree dagegen wurde

von Charbonnier verlassen. Der Kapitän der ARTEMISE wurde wegen seines Verhaltens in Frankreich vor ein Kriegsgericht gestellt, war jedoch durch die Befehle Perrees und Vizeadmiral Martins gedeckt: Weil die ARTEMISE als Kundschafter für die französische Flotte unterwegs gewesen war, konnte ihr Kommandant darauf verweisen, dass seine vornehmste Aufgabe die Überbringung der gesammelten Informationen an die Flotte gewesen war und er deswegen das Gefecht mit der gleichwertigen LOWESTOFFE hatte vermeiden müssen. Mit dieser Begründung wurde Charbonnier freigesprochen. Perrees unglücklicher Rammstoß und der Verlust der MINERVE hatten eher für den Kommodore selbst negative Folgen, denn als er nach einigen Monaten Gefangenschaft ausgetauscht wurde, musste er doch einige Zeit auf ein neues Kommando warten. Weil man den Franzosen innerhalb kurzer Zeit zwei 40-Kanonen-Fregatten mit dem Namen MINERVE abgenommen hatte, behielt das von der Royal Navy übernommene eroberte Schiff seinen Namen. Sie segelte nun als 38-Kanonen-Fregatte für die Engländer. Die englischen Offiziere wurden natürlich belohnt: Kapitän Towry wechselte als Kommandant von der kleinen DIDO auf die MINERVE (38). Middleton bekam die größere FLORA (36). Die beiden ersten Offiziere der DIDO (28) und LOWESTOFFE (32) wurden, wie damals üblich nach siegreichen Duellen, zu Commandern befördert. Die von Vizeadmiral Martin erstrebte Seeschlacht zwischen den beiden Mittelmeerflotten kam übrigens am 13. Juli 1795 vor den Hyeres-Inseln tatsächlich zustande, blieb jedoch am Ende ohne große Verluste, unentschieden und ohne Nutzen für die Franzosen.