



Neue Serie:
Geister-Schiffe

Geister-Schiffe



In einer neuen Serie stellt unterwasser Schiffe vor, deren Schicksal von Rätseln umrankt ist: Mal liegen die Ursachen ihres Untergangs im Dunklen, mal ist das ganze Schiff verschollen, mal das Schicksal von Passagieren und Besatzungsmitgliedern ungeklärt. unterwasser-Wrackexperte Claus-Peter Stoll hat sich für diese Serie tief in die Archive der Schiffahrtsgeschichte gewählt.

Lebendig begraben

Schon vor ihrer Jungfernfahrt gilt die »Great Eastern« als Unglücksschiff. Kessel explodieren, andere Schiffe werden gerammt, immer wieder gibt es Tote. Die Rache eines Nieters und seines Lehrlings, die man beim Bau des Dampfschiffs zwischen Stahlplatten eingemauert und vergessen hat?

Text: Claus-Peter Stoll · Illustration: Jamile do Carmo · Foto: Robert E. Holloway (verm.)

Seeleute gelten oft als abergläubisch, besonders in den vergangenen Jahrhunderten. Folglich war man sich damals sicher, dass auf der Great Eastern ein Fluch lag. Doch die Geschichte dieses Schiffs beginnt unter einem anderen Namen: Leviathan. Es soll das größte Dampfschiff der Welt werden, doch schon während des Baus kommt es zu einem Unglück: Als der riesige Raddampfer mit seinem Doppelrumpf auf Kiel gelegt wird, verschwinden ein Nieter und sein Lehrling spurlos. Die Kollegen auf der Werft ahnen Furchtbares. Sie vermuten, dass die beiden zwischen den doppelten Eisenplatten im Rumpf eingeschlossen und ihre Hilferufe im Lärm der Niethämmer nicht gehört wurden. Ihre Bitte an den Auftraggeber, die neu eingebauten Platten wieder zu entfernen, wird von oben kategorisch abgelehnt – zu teuer.

Steigende Rohstoffpreise treiben die Reederei bald darauf in den Ruin. Das halbfertige Schiff findet einen neuen Eigner, der es noch vor seinem Stapellauf in »Great Eastern« umbenennt. Ein Schiff und ein einziger Superlativ: Die Maschine für die Schraube leistet ganze 4890 Pferdestärken. Die beiden Schaufelräder, jedes immerhin 17 Meter im Durchmesser, werden über zwei weitere Dampfaggregate mit insgesamt 3410 PS angetrieben. Diese drei Kohle fressenden Monster benötigen bis zu 330 Tonnen Kohle am Tag, das Schiff besitzt Bunkerraum für 12.000 Tonnen. Bei Bedarf kann das Schiff auch unter Segel gesetzt werden – die Segelfläche beträgt rund 5300 Quadratmeter. Ein weiterer Superlativ für jene Zeit ist die Transportkapazität der »Great Eastern«. Primär als Auswandererschiff konzipiert, bietet sie Platz für 4000 Passagiere, davon 800 in der 1. Klasse, 2000 in der 2. und 1200 in der 3. Klasse. Als Truppentransporter kann sie bis zu 10.000 Soldaten aufnehmen. Im Frachtverkehr nach Indien und Australien schlucken ihre Laderäume bis zu 6000 Tonnen Fracht. Der Koloss ist 211 Meter lang und vermisst 18.915 BRT, als er 1858 seine Jungfernfahrt antritt.

Doch zurück zur Geschichte: Eine Namensänderung ist für die abergläubischen Seeleute damals ein böses Omen. Doch noch liegt das Schiff auf der Werft: Da sich der Stapellauf ständig verzögert, geht bald darauf auch die neue Gesellschaft in Konkurs. Bis man dieses Monster von Schiff mit seinen fünf Schornsteinen die Themse flussabwärts gebracht hat, vergehen allein drei Monate. Bei diesen Manövern sinken Barkassen, Ketten reißen, Rammen werden zerfetzt. Erst der Anfang einer Kette mysteri-

öser Ereignisse. Am Tag vor dem Auslaufen zu einer Probefahrt kommt einer der beiden Konstrukteure an Bord und erleidet bei einem Fototermin einen Schlaganfall, an dem er kurz danach stirbt. Geradewegs zu dem Zeitpunkt, als die Meldung kommt, dass bei dieser Testfahrt im Ärmelkanal einer der zehn Kessel explodiert ist. Fünf Männer sterben an Verbrennungen durch heißen Dampf, einer wird in ein Schaufelrad geschleudert und zerquetscht, zehn weitere erleiden schwere Verletzungen.

Auf der Reede von Holyhead bricht während der Reparaturarbeiten ein Sturm los

Schiff zu reisen, auf dem ein Fluch zu liegen scheint. Weitere Unglücke an Bord geben immer mehr Nährstoff für obskure Gerüchte. Die Ära der »Great Eastern« als Passagier- und Transportschiff ist nach wenigen Jahren zu Ende.

1864 wird der Gigant versteigert und zum Kabelleger umgebaut. Er soll das erste Transatlantik-Kabel zwischen England und den USA verlegen. Der erste Versuch geht daneben, und das teure Kabel versinkt in den Tiefen des Atlantiks. Der zweite Anlauf klappt, und bis zu ihrer Verschrottung verlegt die »Great Eastern« ohne weitere Vorkomm-

Die Kollegen vermuten früh, dass der **Nieter und sein Lehrling** zwischen Eisenplatten **lebendig eingemauert** wurden. Ihre Rettung scheitert am Geld und an der Gier: **zu teuer**.

und reißt die »Great Eastern« aus ihren Vertäuerungen. Auf dem Weg zum Hafen ertrinken der Kapitän und zwei weitere Personen, als ihr Beiboot kentert. Der große Salon liegt danach in Trümmern. Die »Great Eastern« gilt vielen schon als Unglücksschiff, bevor sie ihre erste Reise antritt.

Auch die Jungfernfahrt am 17. Juni 1860 von Southampton nach New York, immerhin nach sechs Jahren Bau- und Erprobungszeit auf der Werft von Scott, Russel & Co. in Milwall bei London, steht unter keinem guten Stern. Minderwertige Kohle beschädigt die Schornsteinkammern – mit der Folge, dass der Speiseraum so stark erhitzt wird, dass niemand es darin aushält. Damit nicht genug: Auf der Rückreise versagt eine Schraubenwelle, die »Great Eastern« kann die Fahrtrichtung nicht mehr halten und treibt in die Trosse eines kleinen Schiffs, wobei zwei Menschen ertrinken. Darauf rammt sie zu allem Überfluss noch eine Fregatte, die das Pech hat, sich in der Nähe zu befinden.

Das nächste Unglück kommt 1861. Ein verheerender Hurrikan beschädigt das Schiff, und im Jahr darauf rammt es einen unbekanntes Felsen vor New York. Auf der dritten Fahrt zerschlagen Brecher die Schaufelräder, so dass die »Great Eastern« mehrere Tage steuerlos ist.

Bald kann die Reederei, die »Great Eastern Steamship Company«, das Geld für die teuren Reparaturen nicht mehr aufbringen. Zudem überschreiten die Betriebskosten die Einnahmen, so dass sie in Konkurs geht. Besonders auch, weil sich viele potentielle Passagiere weigern, mit diesem

nisse vier Atlantikkabel und ein Seekabel von Aden nach Bombay. Auch in dieser Funktion beeindruckt das Schiff mit technischen Meisterleistungen. Die drei mächtigen Kabeltrommeln messen zwischen 16 und 18 Meter im Durchmesser, bei einer Tiefe von über sechs Metern. So konnte jede Trommel Kabellängen von 700 bis 900 Seemeilen aufnehmen. In der Summe für eine Strecke von fast 4500 Kilometern.

Dennoch ist das Leben des Giganten nicht nur von Katastrophen gepflastert, sondern auch recht kurz. Der Anfang vom Ende kommt 1888. Die Great Eastern wird aufgelegt und bei New Ferry, Cheshire, in den folgenden drei Jahren abgewrackt. Dabei machen Arbeiter eine grausige Entdeckung. Zwischen den beiden Wänden des Doppelrumpfs finden sie die Skelette von zwei Menschen: der vermisste Nieter und sein Lehrling. ■

