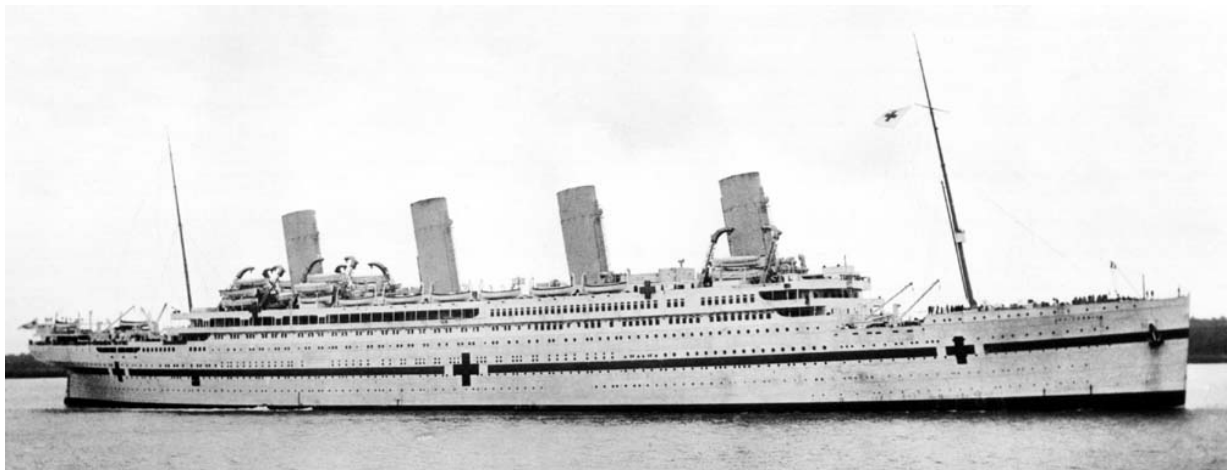


BRITANNIC

Die verlorenen Liner der 20. Jahrhunderts



BRITANNIC	(1914 - 1916)
Länge:	269 m
Tonnage:	48.158 BRT

Das dritte und jüngste Schwesterschiff der **Olympic** und der **Titanic** sollte der größte und extravaganteste Luxusliner der White Star Line werden. Allein schon sein Name sollte pure Größe ausstrahlen: Gigantic. Sie sollte Bruce Ismay's Traum abrunden, den Traum, mit seinen drei Flaggschiffen einen neuen Standard in der Ozeanüberquerung zu etablieren und die Hegemonie

seiner Schifffahrtslinie ein für allemal zu untermauern. Die Gigantic befand sich noch mitten im Bau, als die Titanic sank. Aufgrund der nicht enden wollenden Gerüchte um Konstruktionsfehler und unzureichender Sicherheitsstandards wurde der Weiterbau eingestellt. Sowohl der Besitzer als auch die Konstrukteure der White Star Line wollten zuerst herausfinden, warum die "unsinkbare" Titanic untergegangen war, bevor sie den Bau ihres Schwesterschiffes fortsetzten. Vor allem aber wollten sie sicherstellen, dass sich so etwas unvorstellbares wie der Untergang der Titanic nicht noch einmal wiederholen konnte.



Schließlich wurden die Arbeiten zur Fertigstellung der Gigantic wiederaufgenommen. Einige Änderungen in der Konstruktion waren die Folge. Die wasserdichten Abteilungen wurden bis zum B-Deck hochgezogen, drei Decks höher als dies bei der Titanic gewesen war. Der Rumpf wurde an den Stellen mit der extremsten Belastung mit vier Reihen zusätzlicher stählerner Niete versehen. Darüberhinaus erhielt das Schiff eine komplette zweite Außenhaut. Diese Maßnahmen waren sehr kostspielig, aber White Star war nicht zuletzt auch aufgrund der öffentlichen Meinung entschlossen, in Sachen Sicherheit für seine Passagiere kein Risiko mehr einzugehen. Als alle Umbauarbeiten abgeschlossen waren, galt es, den letzten Akt zu vollziehen, Abschied zu nehmen von der Gigantomanie, die bereits im Namen eines Schiffes zum Ausdruck kam: Aus der Gigantic wurde die patriotischere Britannic.



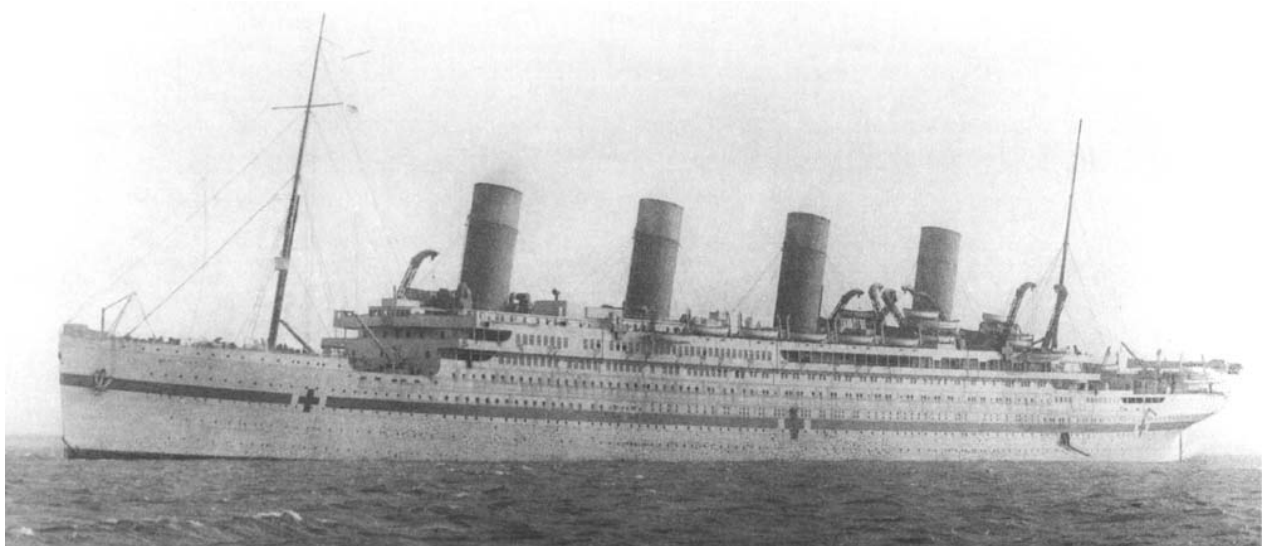
Am 26. Februar 1914 ging die Britannic vom Stapel, die Jungfernfahrt wurde für das Frühjahr 1915 festgelegt. Ihre Innenausstattung sollte sogar noch den Luxus ihrer beiden Schwestern übersteigen. Kurz vor der Fertigstellung brach jedoch der Erste Weltkrieg aus. Der größte Luxusdampfer Englands wurde von der Admiralität zum Kriegsdienst berufen und zu einem Hospitalschiff umgebaut. Das fast komplette Interieur der Britannic wurde entfernt und eingelagert, ihre großen nun wieder leeren Räume in Krankensäle und Operationsstationen umgewandelt. Man stattete sie nun mit über 3.000 Betten und Lagerstätten für die künftigen Kriegsgesopfen aus. Die Unterkünfte für die Verwundeten wurden in den oberen Decks angelegt, um ihnen im Notfall einen schnellen Weg zu den Rettungsbooten zu ermöglichen. Am 15. Dezember 1915 war sie einsatzbereit, frisch gestrichen in blendendem Weiß, mit langen grünen Streifen und großen roten Kreuzen versehen, um sich als Hospitalschiff von weitem erkennen geben zu können. Zu den bemerkenswertesten Änderungen, die sie deutlich von ihren beiden Schwesterschiffen unterschied, zählten die riesigen Davits, die je sechs Rettungsboote auf einmal halten konnten und sogar über das gesamte Deck reichten, um Boote auch von der anderen Seite herabzulassen zu können. Hässlich waren sie allemal, aber im Licht des Titanic-Desasters eine offensichtliche Notwendigkeit.

Die Britannic wurde dem Kommando von Captain Charles A. Bartlett unterstellt, der auch unter dem Spitznamen "Eisberg-Charlie" bekannt war, da er angeblich Eisberge aus großer Entfernung riechen konnte und keinen noch so großen Umweg scheute, diese sicher zu umgehen. Er kannte sein Schiff in- und auswendig, kein Wunder, unter seinem Kommando hatten schon sowohl die Olympic als auch die Titanic ihre ersten Probefahrten unternommen. Zwei Tage vor Weihnachten 1915 lief die Britannic zu ihrer Jungfernfahrt aus. Ein glanzloser erster Auftritt im Gegensatz zu ihren Schwesterschiffen. Immerhin befand sie sich im Kriegsdienst auf dem Weg nach Lemnos, einer Insel in der nördlichen Ägäis, ihrem ersten Einsatzpunkt. Zusammen mit der **Aquitania**, der **Mauretania** und ihrem eigenen

Schwesterschiff Olympic lud sie Tote und Verletzte ein und brachte sie zurück nach England, wo sie am 19. Januar 1916 in Southampton ankam. Kaum waren ihre Passagiere in den Londoner Krankenhäusern eingeliefert, lief die Britannic wieder aus, diesmal mit Ziel Neapel. Dort nahm sie noch mehr Verwundete auf und brachte sie sicher nach Southampton zurück, wo sie am 9. Februar 1916 wieder einlief. Ihre dritte Reise war kurz und wenig ereignisreich. Als schwimmendes Krankenhaus verbrachte sie vier Wochen vor der Südküste Englands, nahe der Isle of Wight. Ende Juli 1916 wurde sie aus dem Kriegsdienst entlassen und kehrte nach Belfast zurück, wo ihr Rückbau in einen Passagierdampfer begann. Jedoch wurden die Umbauarbeiten, sehr zum Leidwesen der Eigner, schnell gestoppt. Die Admiralität bedurfte erneut der Dienste des größten Schiffes der White Star Line und so befand sie sich am 28. August 1916 wieder in Southampton.



Am 24. September 1916 begab sie sich auf ihre vierte Reise nach Mudros, von der sie am 11. Oktober wohlbehalten zurückkehrte. Auf ihrer fünften gefährlichen Reise geriet sie in schwere See. Mit 3.000 Verwundeten an Bord kämpfte sie sich durch einen schweren Sturm, dem gleichen Sturm, in dem die Aquitania schweren Schaden nahm und ausfiel. Deswegen musste die Britannic nach nur vier Tagen im Hafen von Southampton bereits am 12. November zu ihrer sechsten Reise aufbrechen. Sie erreichte Neapel am 17. November, wo sie Kohle aufnahm. Es war üblich, dass Hospitalschiffe soviel Kohle wie nur möglich bunkerten, um zu jeder Zeit ohne Verzögerungen Verwundete in die Heimat zurückbringen zu können. Einen Tag später sollte sie wieder auslaufen, doch ein starker Sturm verzögerte ihren Aufbruch.



Es war ein wunderschöner Morgen, dieser Dienstagmorgen des 21. November 1916. Auf ihrem Weg durch die Meerenge von Kea, die die gleichnamige Insel vom griechischen Festland trennte, sollte die Britannic ihrem Schicksal begegnen. Niemand an Bord hatte die geringste Ahnung, was dieser Tag bereithielt. Kurz nach 8.00 Uhr erschütterte eine gewaltige Explosion das gesamte Schiff. Ein riesiges Loch klaffte im vorderen Bug zwischen der zweiten und der dritten Abteilung. Die Schotten waren an dieser Stelle rettungslos zerstört, so dass sich Kesselraum 6 rasch mit Meerwasser füllte. Da keine Spur von einem Torpedo auszumachen war, ging Captain Bartlett davon aus, dass das Schiff auf eine Mine gelaufen sein musste. Er orderte an, die Schotten zu schließen und die Rettungsboote klarzumachen. Aufgrund ihrer Konstruktion und den beträchtlichen sicherheitstechnischen Änderungen, die die Britannic nach der Titanic-Katastrophe erfahren hatte, hoffte man (wenn man nicht sogar davon ausging), sie zu retten. Da es nur eine Explosion gegeben hatte, war es gut möglich, dass sich der Schaden im vorderen Teil des Schiffes in Grenzen hielt. Sehr schnell stellte sich jedoch heraus, dass das wasserdichte Schott zwischen Kesselraum fünf und sechs nicht funktionierte, trotz seiner Entfernung zur Explosionsstelle. Unaufhaltsam strömte Wasser in die sechs vorderen Abteilungen. Der Schaden hatte in seiner Konsequenz eine unheimliche Ähnlichkeit mit den Wunden, die sich die Titanic zugezogen hatte, als sie den Eisberg gerammt hatte. Wegen des wasserdichten Querschotts, das ein Ansteigen des Wassers nur bis zu einem bestimmten Punkt zuließ, hielt Kesselraum 5 stand und verhinderte so den Domino-Effekt, der der Titanic zum Verhängnis geworden war. Aber neues Unheil drohte. Die Britannic bekam Schlagseite und begann sich stark nach steuerbord zu neigen. Das Schicksal nahm seinen Lauf, als man bemerkte, dass viele Bullaugen auf den oberen Decks geöffnet waren, um auf den stickigen Krankenstationen für frische Luft zu sorgen. Das war ein ernster Regelverstoß bei einem Einsatz im Kriegsgebiet. Schnell hatte die Britannic genug Schlagseite, um die Bullaugen von Deck E und F unter die Wasseroberfläche zu drücken, was zu einem noch stärkeren Wassereintrich führte. In dieser Situation beging Captain Bartlett einen ernsten Fehler. Die sich in Sichtweite befindliche Insel Kea mit ihren flachen Küstengewässern schien Rettung anzubieten. Wenn es gelänge, die Britannic auf Grund zu fahren, wäre viel erreicht gewesen. So drehte er das sinkende Schiff in

Richtung Insel und beorderte volle Kraft voraus. Jedoch, mit der Zunahme der Geschwindigkeit verstärkte sich auch der Wassereinbruch in den vorderen Abteilungen. Die Britannic bekam immer mehr Schlagseite und sehr schnell war klar, dass die Insel unerreichbar blieb. Captain Bartlett ließ die Maschinen stoppen. Noch bevor das Schiff zum Stillstand kam, wurden die ersten beiden Rettungsboote von backbord abgelassen. Die ungefähr siebzig Personen in den zwei Booten gerieten verhängnisvollerweise in den Sog der bereits halb aus dem Wasser ragenden Schiffsschrauben, wodurch 26 Menschen ein grausames Ende erlitten. Oben auf dem Bootsdeck versammelte sich die restlichen Besatzung und versuchte eine unter diesen Umständen geordnete Evakuierung. Die Britannic sank jedoch viel schneller als die Titanic. Aber sie befand sich in warmen Gewässern und hatte nur halb so viele Menschen an Bord. Als der Bug in die See eintauchte und das Schiff zu kentern begann, war nicht einmal eine Stunde seit der Explosion vergangen. Bis zum Schluss befand sich Captain Bartlett auf der Brücke und gab aufgeregte Befehle durch ein Megaphon. Was für ein Gefühl muss es für ihn gewesen sein, als er letztendlich sein Schiff aufgeben musste, das Schiff, das er von seiner Kiellegung an studiert und bewundert hatte. Das größte Schiff Englands war sein Schiff gewesen und nun befand es sich auf dem Weg zum Meeresgrund.

Nach unvorstellbar schnellen 55 Minuten war alles vorbei. Als die Britannic kenterte und die Kessel beim Kontakt mit dem Wasser explodierten, klang es wie das Donnern von Kanonen. Schließlich verschwand sie unter der Wasseroberfläche und tauchte in die See hinab.



HMHS Britannic liegt in nur ungefähr 122 Metern Tiefe. Man muss sich vor Augen führen, dass es sich um das Schwesterschiff der Titanic handelt, 269 Meter lang (882 ft.). Sie war mit 48.158 BRT sogar schwerer als die Titanic mit ihren 46.000. Die Spitze der Britannic erreichte den Meeresgrund, bevor sie überhaupt ganz untergegangen war. Ihr Bug schlug mit einer solchen Wucht auf, dass er sich nach oben bog. Sie ruht auf ihrer Steuerbordseite -

völlig intakt mit Ausnahme ihres abgeknickten Bugs und dem daraus resultierenden Schaden an ihrem Rumpf. Seit fast 90 Jahren liegt sie auf dem Grund der Ägäis und noch immer ist ihre Struktur gut erhalten. Ihre Schloten sind abgefallen, drei bereits als sie versank. Schlot Nummer eins liegt nur wenige Meter entfernt von seinem Originalplatz, an dem er einst befestigt war. Da die Britannic auf ihrer beschädigten Seite liegt, ist die Wunde, die zu ihrem Untergang geführt hat, nicht sichtbar. Es ist allgemein akzeptiert worden, dass eine Mine ihr Ende verursacht hat.

Das kurze Leben der Britannic ist eine solch traurige Geschichte, so komplett verschieden zu den Tragödien anderer Liner. Obwohl ihr Untergang Menschenleben gefordert hat, hielt sich die Anzahl der Umgekommenen in Grenzen. Auch die Frage, warum und wie das passieren musste, stellte sich nicht. Das Schiff hatte einfach Pech gehabt. Es war zur falschen Zeit am falschen Ort gewesen. Minen kennen den Unterschied zwischen einem Hospitalschiff und einem Zerstörer nicht. Es ist so traurig, dass die Britannic das Schicksal der Titanic teilen musste. Die White Star Line war mit dem Verlust des zweiten Schiffes der Olympic-Klasse schwer getroffen, lagen doch zwei der drei größten Investitionen des Unternehmens auf dem Meeresgrund. Nur kurze Zeit war der Verlust der Britannic in den Schlagzeilen. Dem Ersten Weltkrieg fielen einfach zuviele Schiffe zum Opfer.

Die Britannic hat nie einen einzigen zahlenden Passagier befördert. Sie hat nie die Freiheitsstatue gesehen. Ja sie hat nicht einmal den Atlantik überquert, obwohl sie doch gerade zu diesem Zweck erschaffen wurde. Obwohl ihrer Eleganz beraubt, wurde ihr eine Größe ganz anderer Art zuteil. Sie rettete zahllose Leben indem sie Verwundete des Ersten Weltkriegs nach England zurückbrachte, wo man sie besser versorgen konnte. Die Britannic war in der Tat eine besondere Lady of the Seas. Und sie ist, ganz zum Schluss, der größte Ocean Liner auf dem Grund des Meeres.

