Le Canot ImpÃ©rial

Ruderschaluppe Napoleons I. von 1810

{gallery}le_canot_imperial{/gallery}

Dieses Prunkschiff wurde in Antwerpen zu Frühlingsbeginn des Jahres 1810 gebaut. Kaiser Napoleon I. hatte damals beschlossen, das Arsenal und das Geschwader an der Schelde zu besuchen. Um ihn würdig zu empfangen und eine strahlende Erinnerung an seinen Besuch zu hinterlassen, beschlossen Admiral Decrès und Marineminister Laussat, dem Einzug des Kaisers dadurch ganz besonderen Glanz zu verleihen, dass man ihn mit einer Siegesparade zu Wasser begleitete.

Napoleon, seine Gemahlin Marie-Louise und ihr Gefolge mussten die Schelde abwärts fahren, um Antwerpen zu erreichen und so bis zur CHARLEMAGNE zu kommen, die mit dem Geschwader auf dem Scheldenebenfluss Rupel ca. 15 km von Antwerpen flussaufwärts Anker geworfen hatte. Die recht lange Reise von hier bis zur Stadt hätte man nicht mit den kleinen, wenig bequemen Beibooten des Geschwaders unternehmen können, und der Präfekt und der Minister ordneten also den Bau einer den kaiserlichen Gästen würdigen Ruderschaluppe an.

Man ließ sich von einem Plan aus der „Architectura Navalis Mercatoria“ des schwedischen Schiffbauers Frederik Henrik av Chapman inspirieren und wählte eine Halbe Galeere aus, ein von der venezianischen Gondel abgeleiteter Bootstyp. Die Pläne der Ruderschaluppe wurden von Ingenieur Guillemard gezeichnet. Sie hatte danach folgende Maße:

Länge zwischen den Steven 17,21 m

Breite 3,35 m

Tiefe 0,97 m

Der Rumpf ist geklinkert und achtern abgeschlossen durch einen „Hühnerstert“, ein Setzbord, das am Dollbord befestigt ist und ca. 1 m überkragt, was dem Boot eine Gesamtlänge von 18,3 m gibt.

Der Bau wurde dem Schiffszimmermann Le Theau aus Granville anvertraut; man arbeitete daran 21 Tage lang rund um die Uhr, eine unglaublich kurze Zeit. Sobald es möglich war, lieferte man die Berghölzer, die geschnitzt werden sollten, an den Antwerpener Künstler van Petersen, der gleichfalls mit dem Schmuck des Salons beauftragt war. Bei diesem Anlass muss man anmerken, dass in der „Anekdotengeschichte der Stadt Brest“ von Louis Delormel angegeben ist, dass die Skulpturen der kaiserlichen Schaluppe dem Beitel des Bildhauers Yves Collet aus Brest zu verdanken seien, wo eine Straße seinen Namen trägt. Wer hat Recht? Vielleicht kann man beide Thesen verschmelzen, wenn man annimmt, dass van Petersen in der so kurzen Zeit, die ihm blieb, seine Skulpturen nur roh bearbeiten konnte. Später erst wurden sie in Brest von Collet und seinen Gehilfen verfeinert und beendet.

Die Ruderschaluppe wurde von Napoleon bald nach ihrer Vollendung zwei- oder dreimal benutzt. Das kaiserliche Gefolge fuhr am 30. April 1810 um 17 Uhr auf den Rupel hinaus. Am Flaggenstock wehte eine quadratische Trikolore mit

einem gekrönten N. Napoleon sollte sich nur bei dieser einzigen Gelegenheit der prachtvollen Schaluppe bedienen. Sie blieb während der Restauration (1815-1830/1848) in Antwerpen und wurde dann nach Brest transportiert und im Arsenal untergestellt.

Am 9. August 1858 wurde die Schaluppe anlässlich des Besuches Kaiser Napoleons III. und Kaiserin Eugénies in Brest ein zweites Mal zu Wasser gelassen. Zu jener Zeit wurde sie mehrfach umgestaltet: Die Initialen L N aus Blei wurden an den Wappenschilden angebracht, die den seitlichen Fenstern des Kabinetts gegenüberliegen; der Adler am Heck und gewisse Dekorationen der Fenster und der Salondecke datieren höchstwahrscheinlich aus dieser Zeit. Schließlich wurde das berühmte Canot Impérial ein drittes und letztes Mal im November 1922 zu Wasser gelassen, und zwar anlässlich des Siegesmarsches der Marineschule.

Als im Zweiten Weltkrieg die Bombardements immer häufiger und stärker wurden, brachte man die Schaluppe nach Paris, wo das Marinemuseum gerade im Palais de Chaillot eingerichtet wurde. Das war keine einfache Sache auf Grund von Schwierigkeiten aller Art, die alle Transporte in dem von den Deutschen besetzten Teil Frankreichs lähmten. Dennoch gelang es, einen der seltenen offenen Güterwagen zu bekommen, über die die französische Eisenbahngesellschaft SNCF noch verfügte, und die Reise zu organisieren, die einem sehr komplizierten Umweg folgte wegen der zahlreichen Gleisunterbrechungen und der Verpflichtung, vor dem Güterwagen, der mit der sperrigen Schaluppe beladen war, Platz zu machen, um gefährliche Begegnungen zu vermeiden.

Die Operation dauerte mehr als eine Woche, aber das Boot war gerettet – gerade noch rechtzeitig, denn der Schuppen, in dem es sich in Brest nahe beim Tourviller Tor befand, wurde im folgenden Monat durch Bomben zerstört.

In Paris angekommen, türmten sich neue Hindernisse auf: Die Ausmaße der Schaluppe erlaubten nicht, sie auf normalem Wege ins Museum zu bringen. Nach einigen Monaten Aufenthalt im Freien musste man nach der Rue Franklin hin eine große Bresche in die Mauer des Palais schlagen, damit sie endlich auf den Stapelblöcken den Platz einnehmen konnte, der für sie reserviert war.