

Britischer Klipper AMBASSADOR von 1869



Klipper AMBASSADOR mit Vollschiiftakelung und Skysegel am Großmast (Kapitänsbild von 1870, bestehende Schutzrechte nicht bekannt).

Die AMBASSADOR wurde 1869 und damit im selben Jahr wie die berühmte "Cutty Sark" gebaut. Nach einer aktiven Fahrzeit von 25 Jahren wurde sie nach Seeschäden ab 1896 in Punta Arenas an der Magellanstraße als schwimmendes Lager verwendet und 1940 aufgegeben. Ihr eisernes Spantengerüst blieb bis heute erhalten.

Im Jahre 1869 liefern in Großbritannien 10 Teeklipper vom Stapel, wovon neun in der Komposit-Bauweise entstanden¹. Diese Bauweise stellte eine Übergangsform vom Holz zum Metallbau dar. Das Spantengerüst entstand dabei aus Eisen², die Beplankung war aus Hartholz. Die AMBASSADOR wurde für die in China-Geschäft tätige Reederei W. Lund auf der Werft von William Walker in London gebaut und lief im Mai vom Stapel. Sie war mit 692 ts vermessen und damit der zweitkleinste der 10 Neubauten³. Trotz ihrer gerin-

¹ "Ambassador", "Caliph", "Cutty Sark", "Doune Castle", "Duke of Abercorn", "Eme", "Osaka", "Normancourt", "Wylo" und "City of Hankow". Letztere war kein Kompositbau, sondern hatte eine Beplankung aus Messing- und Eisenblechen.

² Die Verwendung des im Gegensatz zum Stahl rostunempfindlichen Eisens ist der Grund, dass das Spantengerüst der „Ambassador“ noch existiert.

³ Nur die "Osaka" war mit 527 ts noch kleiner, die "City of Hankow" mit 1195 ts am größten.

gen Vermessung trug sie hoch aufragende Takelung mit sehr großer Segelfläche einschließlich eines Skysegels am Großmast. Jedenfalls galt sie zu ihrer Zeit als übertakelt, wie auch andere Schiffe der Walker-Werft.⁴

Daten und Fakten der AMBASSADOR	
Land:	Großbritannien / Chile
Schiffstyp:	Klipper mit Vollschiiftakelung
Bauwerft:	William Walker, London
Stapellauf:	1869
Umbauten:	1874 Umtakelung zur Bark 1896 zum Lagerschiff
Besatzung:	ca. 30
Verbleib:	In den 1940er Jahren aufgegeben und bei San Gregorio (Chile) auf Strand gesetzt. Wrack existiert noch.
Technische Daten	
Vermessung:	692 ts
Länge:	53,64 m
Breite:	9,54 m
Tiefgang:	5,82 m
Geschwindigkeit	bis zu 17 kn
Segelfläche	nicht bekannt

⁴ Die Walker-Werft baut auch den kleinen Klipper "Lothair", den letzten der britischen Teeklipper. Diese war aufgrund ihrer Übertakelung mehrfach von Mast- und Stengenbrüchen geplagt.

Die AMBASSADOR bestritt 1870 ihr erstes Tee-Rennen. Sie lief als erster von 15 Konkurrenten aus dem Hafen von Fuzhou aus, beladen mit 892.229 Pfund Tee. Fünf Tage später folgte die berühmte "Thermopylae". Letztere erreichte London nach 105 Tagen und damit 10 Tage vor der AMBASSADOR, trotz des ursprünglichen Vorsprungs. Es zeigte sich mal wieder "Länge läuft". 115 Seetage bedeuteten für das Jahr 1870 aber ein Platz im vorderen Mittelfeld der Teeklipper und auch größere Schiffe wurden geschlagen. Die AMBASSADOR also war ein gutes Schiff, konnte aber trotz ihrer großen Segelfläche nicht ganz mit ihren schnellsten Konkurrenten mithalten.

Auch in der Saison 1871 bestätigt sich das. Die AMBASSADOR lief am 30. August aus Whampoa (heute Huangpu bei Guangzhou) aus und erreichte London nach 125 Tagen erst am 1. Januar 1872, eine für dieses Jahr recht lange Reise. 1872 gelang ihr die Rehabilitation: in nur 108 Tagen lief sie von Fuzhou nach London, die viertschnellste Passage des Jahres. Auch 1873 war sie unter den Besten, als sie 114 Tage für dieselbe Strecke benötigte.

Das Teegeschäft brach allerdings allmählich für die Segelschiffsreeder zusammen, da die kostbare Ware auf Dampfern durch den neu eröffneten Suezkanal schneller nach Europa transportiert werden konnte. Auch für die AMBASSADOR bedeutete das zumindest vorläufig das Aus der Teerennen. Sie wurde zur Bark umgetakelt, um sie mit weniger Besatzung und damit wirtschaftlicher einsetzen zu können. 1874 bis 1877 war sie anderweitig beschäftigt, wobei dem Verfasser nicht bekannt ist, auch welcher Route.

1878 segelten jedenfalls nur noch sieben mit Tee beladene Klipper von China nach London, darunter dieses Mal auch wieder die nunmehrige Bark AMBASSADOR. Sie benötigte sehr lange 135 Tage für die Reise, war aber wegen des frühesten Starts alle ihrer Konkurrenten trotzdem als erstes am Ziel, wenn auch zeitgleich mit der "Titania". Diese war allerdings mehr als einen Monat später aus China

ausgelaufen. Für die AMBASSADOR sollte es die letzte Teereise gewesen sein.

Ab 1879 transportierte sie Jute und Zucker aus Manila nach Europa und später war sie auch im australischen Wollgeschäft eingesetzt. 1888 wurde sie an die Reederei von George Milne in Aberdeen verkauft, der sie aber nach nur einem Jahr an G. Shaddick aus Swansea weitergab. Bereits 1891 wurde sie wieder verkauft, diesmal an Burgess & Co., London. 1984 hatte auch Burgess genug von dem alten Klipper und verkaufte ihn an norwegische Reeder.

Viel Freude können die Norweger allerdings nicht an ihrem Neuerwerb gehabt haben, denn bereits auf einer Ausreise im Jahre 1895 von Jacksonville nach Honolulu geriet das Schiff im Juli, also im Südwinter, in einen besonders schweren Sturm im Südatlantik und musste mit beschädigter Takelage Port Stanley auf den Falkland-Inseln als Nothafen anlaufen. Dieser Wintersturm muss von besonderer Gewalt gewesen sein, denn er zwang insgesamt 14 Windjammer zum Anlaufen von Nothäfen. Für die AMBASSADOR bedeutete er das Aus, denn aufgrund der recht schweren Schäden und des hohen Alters des Schiffs wurde sie nur kondemniert und abgetakelt.

Die Hulk wurde nach Punta Arenas verkauft, wo sie bis ca. 1940 als Lagerschiff dienen sollte. Später wurde der Rumpf bei der Ortschaft San Gregorio an der Magellanstraße auf Strand gesetzt.



Wrack der AMBASSADOR bei San Gregorio an der Magellanstraße (Foto aus dem Internet von ca. 1980, mittlerweile ist das Wrack stärker verfallen)

Literaturempfehlung

Walter A. Kozian: *Klipperschiffe und Schnellsegler*, Köhler, Wien/Graz 2002. Neben eine sehr guten Geschichte der Klipperschiffe enthält das großformatige Buch auch viele Lebensläufe von Klippern.

Basil Lubbock: *The Log of the Cutty Sark*, James Brown & Son, Glasgow 1924. Der britische Autor gibt in diesem Werk unter anderem einen Überblick über die Teerennen der 1870er Jahre.