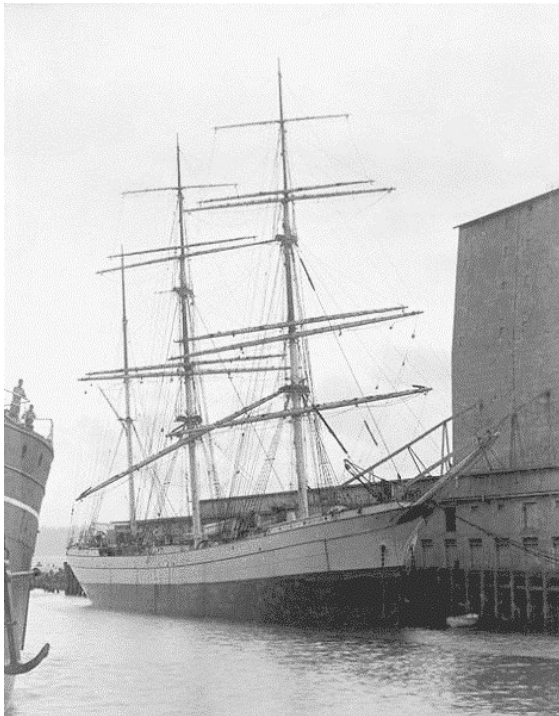


Französische Bark CAMBRONNE von 1897



Bark CAMBRONNE um 1904 in einen Hafen der amerikanischen Westküste, vermutlich Portland oder Tacoma (Fotograf Wilhelm Hester, Copyright erloschen).

Die 1897 in Frankreich gebaute Bark CAMBRONNE wurde bis 1907 im Wesentlichen in der Fahrt zur Westküste der USA eingesetzt. 1907 wurde sie von der Salpeter-Reederei A.-D. Bordes erworben und in der Chile-Fahrt verwendet. 1917 kam sie in die Schlagzeilen der Weltpresse, als sie von dem deutschen Segel-Hilfskreuzer "Seeadler" unter dem legendären Graf von Luckner gekapert wurde. Luckner ließ sie nicht versenken, sondern verwendete sie zur Anlandsetzung der auf vorhergehenden Prisen gemachten Gefangenen in Brasilien. Nach Fortsetzung ihrer Reise wurde sie am 8. Juli 1917 in der Biskaya durch das deutsche U-Boot "UC 72" versenkt.

Die CAMBRONNE wurde 1896 auf der Laporte-Werft in Grand Quevilly bei Rouen gebaut. Auftraggeber war die französische Reederei Société des Voiliers Nantais (später als Chargeurs de l'Ouest firmierend), die ihren Neubau Anfang 1897 übernehmen konnte. Die Bark war das zweite Schiff einer Serie von fünf Schwesterschiffen ("Reine Blanche", CAMBRONNE, "Canrobert", "General Neumayer", "Amiral Troude"), die wiederum von der sehr ähnlichen "General Millinet" abgeleitet war. Gegenüber der "General Millinet" waren Back und Poop vergrößert worden. Die

Daten und Fakten der CAMBRONNE	
Land:	Frankreich
Schiffstyp:	Stählerne Bark
Bauwerft:	Laporte-Werft, Grand Quevilly, Frankreich
Stapellauf:	1897
Eigner:	1897: Société des Voiliers Nantais, Nantes 1907: Antoine-Dominique Bordes & Fils, Dünkirchen, Frankreich
Besatzung:	23 Mann (1917)
Verbleib:	Am 8. Juli 1917 durch U-Boot "UC 72" versenkt
Technische Daten	
Vermessung:	1863 BRT
Länge:	80,2 m
Breite:	11,5 m
Tiefgang:	6,2 m
Segelfläche:	2.500 qm
Geschwindigkeit	ca. 15 Knoten max.

Vermessung hatte sich dadurch um 40 BRT erhöht.

Die Société des Voiliers Nantais war im Kohle- und Getreidegeschäft tätig. Wichtigste Fahrtziele waren Australien und die US-amerikanische Westküste. So segelte auch die CAMBRONNE in ersten ihren 10 Jahren zu diesen Zielen¹. Auf der Ausreise war in der Regel Kohle an Bord, auf der Rückreise Gerste oder Weizen.

Die Jungfernfahrt unter Kapitän Jamut stand unter einem unglücklichen Stern. Sie begann im Spätwinter 1897 und führte zuerst mit einer dem Verfasser nicht bekannten Ladung nach Australien. Dort lief die CAMBRONNE am 28. Juli 1897 mit einer Ladung Kohle aus Newcastle, New South Wales, aus. Sie

¹ Über die Fahrten der CAMBRONNE von 1897 bis 1907 für die Société des Voiliers Nantais finden sich in der einschlägigen Literatur nur wenige Informationen. Diese Fahrten wurden daher aufgrund von Schifffahrtsmeldungen in zeitgenössischen US-amerikanischen und australischen Zeitungen rekonstruiert (Referenzen siehe Fußnoten). Wichtigste Quelle war dabei die Rubrik "Shipping Intelligence" des "San Francisco Call" mit umfassenden Schifffahrtsnachrichten zu allen Fahrten zur und von der US-amerikanischen Westküste. Diese Zeitung ist digitalisiert im Internet in der "California Digital Newspaper Collection" frei verfügbar (cdnc.ucr.edu).

erreichte ihren Zielhafen San Francisco erst nach 104 Seetagen am 9. November. Unterwegs war Kapitän Jamut verstorben². In San Francisco übernahm das Schiff 55.776 Centals (1 Cental = 50,8 kg) Weizen. Am 5. Januar 1898 verließ die Bark den Hafen mit Ziel Kapstadt³. Von dort ging es weiter nach Falmouth, wo sie Anfang Mai 1898 gemeldet wird. Von dort verlegte sie am 5. Mai zum Löschen weiter nach Le Havre⁴.

Über zweite Rundreise der CAMBRONNE, die vom Sommer 1898 bis Frühjahr 1899 gedauert haben dürfte, ist dem Verfasser nichts bekannt. Aufgrund der Reisedauer ist jedoch einen Reise nach Südamerika eine Option.

In den folgenden Jahren wurde die Bark im Wesentlichen in der direkten US-Westküstenfahrt eingesetzt, wo sie jeweils ein knappes Jahr für die Rundreise benötigte. Die CAMBRONNE war offensichtlich ein zuverlässiger, aber kein besonders kein schneller Segler.

Am 24. Mai 1899 lief sie von Swansea zur dritten Rundreise nach San Francisco aus⁵. Das Einlaufdatum liegt nicht vor, aber am 10. Dezember setzte sie wieder Segel mit Ziel Queenstown (heute Cork, Irland). Am 1. März wurde sie auf Position 28° S, 23° W gemeldet⁶ und erreicht Irland am 7. Mai 1900⁷, was eine sehr lange Rückreise darstellte.

Die vierte Reise begann am 18. Februar 1901 in Rouen und führte via Cardiff erneut nach San Francisco⁸. Die in Cardiff geladene Kohle wurde man in San Francisco nur mühsam los, da nur unzureichend Arbeitskräfte zur Verfügung standen⁹. Später lud die CAMBRONNE dort als Rückfracht 55.401 Centals Gerste. Erst am 5. Oktober 1901 verließ sie wieder San Francisco mit Ziel Queenstown¹⁰. Sie sollte Europa im Januar/Februar 1902 erreicht haben. Weder das Ankunftsdatum der 4. Reise noch das Auslaufdatum der 5. Reise liegen vor.

Die fünfte Rundreise dürfte jedoch im April/Mai 1902 begonnen haben, denn am 23. Au-

gust 1902 lief die CAMBRONNE aus Leigh, England, kommend in Portland, Oregon ein¹¹. Als Kommandant wird Kapitän La Gloschec genannt. In Portland wurde Weizen geladen und nach Falmouth (Ankunft 28. Jan. 1903)¹² und anschließend weiter nach Ipswich transportiert, dass sie am 31. Januar erreichte¹³.

Die sechste Reise hat wahrscheinlich erneut im April/Mai begonnen haben. Starthafen war Antwerpen. A 24. August 1903 lief das Schiff in Port Townsend im US-Bundesstaat Washington ein¹⁴. Zur Rückreise liegen keine Daten vor, aber die Bark sollte im Januar/Februar 1904 wieder in Europa eingetroffen sein.

Im Jahr 1904 gab es eine Variation der bisherigen Routine, als die CAMBRONNE auf ihrer siebten Rundreise von Cardiff nach Honolulu, Hawaii, segelte und dort am 17. August eintraf¹⁵. Die Ladung oder Teilladung wurde schnell gelöscht, denn bereits am 9. September verließ sie den Hafen wieder mit Ziel Portland, Oregon¹⁶. Portland wurde am 2. Oktober erreicht¹⁷. Sie wurde schnell beladen und setzte am 11. November Segel und nahm Kurs auf Queenstown¹⁸, wo sie nach sehr langer Reise erst am 14. April 1905 eintraf¹⁹.

Nach nur kurzen Aufenthalt begann die achte Rundreise, wieder zur Westküste der USA. Die Bark lief am 10. Juni aus Birkenhead, England, aus²⁰ und erreichte die kalifornische Küste am 17. Oktober²¹. Im November übernahm sie in Portland, Oregon, Weizen²² und verlegte dann nach Astoria, wo die Ladung vervollständigt wurde. Aus Astoria lief sie am 22. Dezember nach Großbritannien aus²³, das im II. Quartal 1906 erreicht worden sein dürfte.

Die neunte und wie sich herausstellen sollte, letzte Rundreise unter der Flagge Nantes' führte die CAMBRONNE wieder nach Sydney, Australien. Genaue Daten liegen erneut

² The Sydney Morning Herald vom 10. Nov. 1897

³ San Francisco Call vom 06. Jan. 1898

⁴ San Francisco Call vom 07. Mai 1898

⁵ San Francisco Call vom 18. Sep. 1899

⁶ San Francisco Call vom 05. Apr. 1900

⁷ San Francisco Call vom 09. Mai. 1900

⁸ San Francisco Call vom 22. Feb. 1901

⁹ San Francisco Call vom 15. Aug. 1901

¹⁰ San Francisco Call vom 06. Okt. 1901

¹¹ San Francisco Call vom 24. Aug. 1902

¹² San Francisco Call vom 30. Jan. 1903

¹³ San Francisco Call vom 03. Feb. 1903

¹⁴ San Francisco Call vom 25. Aug. 1903

¹⁵ San Francisco Call vom 18. Aug. 1904

¹⁶ San Francisco Call vom 10. Sep. 1904

¹⁷ San Francisco Call vom 03. Okt. 1904

¹⁸ San Francisco Call vom 12. Nov. 1904

¹⁹ San Francisco Call vom 15. Apr. 1905

²⁰ San Francisco Call vom 15. Okt. 1905

²¹ San Francisco Call vom 18. Okt. 1905

²² San Francisco Call vom 05. Nov. 1905

²³ San Francisco Call vom 23. Dez. 1905

nicht vor, aber sie sollte Europa im Sommer 1906 verlassen haben, denn am 19. Juli 1907 war sie wieder zurück und wurde in Falmouth gemeldet²⁴.

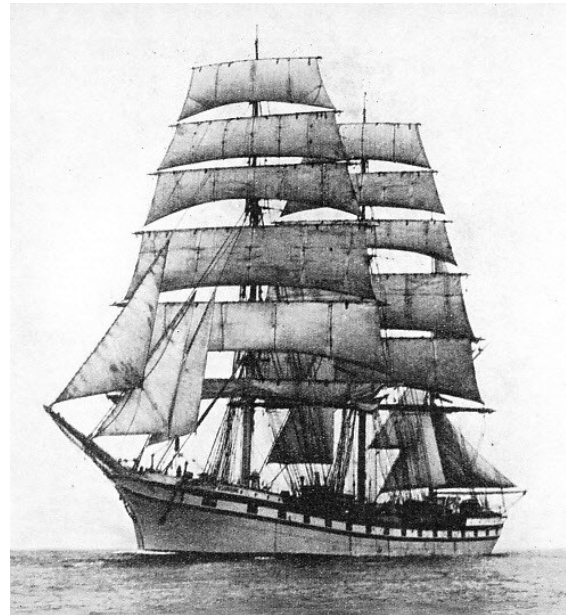
Nach dieser Reise wurde die CAMBRONNE 1907 an die Reederei A.-D. Bordes mit Sitz in Dünkirchen verkauft, die im Nitratesgeschäft mit Chile tätig war. Die Bark erhielt nun den typischen Bordes-Anstrich mit grauen Rumpf und schwarz-weißem Pfortenband. Soweit dem Verfasser bekannt, wurde die Bark ab diesem Zeitpunkt ausschließlich in der Chile-Fahrt eingesetzt. In der Regel lud sie auf der Hin-fahrt Kohle in England oder Wales und hatte auf der Rückfahrt immer Salpeter an Bord.

Von 1907 bis 1914 wurde sie von den Kapitänen Guilhon, Houssard und Bothoprel befehligt. 1914 wurde sie von Kapitän Arsène Mathieu (1881-1944, Kapitänspatent 1908) übernommen. Insgesamt machte die CAMBRONNE unter der Hausflagge von Bordes zehn Rundreisen von Frankreich nach Chile und zurück. Die letzte dieser Rundreisen sorgte dann aufgrund einer ungewöhnlichen Begebenheit für den bis heute recht hohen Bekanntheitsgrad dieses französischen Windjammers.



Kapitän Arsène Mathieu, 1881-1944 (Fotograf und Zeitpunkt des Fotos unbekannt)

²⁴ The Sydney Morning Herald vom 20. Jul. 1907



Die CAMBRONNE auf einer undatierten Aufnahme mit der Bordes-typischen Bemalung, ca. 1910 (Fotograf unbekannt, Copyright erloschen).

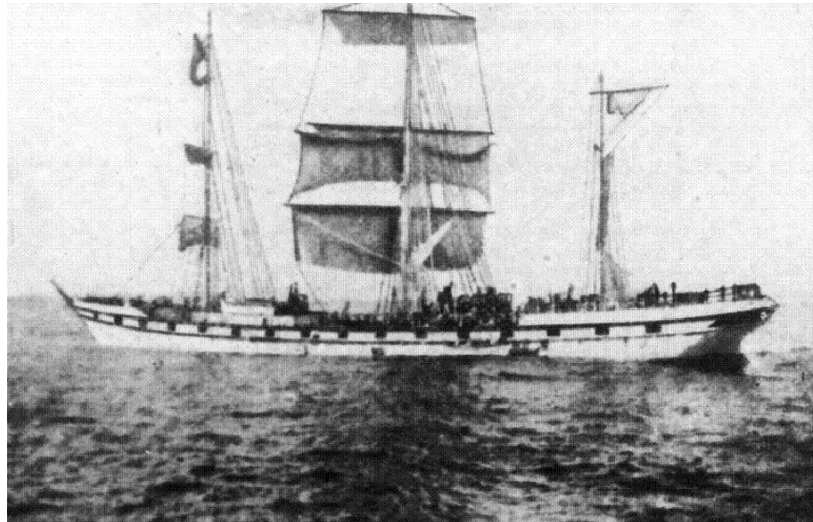
Am 28. Dezember 1916 lief die CAMBRONNE voll beladen mit Salpeter aus Antofagasta aus. Am Morgen des 21. März 1917 befand sich die Bark nach langen 83 Seetagen erst auf Position 20°10'S, 28°W im Südatlantik auf der Breite Uruguays, als eine andere Bark gesichtet wurde, die schnell aufkam.

Die unbekante Bark war "S.M.S. Seeadler", der damals den Alliierten noch unbekante deutsche Segel-Hilfskreuzer und seinem Kommandanten Kapitänleutnant Felix Graf von Luckner. Der ließ alsbald die Kriegsflagge hissen und der CAMBRONNE einen Anhalteschuss vor den Bug setzen. Kapitän Mathieu gehorchte sofort und drehte bei. Der Franzose befürchtete die Versenkung seines Schiffs und wurde wenig später positiv überrascht. Das deutsche Prisenkommando teilte ihm mit, dass sein Schiff auserkoren sei, die mittlerweile 263 an Bord der "Seeadler" befindlichen Gefangenen in einen Hafen zu transportieren. Die Vorräte an Bord der "Seeadler" waren nämlich mittlerweile durch die vielen Menschen an Bord bedenklich geschrumpft.

Graf Luckner ließ die Gefangenen zur CAMBRONNE übersetzen und nutzte deren Arbeitskraft, um die Salpeterladung der Bark teilweise über Bord werfen zu lassen. Der Rest wurde mit Seewasser übergossen in der Hoffnung, die Ladung so wenigstens teilweise unbrauchbar zu machen. Derweilen kappte die Mannschaft der "Seeadler" die Bramstengen und den Bugspriet ihrer Prise. Alles ging über

Bord, zusammen mit sämtlichen Reserve-Stengen, -Rahen und -Segeln.

Dann begann ein Alptraum für Kapitän Mathieu, da Luckner unberechtigter Weise von französischer Seemannschaft wenig hielt. Luckner entthob den Franzosen seines Kommandos und setzte den britischen Kapitän J. Mullen von der versenkten britischen Viermastbark "Pinmore" für die Reise nach Rio de Janeiro als Kommandanten ein.



Die CAMBRONNE am 8. Juli 1917 aufgenommen von "S.M.S. Seeadler" nach Kürzung der Takelage (Foto: Kaiserliche Marine, 1917).

Nachdem die CAMBRONNE für die nun 286 an Bord befindlichen Seeleute ausreichend verproviantiert war, wurde sie unter britischer Flagge nach Rio de Janeiro entlassen. Kapitän Mullen gab sein Ehrenwort, dass er diesen Hafen ansteuern werde und hielt dieses. Die Windverhältnisse müssen günstig gewesen sein, denn trotz der gestutzten Takelage lief die Bark bereits nach neun Seetagen am 30. März 1917 immer noch unter britischer Flagge in Rio de Janeiro ein. Das machte damals weltweit Schlagzeilen, denn damit wurde die Existenz des Segel-Hilfskreuzers "S.M.S. Seeadler" bekannt. An Bord der CAMBRONNE waren alle 286 Mann wohlauf. Kapitän Mullen übergab nach dem Einlaufen das Schiff wieder den Franzosen. Die ehemaligen Gefangenen wurden bald darauf repatriert.

Kapitän Mathieu sorgte sofort für die notwendigen Reparaturen. Diese müssen in kurzer Zeit erledigt worden sein, denn am 14. April hat die CAMBRONNE Rio wieder mit Kurs Frankreich verlassen²⁵. Wenn das Auslaufdatum korrekt ist, muss die weitere Reise noch langsamer als der schon lange Törn um Kap Hoorn gewesen sein. Aber möglicherweise war die Takelage in Rio doch nicht vollständig ersetzt worden. Denn erst am 8. Juli stand sie

nach weiteren 116 Seetagen auf Position 47°34'N, 07°30'W etwa 140 Seemeilen vor Brest in der Biskaya.

Aber die CAMBRONNE sollte Frankreich nicht erreichen, denn an diesem 8. Juli 1917, wurde sie vom deutschen Minen-U-Boot "UC 72" unter Oblt. z. S. Ernst Voigt gesichtet, beschossen und angehalten. Ein französischer Matrose wurde bei dem Beschuss schwer verletzt und verstarb später. Die Besatzung stieg in das einzige intakte Beiboot über und konnte am 10. Juli die der Bretagne vor gelagerte Ile de Sein erreichen. Das Prisenskommando von "UC 72" übernahm einige Navigationsinstrumente, bevor die CAMBRONNE durch einen Sprengsatz versenkt wurde. Die Bark, deren Rumpf mit Ausnahme eines Kollisionsschotts kurz hinter dem Bug nicht durch Querschotten segmentiert war, sackte weg wie ein Stein und verschwand innerhalb einer Minute von der Wasseroberfläche.

"UC 72" sollte diesen Versenkungserfolg nicht lange überleben, denn bereits auf seiner nächsten Feindfahrt ging das Boot verloren. Am 20. August 1917 wurde es im Gefecht mit der britischen U-Boot-Falle Q34 "Acton" versenkt.

Literaturempfehlung

Louis Lacroix: *Le Dernier Cap-Horniers Francais*, Editions maritimes et d'outre-mer, 1968 Der Autor, der selber Kap-Hornier und Kapitän auf französischen Windjammern war, berichtet in diesem Buch über die Großsegler der Reederei A.-D. Bordes aus Dünkirchen.

²⁵ Angaben auf der Internet-Seite http://pages14-18.mesdiscussions.net/pages1418/Forum-Pages-d-Histoire-aviation-marine/marine-1914-1918/cambronne-trois-barque-sujet_964_1.htm