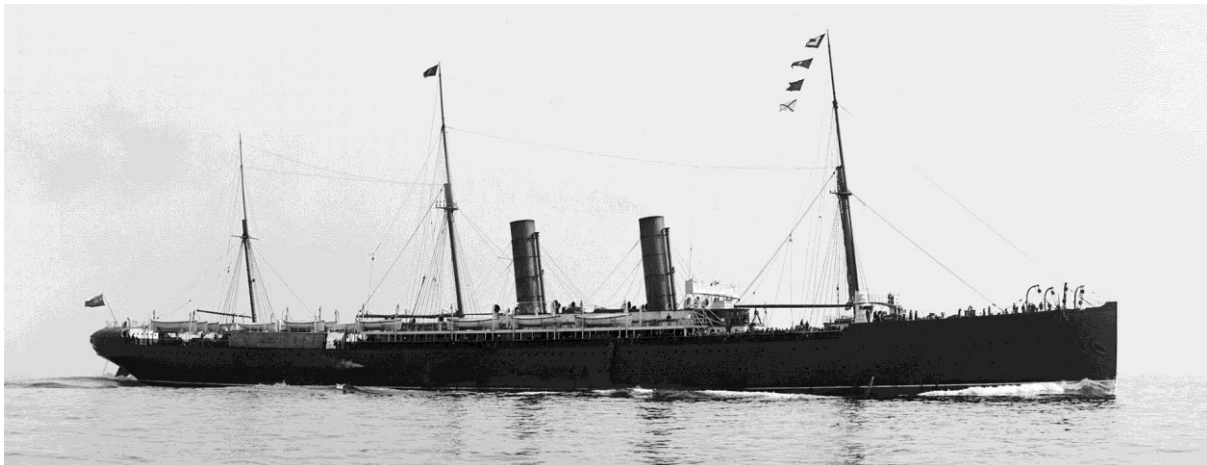


Britischer Postdampfer RMS SERVIA von 1881



RMS SERVIA auf einem undatierten Foto, das wahrscheinlich um 1890 entstand (Urheber Detroit Publishing Company, United States Library of Congress's Prints and Photographs Division, digital ID det.4a04909).

Daten und Fakten der SERVIA	
Land:	Großbritannien
Schiffstyp:	Stählerner Dampfer
Bauwerft:	J. & G. Thomson / Clydebank / Schottland / UK
Baunummer:	179
Stapellauf:	01. März 1881
Eigner:	Cunard-Reederei
Besatzung:	298 Mann
Passagiere:	1881: 480 in Kabinen und 750 im Zwischendeck 1889: 400 in 1.Klasse, 200 in 2. Klasse, 500 in 3. Klasse
Verbleib:	1902 abgebrochen
Technische Daten	
Vermessung:	7.392 BRT
Länge:	156,6 m über alles
Breite:	15,9 m
Tiefgang:	12,4 m
Antrieb:	Dreifach-Expansionsdampfmaschine mit 10.300 PS, auf eine Schraube wirkend
Geschwindigkeit	17,8 Knoten max. ca. 16 Knoten dauerhaft

Der am 1. März 1881 für die bekannte Cunard-Reederei vom Stapel gelaufene britische Postdampfer RMS¹ SERVIA war der erste aus Stahl statt dem bis dato üblichen Eisen gebaute große Passagierdampfer. Weitere revolutionäre Designelemente waren die Einführung einer elektrischen Beleuchtung² sowie ferngesteuert schließender wasserdichter Schotts. Zum Zeitpunkt ihres Stapellaufs war die SERVIA das

zweitgrößte Schiff der Welt³. Sie erhielt zwar nie das berühmte „Blaue Band“ als schnellster Transatlantik-Dampfer, war aber trotzdem kommerziell sehr erfolgreich und blieb in einer Zeit schnellen technischen Umbruchs immerhin 21 Jahre lang im Einsatz. 1902 wurde sie dann abgebrochen.

Gebaut wurde die SERVIA auf der Werft von J. & G. Thomson in Clydebank / Schottland⁴. Der hier eingeführte Stahlbau ermöglichte einen vergleichsweise leichte, aber trotzdem stabile Rumpfkonstruktion. Der Rumpf war in dreizehn wasserdicht abschottbare Abteilungen unterteilt und mit einem Doppelboden versehen. Sie war damit sicherer als alle ihre Vorgänger. Im Gegensatz zu diesen war die SERVIA außerdem als reiner, schneller Passagierdampfer konzipiert. Frachträume waren daher im Wesentlichen einer großen Maschinenanlage und adäquaten Kohlebunkern gewichen. Die Maschinenanlage bestand aus einer Dreifach-Kompressionsdampfmaschine mit 10.300 PS, die auf eine vierflügelige Schraube wirkte und die von sechs Doppeler-Kesseln und einem Einender-Kessel mit dem notwendigen Dampf versorgt wurde. Trotzdem ging man damals noch auf Nummer sicher und versah das Schiff mit einer kompletten Segelschiffstakelage. Das Rigg wurde,

³ Nur die bereits 1854 gebaute, berühmte „Great Eastern“, der Leviathan seiner Zeit, war auch 1881 immer noch größer.

⁴ Die Werft wurde später unter dem Namen John Brown & Company weltbekannt. Sie baute unter anderem berühmte Passagierschiffe wie die „Lusitania“, die „Queen Mary“, die „Queen Elizabeth“ und „Queen Elizabeth 2“, und bekannte Kriegsschiffe wie den Schlachtkreuzer „HMS Hood“.

¹ Royal Mail Steamer

² Es gab zwar schon Fahrzeuge, die damit nachgerüstet worden waren, aber die SERVIA war als erster Dampfer bereits in der Bauphase damit ausgestattet worden.



RMS SERVIA war in ihren ersten Jahren barkgetakelt, wie auf diesem zeitgenössischen zeitgenössischen Gemälde von Fred Pansing (1841-1932) dargestellt ist.

nachdem man Vertrauen in ihre Maschinenanlage gefasst hatte, zuerst reduziert und in den 1890er Jahren komplett entfernt. Die "nackten" Masten blieben allerdings erhalten. Auch in der Inneneinrichtung setzte das Schiff neue Maßstäbe. Der Luxus in der 1. Klasse übertraf alles bisher da gewesene: Prunkvoll ausgestattete Aufenthaltsräume, großzügige Kabinen und erstklassiger Service machten die Überfahrt für zahlungskräftige Kunden sehr angenehm. Die Zwischendeck-Passagiere mussten sich allerdings mit eher bescheidenem Komfort zufrieden geben. Sie wurden, aufgeteilt nach Männern und Frauen, in großen Schlafräumen untergebracht.

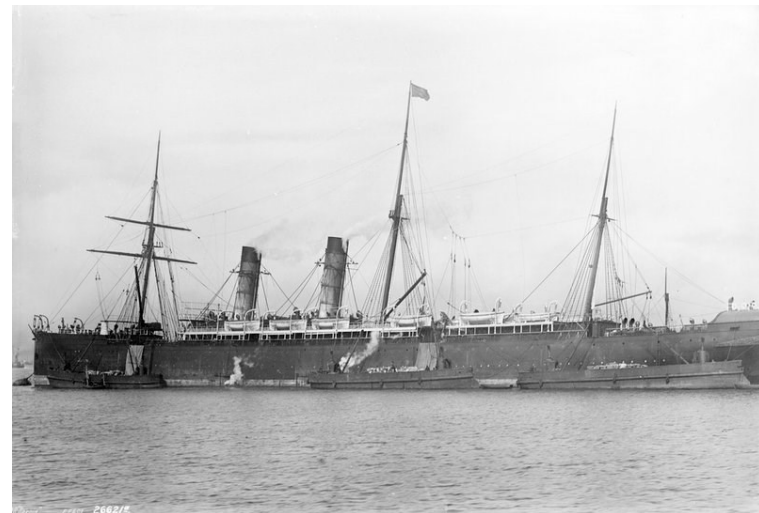
Da das Schiff als Postdampfer vorgesehen war und damit von der britischen Regierung subventioniert wurde, mussten beim Bau des Schiffs Admiraltätsanforderungen berücksichtigt werden, um es im Kriegsfall als Hilfskreuzer verwenden zu können. Der Rumpf wurde dazu an mehreren Stellen verstärkt und Geschützbettungen eingebaut. Die Geschütze selber wären allerdings erst im Mobilmachungsfall an Bord genommen worden, wozu es nie kam.

Die SERVIA begann ihre Jungfernfahrt von Liverpool via Queenstown (heute Cork / Republik Irland) nach New York am 26. November 1881 und lief prompt in einen schweren Wintersturm. Sie erreichte den Zielhafen daher erst am 8. Dezember und lief dort mit Sturmschäden ein. Aber diese nicht ganz perfekte Jungfernfahrt war kein Omen für die weitere Zukunft des Schiffs. Sie dient der Cunard-Reederei mit hoher Zuverlässigkeit,

und blieb zeitlebens von Katastrophen verschont, auch wenn sie in einige Seeunfälle verwickelt war.

Bis 1893 wurde die SERVIA im regulären Transatlantikdienst der Cunard-Reederei auf der „Rennstrecke“ Liverpool - Boston eingesetzt. 1884 gelang dem noch recht neuen Dampfer mit einer Fahrtdauer von knapp sieben Tagen seine schnellste Atlantiküberquerung; eine Fahrtdauer, die allerdings wie bereits dargestellt nicht zum Erlangen des „Blauen Bands“ reichte. Die SERVIA schaffte auf ihrer Rekordfahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,7 Knoten im Vergleich zu den knapp 16 Knoten, die normalerweise erreicht wurden. Die Wetterbedingungen waren vermutlich bei dieser Fahrt optimal.

1893 wurde die SERVIA auf der atlantischen Rennstrecke von einem moderneren Schiff abgelöst. Sie blieb aber auf transatlantischen Nebenstrecken im Einsatz. Zu Beginn des Burenkriegs (1899-1902) wurde das alternde Schiff als Truppentransporter an die britische Regierung verchartert, vermutlich ein gutes Geschäft für die Cunard-Reederei. Mitte 1901 zurückgegeben, wurde sie für eine Fahrt nochmals als Passagierdampfer eingesetzt, bevor sie 1902 in Preston an der Irischen See abgebrochen wurde.



RMS SERVIA in den 1880er Jahren mit teilweise zurück gebauter Takelage (Fotograf unbekannt, Schutzrechte bestehen nach Kenntnisstand des Verfassers aufgrund des Alters dieser Aufnahme nicht mehr)

Literaturempfehlung

Burkhard Brenk: *Unter Rauch geschwärzten Segeln*, epubli GmbH, Berlin, 2014: Der fiktive Erlebnisbericht über die SERVIA lehnt sich eng an wirklichen Ereignisse an und enthält viele historische Informationen über den Dampfer. Die Novelle hätte allerdings ein besseres Lektorat verdient gehabt.