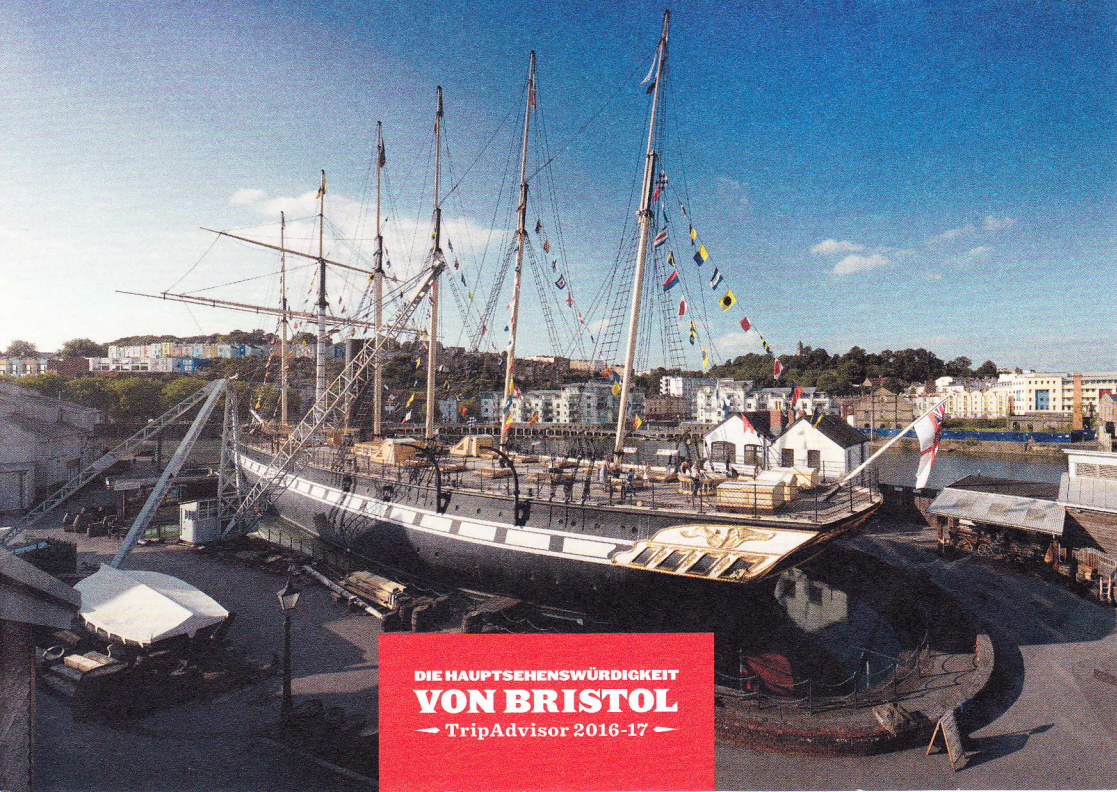


BRUNEL'S
SS GREAT

BRITAIN



ENTDECKEN SIE
DAS SCHIFF
DAS DIE WELT
VERÄNDERTE



DIE HAUPTSEHENSWÜRDIGKEIT
VON BRISTOL
→ TripAdvisor 2016-17 →

Als die Great Britain 1845 zu ihrer ersten Reise auslief, war sie weltweit das größte und technologisch fortschrittlichste Schiff ihrer Zeit. Im Unterschied zu den damaligen Wasserfahrzeugen besaß sie sowohl einen Eisenrumpf als auch eine Schiffsschraube, die von einer starken Dampfmaschine angetrieben wurde.

Obleich sie das erste Schiff ihrer Art war und ein gigantisches, eisernes Experiment darstellte, erwies sich die Konstruktion als äußerst erfolgreich.

Isambard Kingdom Brunel, der die größte Verantwortung für das innovative Design trug, revolutionierte die Zukunft des Schiffbaus.

Brunel arbeitete für die Great Western Steamship Company in Bristol. Die ss Great Britain war nach der Great Western, einem Raddampfer mit Holzrumpf, das zweite Schiff der Gesellschaft: Sie war schnell und gut gebaut. Von 1838 an fuhr sie von Bristol nach New York. Die Gesellschaft wünschte sich ein ähnliches Schwesterschiff für ihre Transatlantikgeschäfte, Brunel überzeugte sie jedoch, zwei bedeutende Änderungen am Design vorzunehmen.

Zuerst bewies er, dass ein leistungsfähigeres größeres Dampfschiff energieeffizienter war als ein kleineres. Der Bau eines Schiffs dieser Größenordnung ließ sich nur durch die Verwendung von Eisen realisieren, da dies stärkeren Belastungen standhielt als Holz.

Anschließend sahen Brunel und seine Mitarbeiter im Mai 1840 das Versuchsschiff Archimedes, das von einer dampfbetriebenen Schiffsschraube bewegt wurde. Es handelte sich dabei um eine neue Antriebsart für Schiffe: Anders als bei Schaufelrädern blieb die Schiffsschraube vollständig unter Wasser und somit auch bei unruhiger See funktionsfähig. Brunel war beeindruckt und begann mit verschiedenen Schraubenentwürfen zu experimentieren. Er wies nach, dass eine Schiffsschraube effizienter war als Schaufelräder, und überredete die Great Western Steamship Company, ihn ihr Schiff mit der neuen Technologie umgestalten zu lassen.

Im Frühjahr 1841 arbeiteten die Schiffbauer an Brunels verbesserter Konstruktion.

Am 19. Juli 1843, genau 4 Jahre nach Baubeginn, taufte Prinz Albert das neue Schiff beim Stapellauf vor 30'000 Zuschauern auf den Namen ss Great Britain.

Die Great Britain war teuer, ihr Bau hatte 117.295 Pfund Sterling, 6 Schilling und 7 Pence verschlungen. Verständlicherweise waren die Direktoren der Gesellschaft erpicht darauf, einen Gewinn zu erwirtschaften;

jedoch wurden nur 45 von 360 Fahrkarten für die Jungfernfahrt nach New York verkauft.

Bedauerlicherweise trugen die ersten Überfahrten wenig zur Vertrauensbildung bei, denn obgleich das Schiff die Atlantiküberquerung in nur 13 Tagen ermöglichte, erlitt sie Propellerschäden, lief mehrere Male auf Grund und hatte mit Bränden im Maschinenraum zu kämpfen. Um alles noch schlimmer zu machen, übersah Kapitän Hosken auf der fünften Überfahrt im September 1846 den Leuchtturm der Isle of Man und ließ das Schiff fatalerweise in der Dundrum Bay an der nordirischen Küste auf Grund laufen.



Bis zum entschlossenen erfolgreichen Rettungsversuch lag die ss Great Britain elf Monate lang auf Grund. Ihr Eisenrumpf hatte ein Unglück überstanden, das jedes hölzerne Schiff unwiederbringlich zerstört hätte. Unglücklicherweise konnte die Gesellschaft die Bergungskosten nicht aufbringen und musste im Jahre 1850 das innovative Schiff für gerade mal 18.000 Pfund Sterling an die Gibbs Bright & Company verkaufen.

Gibbs Bright baute die Great Britain zu einem Auswanderer-Dampfer um.

Sie sollte Tausende von Menschen nach Australien befördern, wo der Goldrausch ausgebrochen war.

Über die folgenden 23 Jahre unternahm sie 33 Fahrten wobei sie die Welt 32 mal umrundete.

Heutzutage stammen schätzungsweise eine Million Australier und Neuseeländer von ihren damaligen Passagieren ab.

Viele dieser Passagiere führten Tagebücher, die noch heute von den Erfahrungen der Überfahrt Zeugnis ablegen. Für manche war die Reise extrem beschwerlich. Passagiere, die billig reisten, waren auf dem Zwischendeck in beengten Verhältnissen untergebracht und mussten sich ihre einfache Unterkunft mit Fremden teilen. Viele hatten ihre Heimat und ihre Familie für eine ungewisse Zukunft in Australien zurückgelassen.

Sie waren schlechtem Wetter, Übelkeit und Langeweile ausgesetzt und mussten sich an das ungewohnte Leben an Bord gewöhnen.

Für diejenigen, welche sich eine Überfahrt in den Einzelkabinen der ersten Klasse leisten konnten, gut speisten und die Gewissheit besaßen, dass sie nach Hause zurückkehren würden, war die Reise ein aufregendes Abenteuer.

Sowohl Soldaten als auch Emigranten reisten mit der Great Britain. Zwischen 1855 und 1857 diente sie als Truppentransporter und beförderte insgesamt 44.000 Soldaten: während des Krimkrieges ins Mittelmeer und

während des ersten indischen Unabhängigkeitskriegs nach Bombay. Auf der Rückreise nach England beförderte sie Rekonvaleszente und Verwundete.

Spätestens 1876 hatte sich der Schiffbau-Standard verändert. Die Great Britain war nicht länger für die Beförderung von Passagieren versicherbar. Gibbs Bright & Co verkauften sie. Ihre neuen Eigentümer bauten sie zum Frachtschiff um, indem sie die Maschinen entfernten und sie zu einem Dreimaster umbauten. 1882 segelte sie, beladen mit Kohle, von Penarth in Wales nach San Francisco.

Auf der dritten Überfahrt geriet sie in orkanartige Stürme, die sie so schwer beschädigte, dass der Kapitän den Kurs änderte und auf den Falkland-Inseln Schutz suchte.

Die Schiffseigentümer waren nicht willens, die Reparaturkosten zu tragen, und verkauften das Schiff an die Falkland Island Company.

Zwischen 1886 und 1933 diente sie als schwimmendes Lager für Kohle und Wolle, bis sie für diese Nutzung in einem zu schlechten Zustand war.

1937 wurde sie nach Sparrow Cove gebracht und dort auf dem seichten Meeresboden den Elementen überlassen.

Dies war jedoch noch nicht das Ende der Geschichte: 1968 schrieb der Schiffbauingenieur Ewan Corlett an die britische Times, um Unterstützung für die Bergung des historischen Schiffes zu mobilisieren.

Seinem Aufruf folgte ein heroisches nationales Engagement.

1970 gelang es einem kleinen Team von deutschen Bergungsspezialisten, die Great Britain mit Hilfe der Inselbewohner und der königlichen Marine auf einem Ponton aufzuschwimmen.

Obleich schwere Stürme wüteten, wurde sie 8'000 Meilen über den Atlantik bis in den Bristol-Kanal geschleppt. Hafenarbeiter besserten ihren brüchigen Rumpf aus, sodass sie ohne Unterstützung schwimmen konnte. Drei Schleppboote zogen sie durch den Avon nach Bristol. Die Great Britain kehrte am 19. Juli, genau 127 Jahre nach ihrem Stapellauf, zurück zu dem Dock, in dem sie gebaut worden war, und wo man sie heute besichtigen kann. Sie wurde von einer riesigen Menschenmenge begrüßt. Sie bleibt hier: als Wahrzeichen von Bristol und um an Brunels ambitionierte Vision zu erinnern.



**THIS IS VICTORIAN.
THIS IS NOW.**

ssgreatbritain.org