



Äußerst seltene Drehbasse, Deutschland, 15. Jahrhundert.

Länge: 147 cm.

Mündungsdurchmesser: 16 cm.

Kaliber: ca. 5 cm.

Es handelt sich bei dem vorliegenden Geschütz um ein hoch bedeutendes Belegstück für eine sog. Drehbasse, wie sie im 15. und 16. Jahrhundert als früher Hinterlader auf Schiffen der Hanse in Gebrauch war.

Als innovative Organisation war die Hanse auch in der militärischen Absicherung ihrer Interessen führend und stattete ihre Schiffe bestens und technisch auf der Höhe der Zeit aus. So ist bereits für das Jahr 1352 in den Unterlagen Lübecks ein „vüerschütte“ erwähnt und 1385 soll der Stralsunder Bürgermeistersohn Wulf Wulflam bei einem Einsatz gegen Piraten sechs „Donnerbüchsen“ an Bord gehabt haben.¹ Dies waren die Anfänge der Verwendung von Kanonen auf Schiffen, doch diese Technologie konnte sich erst allmählich im Verlaufe des 15. Jahrhunderts etablieren, da Kanonen noch sehr unpräzise und ungeheuer kostspielig in Herstellung und Verwendung waren. Entsprechend gering ist die Gesamtzahl der Geschütze schon zur Zeit ihrer Verwendung einzuschätzen. Da Eisen kostbar war, wurden im weiteren Verlauf der Geschichte technisch veraltete Geschütze irgendwann eingeschmolzen, um das Material wiederverwenden zu können. Darin besteht die Ursache für die große Seltenheit früher Kanonen, die nur als mehr oder weniger gut erhaltene Boden- oder Wasserfunde auf unsere Zeit gekommen sind und von denen der überwiegende Teil heute in Museumsbesitz ist. Umso größer ist unsere Freude, ein Belegstück für die Anfänge des hansischen Schiffsgeschützwesens anbieten zu können.

In der Zeit des 15. Jahrhunderts war es technisch noch nicht möglich, Kanonen aus Eisen zu gießen. Daher wurden derart frühe Stücke als Stabringrohr aus Einzelteilen geschmiedet und zusammengefügt. Zwar beherrschte man es auch damals schon, Stücke aus Bronze zu gießen, doch das Material war deutlich teurer und auch weicher, was mit einer entsprechend höheren Gefahr von Rohraufbrüchen während des Einsatzes einherging.

Unsere Drehbasse korrespondiert in ihrer geschmiedeten Konstruktion zu den frühen Typen des 15. Jahrhunderts. Sie ist in einer Gabel gelagert und wurde mit dem Schildzapfen in der Bordwand eingelassen. Die Antenne am Ende dient dazu, das Rohr auszurichten und in der

¹ Vgl. Fritze, K., Krause, G. (1997): Seekriege der Hanse, S. 58.

Höhe zu verstellen. Im hinteren Teil ist eine rechteckige Öffnung zu sehen, in der ein Gefäß mit Henkel eingelassen ist. Hierbei handelt es sich um die Pulverkammer, die zum Laden mit Hilfe eines Keils fest im Geschütz fixiert wurde. Der Vorteil dieses Prinzips ist die hohe Feuerrate, da mehrere Kammern fertig beladen vorgehalten und dann nach dem jeweiligen Abfeuern des Geschützes zügig ausgewechselt werden konnten.² Nachteilig war auf der anderen Seite, dass der Verschluss nicht völlig gasdicht abschloss. Somit war einerseits die Reichweite sehr begrenzt und andererseits die Handhabung gefährlich. Einsatzzweck der Drehbasse als leichtes und gut zu richtendes Geschütz mit einer hohen Feuerrate war daher die Bekämpfung gegnerischer Besatzungen aus kurzer Distanz. Dieser Einsatzzweck kam der primär auf den Enterkampf ausgerichteten Seekriegführung zur Zeit der Hanse sehr entgegen. Ihre verheerende Wirkung entfaltete die Drehbasse aufgrund der verwendeten Hagel- bzw. Kartätschengeschosse, das sind in Papier oder Stoff gefüllte Schrotladungen aus Bleistücken und Eisenschrott.³⁴

Zustand

Wie alle Vergleichsstücke der Zeit hat sich auch unsere Drehbasse als Boden- oder Wasserfund erhalten. Der gute Zustand spricht für einen Wasserfund, da Eisen im Sediment von Gewässern deutlich besser vor Oxidation geschützt wird. So ist es ein Glücksfall, dass die Drehbasse noch über ihre Antenne, die Gabel und sogar eine Kammer samt Keil verfügt. Ein Vergleich mit anderen Drehbassen in Museumssammlungen offenbart, dass diese meist deutlich schlechter erhalten sind, d. h. nur fragmentarisch oder ohne Gabel und Kammer geborgen wurden.

Vergleichsstücke

- I. Musée de l'armée, Paris.
- II. Armouries of the Tower of London,⁵ heute Royal Armouries Museum.
- III. Deutsches Historisches Museum, Berlin. Verschollen.

² Vgl. Ortenburg, G. (1984): Waffe und Waffengebrauch im Zeitalter der Landsknechte, S. 65 f.

³ Vgl. Fritze, K., Krause, G. (1997): Seekriege der Hanse, S. 59 f.

⁴ Vgl. Müller, H. (1957): Historische Waffen, S. 133.

⁵ Vgl. Ffoulkes, C. J., Oxon, B. L. (1915): Inventory and Survey of the Armouries of the Tower of London, Vol. II, S. 449.

Exkurs: Die hansische Seekriegskunst⁶

Die Hanse als Städtegemeinschaft verfolgte ausschließlich kaufmännische Interessen. Sie unterschied sich damit maßgeblich in der Machtpolitik von der des Adels, der territorialpolitische und dynastische Zielsetzungen verfolgte. Primat der hansischen Politik war die Sicherstellung stabiler Handelsbeziehungen und Transportwege, die nicht durch Kriege, Freibeuterei oder Piraterie gestört werden sollten. Da bewaffnete Auseinandersetzungen schon in der Hansezeit ungeheuer kostspielig waren, den freien Handel massiv behindern konnten und mit großen Risiken verbunden waren, versuchten die hansischen Politiker stets, eine Einigung mit Kontrahenten möglichst auf dem Verhandlungswege zu realisieren.

„Latet uns dagen, wente dat vānlein ist licht an de stange gebunden aver it kostet vel, it mit ehren wedder af to nehmen“ – Hinrich Castorp (1419 - 1488), Bürgermeister von Lübeck

Wenn diese Alternative keinen Erfolg brachte wurde auf vielfältige Art und Weise politischer Druck ausgeübt, wie z.B. durch wirtschaftliche Embargos oder die Mobilisierung der Hanse freundlich gesonnener Fürsten oder Rivalen der Gegenpartei zum Zwecke der diplomatischen Intervention. Die kriegerische Option blieb das letzte Mittel zur Durchsetzung der Interessen – nicht aus Motiven der Menschlichkeit sondern wirtschaftlichen Überlegungen. Dies darf jedoch nicht den Anschein erwecken, die Hanse sei unter militärischen Gesichtspunkten schwach gewesen. Sie war im Gegenteil auf diesem Gebiet äußerst innovativ und leistungsfähig. Im Laufe der Jahrhunderte wurden Mittel der Kriegführung erprobt und nach jedem Konflikt anhand der neu gewonnenen Erfahrungen verbessert, was sich in praktischen Festlegungen und Regeln der Gefechtsführung, Taktik und Strategie niederschlug. Fundierte Kenntnisse der Seekriegführung waren bei der Führung der Städte und insbesondere bei den Befehlshabern hansischer Flotten vorausgesetzt und unterlagen einem ständigen Innovationsprozess durch praktische Erkenntnisse und theoretische Überlegungen.

Die Hanse unterhielt bis in das 15. Jahrhundert keine speziell für militärische Zwecke gebauten Schiffe. Doch ihre Handelsschiffe konnten kurzfristig zu Kriegsschiffen umfunktioniert werden, so daß das Aufgebot im Ernstfall beträchtlich war. Man begann in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, die Koggen vorn und achtern mit Plattformen zur Aufnahme von Kriegern

⁶ Vgl. Fritze, K., Krause, G. (1997): Seekriege der Hanse, S. 27 ff.

auszustatten, die sog. Kastele. Zusammen mit dem Mastkorb bildeten sie Gefechtsstationen, die im Nahkampf gegen ein anderes Schiff mit Bogen- und Armbrustschützen ausgestattet werden konnten. Das militärische Potential dieser Handelsschiffe war gewaltig. Für die Zeit des 15. Jahrhunderts wurde ihre Zahl auf etwa 900 – 1000 geschätzt, damals eine sehr große Flotte. Erst zu Beginn des 15. Jahrhunderts begann der Bau von Kriegsschiffen. Dies war Angelegenheit der Hansestädte, die solche Schiffe für eigene Zwecke aufstellten und finanzierten. Doch zum Aufbau umfassender Kriegsflotten kam es bis zum Untergang der Hanse nicht mehr.

Ebenso wie Handelsschiffe für militärische Zwecke verwendet wurden, bestand das Gros des Kriegsvolkes lange Zeit aus wehrfähigen Bürgern der Städte, also Handwerkern und Kaufleuten. Je nach Erfordernis des Einsatzes wurden auch Kriegsknechte oder professionelle Söldner angeworben. Die Basis der Wehrfähigkeit zur See wurde durch das Schiffsvolk gebildet, das in zahllosen Gefechten mit Piraten und Ausliegern gefordert war. Seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts begann die Hanse dann auch mit der Anwerbung von Freibeutern, um die Streitmacht zu stärken.

Die Organisation des Seekriegwesens lag auf städtischer Ebene im Rat der Hansestädte. Für Hamburg ist 1440 die Wahl eines „officium admiralitatis“ erwähnt. Diese Institution lagerte das Kriegsgerät, führte Musterungen durch und wachte über die Disziplin auf Hamburger Schiffen. Die Entscheidung über Krieg und Frieden wurde allerdings auf übergeordneter Ebene, dem Hansetag gefällt. Hier wurden Ziel des Seekriegsunternehmens, die zu stellenden Städtekontingente und Lastenverteilung unter den Mitgliedern festgelegt sowie ein verbindlicher Kriegsplan erstellt. In der Regel führte das gemeinsame Interesse der Hansestädte an einem sicheren Handel auch zu einer Zusammenarbeit. Dennoch verursachte insbesondere die Finanzierung solcher Unternehmungen Streitigkeiten.

Strategische und taktische Einsätze der Flottenkräfte

Die Seeblockade

Das Mittel der Seeblockade ist die älteste militärische Option zur Durchsetzung politischer Interessen in der Hanse. Sie diente dazu, den Gegner mit einer Handelssperre zu belegen und seine Schiffsbewegungen zu unterbinden. Es war dazu erforderlich, das Seegebiet des Feindes zu beherrschen und dessen Häfen wirksam zu blockieren. Erstmals wurde diese Maßnahme 1284 gegen Norwegen durchgesetzt und von allen Hansestädten gemeinsam erfolgreich

durchgehalten. Die Frage der Geschlossenheit sollte in den kommenden Jahrhunderten zu einem Problem werden, als die Interessen der im Hanseverbund vereinten Städte sich stärker ausdifferenzierten. So konnten bei Seeblockaden nicht immer alle Städte zur Umsetzung der Maßnahme herangezogen werden und es war sogar nötig, diese Abweichler von der Kontaktaufnahme zum Gegner abzuhalten. Dennoch blieb die Seeblockade wirksam, solange die Seemacht stark genug war, den Kontrahenten zu blockieren. Konnte dies nicht mehr, oder von vornherein nicht erreicht werden, handelte es sich stattdessen um einen Kaperkrieg.

Der Kaperkrieg

Zu dieser Option wurde gegriffen, wenn die Seeblockade aufgrund von Abweichlern in den eigenen Reihen nicht aufrechterhalten werden konnte oder die geographischen Lage des gegnerischen Seegebietes bzw. die Kräfteverhältnisse dazu zwangen. Der Kaperkrieg war ebenso eine Alternative zur Seeblockade, wenn lediglich die Handelsbewegungen des Gegners gestört werden sollten. Ziel war es ebenso, einen Feind zu zwingen, großen Aufwand für die Sicherung eigener Handelstransporte zu betreiben, um dieses militärische Potential zu binden.

Kaperverbände waren nicht sehr groß, von einigen Ausnahmen abgesehen. Meist operierten einzelne Schiffe oder kleine Gruppen. Doch im hansisch-holländischen Krieg von 1438 – 1441 kam es zur Aufstellung einer großen Kaperflotte durch die Holländer, die 54 große und 50 kleine Schiffe umfasste und eine ganze Baiensalzflotte der Preussen von 23 Schiffen aufbringen konnte.

Der bedeutendste Kaperkrieg aus der hansischen Geschichte war die Auseinandersetzung mit England 1469 bis 1474.

Die Seelandung

Bei der Seelandung werden Landungstruppen an der gegnerischen Küste abgesetzt, um Territorium zu besetzen, wie z.B. Festungen zur strategischen Beherrschung von Seegebieten, Inseln oder bedeutende Städte. In der Geschichte der hansischen Seekriegführung haben Landungsoperationen eine große Rolle gespielt, insbesondere vor der umfangreichen Einführung von Schiffsartillerie. Als Seekriege noch vorwiegend in Enterkämpfen ausgetragen wurden, suchte die Hanse Kriege auf gegnerischem Territorium durch Truppen zu entscheiden. Ein wichtiges Beispiel waren die Kriege gegen König Waldemar IV. von Dänemark. Während

der erste Krieg verloren ging, da die Landungsflotte unzureichend gesichert vor Anker lag und in einem Handstreich von den Dänen überwältigt werden konnte, schaffte es Bruno Warendorp im zweiten Feldzug (1367-1370), eine erfolgreiche Landung durchzuführen und Waldemar zu besiegen.

Das Seegefecht

Im Rahmen der hansischen Flottentaktik wurden Seegefechte sowohl zwischen Einzelschiffen als auch im taktischen Verband durchgeführt. Seeschlachten waren allerdings untypisch, solange noch nicht in großem Stil Artillerie auf Schiffen eingesetzt wurde. Stattdessen lag der Schwerpunkt auf Landungsunternehmungen, bei denen das Seegefecht lediglich dazu diente, gegnerische Schiffe im Vorfeld der Operation auszuschalten. Eine Alternative war es, die feindlichen Schiffe in ihren Häfen einzuschließen und zu vernichten. Konnten Festungen eingenommen werden, die ein Seegebiet kontrollierten, war der Krieg meist entschieden.

Erst als die Zahl der Geschütze im 15. Jahrhundert zunahm und Fortschritte bei ihrer Präzision erzielt wurden, steigerte sich die Bedeutung des Seegefechtes. Die Hanse begann sog. Orlogschiffe aufzustellen, das sind erste spezialisierte Kriegsschiffe, um Konvois zu schützen und als Geschwader mit Hilfe der Artillerie auf den Gegner einzuwirken. Es ging allerdings zu dieser Zeit nicht darum, gegnerische Schiffe zu versenken, sondern es war nach wie vor der Enterkampf, der letztlich über Sieg oder Niederlage entschied. Von größter Bedeutung war es im Seegefecht, eine günstige Position gegenüber dem Gegner hinsichtlich der navigatorischen Gegebenheiten zu erzielen und eine funktionierende Kommunikation zwischen dem Flaggschiff und den Mitgliedern des Geschwaders sicherzustellen, sowie die Positionen innerhalb der Formation zügig einzunehmen.

Die Seebefriedung

Sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten wurden sog. Friedeschiffe von den Städten eingesetzt, um in einer Art bewaffneter Seeüberwachung gegen überraschende Angriffe von Piraten und Ausliegern vorgehen zu können. In Seematrikeln wurden die Mitgliedsstädte verpflichtet, eine bestimmte Anzahl Schiffe entsprechend ihrer Größe auszurüsten und zu bemannen. Die Kosten mussten sie selbst tragen. Auch in Kriegszeiten wurden Schiffe zu Aufklärungszwecken eingesetzt.

Die Konvoifahrt

Schon früh mussten sich die hansischen Kaufleute gegen Piraten und Kaper zur Wehr setzen. Wenn die Gefährdungslage es erforderte, wurden Handelsschiffe nicht nur durch Bewaffnete an Bord gesichert, sondern zu einem Geleit zusammengeschlossen und durch zusätzliche Orlogschiffe gesichert. Die Konvoifahrt war immer dann die erste Wahl der Verteidigung, wenn die Hansestädte aus den unterschiedlichsten Gründen nicht in der Lage waren, die Seeherrschaft in den vom Gegner bedrohten Seegebieten zu erlangen. Aufgrund der teuren Sicherungsmaßnahmen der Konvois schienen einige Kaufleute bisweilen auch darauf zu verzichten. Daher wurde die Konvoifahrt häufig als Gebot beschlossen, das bei Nichtbeachtung dazu führte, dass die Hanse als Haftungsgemeinschaft nicht für entstandene Schäden aufkam oder Unterstützung zur Wiedererlangung geraubter Güter tätigte. Obwohl die Konvoifahrt einen deutlich besseren Schutz bot, kam es doch in einigen Fällen zu Überfällen auf den Geleitzug durch gut organisierte Kaperverbände des Gegners. So wurden die hansischen Baiensalzflotten mehrfach völlig aufgerieben.

Literatur

Ffoulkes, C. J., Oxon, B. L.: Inventory and Survey of the Armouries of the Tower of London, Vol. II, London 1915.

Fritze, K., Krause, G.: Seekriege der Hanse, Berlin 1997.

Müller, H.: Historische Waffen, Berlin 1957.

Neukirchen, H.: Seemacht im Spiegel der Geschichte, Berlin 1988.

Ortenburg, G.: Waffe und Waffengebrauch im Zeitalter der Landsknechte, Koblenz 1984.





Richard-Wagner-Str. 17 · 28209 Bremen · Germany
T+49 (0)421 4093 6994 · info@lennartviebahn.com
www.lennartviebahn.com