

2018.01.31 - "Great Eastern" - Katastrophen-Luxusliner im 19. Jahrhundert

Als größtes Schiff des 19. Jahrhunderts lief Ende Januar 1858 die "Great Eastern" vom Stapel. Aber das "Wunder der Meere" stellte nicht nur Rekorde auf, sondern zog Katastrophen geradezu magisch an. Die "Leviathan" setzte neue Maßstäbe. Mit einer Wasserverdrängung von 32.000 Tonnen und einer Länge von 211 Metern bot sie 4000 Passagieren Platz. Ihre Hülle war vollständig aus Stahl gefertigt. Ihre zehn Dampfkessel lieferten 8300 PS, die den Segeldampfer auf eine Geschwindigkeit von 12,5 Knoten brachten. Auch die Baukosten sprengten alle Dimensionen: 780.000 Pfund, nach heutigem Wert etwa 100 Millionen Euro. Die Presse feierte das größte Schiff seiner Zeit als "Kristallpalast auf See" und "Wunder der Meere". Das war vor seinem Stapellauf, der für den 3. November 1857 auf der Isle of Dogs östlich von London angesetzt war.

Aber als es so weit war, bewies der Luxusliner, dass ihm der Name des alttestamentarischen Monstrums gemäß war. Zwei Arbeiter verloren durch ein technisches Malheur ihr Leben. Und der Schiffskörper blieb nach wenigen Metern stecken, vielleicht weil bei der Taufe des Ungetüms versehentlich Wasser statt Champagner zum Einsatz gekommen war.

Dampfkessel explodierte beim zweiten Stapellauf

Allein die Verzögerung kostete weitere 100 Millionen Pfund. Erst im zweiten Anlauf am 31. Januar 1858 gelang mithilfe von Pumpen der Stapellauf. Obwohl man den Namen inzwischen in "Great Eastern" geändert hatte, häuften sich die Probleme. Noch während der Ausrüstung explodierte 1859 ein Dampfkessel, was mehrere Arbeiter das Leben kostete. Im gleichen Jahr starb der Konstrukteur Isambard Kingdom Brunel an einem Schlaganfall. Wenige Monate später folgte ihm der Kapitän ins Jenseits, als er im Sturm mit einem Beiboot seines Schiffs im Hafen von Southampton kenterte.



(c) picture alliance / Wikipedia



Derart vorgewarnt, setzte die Zielgruppe – zahlungskräftige Passagiere – lieber auf Sicherheit und mied die mit Gasbeleuchtung und warmem Wasser ausgestatteten Kabinen. Bei ihrer Jungfernfahrt im Juni 1860 wagten sich nur 35 zahlende Kunden auf die „Great Eastern“, bei 400 Mann Besatzung. Immerhin zeigte das Schiff auf der Reise nach New York, was in ihm steckte. Für die Strecke benötigte es ganze neun Tage, was einen bis dahin für unfassbar gehaltenen Rekord markierte.

Katastrophen am laufenden Band

Doch das größte Schiff des 19. Jahrhunderts zog die Katastrophen weiterhin magisch an. 1861 geriet die "Great Eastern" vor der irischen Küste in einen Orkan. Die 17 Meter durchmessenden Schaufelräder verbogen sich, sodass Kriegsschiffe den Giganten ins Schlepptau nehmen mussten. Weite Teile des luxuriösen Mobiliars gingen zudem zu Bruch.

Ein Jahr später lief die "Great Eastern" vor dem Hafen von New York auf ein Riff, das einen 26 Meter langen Riss in den Rumpf schnitt. Zum Glück war dieser doppelwandig ausgeführt, sodass eine Katastrophe vermieden wurde. Dafür sollte man beim Abwracken 1889 zwei Skelette in der Hülle des Rumpfes entdecken. Es waren die Überreste zweier Werftarbeiter, die während des Baus des Riesen als vermisst gegolten hatten.

Das erste transatlantische Kabel und Jules Verne an Bord

Unter diesen Bedingungen machte die Reederei beizeiten Konkurs, was zum Startschuss für eine neue Karriere der "Great Eastern" wurde. Der US-Industrielle Cyrus West Field kaufte für ganze 25.000 Pfund das Schiff und ließ es für sein visionäres Projekt umrüsten. Mit ihm wollte er die ersten Kabel verlegen, mit denen er den Telegrammverkehr über den Atlantik aufnehmen wollte. Am 28. Juli 1866 konnte das 4200 Kilometer lange Kabel in Betrieb genommen werden.

Anschließend wurde die "Great Eastern" wieder im Liniendienst eingesetzt. Zu ihren prominentesten Passagieren gehörte 1867 der Schriftsteller Jules Verne, der an Bord zu seinem Roman "Eine schwimmende Stadt" inspiriert wurde. Aber ein weiteres schweres Unglück mit Todesfolge ruinierte den Ruf des Dampfers endgültig.

Als stillgelegtem Seelenverkäufer gelang der "Great Eastern" dann doch noch ein wirtschaftlicher Erfolg. Ein britischer Unternehmer schleppte sie nach New York und machte ein Unterhaltungszentrum aus ihr. Ohne die Last, schwimmen zu müssen, verhalf das größte Schiff des 19. Jahrhunderts seinem Besitzer doch noch zu einem kleinen Vermögen.

(welt.de / kl)

[2011.04.12 - Stammtisch Modellbau](#)» - 1 von 156 - « [2018.07.15 - Edith und Friedl...](#)

[<- Zurück zu: News.Aktuelles](#)

News.Aktuelles

[2018.07.15 - Edith und Friedl Eggerstorfer wieder unterwegs; Kurz vor Dubrovnik](#)

[2018.04.10 - Edith und Friedl Eggerstorfer: MultiMedia-Shows ihrer Europatörns 2010-2017 veröffentlicht](#)

[2018.02.27 - Edith und Friedl Eggerstorfer: MultiMedia-Show über ihren Törn 2017 ihrer Europa-Reise](#)

[2017.10.17 - Klosterneuburg: Rollfähre von Schubverband gerammt, Seil gerissen; Strafrechtliche Ermittlungen](#)

[2017.10.14 - FHS-Generalversammlung in der Wiener Kuchelau](#)

[2017.10.12 - Weiter Streit um desolate "Johann Strauß" im Donaukanal](#)

[2017.09.19 - Auch das gibt es: Rostock-Bürger entscheiden über Standort eines Traditionsschiffes](#)

[2017.09.18 - Edith und Friedl Eggerstorfer wieder unterwegs; Winter an Land in Cres](#)

[2017.08.14 - Wal in der Marina... Gefilmt bei Los Angeles](#)

[2017.07.27 - Donaukanal und "Johann Strauß": Zweiter Versuch - Zwangsversteigerung statt Auktion](#)

Treffer 1 bis 10 von 156

<< Erste < Vorherige **1-10** [11-20](#) [21-30](#) [31-40](#) [41-50](#) [51-60](#) [61-70](#) [Nächste](#) > Letzte >>