

**18. Internationales Karton-Modellbau-Treffen
28. bis 30. April 2006
im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven**

Uwe Meischen

Harland & Wolffs letzter Liner

Harland and Wolffs letzter Liner

Mitte der 50iger Jahre stellte die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company – kurz P & O Line – fest, dass sie wohl eher über kurz als lang nicht mehr konkurrenzfähig sein würde im Passagierverkehr nach Fernost. Die neuen Schiffe wie etwa die Orsova, Oronsay, Himalaya, Iberia, Arcadia usw. konnten das zu erwartende Passagieraufkommen nicht bewältigen und die alten Vorkriegs-Schiffe brauchten mit bis zu fünf Wochen einfach zu lange für eine Passage nach Australien.

So kam es anfangs 1956 zur Anfrage an diverse grosse Werften bezüglich zwei Neubauten, die deutlich grösser und schneller sein mussten als alles bisherige.

Der erste Neubau ging recht schnell über die Bühne: die Werft Vickers-Armstrong in Barrow erhielt den Auftrag, den ersten 42000 Tonner zu bauen. Am 3.11.1959 lief die Baunummer 1061 von Stapel und erhielt den Namen Oriana. Sie war 245 Meter lang, wurde durch zwei Pametrama-Vickers Dampfturbinen angetrieben und erreichte damit auf der Probefahrt 31,3 Knoten. Sie wurde damit zum schnellsten Schiff, das die P&O Line je besass. Ihr Äusseres war sehr auffällig. Im Vorschiffbereich unterstrichen zwei markante Kanten im Rumpf ihre eleganten Linien, während im Heckbereich die grossen, galerieartigen Ausschnitte für viel Tageslicht im Schiffsinnen sorgten. Ungewöhnlich waren die auffällig ineinander verschachtelten Aufbauten sowie die Rettungsboote, die, wie sonst üblich, nicht auf einem Bootsdeck hoch oben standen, sondern halbwegs in den Aufbauten verschwanden und zwar gleich über dem Promenadendeck. Als Abschluss kamen zwei Schornsteine hinzu, die ein Marinejournalist treffender nicht beschreiben konnte: „ sie glichen zwei überdimensionalen, umgestülpten Blumentöpfen“. Bemängelt wurde einzig vom Brückenpersonal die zwar hohe, aber fast mittschiffs angeordnete Brücke. Die Sicht nach vorn war schlecht und der tote Winkel vor dem Bug sehr gross.

Der zweite Bauauftrag der P&O Line ging an die renommierte Werft Harland & Wolff in Belfast. Als Baunummer 1621 entstand ein Passagierliner, wie ihn die Welt noch nie gesehen hatte. Unweit der Hellings, wo einst die Olympic, Titanic und Britannic gebaut worden waren, entstand ein Schiff, in das die Werft alles an Ideen, Innovation und Design einbrachte. Der für November 1959 geplante Stapellauf musste wegen Material- und Verarbeitungsproblemen beim Aluminium sowie Streiks verschoben werden und fand schliesslich am 16. März 1960 statt. Taufpatin war die damalige First Lady Australiens: Pattie Menzies. Das Schiff erhielt den Namen Canberra, benannt nach der Hauptstadt Australiens. Das Wort Canberra stammt aus der Sprache der Aborigines, Australiens Ureinwohner, und bedeutet Treffpunkt. Ohne Komplikationen glitt der 45000 Tonner vom Helling No. 14. Die Fertigstellung des Schiffes dauerte bis April 1961.

Ihre äussere Erscheinung war das, was viele Schiffsliebhaber zum Innbegriff der Formvollendung erklärten. Wie schon die Oriana hatte auch die Canberra zwei auffällige Kanten im Rumpf, die nachhaltig das Vorschiff prägten. Weniger gross dagegen waren die galerieartigen Öffnungen im Heckbereich. Das besondere waren jedoch die Aufbauten: nach dem 50 Meter langen Vordeck begannen die Aufbauten halbkreisförmig und führten bis zum Heck, wo sie beinahe unauffällig, decksweise abgesetzt, endeten. Die Rettungsboote waren über dem Promenadendeck vollständig in den Aufbauten untergebracht und störten somit in keiner Weise die Form und Linien des Schiffes. Die Brücke war ein separater Aufbau und ebenfalls stromlinienförmig. Etwas zurückversetzt, führte die Brückenfront die begonnene Linie der Aufbautenfront fort. Die Rückseite der Brücke erhielt ihre Form von den schrägen Windabweisern, die zur Brücke hoch und in Richtung Mast führten. Eine Glasfront umschloss das gesamte Sonnendeck. Erst zum Heck hin folgten noch die Aufbauten, in welchen die Lüfteranlagen untergebracht waren und auf denen sich fast am Heck schon die beiden nebeneinander angeordneten Schornsteine befanden. Sie bildeten sozusagen das optische Gegengewicht zur Brücke.

Die Canberra war das zweite grosse Schiff über 200 Metern Länge, welches einen turboelektrischen Antrieb erhielt. Das andere Schiff war die Normandie, die ich letztes Jahr vorgestellt hatte.

Die Canberra besass zwei grosse Turbogeneratoren für den Hauptbetrieb sowie eine etwas kleinere Anlage, die für Revierfahrten und als Reserve diente.

Die Vorteile dieser Antriebsanlage waren ihre kompakte und kleine Bauweise sowie ihre hohe Effizienz. Der Nachteil war das Gewicht. Bedingt durch die schweren gusseisernen Bauteile, das viele Kupfer der Generatoren und E-Motoren hatte die Canberra volle 10 Meter Tiefgang. Sie erreichte mit den fast 90 000 PS 29,3 Knoten Geschwindigkeit.

Bei den Probefahrten stellte sich dann noch heraus, dass sie hecklastig war. So musste ein aus massivem Holz gefertigter Rauchsalon und diverse andere schwere Teile ausgebaut und durch leichte Konstruktionen ersetzt werden. Gleichzeitig staute man mehrere hundert Tonnen Eisenballast im Vorschiff und hinderte so den Bug am Hochsteigen.

Die Nachbesserungen am Schiff verwandelten den Gewinn von Harland & Wolff in einen Verlust von rund 2 Mio Pfund.

Der 29. April 1961 wurde zu jenem denkwürdigen Tag in Belfast, als die Canberra die Werft verliess für ihre Überführung nach Southampton, von wo aus zukünftig ihre Fahrten nach Fernost begannen. Viele Zuschauer hatten sich eingefunden, als der schneeweiss lackierte, 250 Meter lange Liner im Dunst allmählich ausser Sicht kam. Die Werft und Belfast machten sich durchaus Hoffnungen, dass weitere Aufträge für Passagierschiffe kommen würden, denn es war die Zeit eines richtigen Booms für solche Schiffe. Niemand ahnte zu diesem Zeitpunkt, dass die Canberra der letzte Liner sein wird, den diese angesehene Werft bauen konnte.

Am 2. Juni 1961 begann ihre Jungfernfahrt, am 29. 6. erreichte sie Sydney und in den folgende Wochen kreuzte sie durch den Pazifik und lief mehrere Häfen an. Am 4. September war sie zurück in Southampton – eine bemerkenswert lange Jungfernfahrt fand ihr glückliches Ende.

Nun begann sie ihre regelmässigen Fahrten nach Fernost. Bereits ein Jahr nach ihrer Indienstellung wurde eine Revision nötig, die einen vollen Monat dauerte. Einige Kinderkrankheiten ihrer komplexen Maschinenanlage machten diesen Dockaufenthalt nötig. Ungewöhnlich war dann auch ihre Besuch im Sommer 1962 in New York, denn P & O Schiffe hatten dort eigentlich nichts verloren.

Die Canberra beendete das Jahr mit weiteren Fahrten nach Australien.

Das Jahr 1963 begann mit einem Desaster, das durchaus das Potential gehabt hätte, das Schiff zum Totalverlust werden zu lassen.

Am Morgen des 4. Januar war sie mit 27 Knoten unterwegs im Mittelmeer mit Kurs Port Said und befand sich etwa 160 Seemeilen nordöstlich von Malta. Bis auf das Brückenpersonal und die Nachtwache im Maschinenraum waren alle in ihren Kojen. Das Schiff war nahezu komplett ausgebucht.

Dann, gegen 4 Uhr, bemerkte einer der beiden noch jungen und unerfahrenen Ingenieure, dass der dritte, eigentlich abgeschaltete Turbogenerator mitsamt seiner Turbine zu drehen begonnen hatte. Irgendwie war ein unerwünschter Stromkreis zustande gekommen, der nun den Generator wie ein Elektromotor mit Elektrizität versorgte. Die Versuche, den Geisterstromkreis zu unterbrechen, schlugen alle fehl. Als der vermeintliche E-Motor seine Nenndrehzahl fast schon erreicht hatte, entschloss sich einer der beiden Ingenieure, den offensichtlich blockierten Hauptschalter von Hand zu betätigen. Das hätte er besser bleiben lassen. In dem Moment, als der Kontakt unterbrochen wurde, verwandelte sich der E-Motor wieder in einen Generator und lieferte bei 6000 Volt Betriebsspannung schlagartig volle Leistung – und alle Verbindungen zu irgendwelchen Verbrauchern waren unterbrochen. Da Elektrizität auch auf dem Luftweg geliefert werden kann, geschah das unvermeidliche: es gab einen blauen Blitz und die Zündung des Lichtbogens schleuderte glücklicherweise den Mann sofort weg vom Verteilerkasten. Ausser einigen Prellungen und Schürfungen blieb er

unverletzt – einen Stromschlag bekam er nicht. Doch der Lichtbogen, der nun von allen drei Generatoren versorgt wurde, zerstörte nacheinander alle Starkstrom-Verteilerschränke und sprang dann auf den Kontrollstand über und schmolz ihn vor den Augen der entsetzten Techniker regelrecht ein. Als dann nach endlosen langen Sekunden endlich die Schnellabschaltung erfolgte und die Canberra ohne Energie im Mittelmeer stehen blieb, war es fast schon zu spät. Das entstandene Feuer entwickelte rasch eine hohe Temperatur und griff rasend schnell um sich. Bereits drei Minuten nach der Schnellabschaltung zog hochgiftiger Rauch in das unterste Passagier Deck (G-Deck) und von dort durch das einzige Treppenhaus gleich auch in das nächst höhere E-Deck. Die eilends geweckten Passagiere mussten sich bereits den Weg durch dicken Qualm zu ihren Rettungsbooten ertasten. Selbst im D-Deck wurde der Qualm so dicht, dass man kaum etwas sah. Es dauerte eine Stunde, bis schliesslich die Löschrupps das Feuer unter Kontrolle hatten, denn es hatte bereits damit begonnen, sich einen Weg durch Kabel- und Lüfterschächte zu bahnen.

Glücklicherweise war ein anderes Schiff, die Stratheden der P & O Line auf dem Heimweg. Sie änderte den Kurs, um der Canberra zu helfen. Auch die auf Malta stationierte RAF sendete ein Flugzeug zur Canberra, um zu sehen, was los war. Die Piloten staunten nicht schlecht, als sie das stillliegende Schiff fanden – mit unzähligen Passagieren, die sich auf dem Sonnendeck die Januarsonne des Mittelmeers auf den sprichwörtlichen Pelz scheinen liessen. Es gelang dem Maschinenraumpersonal eine Stromversorgung für die beiden Antriebsmotoren herzustellen und am späten Nachmittag setzte sich die Canberra mit vier Knoten in Fahrt in Bewegung mit Kurs auf Malta. Während der Nacht konnte man die Geschwindigkeit bis auf 14 Knoten erhöhen und lief am Morgen des 5. Januar in Grand Harbour, Malta ein. Die P & O Line hatte nun das Problem, 2230 Passagiere nach Australien zu befördern. Es gelang den Agenten, 14 Viscount Maschinen zu besorgen, weitere Flugzeuge vom Typ Boeing 707 wurden von der Lufthansa zur Verfügung gestellt.

Es soll dann tatsächlich Passagiere gegeben haben, die, weil sie drei Wochen zu früh in Australien angekommen waren, P&O verklagten, um für diese drei „nutzlosen“ Wochen eine Entschädigung zu bekommen.

Die Canberra verliess am 14. Januar Malta und kehrte nach Belfast zu ihrer Erbauerwerft zurück. Die Reparaturarbeiten wurden gleich mit weiteren Überholungsarbeiten kombiniert und dauerten bis zum 11. Mai.

Von da an setzte P&O das Schiff sowohl in der Linienfahrten nach Australien ein, wie auch für ausgedehnte Kreuzfahrten im pazifischen Raum. Die Schliessung des Suezkanals zwang die Canberra, ab Juni 1967 die Route um das Kap der Guten Hoffnung zu nehmen.

Als dann die Boeing B-747 Jumbo Jet 1970 ihren Siegeszug antrat, war klar, dass der Linienverkehr nach Australien nicht mehr mit den Schiffen aufrecht erhalten werden konnte. Ende 1969 kündigte P&O an, die Canberra und die Oriana bald ausschliesslich für Kreuzfahrten einzusetzen. Bis 1973 zog die P&O Line nacheinander die Schiffe Iberia, Chusan, Orcades und Oronsay aus dem Verkehr. Es kursierten auch Gerüchte, dass P&O und Cunard eine Gemeinschaft eingehen würde. Doch nichts dergleichen geschah.

Stattdessen nahm die Canberra nun ihren Dienst als Kreuzfahrtschiff auf mit Ausgangspunkt New York. Diese Kreuzfahrten-Serie endeten mit einem Desaster. Aufgrund des Tiefgangs von 10 Meter konnte das Schiff nur einige wenige Häfen anlaufen. Als sie zum Beispiel Wilmington, North Carolina, anlief, musste sie sechs Seemeilen vom Land entfernt im Cape Fear River ankern. Bis zur Stadt Wilmington waren es sogar 30 Meilen.

Bereits im Sommer 73 kündigte die P&O Line an, dass die Canberra wohl ausser Dienst gestellt wird. Man sprach von einem Verkauf an C.Y. Tung, der die Canberra als Ersatz für die ausgebrannte Seawise University (ex. Queen Elisabeth) kaufen wollte bis hin zum Verschrotten.

Derweil wurde die Canberra von einer regelrechten Pechsträhne verfolgt: am 12. Juli 1973 lief sie – von der Schiffsführung zunächst unbemerkt – auf eine Sandbank auf. Erst einige

Minuten später registrierte man eine stehende Peilung. Da die Maschinen jedoch weitergelaufen waren, sass die Canberra fest wie angeschraubt. Man pumpte das Frischwasser über Bord um das Schiff zu leichtern, was aber nichts brachte. Am 13. Juli endete die Sache dann tragisch: als drei Schlepper kurz vor Hochwasser mit aller Kraft am Heck zu ziehen begannen, brach eine der 2 Zoll dicken Stahltrossen. Das eine Seilende schlug beim Schlepper ins Wasser während das andere Ende zur Canberra zurückflog. Unglücklicherweise peitschte das ausgefranzte Ende durch eines der offenstehenden Bullaugen und traf ein Besatzungsmitglied tödlich.

Die Kreuzfahrt wurde daraufhin abgebrochen, die Passagiere mit Flugzeugen nach New York zurückgeflogen. Am 15 Juli begann man, die 500 Tonnen Treiböl von Bord zu pumpen. Morgens um 7 Uhr 34 löste sich das Schiff von der Sandbank. Am Unterwasserschiff wurden nur Farbschäden festgestellt.

Am 14. August sass sie schon wieder auf Grund. Starker Wind hatte sie von ihrem Ankerplatz vor St. Thomas weggedrückt und auf ein Riff getrieben. Diesmal hatte man schon Übung im Abbergen und bereits am nächsten Tag war das Schiff wieder frei.

Es war klar, dass es so nicht weitergehen konnte. Die Lösung war so einfach wie wirkungsvoll: man entfernte zwei Rettungsboote und ersetzte sie durch Schwimmpontons, die fortan als Anleger dienten. Damit reduzierte sich auch die Passagierzahl von 2238 auf 1702. Das reduzierte etwas den Tiefgang. Zusammen mit der Oriana wurden fortan Kreuzfahrten im Mittelmeer und nach Norwegen angeboten. Zusätzlich kamen Weltreisen und spezielle Fahrten in andere Seegebiete hinzu. Die Canberra erfreute sich alsbald grosser Beliebtheit, was sich auch in steigende Buchungszahlen ausdrückte.

Der Boom hielt an; auch die 80iger Jahre begannen vielversprechend.

Am 3. April 1982 befand sich das Schiff auf dem Heimweg nach Southampton von einer weiteren erfolgreichen Kreuzfahrt rund um die Welt. Sie befand sich noch östlich von Gibraltar, als sie vom Hauptbüro angefunkelt wurde. Daraufhin änderte sie den Kurs und machte einen ausserplanmässigen Stopp in Gibraltar. An Bord kamen mehrere Personen der Royal Navy und andere Militärfunktionäre. Kurz nach ihrer Ankunft am 7. April in Southampton begannen Werftarbeiter, Teile der Aufbauten zu entfernen um so Platz für zwei Helikopterlandeplätze zu schaffen. Einer entstand vor der Brücke, der andere dahinter, über dem Schwimmbad.

Bereits am 9. April verliess die Canberra Southampton. An Bord waren 2500 Soldaten. Das Schiff nahm Kurs auf die Falklands.

Am 11. Juli war sie wieder zurück in Southampton. Unbeschädigt, obwohl sie mitten in die Kampfhandlungen hineinfuhr und ihre Truppen an Land hatte bringen müssen.

Ihr weisser Rumpf war ziemlich mit Rost überzogen. Doch schon im September 1982 nahm sie ihr Kreuzfahrtenprogramm wieder auf.

Zur Klassenerneuerung sowie Überholungsarbeiten kam sie mehrmals nach Bremerhaven in die Lloyd Werft.

Da einige Kabinen keine eigene Dusch- und WC Einrichtungen hatten und die Umweltbestimmungen ständig verschärft wurden, war klar, dass die Canberra irgendwann ausser Dienst gestellt werden würde. Durch die extensive Nutzung zeigten sich allmählich auch Schäden, die eine teure Instandstellung erfordern würden. Auch Maschinenschäden traten immer häufiger auf.

Am 6. Januar 1997 begann ihre lange Abschiedstour rund um die Welt. Diese Fahrt endete am 7. April in Southampton. Es folgten weitere 12 Kreuzfahrten an beliebte Orte. Schliesslich, am 30. September 1997, lief sie zum letzten Mal ihren Liegeplatz Southampton Docks 106 an. Nicht wie üblich standen nun die Reinigungsmannschaften bereit, um das Schiff für die nächste Fahrt bereit zu machen, sondern man begann, Einrichtungsgegenstände von Bord zu bringen.

Am 10. Oktober 1997 erschien eine kurze Pressemitteilung, dass das Schiff an einen Abwracker nach Indien verkauft worden war. Um 21 Uhr an jenem Tag wurden die Festmacher losgeworfen. Voll beleuchtet, doch eigenartig still, glitt der 45000 Tonner ein letztes Mal Southampton Waters entlang, hinaus in den Solent. Das Nebelhorn ertönte mehrmals und einige Zuschauer beobachteten ihr Auslaufen ohne Wiederkehr. 20 Tage später erschien sie bei strahlendem Wetter vor der Gaddani Beach und wurde dort auf Grund gesetzt.

Für den Abwracker wurde die Canberra zum Alptraum. Wegen den Aluminiumaufbauten benötigte er Unmengen an Schutzgas-Schweissanlagen, die ihn an den Rand des Ruins brachten. Ende 1998 war von dem prächtigem Schiff nichts mehr übrig.

Im Sommer 2003 lieferte Harland & Wolff ihre letztes Schiff ab. Die Werft ist seither geschlossen.

Die Canberra hatte neue Masstäbe für den Bau von Passagier- und Kreuzfahrtschiffen gesetzt. Bei fast all diesen Schiffen sind heute die Rettungsboote in den Aufbauten über dem Promenadendeck untergebracht. Beim genaueren Betrachten finden sich auch immer wieder Komponenten, die als abgeleitete Ideen von den Aufbauten der Canberra stammten. Bereits 1963 verwendeten die Italiener bei der Eugenio C einige Canberra typische Eigenheiten: die halbkreisförmige Aufbautenfront und die beiden nebeneinander platzierten Schornsteine.

Interessanterweise hat die Canberra es kaum in die Modellbauwelt geschafft. Während es von der Oriana einen Bausatz in einem grösseren Massstab gab, wurde von Airfix vor einigen Jahren lediglich ein 1:600 Modell herausgegeben. Daraus lässt sich durchaus ein ansprechendes Modell erstellen, allerdings mit viel Eingeninitative und modellbauerischem Geschick.

Als Karton- und Papiermodell hat es die Canberra noch nie gegeben. Vielleicht ist dieser Bericht ja der Anstoss, dass ein Hersteller ein 1:250 Modell in Erwägung zieht.

Quellennachweis:

Die grossen Passagierschiff von Arnold Kludas

SS Canberra 1957 – 1997 von Neil McCart

Canberra, In a wake of a Legend von Philip Dawson

SS Canberra of 1961 von William H. Miller und Luís Miguel Correia

Canberra, The great white whale goes to war von LT CDR John Muxworthy, RN

Fotosammlung U. Meischen

























