

Die Seine-Flottille bei der Belagerung von Paris 1870/71

Teil 2: Die Schiffe der Seine-Flottille – PUEBLA und FARCY

W. Eberhard Falck, Saint-Cloud (Paris)

Aus den Ausführungen in Teil 1 (LOGBUCH 2-2015) wird deutlich, daß es sich nicht um eine systematisch entwickelte fluviatile Streitmacht handelte, sondern daß in Paris zusammengezogen wurde, was gerade verfügbar war und einigermaßen geeignet schien. Dazu wurden auch private Fahrzeuge requiriert bzw. von den Eignern zur Verfügung gestellt. Gerade über letztere ist so gut wie nichts bekannt. Man muß davon ausgehen, daß es sich um Dampfschaluppen handelte, die zu dieser Zeit bei den Reichen als Lustfahrzeuge populär wurden. Die durch Staustufen beruhigte Seine bot für den Wassersport ein gutes Revier, wie auf zahlreichen Gemälden der Impressionisten zu sehen ist. Auf diese Dampfschaluppen kann daher hier nicht weiter eingegangen werden.

Eine Ausnahme bildet die kaiserliche Yacht PUEBLA, die zusammen mit den Dampfkannonenbooten, sowie den schwimmenden, gepanzerten Batterien in diesem und in Teil 3 beschrieben werden wird.

Die Hauptdaten der beteiligten Fahrzeuge wurden bereits in Tabelle 1 des ersten Teiles zusammengefasst. Bildliche Informationen zu den Fahrzeugen sind erstaunlich rar und beschränken sich neben einigen wenigen technischen Zeichnungen auf Darstellungen aus der zeitgenössischen Presse. Photographien aus der Zeit des Krieges konnten merkwürdigerweise keine aufgefunden werden. Deutscherseits ist das nicht sehr überraschend, da der preussische Generalstab bereits durch den Bürgerkrieg in den USA und durch den deutsch-dänischen Krieg 1864 erkannt

hatte, daß Photographie ein Mittel der Spionage und militärischen Aufklärung sein kann. Das deutsche Militär kontrollierte und reduzierte deshalb strikt jede Photographentätigkeit in den Kriegsgebieten. Man hätte erwarten können, mehr in französischen Archiven zu finden, aber vielleicht wurde die photographische Tätigkeit aus ähnlichen Überlegungen von Seiten des Militärs unterbunden. Erst nach dem Ende des Krieges und während des folgenden Bürgerkrieges (‚Aufstand der Kommune‘) wurde die Photographie als Instrument der Propaganda eingesetzt, um die Zerstörungen aus beiden Konflikten und deren Akteure zu zeigen. Aber obwohl auch die Schiffe der Flottille von beiden Konfliktparteien eingesetzt wurden, konnten bisher keine Photographien aufgefunden werden.

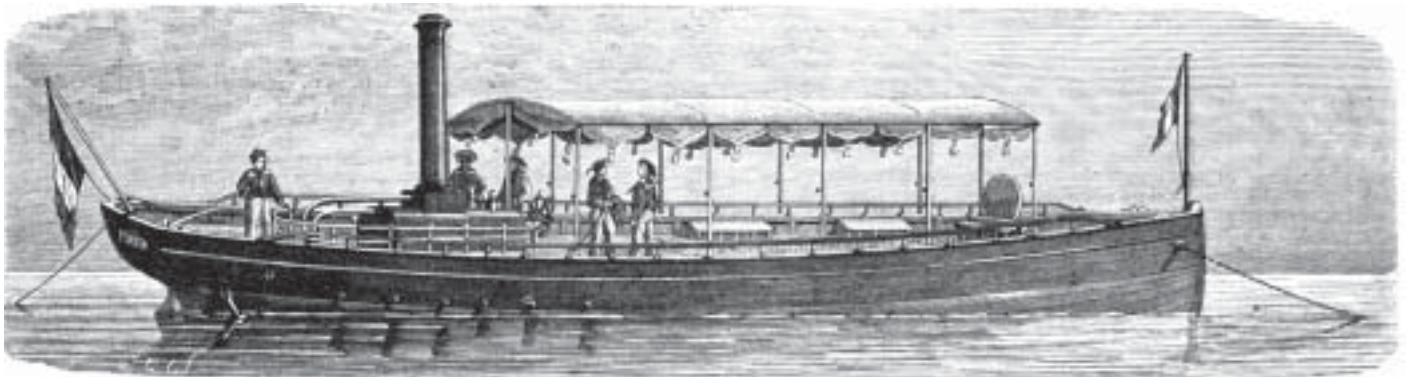


Abb. 3: Kaiserliche Yacht PUEBLA im Jahr 1863. *L'illustration* 1863/42, S. 176.

Die Dampfyacht PUEBLA

Sie wurde im Auftrag Napoleons III in Asnières gebaut und am 31.07.1863 vom Stapel gelassen (Bricard, 1863; siehe Abb. 3). Der Kaiser machte die Yacht, die 40.000 Francs gekostet hatte, der Kaiserin Eugenie zum Geschenk und in den folgenden Jahren

wurde sie für Ausflüge der kaiserlichen Familie auf der Seine verwendet. Der Name, der von der Kaiserin gewählt wurde, leitet sich von der Schlacht bei der Stadt Puebla in Mexiko her, bei der im Jahr 1862 das 6000 Mann starke französische Expeditionskorps durch eine schlecht bewaffnete mexikanische Armee von 4000 Mann geschlagen wurde.

Auf Veranlassung des Kaisers wurden mit der PUEBLA verschiedene technische Neuerungen erprobt. Sie war aus Stahlblech gebaut und hatte einen Doppelschraubenantrieb, der über ein Verteilergetriebe mit Bronzezahnradern bewirkt wurde und ihr eine hohe Manövrierfähigkeit gab. Die Antriebskraft von 10 PS kam aus einer

zweizylindrigen Hammermaschine nach dem System Mazeline mit der sie eine Geschwindigkeit von 8,2 kn erreichte (Vichot, Boucheix & Michéa, 2013). Der Kessel wurde offenbar bald auf Ölfuerung umgerüstet, da Dalloz (1868) und Figuiet (1869, S. 105ff.) über diesbezügliche Experimente mit der PUEBLA berichten. Die Feuerbüchse wurde dazu mit feuerfesten Steinen ausgekleidet und ein System zum Vernebeln des Mineralöls eingebaut. Zweck der Experimente war eine Reduzierung des Verbrauchs an Brennstoff zu erreichen und die Rauchentwicklung zu mindern.

Offiziell wurde die Yacht als Kriegsschiff geführt und war dementsprechend mit Marineangehörigen besetzt. Nach dem Ende des Kaiserreiches, des Krieges und des Aufstandes der Kommune im Sommer 1871 wurde sie im Raum Paris als Schleppbarkasse verwendet und schließlich 1886 abgewrackt.

Merkwürdigerweise scheint es keinerlei Bilddokumente, mit Ausnahme der in Abb. 3 gezeigten Zeitungsskizze zu geben. Nachforschungen in verschiedenen Archiven, die sich mit Napoleon III., seiner Familie und dem ‚Second Empire‘ befassten verliefen bislang erfolglos.

Die Kanonenboote vom Typ FARCY

Der sehr umtriebige Leutnant z.S. Jérôme Eugène Farcy, der in den frühen 1870er Jahren dann Abgeordneter der französischen Nationalversammlung wurde, tat sich durch verschiedene Erfindungen hervor und propagierte auch die Idee einer Kanonenschaluppe mit einem überschweren Geschütz (Julien, 1983). Der Entwurf überträgt das Konzept kleiner, beweglicher Boote mit (über)schweren Geschützen, wie sie seit dem 18. Jahrhundert im Küstenbereich verwendet wurden, auf den fluviatilen Bereich. Ursprünglich gerudert, wurde die Idee in den britischen Rendell-Dampfkanonenbooten weiterentwickelt. Die meisten Marinen hatten seit den frühen 1860er Jahren ein oder mehrere solcher Kanonenboote.

Farcy fand anfänglich bei der französischen Marine keine Gegenliebe für seinen Entwurf. Es gelang ihm aber, den Kaiser für das Projekt zu interessieren, der den Bau eines Bootes dann aus seiner Privatschatulle finanzierte. Die FARCY wurde auf der Werft Claparède in St. Denis bei Paris gebaut und lief am 10.12.1869 vom Stapel. Der Kaiser besuchte am 15. Mai 1869

die Werft, wobei er den Werfteigner, Fritz Claparède aus Neuchâtel gebürtig, und Lt. Farcy mit Orden auszeichnete (Anonym, 1870b). Das Boot wurde während der Belagerung unter der Bezeichnung ‚Cannonière FARCY‘ eingesetzt und erhielt erst nach dem Krieg den Namen REVOLVER.

Ein zweites Boot wurde 1870 für die dänische Marine auf Stapel gelegt. Wie es zu diesem Auftrag kam, ob auf Initiative Farcys oder Claparèdes, ist nicht bekannt und in der französischen Sekundärliteratur (Lecalvé, o.J.; Julien, 1983) wird nicht weiter darauf eingegangen. Nachforschungen im Rigsarkivet in Kopenhagen könnten da vielleicht Klarheit verschaffen, waren aber aus Zeitgründen bisher nicht möglich. Während der Erprobung bzw. während des Einsatzes mit dem 24 cm-Hinterladergeschütz M. 1864 traten durch die Rückstoßbelastungen (s.u.) aber schon nach wenigen Schüssen Probleme mit den Verbänden des Bootes auf, so daß die dänische Marine vom Kauf zurücktrat. Da sich zur gleichen Zeit die Zernierung von Paris entwickelte, konnte Claparède das Boot an die französische Regierung verkaufen. Es erhielt später den Namen MITRAILLIEUSE.

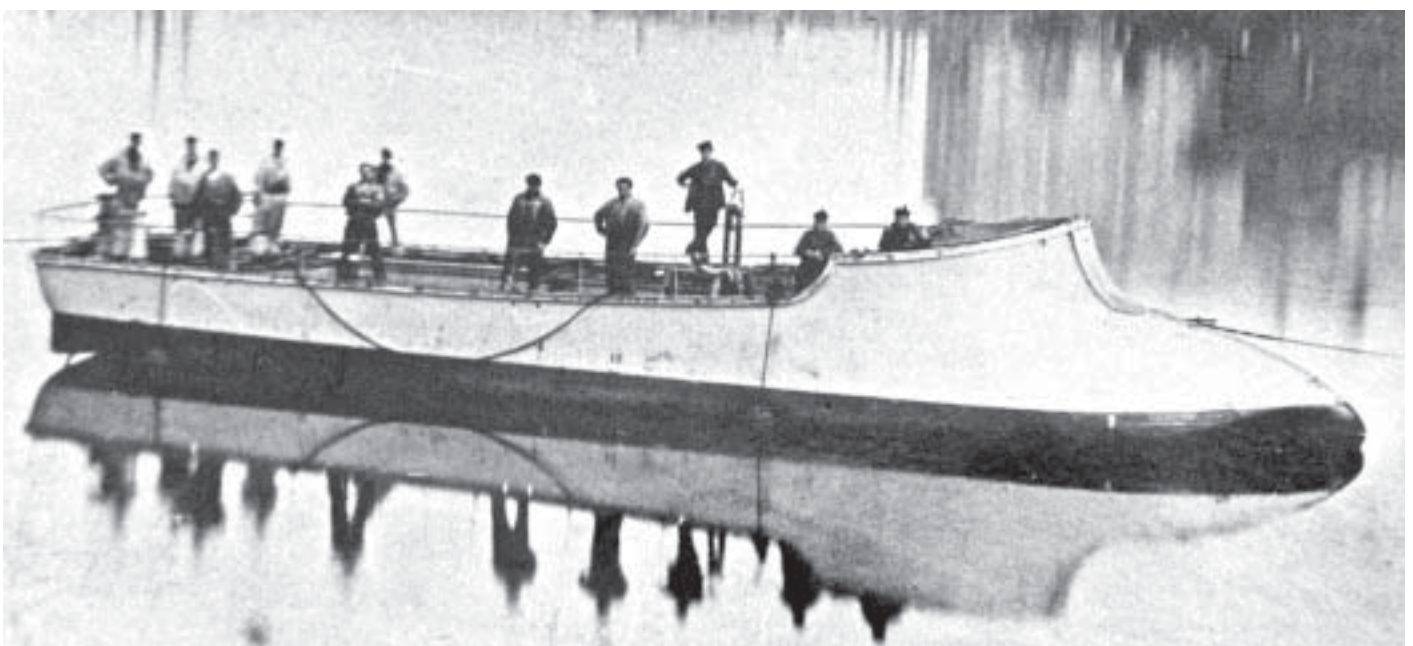


Abb. 4: Kanonenboot MITRAILLIEUSE desarmiert und ohne Maschinenanlage zwischen Juli 1871 und Februar 1884 in Cherbourg. Musée de la Marine, Ph 171 135.