



Dagmar Bellmann

# VON HÖLLENGEFÄHRTEN ZU SCHWIMMENDEN PALÄSTEN

*Die Passagierschifffahrt auf dem Atlantik 1840–1930*

campus

Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen

*Dagmar Bellmann* studierte Geschichte und Germanistik an der TU Darmstadt.

© Campus Verlag GmbH

Dagmar Bellmann

# Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen

Die Passagierschiffahrt auf dem Atlantik (1840–1930)

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des Graduiertenkollegs  
»Topologie der Technik«.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.  
ISBN 978-3-593-50305-9

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2015 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlagmotiv: © picture-alliance/akg-images, 3253386: Der Passagierdampfer »Muenchen« des Norddeutschen Lloyd beim Anlegen am Kai in Bremerhaven um 1925.

Druck und Bindung: CPI buchbücher.de, Birkach

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

Dieses Buch ist auch als E-Book erschienen.

[www.campus.de](http://www.campus.de)

© Campus Verlag GmbH

# Inhalt

1.	Einleitung.....	9
1.1	Konzeption und Aufbau .....	11
1.2	Forschungsstand und Quellenlage.....	19
2.	Die Passagierschiffahrt auf dem Atlantik.....	28
2.1	Ein Landwirt auf Erkundungsreise ( <i>Persia</i> 1859).....	30
2.2	Vorbild Segelschiffe: Die ersten Dampfschiffe auf dem Atlantik .....	32
2.3	Vergnügungsreisen auf See: die 1880er Jahre .....	37
2.4	Schiffahrt als nationale Passion: 1890 bis 1914.....	43
2.5	Seereisen nach dem Ersten Weltkrieg.....	46
2.6	Die Reedereien: Angleichung statt Standardisierung.....	50
2.7	Exkurs: Kleines Soziogramm der Reisenden .....	53
3.	Konsum und Tourismus .....	69
3.1	Der protegierte Maschinenvolontär ( <i>Chemnitz</i> und <i>Großer Kurfürst</i> 1908).....	69
3.2	Der ›Reisende‹ und der ›Tourist‹ .....	73
3.3	Reisen als Konsum: Chancen und Risiken.....	76
4.	Der Passagier und das Meer.....	85
4.1	Ein Geschäftsmann auf einem Höllengefähr ( <i>Servia</i> 1884) .....	86
4.2	Die Symbolkraft des Meeres.....	89
4.3	Das Erhabene des Meeres und der Technik .....	92

4.4	Die Überfahrt mit dem Segelschiff .....	98
5.	Imaginationen: Die Vermittlung neuer Erfahrungen .....	103
6.	Imaginationen in der Presse: Die großen Ideale .....	107
6.1	Die romantische Fortschrittserzählung der Dampfschiffahrt .....	111
6.2	Schwimmende Paläste und Städte .....	119
6.3	Romantische Heldenerzählungen .....	124
6.4	Kulturkritik an der Moderne.....	127
6.5	Die Tragödie.....	132
6.6	Exkurs: Der Sonderfall der <i>Titanic</i> .....	137
6.7	Die Komödie als neue Form der Unterhaltung.....	143
7.	Imaginationen in der Fiktion: Potenziale einer Seereise.....	149
8.	Imaginationen in der Werbung: Wunschvorstellungen .....	157
8.1	Ein Professor auf Studienfahrt ( <i>Monte Oliva</i> 1925) .....	162
8.2.	Werbung in den Kinderschuhen: 1870er bis 1890er Jahre.....	165
8.3	Schiffsreise als Vergnügen: Die Jahre bis 1914.....	169
8.4	(Scheinbar) gleiches Recht für Alle: Die 1920er und 1930er Jahre.....	180
9.	Imaginationen in der Reiseliteratur: Anspruch auf die Wirklichkeit .....	184
9.1	Auswandererliteratur: Anleitung und Moralinstanz.....	185
9.2	Reiseführer: Das Bemühen um Objektivität .....	191
9.3	Ratgeber und Essays: Reisen als Ausnahmezustand.....	193
9.4	Reiseberichte: Der persönliche Eindruck.....	197
9.5	Die Popularität von Charles Dickens und Dr. Johnson .....	205

---

10. Der Schiffsraum: Schutz, Fürsorge und Entfaltung.....	209
10.1 Als Schiffsarzt auf Reisen ( <i>Arcadia, Tucuman, Cap Vilano, Main</i> 1910–1911).....	215
10.2 Die Angst vor dem Untergang.....	221
10.3 Rollen, Stampfen und Schwanken.....	234
10.4 Das Schiff als Störfaktor.....	247
10.5 Abgrenzung zu Mitreisenden.....	260
10.6 Service und Essen.....	265
10.7 Sanitäre Einrichtungen.....	271
10.8 Vom Einheitsraum zur Vielfalt.....	276
10.9 Raumgestaltung zwischen Publikumsgeschmack und Kunst.....	292
11. Die Praxis der Seereise: Bewältigungsstrategien.....	303
11.1 Als Touristin am Nordkap ( <i>Sierra Cordoba</i> 1928).....	307
11.2 Rituale.....	310
11.3 Spiele und Unterhaltung.....	329
11.4 Die Seekrankheit als Initiation.....	341
11.5 Der Kapitän als Institution.....	347
11.6 Bordzeitungen.....	359
11.7 Der Flirt.....	364
12. Fazit.....	369
Schreibweisen und Abkürzungen.....	375
Tabellen.....	376
Abbildungen.....	377
Dank.....	379
Literatur.....	380

Dieses Buch ist meiner Großmutter »Omilene« Helene Bellmann,  
geb. Schneider (1902–1988) gewidmet. Als Kind saß ich nachmittags oft  
bei ihr, während sie mir von früher erzählte. Von ihr stammt meine  
Begeisterung, mich mit Geschichte zu beschäftigen.

# 1. Einleitung

Was bedeutet uns heutzutage das Reisen auf See? Was macht den großen Reiz von Kreuzfahrten aus und wie lässt er sich historisch erklären? Diese Frage berührt keinesfalls nur tourismusgeschichtliche Aspekte. Viel wichtiger ist die Frage, wie sich das Verhältnis der Menschen zum Meer gewandelt hat. Als um das Jahr 1840 die ersten Dampfschiffe den Atlantik überquerten, galt es im westlichen Kulturkreis noch als Binsenweisheit, dass es gefährlich ist, ein Schiff zu betreten: »[...] wenn uns der liebe Gott vor Sturm behüdet, ich bin immer in Todesangst.«<sup>1</sup> Ganz anders klingt da das Erlebnis einer Seereise aus dem Jahr 2009: »Ein Highlight war auf jeden Fall die Spa Suite. In der Sauna zu sitzen und aus dem fahrenden Schiff auf das Wasser zu schauen war einzigartig.«<sup>2</sup> Wie ist dieser Wandel in der Einstellung gegenüber Seereisen von »gefährlich« zu »vergnügend und entspannend« zu erklären?

Meist wird diese Wahrnehmungsveränderung mit der technischen Entwicklung der Schifffahrt, mit den geschickten Marketingstrategien der Reedereien und mit dem Aufstieg des modernen Massenkonsums in Zusammenhang gebracht. Damit lässt sich die Passagierschifffahrt als Geschichte der Moderne lesen.<sup>3</sup> Die Frage nach dem »Warum« des Wandels ist jedoch

---

1 So die Zwischendeckspassagierin Alwine Schleicher über ihre Überfahrt 1855 auf einem Segelschiff, Deutsches Schifffahrtsmuseum (1855), III A 1379/19, Schleicher, Malwine Therese, »Tagebuch, geführt an Bord der Barke Nord Sea«, S. 1–8 (Transkript).

2 So das Model Eva Padberg, die das Kreuzfahrtschiff AIDAbella 2008 getauft hatte, in einem Interview im Magazin der AIDA-Kreuzfahrtsflotte, o. A. (2009), »Es bringt Glück, wenn die Taufpatin ihr Schiff besucht...«, in: *AIDA Magazin*, 1, S. 74–75, hier S. 74. Selbst wenn der Werbecharakter dieser Aussage berücksichtigt wird, macht allein die Tatsache, dass eine solche Äußerung überhaupt möglich ist, deutlich, wie sehr sich das Image einer Seereise gewandelt hat.

3 So Bernhard Rieger, der die atlantischen Dampfschiffe als »icons of modernity« in Deutschland und Großbritannien bewertet, wobei er als Hauptkomponenten dieser Moderne eine Kombination aus neuen Konsumgewohnheiten, verbesserter Technik und

keineswegs so einfach zu beantworten. Eine Seereise blieb noch lange Zeit nach Einführung der Dampfschiffahrt auf offener See für alle, die sie unternahmen, eine gefährvolle und mit äußerst zwiespältigen Gefühlen verbundene Angelegenheit.

Eine Seereise ist eine besondere Form des Reisens. Ein Schiff ist ein künstlich erschaffener und isolierter Raum inmitten einer menschenfeindlichen Umgebung und dient deshalb nicht nur als Transportmittel, sondern auch als unentbehrlicher Schutz. Zugleich bildet das Schiff einen Mikrokosmos, eine Welt im Kleinen.<sup>4</sup> Der Gegensatz zwischen der ›Zivilisation‹ und der ›Natur‹, aber auch gesellschaftliche Gegensätze werden stärker empfunden, denn die Aufmerksamkeit der Reisenden wird durch die Dauer der Reise, die Isoliertheit und Enge des Schiffes stärker fokussiert als bei anderen Transportmitteln wie der Eisenbahn, wo ein Aussteigen an den Bahnhöfen jederzeit möglich ist. Und schließlich existiert ein reichhaltiges kulturelles ›Gepäck‹ in Bezug auf das Meer, was wiederum die Wahrnehmung und Bewertung einer Seereise beeinflusst.

Das Neuartige an der Dampfschiffahrt bestand in der Möglichkeit, Reisen auf See mit positiven Vorstellungen und angenehmem Zeitvertreib zu verbinden. Dieser Prozess, der sich während eines längeren Zeitraumes vollzog, erforderte ein Umdenken in der Vorstellungswelt der Reisenden. Eine Überfahrt auf dem offenen Meer rief bei ihnen häufig das Gefühl hervor, sich in einer Übergangphase im Niemandsland zwischen zwei Welten zu befinden, existenzieller Einsamkeit und lebensbedrohlicher Gefahr ausgeliefert zu sein. Dieser ambivalente Zustand des ›Dazwischen‹ verlangte nach Bewältigungsstrategien, die es möglich machten, eine Seereise als positiv zu erleben. Die vorliegende Arbeit widmet sich diesen Bewältigungsstrategien, aber auch ihren Grenzen.

---

Nationalismus ausmacht. Vgl. Rieger, Bernhard (2005), *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890–1945*, Cambridge [u. a.], S. 178 und 191.

4 Moderne Ferienclub-Anlagen, aber auch *gated communities* in Städten weisen eine ähnliche Abgeschlossenheit auf und teilen daher auch gemeinsame Merkmale mit einem Passagierschiff: die Erzeugung eines Gemeinschaftsgefühls, die Abschottung von der Außenwelt sowie das Gefühl von Sicherheit und Verlässlichkeit, das mithilfe von Technik erzeugt werden soll.

## 1.1 Konzeption und Aufbau

Es sind die Wechselwirkungen zwischen Meer, Schiff und Reisenden, die für den Wandel in der Bewertung von Seereisen verantwortlich gemacht werden können. Jede Veränderung einer dieser Komponenten veränderte zugleich alle anderen.

Die geisteswissenschaftliche Forschung tut sich schwer, das Meer konzeptionell zu erfassen. Der Kulturwissenschaftler Christopher L. Connery formuliert es so:

»Perhaps the oceanic, as close an approximation of the infinite as the visible, physical world can provide, requires some of the abstraction that is »space«, its existence being somehow between place and space, but inadequately described by either term.«<sup>5</sup>

Materielle Räume können für menschliche Gesellschaften nicht *per se* existieren, sondern konstituieren sich erst durch kulturelle Praktiken und Vorstellungen. Das offene Meer ist für den Menschen lebensfeindlich und lässt sich nur mit technischen Hilfsmitteln, das heißt mit Booten und Schiffen, erschließen. Der materielle Raum des Meeres ist nur durch das technische Artefakt des Schiffes befahrbar und somit erlebbar. Technischer Wandel muss daher mit einem Wahrnehmungswandel einer Seereise einhergehen. Der materielle Raum eines Schiffes ist wiederum nur mithilfe von kulturellen Praktiken und Vorstellungen erfahrbar. Deshalb stehen die sich ändernden Beziehungen zwischen Reisenden, Schiff und Meer im Mittelpunkt meines Interesses. Anstelle einer geschlossenen Raumtheorie möchte ich mich an die Bestimmung des Raumes als relationale Anordnung von Körpern im Sinne von Leibniz anlehnen<sup>6</sup>, die wechselseitig aufeinander einwirken. Wenn in dieser Arbeit der Raum des Schiffes angesprochen wird, muss neben dem materiellen Raum immer auch dieser relationale Raumbegriff »mitgedacht« werden.

Das Erleben einer Seereise benötigt das Zusammenspiel der materiellen Räume des Schiffes und des Meeres mit kulturellen Praktiken und Vorstellungen. Dieses Verhältnis wird anhand der Untersuchungsebenen Imagination, Raum und Praxis untersucht. Unter »Imagination« ist die Darstellung von Seereisen in veröffentlichten Texten, und unter »Raum« die dingliche

---

5 Connery, Christopher (2006), »There was No More Sea: the supersession of the ocean, from the bible to cyberspace«, in: *Journal of Historical Geography*, 32, S. 494–511, hier S. 508.

6 Vgl. Leibniz, Gottfried Wilhelm (2006), »Briefwechsel mit Samuel Clarke«, in: Jörg Dünne u. Stephan Günzel (Hg.), *Raumtheorie – Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt am Main, S. 58–73.

Wirksamkeit des Schiffsraumes und der Schiffstechnik auf die Passagiere zu verstehen. Unter »Praxis« hingegen werden die kulturellen Praktiken und Handlungsmuster der Reisenden gefasst.

Eine positivistische Fragestellung, wie Reisende eine Seereise empfanden und ob sich Widersprüche zwischen der Darstellung von Seereisen und der »tatsächlichen« Wahrnehmung der Reisenden zeigen lassen, ist aus drei Gründen undurchführbar: Es ist erstens nicht nachvollziehbar, was »wirklich« gedacht und gefühlt wurde, da die Selbstzeugnisse der Passagiere mit Vorwissen aller möglichen Provenienz eingefärbt sind. Zweitens wurden gerade ambivalente Gefühle selten eindeutig beschrieben, weshalb sich nur auf potenzielle Ambivalenzen hinweisen lässt. Ähnlich problematisch ist die Frage nach den Akteuren. Nicht immer lassen sich für so komplexe Prozesse wie Mentalitätsveränderungen konkrete Handelnde benennen. Manche Veränderungen wurden von einzelnen Akteuren gezielt herbeigeführt. Andere wiederum lassen sich nur im Nachhinein als gemeinschaftlicher Prozess der Beteiligten rekonstruieren, ohne dass jene Veränderungen intendiert waren, die sich später als die entscheidenden herausgestellt haben.

Die von Journalisten, Schriftstellern und Reedereien verbreiteten Vorstellungen, das heißt Imaginationen, wie eine Schiffsreise zu verlaufen habe und wie sie zu bewerten sei, werden in den Imaginationskapiteln analysiert. Hier wird mit dem Konzept des *emplotments* von Hayden White gearbeitet<sup>7</sup>, mit dessen Hilfe sich wiederkehrende Erzählstrategien über die moderne Passagierschiffahrt und die Interferenzen zwischen den verschiedenen Kommunikationsmedien aufspüren lassen. Es waren hauptsächlich die Narrative der Romanze und der Komödie, mit denen die neue Art des Reisens auf den Weltmeeren dargestellt wurde (vgl. Kap. 5–9). Diese Imaginationen waren indes auch gewissen Grenzen unterworfen, sobald sie mit der tatsächlichen Reiserfahrung von Passagieren kollidierten.

Eine zweite Ebene stellt daher die Gestaltung der Passagierschiffe dar, die im Raumkapitel erörtert wird. Der den Passagieren gebotene Komfort mit den drei einzelnen Elementen des Schutzes, der Fürsorge sowie der Entfaltung wird das Analysemuster bilden, anhand dessen die Bemühungen der Akteure analysiert werden. Die Akteure waren Reedereien und Schiffbau-

---

<sup>7</sup> White, Hayden (2000 [Reprint of 1973]), *Metahistory. The historical imagination in nineteenth-century Europe*, Baltimore, Md. Viele Ansätze bleiben jedoch an der Oberfläche, ohne den White'schen Kategorien von Tragödie und Romanze wirklich näher auf den Grund zu gehen.

ingenieure, die versuchten, den Wünschen ihrer Kunden entgegenzukommen bzw. dem nahezukommen, was sie für die Kundenwünsche hielten, denn Marktforschungsinstrumente wie Kundenbefragungen waren bis zum Ersten Weltkrieg weitgehend unbekannt. Nur durch Briefe von Passagieren, Meldungen von Agenturvertretern und der Presse sowie durch Reiseberichte eigener Angestellter konnten die Schiffsgesellschaften eine Vorstellung davon entwickeln, was beim Publikum Erfolg hatte. Das Hauptziel aller Bemühungen war es, die Schiffsreise für die Passagiere so komfortabel wie möglich zu machen, das heißt die Passagiere die Einschränkungen und potenziellen Unannehmlichkeiten einer Schiffsreise so wenig wie möglich spüren zu lassen. An vorderster Stelle stand bei der Gestaltung des Schiffsraumes eine gewünschte Analogiebildung zwischen dem Leben an Bord und dem Leben an Land, die parallel dazu in Imaginationen verbreitet wurde. Es wird hier jedoch deutlich werden, dass die Materialität des Schiffsraumes diesen Zielen immer wieder enge Grenzen setzte. Zudem wird zu zeigen sein, dass mit der zunehmenden Technisierung der Schiffe die Bewältigung technisch bedingter Schwierigkeiten im Vergleich zu anderen Thematiken wie zum Beispiel der Sicherheit einen immer höheren Stellenwert einnahm.

Als dritte Ebene lässt sich schließlich die Praxis nennen, an der Passagiere, Schiffsmannschaften und -führer sowie Journalisten und Verfasser von Reiseberichten und -ratgebern gleichermaßen beteiligt waren. Praktiken an Bord sind nicht nur als Beschäftigungstherapien gegen Langeweile zu begreifen. Sie hatten einen öffentlichen Charakter und dienten der Erhöhung des Sozialprestiges. Sie wirkten für die Beteiligten gleichzeitig gemeinschaftsbildend wie exkludierend. Praktiken stellten Handlungsanweisungen dar und wirkten deshalb bis zu einem gewissen Grad disziplinierend. Vor allem aber gaben sie den Reisenden einen Interpretationsrahmen, der ihnen half, die Besonderheiten einer Schiffsreise und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten und Gefahren zu bewältigen. Dies wird mit dem Konzept der Liminalität nach Victor Turner analysiert werden.<sup>8</sup> Das ethnologische Konzept der Liminalität ist mittlerweile längst in den Kulturwissenschaften angekommen.<sup>9</sup> Turners Theorie war ursprünglich an traditionellen

---

<sup>8</sup> Turner, Victor W. (1982), *From ritual to theatre. The human seriousness of play*, New York, hg. v. ders. und Turner, Victor W. (1995), *The ritual process – Structure and anti-structure*, New York.

<sup>9</sup> Die Aktualität des Themas zeigt sich unter anderem in der vom transcript-Verlag herausgegebenen Reihe *Literalität und Liminalität*, die mittlerweile 16 Bände umfasst. Der Aufsatz von Rolf Parr in dem Band *Schriftkultur und Schwellenkunde* fasst den Stand der Forschung zusammen, vgl. Parr, Rolf (2008), »Liminale und andere Übergänge – Theoretische

Stammesgesellschaften ausgerichtet, denen er erst später Industriegesellschaften gegenüber stellte. Diese dichotomische Unterscheidung kann durchaus in Frage gestellt werden. Zudem trennt Turner zu streng zwischen einer Struktur (die alltägliche Welt) und einer Anti-Struktur (die Welt der Liminalität). Bei aller berechtigten Kritik an Turners Konzept zieht es seinen Reiz jedoch daraus, dass es die Zerbrechlichkeit der menschlichen Existenz, die in Grenzsituationen besonders hervortritt, deutlich machen kann. Seine Ideen sollten deshalb als Gedanken Anregung und Interpretationshilfe genutzt werden, um den besonderen Charakter einer Seereise zu verstehen, die sowohl eine Krise als auch eine Chance sein kann. Die Seereise als Ganzes lässt sich als Phase des Übergangs, das heißt als liminale Phase verstehen, die mit der Abreise, Überfahrt und Ankunft klar vom »normalen Alltag« abgegrenzt ist. Reisende auf See befinden sich in einem Zustand des »Dazwischen«, denn ihr normales Leben ist für die Dauer der Reise aufgehoben. Im Untersuchungszeitraum dieser Arbeit löste dieser liminale Schwebzustand zwischen zwei Welten auf einem den meisten Reisenden fremden Element häufig Angst vor den Naturgewalten und dem Tod in den Fluten aus; er konnte aber auch zu einem Gefühl der eigenen Nichtigkeit, der inneren Leere und der Langeweile führen. In dieser Situation entstand häufig eine spontane Gemeinschaft der Reisenden, die Turner als *communitas* identifizierte.<sup>10</sup> Es wird zu zeigen sein, dass diese *communitas* die Seereise durch Rituale und Spiele bewältigte, die zugleich das Potenzial für soziale Veränderungen in sich trugen (vgl. Kap. 11). Die zunehmende Veränderung dieser Praktiken führte jedoch auf der anderen Seite zu einer Routinisierung und damit zu einer Abschwächung ihrer Halt gebenden Wirkung.

---

Modellierungen von Grenz zonen, Normalitätsspektren, Schwellen, Übergängen und Zwischenräumen in Literatur- und Kulturwissenschaft«, in: Achim Geisenhanslüke u. Georg Mein (Hg.), *Schriftkultur und Schwellenkunde*, Bielefeld, S. 11–63. Vgl. für die Literaturwissenschaft Braungart, Wolfgang (1996), *Ritual und Literatur*. Univ., Habil.-Schr.-1994 Gießen, 1993 (= Konzepte der Sprach- und Literaturwissenschaft 53), Tübingen. Die Theaterwissenschaft hat sich unter dem Begriff »Performativität« des Liminalitätskonzeptes angenommen, vgl. Fischer-Lichte, Erika (Hg.) (2005), *Diskurse des Theatralen*, Tübingen [u. a.].

10 Nach der Definition von Turner ist eine *communitas*: »Society as an unstructured or rudimentarily structured and relatively undifferentiated comitatus, community, or even communion of equal individuals who submit together to the general authority of the ritual elders.« (Turner, *The ritual process* 1995, S. 96).

Sowohl das Konzept des *emplacement* wie das der Liminalität führten in den unterschiedlichsten Forschungsdisziplinen zu heftigen Diskussionen.<sup>11</sup> Diese Arbeit hingegen konzentriert sich auf das Analysepotenzial dieser Konzepte, weshalb ich ihnen nicht in allen Punkten gefolgt bin, sondern sie stattdessen als methodische Werkzeuge begriffen habe.

Zur zeitlichen und geografischen Fokussierung der Arbeit möchte ich zuletzt noch auf einige Punkte verweisen: Trotz der Beschränkung auf den atlantischen Ozean lassen sich ähnliche Entwicklungen auch für Seereisen auf dem Pazifik finden. Dennoch gelten für jedes Weltmeer spezifische Bedingungen. Eine Überfahrt nach New York war kürzer als eine Fahrt nach Indien oder gar Australien; lediglich die Überfahrt von Europa nach Südamerika benötigte ebenfalls mehrere Wochen. Auch klimatisch herrschen auf jedem Weltmeer andere Bedingungen, die wiederum Auswirkungen auf die Raumgestaltung der Schiffe sowie die Reiseerfahrung haben: Das Klima auf dem Atlantik ist wesentlich rauer als auf anderen Weltmeeren, was vor allem winterliche Überfahrten zu einem alles andere als angenehmen Erlebnis machten. Demgegenüber ist auf tropischen Weltmeeren die Hitze ein ständig wiederkehrendes Thema, weshalb sich das Bordleben eher an Deck abspielte. Zudem nahmen der Indische und der Pazifische Ozean im Kontext des Kolonialismus eine wichtige Rolle als Verbindungen zwischen Kolonialmächten und ihren Kolonien ein. Die Kontakte zwischen verschiedenen Kulturkreisen an Bord nahmen deshalb einen anderen Stellenwert ein als auf atlantischen Schiffen, nämlich als Konfrontation zwischen dem vermeintlich »fortschrittlichen« Westeuropa und den Kolonialvölkern. Es lassen sich nur begrenzt Analogien zu dem Misstrauen ziehen, das den Auswanderern vor allem aus osteuropäischen und südeuropäischen Ländern auf atlantischen Schiffen entgegengebracht wurde. Alle diese unterschiedlichen Faktoren ermöglichen im Hinblick auf die Fragestellung dieser Arbeit nur einen begrenzten Vergleich zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Pazifik.

Die hier eingenommene Perspektive geht von den Passagieren aus. Aus diesem Grund werden nicht nationale Spezifika, sondern internationale Gemeinsamkeiten der Reisenden in den Blick genommen. Der Fokus wird auf

---

11 Zur Kritik an Turner vgl. auch Wulf, Christoph u. Zirfas, Jörg (2004), »Performative Welten – Einführung in die historischen, systematischen und methodischen Dimensionen des Rituals«, in: Christoph Wulf u. Jörg Zirfas (Hg.), *Die Kultur des Rituals. Inszenierungen, Praktiken, Symbole*, München, S. 7–48. Zu Hayden White und seinen Kritikern vgl. Kap. 5.

den höheren Passagierklassen liegen, denn hier lag der Anteil der internationalen Klientel besonders hoch. Aufgrund des umfangreichen Themas war eine Beschränkung auf Überfahrten mit britischen und deutschen Passagierschiffen nötig. Angesichts der Tatsache, dass auf sämtlichen atlantischen Passagierschiffen eine internationale Klientel reiste, können die hier untersuchten Entwicklungen für die gesamte westliche Hemisphäre dennoch als typisch betrachtet werden.

Geografisch steht bei der atlantischen Passagierschiffahrt die Fahrt zwischen den USA und Europa im Vordergrund. Südamerika als Fahrtroute wird nur am Rande in einigen Quellen betrachtet werden. Diese Wahl ist einfach zu erklären: Es handelte sich bei der Nordatlantikroute um die wirtschaftlich wichtigste Strecke weltweit sowohl in Bezug auf das Passagier- als auch das Frachtaufkommen. Dies zog wiederum zwei Konsequenzen nach sich: Erstens fuhren die Flaggschiffe der großen Reedereien und damit die neuesten, schnellsten und prestigeträchtigsten Schiffe auf dieser Strecke. Zweitens war der Nordatlantik in der öffentlichen Wahrnehmung, das heißt in Reise- und Presseberichten, am prominentesten vertreten.

Der Untersuchungszeitraum beginnt um 1840 als den Anfang der atlantischen Dampfschiffahrt und endet in den 1930er Jahren. Ab Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam die Passagierschiffahrt praktisch zum Erliegen. Es verkehrten immer weniger Passagierschiffe auf dem Atlantik und die großen Dampfer wurden in Truppentransporter umgewandelt. Nach dem Krieg hingegen änderte sich das Wesen der Passagierschiffahrt. Die Handelsflotten mussten nach den Kriegsverlusten nicht nur neu aufgebaut werden, sondern das Transportmittel Flugzeug trat immer stärker in den Vordergrund und beendete schließlich die Ära der atlantischen Passagierschiffahrt als unumgängliches Verkehrsmittel. Übrig blieb nur die Luxusüberfahrt mit Schiffen wie zum Beispiel der *Queen Elizabeth* der Cunard Line.

Innerhalb dieses großen Zeitfensters werde ich einen Schwerpunkt zwischen 1880 und 1914 setzen. Denn erst ab der Zeit um 1880 sind in den Archiven der Schifffahrtsunternehmen Quellen in nennenswertem Umfang erhalten. Für die Frühzeit der Passagierschiffahrt stehen hingegen fast nur Quellen in Form von Reiseberichten und Presseartikeln zur Verfügung. Die Begrenzung mit Beginn des Ersten Weltkriegs lässt sich hingegen damit erklären, dass der Grundstock an Erfahrungen von atlantischen Seereisen bis zu diesem Zeitpunkt gelegt worden war. Die Passagierklientel änderte sich

zwar in den 1920er Jahren. Die grundsätzlichen Änderungen im Wahrnehmungsmuster von Reisen zur See waren zu diesem Zeitpunkt aber bereits erfolgt.

Das individuelle Erleben einer Seereise war unterschiedlich. Einigen machte die Reise Angst, bei anderen löste sie Begeisterung aus. Einige empfanden eine Reise als Vergnügen, andere hingegen als eintönig. Sechs dieser Berichte werden im Laufe der Arbeit ausführlicher vorgestellt. Sie geben eine Bandbreite verschiedener sozialer Schichten, Berufe und Nationalitäten über einen Zeitraum von über 70 Jahren wieder:

- J. H. Vessey 1859, Landwirt, auf einer Überfahrt von Liverpool nach New York;<sup>12</sup>
- R. W. Walker 1884, Beruf unbekannt, auf einer geschäftlichen Reise von Liverpool nach New York;<sup>13</sup>
- Carl Commentz 1907/08, angehender Schiffbauingenieur, als Maschinen-Volontär auf Überfahrt von Bremerhaven nach Baltimore und zurück ab New York;<sup>14</sup>
- Maximilian Thumm 1911, Schiffsarzt, auf mehreren Reisen nach Südamerika, entlang der südamerikanischen Küste und auf dem Nordatlantik;<sup>15</sup>
- Victor Klemperer 1925, Professor für Romanistik, auf Studienfahrt nach Südamerika;<sup>16</sup>
- Clara Plassmann 1928, Beruf unbekannt, auf einer Vergnügungsfahrt zum Nordkap.<sup>17</sup>

---

12 National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (28.3.1859), DX/1727, Vessey, J. H., »Letter to his Father Written on board RMS Persia [transcript]«.

13 National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (16.2.1884), DX/1099, Walker, R. W., »Manuscript of Voyage account aboard Cunard liner *Servia* [transcript]«.

14 Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (1908), Reg. Nr. 2089/II, Commentz, Carl, »Briefe und Erinnerungen Reise nach Nordamerika [Transkript]«

15 Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (1910–11), Reg. Nr.1042, 1, Thumm, Maximilian, »Reise als Schiffsarzt nach Südamerika, von Buenos Aires nach Patagonien, und zurück nach Hamburg [Transkript]« und Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (30.3.1911–2.5.1911), Reg. Nr. 1042, 2, Thumm, Maximilian, »Reise als Schiffsarzt auf der Main des Norddeutschen Lloyd [Transkript]«.

16 Klemperer, Victor (1996), *Leben sammeln, nicht fragen wozu und warum – Tagebücher 1925–1932*, Berlin.

17 Tagebucharchiv Emmendingen (1928), Reg. Nr. 809/IV, Plassmann, Clara, »Nordkapfahrt 1928. Ein Reisetagebuch«.

Diese Berichte waren nicht für eine Veröffentlichung bestimmt, sondern wurden entweder als privates Tagebuch geführt (Walker und Klemperer) oder als Reisebericht für Verwandte und Freunde (Vessey, Commentz, Thumm, Plassmann) angelegt. Diese sehr persönlichen Berichte werden zur Einstimmung auf das jeweilige Thema an den Anfang einiger Kapitel gestellt werden. Sie zeigen auf, dass die Größe, Ausstattung, Schnelligkeit und Passagierzusammensetzung der Schiffe auch innerhalb des gleichen Zeitraumes erheblich voneinander abweichen konnten. Die technische Ausstattung und die Verhältnisse an Bord eines Schiffes waren je nach Reederei, Schiff und Destination (Nord- oder Südamerika) unterschiedlich. Auch die Dauer einer Überfahrt konnte je nach den Wetterbedingungen von den jeweils aktuellen Durchschnittswerten stark abweichen. In der Forschungsliteratur wird häufig nur von den großen Prestigedampfern wie der *Titanic* und der *Vaterland* berichtet. Aus dem Blick gerät dabei die Tatsache, dass die Mehrzahl der Passagiere nicht auf diesen teuren Dampfern reiste, sondern auf älteren, langsameren und damit preisgünstigeren Schiffen. Für ein- und denselben Zeitraum unterschieden sich deshalb die Erfahrungen der Reisenden in puncto Komfort und Fahrtdauer teilweise erheblich voneinander.

In den sechs Reiseberichten wurden dennoch viele gemeinsame Themen angeschnitten. Es ging immer wieder um die Seekrankheit, aber auch um die Angst vor dem Untergang, die auf der anderen Seite auf Begeisterung über die Kraft und Schönheit des Meeres traf. Ebenso war die soziale Segregation immer wieder ein Thema, dem die Entstehung einer Bordgemeinschaft, einer *communitas*, gegenüber stand. Die Diskrepanz zwischen dem Bedürfnis nach Privatheit und Rückzug und dem erzwungenen Miteinander auf engstem Raum wurde genauso behandelt wie Bewältigungsstrategien von unangenehmen oder befremdlichen Situationen. Manche Reisende wie Victor Klemperer beschrieben Gefühle des ›Dazwischen‹, in dem sie sich wie in einem Niemandsland fühlten. Mit diesem liminalen Zustand des ›Dazwischen‹ ging ein Gefühl der Orientierungslosigkeit einher. In diesem Zusammenhang thematisierten die Reisenden häufig das Gefühl der Nichtigkeit der menschlichen Existenz. Während Reisende wie Victor Klemperer dies jedoch eher als bedrohlich empfanden, zog genau dies Menschen wie Maximilian Thumm an. Die Technik der modernen Passagierschiffahrt nahm bei den Passagieren eine unterschiedliche Rolle ein: Mal half die technische Ausstattung, negative Gefühle gegenüber einer Seereise zu überwinden, mal konnte sie neue Ängste auslösen.

## 1.2 Forschungsstand und Quellenlage

In jüngster Zeit werden in der historischen und geografischen Beschäftigung mit dem Meer immer stärker Forderungen nach einer neuen konzeptuellen Herangehensweise laut. Der Schifffahrtshistoriker Lewis R. Fischer fällt 2011 ein vernichtendes, aber dennoch nicht von der Hand zu weisendes Urteil über den Stand der maritimen Geschichtsforschung: Unter anderem beschränke sie sich zu sehr auf die nationale Schifffahrt, kontextualisiere ihre Studien nicht ausreichend, verfehle allgemeine Debatten in der Geschichtswissenschaft, und es mangle ihr an methodischem und theoretischem Background.<sup>18</sup>

Zu dieser Kritik müssen jedoch einige einschränkende Bemerkungen gemacht werden, denn je nach Fachgebiet fällt die Forschungslage sehr unterschiedlich aus. Drei Geographiehistoriker haben drei innovative geisteswissenschaftliche Forschungsrichtungen zum Meer identifiziert:<sup>19</sup> David Lambert, Luciana Martins und Miles Ogborn unterscheiden erstens zwischen »Sea currents«, das heißt aktuellen Forschungsperspektiven auf die See, worunter sie Atlantic History verstehen.<sup>20</sup> Als zweiten Forschungsweig definieren sie »Sea visions«, worunter sie Forschungen zur See als Imaginationsraum und ästhetischen Raum subsumieren. Der Hauptvertreter ist hier Christopher L. Connery. Dieser betrachtet den Ozean als ein »prime activator of the trope of the sublime: limitless, unfathomably deep, indefinite«, das

---

18 Fischer, Lewis R. (2011), »Are We in Danger of Being Left with Our Journals and not Much Else: The future of Maritime History?«, in: *The Mariner's Mirror*, 97:1, S. 366–381, hier S. 368.

19 Dieser Absatz fasst den Aufsatz zusammen von Lambert, David u. a. (2006), »Currents, visions and voyages: historical geographies of the sea«, in: *Journal of Historical Geography*, 32, S. 479–493.

20 Unter *Atlantic History* wird eine Disziplin verstanden, die von den Historikern Philip D. Morgan und Jack P. Greene wie folgt definiert wird: »Atlantic history is an analytical construct [...] of historical analysis [...]: the emergence in the fifteenth century and the subsequent growth of the Atlantic basin as a site for demographic, economic, social, cultural, and other forms of exchange among and within the four continents surrounding the Atlantic Ocean – Europe, Africa, South America, and North America – [...]« (Morgan, Philip D. u. Greene, Jack P. (2009), »Introduction. The Present State of Atlantic History«, in: Jack P. Greene u. Philip D. Morgan (Hg.), *Atlantic history – A critical appraisal*, Oxford [u. a.], S. 2–33, hier S. 3). Eine zeitliche Begrenzung der *Atlantic History* erfolgt durch die Entdeckung Amerikas im 15. Jahrhundert bis zur Periode zwischen 1774 und 1825 als Beginn der Entkolonialisierung Amerikas.

häufig als Inspirationsquelle diene.<sup>21</sup> Als dritten Forschungszweig identifizieren Lambert, Martins und Ogborn »Seafaring«, worunter sie Forschungen zur materiellen und sozialen Dimension der See verstehen. Hier gibt es zum Beispiel Untersuchungen zu den sich verändernden Beziehungen zwischen Land und See mit dem Hauptvertreter Philipp Steinberg.<sup>22</sup> Andere beschäftigen sich wiederum mit der Transformation von traditionellem Wissen über das Meer in formalisiertes Wissen.<sup>23</sup>

Die Passagierschiffahrt unter Dampf des 19. und 20. Jahrhunderts fällt jedoch in keinen dieser Forschungszweige. Zwar wurde die Dampfschiffahrt in der historischen Forschung ausgiebig behandelt; das Augenmerk wurde jedoch auf den Prozess der Ablösung des Segelschiffes durch das Dampfschiff gelegt.<sup>24</sup> Forschungen über das Leben und das Sozialgefüge von Besatzungen und Servicepersonal sowie zu Genderfragen wurden

---

21 Connery, Christopher L. (1996), »The Oceanic Feeling and the Regional Imaginery«, in: Rob Wilson u. Wimal Dissanayake (Hg.), *Global local*, Durham, London, S. 284–311, hier S. 289.

22 Steinberg, Philip E. (2001), *The social construction of the ocean*, Cambridge [u. a.].

23 Lambert & Martins u. a., *Currents, visions and 2006*, S. 486 f.

24 Vgl. die ausführlichen bibliographischen Verweise bei: Armstrong, John u. Williams, David M. (2010), »Changing Voyage Patterns in the Nineteenth Century«, in: *International Journal of Maritime History*, 22:2, S. 151–170, hier S. 151. Zum deutschen Sprachraum vgl. Gerstenberger, Heide u. Welke, Ulrich (1996), *Vom Wind zum Dampf – Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, Münster.

vorgelegt.<sup>25</sup> Auch der Wissenswandel über das Meer seit dem 19. Jahrhundert wurde zum Gegenstand der Forschung.<sup>26</sup> Die Erfahrungen »ganz normaler« Passagiere werden aber erst in jüngster Zeit in den Blick genommen.<sup>27</sup> Diese Forschungen sind häufig im Rahmen der Global History angesiedelt, beschäftigen sich aber kaum mit dem Atlantik, sondern mit anderen Weltmeeren.<sup>28</sup> Nur Markus Günther untersuchte 2005 die Erfahrung von Auswanderern auf ihrer Überfahrt in die USA, unterschied dabei jedoch nicht zwischen Segel- und Dampfschiffen.<sup>29</sup>

25 Vgl. Kiedel, Klaus-Peter u. a. (1987), *Arbeitsplatz Schiff – 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft; 1887–1987* (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 23), Hamburg; Scholl, Lars U. (2010), *Seemann Kumpel Eisenbahner* (= Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger 4), Bremen; und Fink, Leon (2011), *Sweatshops at sea. Merchant seamen in the world's first globalized industry, from 1812 to the present*, Chapel Hill. Zu Genderfragen in Deutschland vgl. Feldkamp, Ursula (1998), »Die ersten Stewardessen auf bremischen Passagierschiffen«, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, S. 83–98. Zu Genderfragen im internationalen Raum vgl. Mäenpää, Sari (2001), »From Pea Soup to Hors d'oeuvres: The Status of the Cook on British Merchant Ships«, in: *The Northern Mariner / Le marin du nord*, XI:2, S. 39–55; Mäenpää, Sari (2004), »Comfort and guidance for female passengers: The origins of women's employment on British Passenger Liners 1850–1914«, in: *Journal for Maritime Research*, 6:1, S. 145–164; Mäenpää, Sari, (2004), »Women below deck – Gender and employment on British passenger lines, 1860–1938«, in: *The Journal of transport history*, 25:2, S. 57–74; Stanley, J. (2002), »And after the cross-dressed cabin boys and whaling wives? – Possible futures for women's maritime historiography«, in: *Journal of Transport History*, 23:2, S. 9–22; sowie Baker, Paul u. Stanley, Jo (2003), *Hello sailor! The hidden history of gay life at sea*, London.

26 Vgl. Kraus, Alexander u. Winkler, Martina (Hg.) (2014), *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*, Göttingen.

27 So auf der Tagung »Being in Transit. Shipboard Travel and its Role in 19th Century Globalization« in Heidelberg vom 4.–6.4.2013, auf der unter anderem Arbeiten vorgestellt wurden von: Pesek, Michael (2009), »Von Europa nach Afrika: deutsche Passagiere auf der Dampferpassage in die Kolonie Deutsch-Ostafrika«, in: *Werkstatt Geschichte*, 53, S. 68–87; Pietsch, Tamson (2010), »Wandering scholars? Academic mobility and the British world, 1850–1940«, in: *Journal of Historical Geography*, 36:4, S. 377–387; Huber, Valeska (2013), *Channelling mobilities. Migration and globalisation in the Suez Canal region and beyond, 1869–1914*, New York. Vgl. Schmidt, Johanna de »Tagungsbericht Being in transit – Shipboard Travel and its role in Nineteenth-Century Globalization. 04.04.2013–06.04.2013, Heidelberg«, unter: H-Soz-u-Kult, 31.5.2013, <<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/tagungsberichte/id=4824>>. Zugang: 19.1.14.

28 Als Überblick vgl. Manning, Patrick (2013), »Global History and Maritime History«, in: *International Journal of Maritime History*, 25:1, S. 1–22.

29 Günther, Markus (2005), *Auf dem Weg in die Neue Welt. Die Atlantiküberquerung im Zeitalter der Massenauswanderung: 1818–1914*. Univ., Diss. Bochum, 2003, Augsburg.

Auf dem Forschungsgebiet der atlantischen Dampfschiffahrt überschneiden sich populäre Sachbücher und Forschungsliteratur häufig. Viele Autoren populärer Sachbücher stammen selbst aus dem Berufsfeld der Schifffahrt. Dies macht den eigenen Reiz dieser Bücher aus, ist aber zugleich ihre Schwäche: sind sie einerseits durch technisches Fachwissen auf hohem Niveau geprägt, erscheinen andererseits die Passagiere nur am Rande. Es sind Schiffe und deren Biographien im Kontext ihrer Reedereigeschichte, die im Vordergrund stehen. Es werden Rekordfahrten auf der Jagd nach dem berühmten »Blauen Band« nacherzählt, Unglücks- und Rettungsfälle beschrieben, die Taten der Kapitäne dargestellt sowie ausführlich technische Details erörtert. Viele Bücher sind von dem Bemühen geprägt, nationale Sonderwege herauszustellen, was sich vor allem darin äußert, das »erste Mal für technische Neuerungen, Rekorde oder Serviceangebote für die eigene Nation in Anspruch zu nehmen.<sup>30</sup> Der zunehmende Komfort an Bord wird zudem in vielen Darstellungen zum Gradmesser des Abstands des Kulturmenschen zu den Urgewalten des Meeres. Der echte »Seebär« zeichnet sich demnach durch das Miterleben dieser Urgewalten aus, der »Kulturmensch« hingegen durch deren Verdrängung mit Hilfe des Komforts. Daher rührt auch der ständig wiederkehrende Ruf nach einem »unverfälschten« Schiffdesign, das die Nähe zum Meer ausdrücke im Gegensatz zu einer Architektur und einer Technik, die sich den Verhältnissen an Land immer mehr annähert – eine Einstellung, die sich in den 1920er Jahren verbreitete, zu einer Zeit, als die Furcht vor dem Meer weitgehend der Vergangenheit angehörte.

Im deutschsprachigen wie internationalen Vergleich gibt es zur modernen Passagierschiffahrt auf dem Atlantik nur fünf Fachautoren, die immer wieder zitiert werden: Maxtone-Graham, Brinnin und Gaulin, Dawson, Kludas sowie in jüngster Zeit Coons und Varias.<sup>31</sup> Das Problematische an diesen

30 Um nur ein Beispiel zu nennen: Der Verfasser der Geschichte der Cunard Line gesteht dem Hapag-Direktor Albert Ballin zwar zu, dass dieser als erster die Idee einer Kreuzfahrt gehabt habe, aber erst die Cunard Line habe »regulär and organized cruises with set itineraries and fixed schedules« eingeführt, vgl. Butler, Daniel Allen (2003), *The age of Cunard. A transatlantic history 1839–2003*, Annapolis, MD, S. 261–262. Arnold Kludas wiederum betont, dass Albert Ballin die Kreuzfahrt im heutigen Sinne erfunden habe, vgl. Kludas, Arnold (2002), *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Bd. 1: 1889 bis 1939* (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 55), Hamburg, S. 17.

31 Maxtone-Graham, John (1999), *Der Weg über den Atlantik. Die einzige Verbindung zwischen Europa und Amerika; die goldene Ära der großen Luxusliner*, München; Maxtone-Graham, John (2000), *Liners to the sun*, Dobbs Ferry, N. Y.; Brinnin, John Malcolm (1971), *The sway of the grand saloon – A social history of the North Atlantic*, New York; Brinnin, John Malcolm u.

Darstellungen ist jedoch die meist komplette Ausblendung des historischen Kontextes und neuerer historischer Fragestellungen sowie die teilweise nur ungenügende Quellenlage.<sup>32</sup> Außerdem streifen sie die Entwicklung in anderen Ländern nur am Rande.<sup>33</sup> Dies erstaunt umso mehr, da es sich bei der Schifffahrt um ein grenzüberschreitendes Thema handelt. Zu einzelnen Reedereien gibt es hingegen Spezialstudien. Im deutschsprachigen Raum sind hier das fünfbändige Werk von Reinhold Thiel zum Norddeutschen Lloyd (im Folgenden: NDL) und die Monographie von Susanne und Klaus Wiborg zur Hamburg-Amerika Linie (im Folgenden: Hapag) zu nennen<sup>34</sup>, sowie Arnold Kludas, der zu sämtlichen großen deutschen Reedereien Monographien veröffentlicht hat.<sup>35</sup> Über die White Star Line und die Cunard Line sowie zur Compagnie Générale Transatlantique und zu den Messageries Maritimes erschienen in letzter Zeit umfangreiche Monographien.<sup>36</sup> Einen detaillierten Überblick über sämtliche Dampfschiffsreedereien auf

---

Gaulin, Kenneth Pedersen Peter (1988), *Grand Hotels der Meere – Die goldene Ära der Luxusliner*, München; Dawson, Philip (2000), *Cruise ships. An evolution in design*, London; Kludas, Arnold (1986–1990), *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*. 5 Bände (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums), Hamburg; Kludas, Vergnügungsreisen zur See Bd. 1 2002; Kludas, Arnold (2003), *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt*. Bd. 2: 1952 bis heute (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 56), Hamburg; sowie Coons, Lorraine u. Varias, Alexander (2003), *Tourist third cabin. Steamship travel in the interwar years*, New York. Zur Kritik an Coons und Varias wegen mangelnder Kontextualisierung und Methodik vgl. Walton, John K. (2004), »Review of: Lorraine Coons and Alexander Varias: Tourist Third Cabin«, in: *American Historical Review*, Juni 2004, S. 874–875.

- 32 Graham und Brinnin verzichten völlig auf Fußnoten und trennen in ihrem Literaturverzeichnis nicht zwischen Forschungsliteratur und Quellen. Zitate werden im Fließtext nicht immer vollständig belegt und viele Behauptungen bleiben einfach im Raum stehen. Auch Coons und Varias verzichten auf viele Belege oder ordnen diese falsch zu.
- 33 Eine Ausnahme ist das Werk von Coons und Varias, die bemüht sind, sowohl die britische als auch die französische Passagierschifffahrt zumindest für die Zwischenkriegsjahre zu beleuchten, Coons & Varias, *Tourist third cabin* 2003.
- 34 Thiel, Reinhold (2007), *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970 in fünf Bänden*, Bremen; Wiborg, Susanne u. Wiborg, Klaus (2004), *1847–1997. Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd* (= Hamburger Abendblatt Sonderausgabe), Hamburg. Zu Letzterem ist zu bemerken, dass der Band anlässlich des 150-jährigen Firmenjubiläums von der Hapag Lloyd AG herausgegeben wurde.
- 35 Es handelt sich um die Hapag, den NDL, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrt sowie die deutschen Afrika-Linien.
- 36 Gardiner, Robin (2001), *The history of the White Star Line*, Hersham; Butler, The age of 2003; Trihan, Ludovic (1991), *La Compagnie Générale Transatlantique. Histoire de la flotte*, Grenoble; Berneron-Couvenhes, Marie-Francoise (2007), *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851–1894* (= Histoire Maritime), Paris.

dem Nordatlantik bis 1955 gibt das Standardwerk von Bonsor.<sup>37</sup> In der deutschsprachigen wissenschaftlichen Literatur dominiert Arnold Kludas, dessen Bücher auch ins Englische übersetzt wurden. Sein Werdegang ist zugleich typisch für die erste Generation in der Bundesrepublik, die sich mit Schiffahrtsgeschichte beschäftigt hat.<sup>38</sup> Das Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven wurde durch ihn aufgebaut.<sup>39</sup> Dieses Museum gilt zugleich als führendes Forschungszentrum für Schiffahrtsgeschichte in Deutschland. Die Aufsätze zur Passagierschiffahrt stammen größtenteils von jetzigen oder ehemaligen Mitarbeitern, so zum Beispiel Lars U. Scholl, Dirk J. Peters und Klaus-Peter Kiedel. Eine neuere Monographie über die kunstgeschichtlichen Aspekte der deutschen Passagierschiffahrt zwischen 1880 und 1940 ist kürzlich hinzugekommen, stützt sich aber fast ausschließlich auf die Vorarbeiten von Kludas.<sup>40</sup> Einen internationalen Überblick über die Designgeschichte gibt Anne Welleans<sup>41</sup>, und aus der Sicht eines Maschinenbauingenieurs wird die deutsche Designgeschichte von Passagierschiffen bei Gerhard Weiland ausführlich behandelt.<sup>42</sup> Losgelöst von allen anderen Darstellungen stehen die unzähligen Publikationen zur *Titanic*. Da dieses Schiff in das kulturelle Gedächtnis der Mensch-

37 Bonsor, N. R. P. (1975–80), *North Atlantic seaway. An illustrated history of the passenger services linking the old world with the new in five volumes*, Jersey Channel Island. Eine erste Fassung in einem Band Bonsor, N. R. P. (1955), *North Atlantic Seaway – An illustrated history of the passenger services linking the old world with the new*, Lancashire.

38 Referiert wird sein Werdegang anlässlich seines 80. Geburtstags 2009 bei Kiedel, Klaus Peter u. Scholl, Lars U. (2009), »Ich war hingerissen...« – Arnold Kludas zum 80. Geburtstag, in: *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, 31, S. 9–15. Kludas arbeitete anfangs bei Blohm & Voss als Kranführer, fiel dort allerdings bald durch sein breites Wissen über Schiffahrt und Schiffbau auf, das er sich selbst angeeignet hatte, so dass er mit der Öffentlichkeitsarbeit des Unternehmens betraut wurde. 1976 wurde ihm der Aufbau des Archivs des ein Jahr zuvor eröffneten Deutschen Schiffahrtsmuseums übertragen, eine Aufgabe, die er bis zu seiner Pensionierung 1992 wahrnahm. Er hat ca. 130 Publikationen veröffentlicht und gilt als der Experte für Passagierschiffahrt im deutschsprachigen Raum.

39 Anmerkung zu dieser Schreibweise: »Deutsches Schiffahrtsmuseum« lautet der eingetragene Name, weshalb ich dieser Rechtschreibung durchgängig gefolgt bin.

40 Trennheuser, Matthias (2010), *Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe zwischen 1880 und 1940*. Univ., Diss. Saarbrücken., Bremen. Die in dieser Arbeit verwendeten Quellen stammen zu einem großen Teil aus dem Privatarchiv des Verfassers sowie von Arnold Kludas.

41 Welleans, Anne (2006), *Designing liners. A history of interior design afloat*, London.

42 Weiland, Gerhard (2005), *Tourismus zur See und Architektur von Kreuzfahrtschiffen* (= zugl. Diss.), Berlin.

heit eingegangen ist, wird neben den Unglücksursachen vor allem der nachträglich entstandene Mythos untersucht.<sup>43</sup> Auch viele Romane und Filme haben die *Titanic* zum Gegenstand.<sup>44</sup>

Viele populäre Darstellungen der Dampfschiffahrtsgeschichte gehen von einem zwangsläufig sich abspielenden Fortschrittsprozess aus. Sie folgen damit Erzählmustern der zeitgenössischen Presse des 19. Jahrhunderts über die Dampfschiffahrt. Im Gegensatz dazu nimmt eine Forschungsgruppe an der Universität von Kent an, dass die Dampfschiffahrtstechnik an die kulturelle und gesellschaftliche Welt ihrer Zeit angepasst wurde.<sup>45</sup> Aus dem von Crosbie Smith geleiteten Forschungsprojekt *The Ocean Steamship: A Cultural History of Victorian Maritime Power*<sup>46</sup> gingen mehrere Forschungsbeiträge hervor.<sup>47</sup> Zusammenfassend argumentieren diese, dass sich Vertrauen in die Dampfschiffahrt mit Eisenschiffen vor allem durch die persönliche Autorität der Akteure aufgebaut habe. Als Beispiel wird die Familie Holt genannt, Besitzer der Blue Funnel Line, die mit ihren religiösen Überzeugungen von Arbeit, Integrität und Bescheidenheit in der unitaristischen Kultur von Liverpool Erfolg gehabt habe. Nur durch ein Netzwerk von Schiffsbauern, Maschinenbauingenieuren, Finanziers und religiösen

43 Vgl. mit einer ausführlichen Bibliographie Biel, Steven (1996), *Down with the old canoe. A cultural history of the Titanic disaster*, New York. Weitere Literatur: Howells, Richard Parton (1999), *The myth of the Titanic*, Houndmills [u. a.]; Morgner, Christian (2009), *Weltereignisse und Massenmedien: zur Theorie des Weltmedieneignisses. Studien zu John F. Kennedy, Lady Diana und der Titanic*, Bielefeld; Sandler, Kevin S. u. Studlar, Gaylyn (1999), *Titanic. Anatomy of a blockbuster*, New Brunswick, N. J. Pünktlich zum 100. Jahrestag des Untergangs kamen 2011 und 2012 zahlreiche Publikationen auf den Markt, so zum Beispiel Chirnside, Mark (2011), *The ›Olympic‹ class ships. Olympic, Titanic, Britannic*, Stroud; Grimmler, Benedikt (2011), *Die 50 populärsten Titanic-Irrtümer*, München; und Koldau, Linda Maria (2012), *Titanic. Das Schiff, der Untergang, die Legenden*, München.

44 Vgl. die einführende Bibliographie zum fiktionalen Werk zur *Titanic* bei: Quinn, Edward (2004), *History in Literature. A Reader's Guide to 20th Century History and the Literature it Inspired*, New York, S. 313–315.

45 Vgl. Marsden, Ben u. Smith, Crosbie (2005), *Engineering empires. A cultural history of technology in nineteenth-century Britain*, Basingstoke, New York, S. 2.

46 <http://www.kent.ac.uk/history/old/staff/profiles/Smith.html>. Zugang: 2.5.2013.

47 Smith, Crosbie u. a. (2003), »Avoiding Equally Extravagance and Parsimony« – The Moral Economy of the Ocean Steamship«, in: *Technology & Culture*, 44:3, S. 443–469; Smith, Crosbie u. a. (2003), »Imitations of God's own Works: Making Trustworthy the Ocean Steamship«, in: *History of Science*, xli, S. 379–426; sowie Smith, Crosbie u. Scott, Anne (2007), »Trust in Providence. Building Confidence into the Cunard Line of Steamers«, in: *Technology and Culture*, 48:3, S. 471–496.

Führern habe sich die Technik der Dampfschiffahrt in den schwierigen Anfangsjahrzehnten etablieren können.<sup>48</sup> Diese Argumentation wirkt zwar durchaus überzeugend. Leider bezieht sie sich jedoch ausschließlich auf britische Verhältnisse und klärt daher nicht, wie sich Vertrauen in die Technik des Dampfschiffs in anderen Ländern aufbauen konnte. Außerdem wird die Perspektive der Passagiere vollkommen ausgeklammert.

Die vorliegende Untersuchung nimmt einen Blick von oben auf die atlantische Passagierschiffahrt ein. Für diesen Zweck wurden hauptsächlich deutsche und britische Quellen, aber auch einige amerikanische und französische Quellen analysiert. Untersucht wurden Reiseberichte und Tagebücher von Reisenden; Presseartikel mit Schwerpunkt auf Wochen- und Monatszeitschriften; Fachartikel der Fachpresse und von Ingenieursvereinigungen; Unterlagen der Reedereien der Cunard Line, der Hapag und des NDL sowie der Werft Blohm & Voss. Insgesamt handelt es sich um über 300 Presseartikel aus Publikumszeitschriften, 40 Werbebroschüren, 80 unveröffentlichte Reiseberichte, Briefe, Tagebücher und Bordzeitungen und etwa 30 veröffentlichte Reiseführer und -berichte sowie um etwa 20 fiktionale Darstellungen. Ferner wurden Passagierdaten der Deutschen Auswandererdatenbank des Historischen Museums Bremerhaven in die Analyse einbezogen. Deutsche Presseartikel konnten nur bis 1880 anhand der *Estermann'schen Bibliographie deutscher Kulturzeitschriften* ermittelt werden. Für den anschließenden Zeitraum standen größtenteils keine Jahresregister zur Verfügung, so dass nur stichprobenartig recherchiert werden konnte. Anders sah dies für britische und amerikanische Zeitungen aus, für die umfangreiche Datenbanken existieren. Reiseberichte in veröffentlichter Form waren relativ leicht zu ermitteln. Ich habe mich auf Darstellungen beschränkt, die sich ausschließlich oder zu einem bedeutenden Teil mit der atlantischen Überfahrt beschäftigten. Unveröffentlichte Reiseberichte in Tagebuch- oder Briefform waren schwieriger zu finden. Einige wurden nachträglich veröffentlicht, vor allem von bekannten Persönlichkeiten wie Victor Klemperer. Viele private Zeugnisse befinden sich in Schiffsfahrtsarchiven. Dort sind jedoch hauptsächlich Briefe und Tagebücher von Seeleuten archiviert, und nur wenige von Passagieren. Gute Alternativen stellten das Auswandererbrief-Archiv NABS in Gotha und das Tagebucharchiv in Emmendingen dar.

Die Unterlagen der Hapag, des NDL sowie der Cunard Line wurden als Deposita an Archive ausgelagert. Es wurde damit durch die Unternehmen

---

48 Vgl. Smith & Higginson u. a., *Avoiding Equally Extravagance* 2003, S. 446.

eine Auswahl getroffen, was der Öffentlichkeit an Information zugänglich ist. Es ist daher unklar, welche Bestände vernichtet oder von den Firmen einbehalten wurden. Viele Unterlagen in den Aktenbeständen waren zudem lückenhaft oder in sehr schlechtem Zustand. Auf eine Quellenorte muss ich an dieser Stelle gesondert eingehen: Es war bei den Reedereien üblich, sowohl auf eigenen Schiffen als auch auf Schiffen der Konkurrenz zu reisen und darüber ausführlich Bericht zu erstatten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse wurden für den Bau und den Betrieb eigener Schiffe umgesetzt. Leider konnte nur ein kleiner Restbestand derartiger Berichte genutzt werden, obwohl diese Praxis weitverbreitet war. In den Akten der Hapag finden sich derartige Berichte verstreut in Aktenbündeln zu einzelnen Schiffen, so dass auf Zufallsfunde vertraut werden musste. Bei der Cunard Line ließ sich bedauerlicherweise nicht alles in den Aktenbeständen finden, was gemäß den Archivunterlagen der University of Liverpool vorhanden sein sollte. So war ein Verzeichnis von 600 Dokumenten archiviert, die der Chairman der Cunard Line, Lord Inverclyde, der 1905 das Unternehmen verließ, seinem Arbeitgeber überlassen hatte. In diesem Verzeichnis waren mindestens 20 Dokumente aufgeführt, die für diese Forschungsarbeit relevant gewesen wären. Trotz intensiver Suche war jedoch nicht ein einziges davon aufzufinden.<sup>49</sup> Unter anderem handelte es sich um: »Report on Kronprinz Wilhelm, January 1902« (Liste Nr. 39), »German ships comfort, July 1905« (Liste Nr. 181), »White Star Line and their efforts to secure passengers, December 1901« (Liste Nr. 386). Die Berichte wurden stets über Schiffe verfasst, die zum jeweiligen Zeitpunkt das Nonplusultra der internationalen Passagierschiffahrt auf dem Atlantik darstellten und die intensiv inspiziert wurden, um Verbesserungen an eigenen Schiffen vorzunehmen.

---

<sup>49</sup> Es handelt sich um: University of Liverpool, Special Collections and Archives, Cunard Steamship Company Archives, D42/Ca/8. Der entsprechende Eintrag im Findbuch lautet: »List of papers, etc., belonging to the late Lord Inverclyde (Hon. G A Burns) sent to the Secretary, Cunard Steamship Co Ltd, from Glasgow to be kept (1905). Scope and Content: This is a list of Lord Inverclyde's papers, however it is not a list of all papers to be found in this section of the catalogue. It provides an indication of the issues with which he was dealing during the period 1901–1905.« Zu Informationen über die Cunard Archives vgl. Cook, Michael (1978), »The Cunard Archives at Liverpool«, in: *Business History*, 20:2, S. 240–252.

## 2. Die Passagierschiffahrt auf dem Atlantik

»She walks the waters like a thing of life,  
And seems to dare the elements to strife.«<sup>1</sup>

Die Technikgeschichte der Dampfschiffahrt auf dem Atlantik wird oft anhand der im Laufe der Zeit erzielten Geschwindigkeitsfortschritte und des Kampfes um die schnellste Passage auf der Westroute von Europa nach Nordamerika (inoffiziell auch »Blaues Band« genannt) dargestellt. Tatsächlich verringerte sich die Fahrtdauer der jeweils schnellsten Schiffe im Zeitraum von 100 Jahren von 18 Tagen und 10 Stunden auf drei Tage und 23 Stunden.

In der Regel wird in der Fachliteratur eine teleologisch verlaufende Geschichte technischer Errungenschaften mit einem deutlichen Schwerpunkt auf der Antriebstechnik der Schiffe erzählt. Die Darstellungen sind zudem häufig mit moralischen und ästhetischen Bewertungen der »Goldenen Ära der Passagierschiffahrt« durchzogen. Der Verdacht liegt nahe, dass hier eine Ästhetisierung der Technik vorgenommen wird, die mit der stilvollen Selbstdarstellung der gehobenen Gesellschaft an Bord gleichgesetzt wird. Damit wird jedoch eine Auswahl getroffen, die implizite Vorannahmen über Technik als Fortschritt *per se* enthält, und die die wechselseitigen Wirkungen zwischen gesellschaftlichen und technischen Aspekten ausblendet.

---

<sup>1</sup> Lord Byron »Corsair. A Tale«, unter: <http://archive.org/details/corsairtale00byrorich>. Zugang: 9.1.13. In abgewandelter Form oder als Anspielung wurden diese Verse in vielen zeitgenössischen Publikationen verwendet, so zum Beispiel in: o. A. (1848), »An Account of the First Steam Voyage on the British Seas, Performed by the Thames Steam-Packet, From Glasgow to London, in the Year 1815«, in: *Fraser's Magazine for Town and Country*, September 1848, 38:225, S. 275–283; oder in: National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (1878), DX/934, Inman Steam Company, »Official Guide«.

Tabelle 1: Schnellste Passage westwärts auf dem Nordatlantik nach Jahresbeginn bis 1937

Jahr	Dampfschiff	Reederei	Abfahrtshafen	Ankunfts- hafen	Tage (d) Stunden (h)	Knoten
1838	<i>Sirius</i>	British & American Steam Navigation Co. (GB)	Cork	New York	18d 10h	6,7
1839	<i>Great Western</i>	Great Western Steam-ship Co. (GB)	Avonmouth	New York	13d 6h	9,6
1851	<i>Baltic</i>	Collins Line (USA)	Liverpool	New York	9d 18h	13,5
1866	<i>Scotta</i>	Cunard Line (GB)	Queenstown	New York	8d 4,35h	
1877	<i>Germanic</i>	West Star (GB)	Queenstown	New York	7d 11,37h	15,76
1889	<i>City of Paris</i>	Inman Line (GB)	Queenstown	Sandy Hook	5d 19,8h	20,01
18					120h	22,29
1907	<i>Yamato</i>	Cunard Line (GB)	Dunfermline	Sandy Hook	7d 10,51h	26,06
1929	<i>Bremen</i>	NDL (D)	Cherbourg	Ambrose	4d 17,42h	27,83

© Campus Verlag GmbH

Quelle: Bonser 1955, S. 591

(Gezählt wurde erst ab einem bestimmten Punkt im Atlantik, dann die gleiche Strecke für die Rekordfahrt gemessen werden konnte.)

In diesem Kapitel wird die Geschichte der atlantischen Dampfschifffahrt in Bezug auf die wichtigsten technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen dargestellt. Dabei wird der Erste Weltkrieg ausgeklammert. Er wirkte zwar in wirtschaftlicher Hinsicht als scharfe Zäsur. Vor allem die deutsche Schifffahrt hatte durch die Bedingungen des Versailler Vertrages gelitten, der eine Abgabe aller größeren noch vorhandenen Handelsschiffe vorschrieb. Aber auch die internationale Passagierschifffahrt als Ganzes war erschwerten Bedingungen ausgesetzt, denn die Nachfrage nach atlantischen Seereisen stieg nur langsam wieder an, und zudem waren die großen Passagierschiffe im Krieg für Truppentransporte genutzt oder zerstört worden. Im Rahmen dieser Dissertation ist der Erste Weltkrieg unerheblich, auch wenn in der deutschen Presse und in der Werbung der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte zum ständigen Topos wurde und damit zur Stärkung des Nationalgefühls beitrug. Für die Zeit des Ersten Weltkriegs liegen mir keine Quellen von Reisenden vor, und danach brachten Reisende den Krieg nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit ihrer Schiffsreise. Es lässt sich zwar davon ausgehen, dass Passagiere auf den wenigen Passagierschiffen, die bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs noch auf dem Atlantik verkehrten, Angst vor Torpedierungen hatten – leider nicht unberechtigt, wie der Fall der *Lusitania* zeigt, die am 7. Mai 1915 von einem deutschen U-Boot versenkt wurde. Diese Angst dürfte sich nach Ende des Kriegs jedoch schnell wieder gelegt haben. Weder das subjektive Sicherheitsgefühl noch die Interpretation einer Seereise scheinen – nach Lage der Quellen – langfristig durch den Krieg beeinträchtigt worden zu sein.

## 2.1 Ein Landwirt auf Erkundungsreise (*Persia* 1859)

Die Klientel der oberen Passagierklassen setzte sich entgegen der weitverbreiteten Annahme, es habe sich um die »oberen Zehntausend« der Gesellschaft gehandelt, aus einem weit vielfältigeren Personenkreis zusammen. Während des gesamten 19. Jahrhunderts bildeten die in der Landwirtschaft tätigen Menschen eine bedeutende Gruppe, was der nachfolgende Reisebericht illustrieren kann: Im März 1859 reiste der Brite J. H. Vessey an Bord der *Persia* der Cunard Line von Liverpool nach New York. In einem Brief

an seinen Vater berichtete er von seiner Überfahrt.<sup>2</sup> Die *Persia* hatte 1856 ihre Jungfernfahrt nach New York angetreten. Das von der Napier-Werft in Glasgow gebaute Eisenschiff wies eine Länge von 118,9 Metern und eine Breite von 13,7 Metern auf. Der mit einer Compound-Maschine ausgerüstete Schaufelraddampfer konnte in der I. Klasse 200 Passagiere und in der II. Klasse 50 Passagiere aufnehmen. Eine weitere Klasse war nicht vorgesehen.<sup>3</sup> Vessey war Landwirt mit vermutlich größerem Landbesitz, denn er gab seinem Vater Empfehlungen, was in der nächsten Saison anzupflanzen sei, und erwähnte die mitgenommenen Empfehlungsschreiben für Besitzer von Baumwoll- und Reisplantagen in den USA. Vermutlich reiste er nach Amerika, um Handelsbeziehungen aufzubauen oder um sich über die amerikanische Landwirtschaft zu informieren. Es bleibt unklar, ob es sich um seine erste Reise handelte oder nicht. Einerseits sprach Vessey davon, dass an Bord nicht viel zu tun sei und jede Reise so sehr einer anderen gleiche, dass er nicht viel zu berichten habe, außer dass es ihm trotz des rauen Wetters besser gehe als gedacht. Andererseits beschrieb er seinem Vater Details des Bordlebens, die nur interessant sein konnten für jemanden, der das erste Mal über den Atlantik reiste; es wäre möglich, dass Vessey das erste Mal mit einem Dampfschiff unterwegs war. So berichtete er von der Zeiteinteilung an Bord, die sich nach den Wachablösungen im Vier-Stunden-Rhythmus und den Essenszeiten richten würden: um 8.30 Uhr Frühstück, 12.00 Uhr Mittagessen, 16.00 Uhr Dinner und 20.00 Uhr Tee. Das Licht würde im Salon nachts um halb zwölf gelöscht und in den Kabinen um Mitternacht.

Gleich zu Beginn der Reise überfuhr die *Persia* eine kleine Brigg. Der Anblick sei schockierend gewesen, denn das Segelschiff sei in weniger als 10 Minuten gesunken. Glücklicherweise hätten alle 16 Menschen an Bord außer einem gerettet werden können. An besonderen Vorkommnissen berichtete er ansonsten nur von Eisbergen, die in weiter Entfernung zu sehen seien. Sie würden zwar die südlichste Route nehmen, um ihnen zu entgehen. Da Eisberge aber die größte Gefahr auf einer Reise darstellten, sei es dennoch nötig, aufmerksam Ausschau zu halten. Am Sonntag besuchte er den vom Kapitän abgehaltenen Gottesdienst. Offensichtlich gehörte er zu den

---

2 National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (28.3.1859), DX/1727, Vessey, J. H., »Letter to his Father Written on board RMS Persia [transcript]«.

3 Angaben nach Bonsor, North Atlantic Seaway 1955, S. 37; und Dawson, Philip (2007), *The liner. Retrospective & renaissance*, London, S. 244.

Wenigen, die nicht seekrank wurden, denn er bedauerte, nur einige Passagiere beim Gottesdienst gesehen zu haben. Er freute sich darüber, dass er seine Kabine tauschen konnte und nun alleine reiste, befürchtete aber, auf der Rückfahrt weniger Glück zu haben, da zu dieser Zeit die Amerikaner nach Europa reisen würden. Die meisten Passagiere, die nun an Bord seien, darunter 40 in der I. und 25 in der II. Klasse (von 250 möglichen Passagieren befanden sich also insgesamt nur 65 an Bord), seien Kaufleute aus allen Teilen Nordamerikas, die in England Waren eingekauft hätten. Lediglich fünf Passagiere kämen aus England, die restlichen stammten aus Irland, Schottland und Amerika. Vom Meer berichtete Vessey nichts außer eine kurze Schilderung von dessen Anblick: »On Tuesday the sea had a peculiar appearance like a sea of glass went to see a ship in sight, nothing but sea & sky for days together «

Im Ganzen vermittelte dieser Reisebericht eine unaufgeregte Fahrt ohne außergewöhnliche Vorkommnisse, auf der der Reisende sich kaum für seine Umwelt interessierte und sich hauptsächlich mit seinen landwirtschaftlichen Plänen beschäftigte. Charakteristisch für die Anfangszeit der Passagierschiffahrt waren jedoch der Zusammenstoß mit einem Segelschiff und der Stellenwert des heiligen Sonntags, der auch auf See begangen wurde.

## 2.2 Vorbild Segelschiffe: Die ersten Dampfschiffe auf dem Atlantik

Segelschiffe waren in technischer Hinsicht das Vorbild bei der Entwicklung der ersten Dampfschiffe. Man arbeitete anfänglich nach dem Trial-and-Error-Prinzip. Eine Verwissenschaftlichung des Dampfschiffbaus kam erst allmählich in Gang.<sup>4</sup> Die ersten atlantischen Dampfschiffe waren durchweg noch mit Segeln ausgestattet und bestritten große Teile der Fahrt unter Segeln. Bis in die späten 1850er Jahre besaßen Dampfschiffe noch keine Expansionsmotoren. Aufgrund des daraus resultierenden enorm hohen Kohleverbrauchs konnte für eine transatlantische Überfahrt zunächst nicht genügend Kohle mitgeführt werden.<sup>5</sup> Erst mit einer Verbesserung der Effekti-

---

4 Vgl. für Großbritannien Buchanan, R. A. (1985), »The Rise of Scientific Engineering in Britain«, in: *British Journal for the History of Science*, 18:2, S. 218–233.

5 Vgl. Griffiths, Denis (1997), *Steam at sea – Two centuries of steam-powered ships*, London, S. 8.

vität der Antriebsmaschinen konnte die Zahl der Segel immer weiter reduziert werden<sup>6</sup>, bis diese schließlich ganz aufgegeben wurden. Dies geschah ungefähr zeitgleich mit Einführung des Zweischraubensystems in den späten 1880er Jahren.

Die Antriebstechnik der ersten Dampfer auf den Weltmeeren wurde von der Fluss-Schiffahrt übernommen<sup>7</sup>, das heißt sie waren mit einem Schaufelradantrieb ausgestattet. Das erste Dampfschiff überquerte 1819 den Atlantik. Während der Überfahrt wurde der Dampftrieb aber insgesamt nur 80 Stunden lang eingesetzt, ansonsten segelte die *Savannah* über den Atlantik.<sup>8</sup> Erst mit den Fahrten der *Sirius* und der *Great Western* 1838 von London bzw. Bristol nach New York begann tatsächlich das Zeitalter der Dampfschiffahrt über den Atlantik.<sup>9</sup> In technischer Hinsicht galt vor allem die *Great Western* als bahnbrechend, die vom englischen Ingenieur Isambard Kingdom Brunel entworfen worden war.<sup>10</sup>

Auch die Raumaufteilung und Schiffskonstruktion orientierte sich zunächst am Vorbild des Segelschiffes.<sup>11</sup> Die Abmessungen der ersten atlantischen Dampfschiffe entsprachen denen von Segelschiffen, die lediglich um den benötigten Platz für Maschinen, Kessel und Kohlen verlängert wurden.

---

6 Vgl. Haack, Rudolph u. Busley, Carl (1986), *Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft (HAPAG). Erstmaliger Reprint d. Sonderdr. aus d. Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Jg. 1890–1892, erschienen im Jahre 1893, neu hrsg. u. eingeleitet von Lars U. Scholl* (= Klassiker der Technik), Düsseldorf, S. 8.

7 Das allererste Dampfschiff war die *Clermont* 1807 auf einer Fahrt zwischen New York und Albany.

8 Die Meinungen über die Dauer dieser Überfahrt gehen auseinander. Denis Griffiths setzt die Fahrtdauer auf 27 ½ Tage an, vgl. Griffiths, *Steam at sea* 1997, S. 8. Günter Mau geht von 26 Tagen aus, vgl. Mau, Günter (1996), »Hauptantriebe und Hilfsmaschinen«, in: Lars U. Scholl (Hg.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland. Bd. 2: Hauptantriebe, Schiffspropulsion, Elektrotechnik* (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 35), Hamburg, S. 9–64, hier S. 14. Zeitgenössische Quellen geben sogar nur 22 oder 20 Tage an, vgl. J. N. P. (1885), »Ocean Speed: Steamships and Sailing-Vessels. I. – Atlantic Routes«, in: *Leisure Hour*, Oktober 1885, S. 701–704; und Bernoulli, Christoph (1833), *Handbuch der Dampfmaschinen-Lehre für Techniker und Freunde der Mechanik*, Stuttgart und Tübingen, S. 432. Im Logbuch der *Savannah* hingegen ist die Abfahrt am 22. Mai 1819 und die Ankunft am 20. Juni 1819 notiert, womit die *Savannah* tatsächlich 29 Tage und 11 Stunden unterwegs gewesen war, vgl. Watkins, J. Elfreth (1890), »The log of the Savannah«, in: *Report of the United States National Museum*, S. 611–639, hier S. 632.

9 Vgl. Schwarz, Tjard u. Halle, Ernst von (1902), *Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande. Erster Theil: Der Weltschiffbau. Unter Benützung amtlichen Materials*, Berlin, S. 20.

10 Zu Brunels Schiffen vgl. Griffiths, Denis u. a. (1999), *Brunel's ships*, London.

11 Vgl. Haack & Busley, *Die technische Entwicklung 1890–92*, S. 1.

Berücksichtigt wurde dabei nicht, dass ein Schiff sich nicht beliebig erweitern lässt, ohne dass dies Folgen auf die Längsfestigkeit des Schiffsrumpfs hat.<sup>12</sup> Als in den 1850er Jahren Eisen langsam das Baumaterial Holz ablöste, gab es anfänglich Mischkonstruktionen aus Holz- und Eisenbaustoffen, die sogenannte Kompositbauweise. Dabei wurden die unterschiedlichen Materialeigenschaften nicht beachtet, sondern die Konstruktion nach dem bewährten Baumaterial Holz ausgerichtet.<sup>13</sup> In der Fachwelt herrschte zudem lange Zeit Uneinigkeit, ob Eisenschiffe überhaupt für den Schiffbau geeignet seien, da sie die Bordkompassse beeinflussten.<sup>14</sup>

Der Schaufelradantrieb wurde auf der Atlantikstrecke gegen Ende der 1850er Jahre allmählich durch den Schraubenantrieb abgelöst, da sich herausstellte, dass der Schaufelradantrieb nur für ruhige Gewässer und nicht für die offene See geeignet war. Die Schaufelräder blieben bei Seegang nicht gleichmäßig im Wasser, und es bestand Bruchgefahr durch den Wellengang. Außerdem wurde die Eintauchtiefe bei zunehmender Dauer der Fahrt (und damit abnehmendem Kohlenvorrat) immer geringer.<sup>15</sup> Demgegenüber zeichnete sich der Schraubenantrieb durch eine höhere Effizienz und Gewichtseinsparung aus.<sup>16</sup> Für die Inneneinrichtung der Dampfer bedeutete die Umstellung auf den Schraubenantrieb, dass die Schiffsmitte nun nicht mehr für die Maschinenräume und den Schaufelradantrieb genutzt werden musste, so dass die Gesellschaftsräume nun mittschiffs untergebracht werden konnten. Der letzte Schaufelraddampfer überquerte 1866 den Atlantik.<sup>17</sup> Für den Schraubenantrieb wurde ein stabiler Schiffsrumpf benötigt, für den Holz als Baumaterial nicht mehr geeignet war, sondern nur Eisen, das ebenfalls in den 1850er Jahren eingeführt worden war.

Bei einem Schiff handelt es sich um ein komplexes Gesamtsystem, das in der Forschung gelegentlich auch als »soziotechnisches System« bezeichnet

---

12 Vgl. Lehmann, Eike (1994), »Die konstruktive Entwicklung der Seeschiffe«, in: Lars U. Scholl (Hg.), *Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland. Bd. 1: Handelsschiffe, Marine-Überwasserschiffe, U-Boote* (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 34), Hamburg, S. 9–90, hier S. 63.

13 Vgl. ebd., S. 21–22.

14 Vgl. Winter, Alison (1994), »Compasses All Awry: The Iron Ship and the Ambiguities of Cultural Authority in Victorian Britain«, in: *Victorian Studies*, 38:1, S. 69–98.

15 Vgl. Schwarz & Halle, *Die Schiffbauindustrie in 1902*, S. 20.

16 Griffiths, Denis (1990), *Power of the great liners – A history of Atlantic marine engineering*, Sparkford, S. 24.

17 Bonsor, *North Atlantic Seaway 1955*, S. 596.

wird.<sup>18</sup> Gerstenberger und Welke betonen, dass es keinen zielgerichteten Entwicklungsprozess des Dampfschiffes gegeben habe, sondern ein Wechselspiel aus Fort- und Rückschritten. Eine technische Innovation habe auch immer viele weitere benötigt. So sei das neue Antriebssystem der Schraube ohne eine Neukonstruktion der Triebwerke, Wellenlager und vielem mehr nicht möglich gewesen.<sup>19</sup> Ein höherer Kesseldruck und damit mehr Maschinenleistung konnte wiederum erst mit der allmählichen Einführung von Oberflächenkondensatoren ab 1845 erreicht werden.<sup>20</sup> Diese wiederum konnten mit den herkömmlichen Kofferkesseln nicht mehr betrieben werden, so dass es auch die Entwicklung von Zylinderkesseln brauchte, um insgesamt eine höhere Effizienz und Stärke zu erzielen. – Ein neues Problem machte sich beim Schraubenantrieb bemerkbar, das im Laufe der Jahrzehnte immer gravierender wurde: Da Schrauben wesentlich schneller rotierten als Schaufelräder, traten nun Vibrationen auf, die zu Materialermü-

---

18 Die internationale Schifffahrt, die sich im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts herausbildete, kann im Sinne von Thomas P. Hughes als sozio-technisches Großsystem bezeichnet werden (vgl. Bijker, Wiebe E., Hughes, Thomas P. u. Pinch, Trevor J. (Hg.) (2001), *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology*, Cambridge, Mass., S. 51). In der Forschung wird das soziotechnische System in Bezug auf die Schifffahrt jedoch verschieden weit gefasst. Der Soziologe Charles Perrow verwendet den Begriff für seine soziologische Analyse der Schifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre. Er fasst den Systembegriff am weitesten, indem er nicht nur das einzelne Schiff, sondern die Schifffahrt insgesamt als hochkomplexes technisches System begreift (vgl. Perrow, Charles (1989), *Normale Katastrophen – Die unvermeidbaren Risiken der Großtechnik*, Frankfurt am Main, New York, Kap. 6). Andere bezeichnen nur das einzelne Schiff oder die Beziehung zwischen Besatzung und Schiff als technisches System. So definiert zum Beispiel der Ingenieur Günter Mau: »Unter sozio-technischem System Schiff wird die Zuordnung des seefahrenden Menschen zum technischen Objekt Schiff verstanden.« (Mau, Hauptantriebe und Hilfsmaschinen 1996, S. 12). Der Historiker Stephan Cramer bezieht die Systemperspektive hingegen auf die deutsche Küstenschifffahrt des 19. Jahrhunderts. Seine These lautet: »Teile der Schifffahrtsentwicklung im 19. Jahrhundert sind als Aufbau und Entstehung sozio-technischer Systeme zu rekonstruieren.« (Cramer, Stephan (2007), *Riskanter segeln – Innovative Sicherheitssysteme im 19. Jahrhundert und ihre unbeabsichtigten Folgen am Beispiel der nordwestdeutschen Segelschifffahrt* (= Deutsche maritime Studien, Deutsches Schifffahrtsmuseum 3), Bremen, S. 16–17).

19 Gerstenberger & Welke, *Vom Wind zum Dampf* 1996, S. 213.

20 Dear, I. C. B. u. Kemp, Peter (2005), *The Oxford companion to ships and the sea*, Oxford, S. 128. Für Deutschland geht Günter Mau für die Einführung von Oberflächenkondensatoren einmal von 1865 aus, und einmal von 1870, vgl. Mau, Hauptantriebe und Hilfsmaschinen 1996, S. 16 und 19.

dungen führen konnten. Im Jahr 1890 brach zum Beispiel bei der *City of Paris* mitten auf dem Atlantik eine Schraubenwelle.<sup>21</sup>

Die Einführung der Mehrfachexpansions-Dampfmaschine brachte eine wesentlich effektivere Verwertung des Brennmaterials mit sich. Durch die Mehrfachexpansion des Dampfes konnte die Temperatur in den Zylindern auf einem gleichmäßigeren Niveau gehalten werden, was zu weniger Kondensation in den Zylinderwänden und damit zu einem wesentlich niedrigeren Kraft- und Energieverlust führte.<sup>22</sup> Die erste Mehrfachexpansionsmaschine war die Compound-Maschine, die von John Elder in Verbindung mit dem Halleschen Oberflächenkondensator 1858 eingeführt wurde.<sup>23</sup> Aber erst in den 1870er Jahren setzte sich der Compound-Antrieb weltweit durch.<sup>24</sup> Die erste dreifache Expansionsmaschine gab es in den frühen 1880er Jahren<sup>25</sup>, und in den späten 1890er Jahren wurde die Vierfach-Expansionsmaschine eingeführt.<sup>26</sup> Der Einsatz der teuren Expansionsmaschinen lohnte sich zunächst nur für Langstrecken, da sich damit große Mengen an Kohle einsparen ließen. Die Expansionsmaschine wurde schließlich durch die von Charles Parson entwickelte Dampfturbine abgelöst. Das erste turbinenbetriebene Schiff war 1897 die *Turbinia*.<sup>27</sup> Turbinen benötigten weniger Raum, da ihre Leistung nicht durch größere Maschinenanlagen, wie dies bei der Kolbendampfmaschine noch der Fall gewesen war, sondern durch die Hinzufügung von Lamellen an den Schrauben gesteigert wurde.<sup>28</sup>

Zuletzt fiel die Gründung der meisten Reedereien, die für die Strecke zwischen Nordamerika und Europa führend werden sollten, in die ersten 40 Jahre der Dampfschifffahrt auf dem Atlantik: 1840 wurde die Cunard Line<sup>29</sup>, 1847 die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt<sup>30</sup>, 1850 die Inman

21 Griffiths, *Steam at sea* 1997, S. 33.

22 Vgl. Dear & Kemp, *The Oxford companion* 2005, S. 127.

23 Schwarz & Halle, *Die Schiffbauindustrie in 1902*, S. 22.

24 Vgl. Mau, *Hauptantriebe und Hilfsmaschinen* 1996, S. 16.

25 Schwarz & Halle, *Die Schiffbauindustrie in 1902*, S. 25.

26 Dear & Kemp, *The Oxford companion* 2005, S. 596.

27 Ebd., S. 560.

28 Vgl. Butler, *The age of 2003*, S. 158.

29 Diese Reederei wurde vom Kanadier Samuel Cunard 1840 zunächst unter dem Namen British and North American Royal Mail Steam Packet Co. gegründet. Der Name wurde erst 1878 in Cunard Steam Ship Company Limited geändert. 1934 kaufte die Cunard Company die White Star Line auf und bildete die Cunard-White Star Limited.

30 Mit dem Ausdruck »Packet« wurden Segelschiffe bezeichnet, die nach einem vorher festgelegten Zeitplan ausliefen, Vgl. ebd., S. 23.

Line, 1856 der Norddeutsche Lloyd, und 1864 die Compagnie Générale Transatlantique gegründet.<sup>31</sup> Nur wenige bedeutende Reedereien wurden später gegründet, so im Jahr 1869 die White Star Line<sup>32</sup> und im Jahr 1873 die American Line und die belgisch-amerikanische Red Star Line.<sup>33</sup>

### 2.3 Vergnügungsreisen auf See: die 1880er Jahre

Die 1880er Jahre stellen in vielerlei Hinsicht eine Schlüsselperiode in der atlantischen Passagierschiffahrt dar, und zwar in technischer, gestalterischer und strategischer Hinsicht. In technischer Hinsicht war es vor allem der neue Baustoff Stahl, der den Eisenschiffbau komplett verdrängte. Erst mit diesem leichten und stabilen Material konnte die Größe der Schiffe wesentlich erweitert werden. Außerdem konnten erstmals auch einzelne Maschinenteile aus Stahl gefertigt werden, so zum Beispiel Kurbelwellen.<sup>34</sup> Dies trug zur Betriebssicherheit der Schiffe wesentlich bei. Weitere Verbesserungen hingen mit der Einführung von Elektrizität an Bord von Schiffen zusammen. Nun wurden Schiffe mit Außenscheinwerfern ausgestattet und die Innenräume einschließlich der Maschinenräume elektrisch beleuchtet.<sup>35</sup> Zudem trieben elektrische Hilfsmaschinen Kühlungs- und Ventilationssysteme an.<sup>36</sup> In Deutschland führte die Firma Siemens & Halske 1879 auf den deutschen Schiffen *Hannover*, *Holsatia*, *Theben* und auf der britischen *City of Berlin* elektrisches Licht durch Differentialbogenlampen ein. Die ersten elektrischen Glühlampen wurden von derselben Firma auf der *Elbe* des NDL 1883 installiert.<sup>37</sup> Schließlich wurde ab der Jahrhundertwende sukzessive die

---

31 Laut Selbstauskunft der Reederei wurde sie 1855 unter dem Namen Compagnie Générale Maritime gegründet und 1861 umbenannt zum heutigen Namen, vgl. French Lines, »Les grandes dates de l'Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique«, unter: [http://www.frenchlines.com/histoire/histoire\\_cgt\\_dates\\_fr.php](http://www.frenchlines.com/histoire/histoire_cgt_dates_fr.php). Zugang: 30.01.11.

32 Diese Reederei wurde 1867 von T. H. Ismay gegründet, hat aber eine komplizierte Vorgeschichte, nachzulesen bei Gardiner, *The history of 2001*, Kap. 1, 12–24.

33 Außer für die Compagnie Générale Transatlantique und die White Star Line alle Angaben nach Bonsor, *North Atlantic Seaway* 1955.

34 Griffiths, *Steam at sea* 1997, S. 47.

35 Vgl. Gerstenberger & Welke, *Vom Wind zum Dampf* 1996, S. 216–217.

36 Vgl. Schwarz & Halle, *Die Schiffbauindustrie in 1902*, S. 30.

37 Angaben laut Selbstauskunft der Firma Siemens unter: Siemens AG, *Industrial Solutions and Services Marine Solutions*, »125 Jahre Innovationen im Schiffbau«, unter:

drahtlose Telegrafie auf Schiffen eingeführt, was eine direkte Kommunikation mit dem Festland ermöglichte.<sup>38</sup> Sehr wichtig wurde die Abkehr vom Allzweckschiff durch die Entwicklung spezialisierter Dampfschiffe, da die Inneneinrichtung nun immer präziser auf den Transportzweck abgestimmt werden konnte. Im deutschen Standardwerk der Schifffahrtsstatistik aus dem Jahr 1911 wurden Schiffe nach der Transportart in vier Klassen eingeteilt: Schnelldampfer, Reichspostdampfer und Luxusdampfer, Fracht- und Passagierdampfer sowie reine Frachtdampfer<sup>39</sup>, wobei als Passagiere nur Reisende in der I. und II. Klasse verstanden wurden, Zwischendecksreisende jedoch unter der Kategorie »Fracht« geführt wurden.<sup>40</sup> Als »Schnelldampfer« wurden alle Schiffe aufgeführt, die 1890 eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,55 und 1910 von 23,40 Seemeilen aufwiesen. Für Reichspost- und Luxusdampfern wurde hingegen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14,30 respektive 15,55 Seemeilen aufgeführt.<sup>41</sup>

Als zweites ist eine neue Politik für die innenarchitektonische Gestaltung in den 1880er Jahren zu erkennen: Die Reedereien gingen mehr und mehr dazu über, ihre Schiffe durch Architekten, die sich auf Schiffbau spezialisiert hatten (Englisch: »naval architect«)<sup>42</sup> und nicht mehr durch Werften oder Einrichtungsfirmen ausstatten zu lassen.<sup>43</sup> Bekannt wurde das Beispiel des NDL, der zwischen 1881 und 1891 den Bremer Architekten Johann Georg Poppe für die Ausstattung der neuen *Flüsse*-Klasse engagierte. Poppe war für den Stil des *Bremer Barock* bekannt, der äußerst üppigen Ausschmückung von Räumlichkeiten im Stil des Barock und Rokoko.<sup>44</sup> Aber auch in Großbritannien wurden in den 1880er Jahren Architekten engagiert, die teilweise aus

---

<http://www.industry.siemens.com/verticals/global/de/marine/Seiten/Default.aspx>.  
Zugang: 20.8.13, S. 14.

38 Vgl. Hancock, Harry Edgar (1974), *Wireless at sea*, New York.

39 Vgl. Vogel, Walther (1911), *Die Grundlagen der Schifffahrtsstatistik. Ein kritischer Beitrag zur Wertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reiches* (= Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin, Historisch-volkswirtschaftliche Reihe 1), Berlin, S. 34

40 Zur Kategorie »Fracht- und Passagierdampfer« zählte der Verfasser alle Dampfer, die nicht nur Fracht, sondern auch »Kajütpassagiere«, also Passagiere der höheren Klasse, transportieren. Die Kategorie der »Frachtdampfer« hingegen führe sowohl Fracht- als auch Zwischendecksraum. (Ebd., S. 37).

41 Ebd., S. 39.

42 Im Gegensatz zum Schiffbauingenieur, dem »naval engineer«, gab es den Architekten, der sich mit dem Innendesign eines Passagierschiffes beschäftigte. Dieser wurde auf Englisch »naval architect« genannt.

43 Vgl. Wealleans, *Designing liners* 2006, S. 24.

44 Vgl. Trennheuser, *Die innenarchitektonische Ausstattung* 2010, S. 62.

der Arts and Crafts-Bewegung kamen wie zum Beispiel Richard Norman Shaw für die White Star Line.<sup>45</sup> Der Einsatz von Architekten mit Erfahrungen im Hotelbau wurde jedoch für die Gestaltung von Passagierschiffen bald typisch. Für die im Pazifik operierende britische Peninsular Steam Navigation Company (P&O) gestaltete Thomas Edward Colcutt zwischen 1896 und 1903 insgesamt zwölf Inneneinrichtungen, nachdem er 1889 die Gestaltung des Londoner Savoy Hotels übernommen hatte.<sup>46</sup> Große internationale Hotels und öffentliche Repräsentativbauten wurden häufig im historischen Stil der Ecole des Beaux-Arts in Paris gestaltet.<sup>47</sup> Der Schüler von Colcutt, Andrew N. Prencie, führte diesen Stil auf den Schiffen der Orient Line ein.<sup>48</sup> An der Ecole des Beaux-Arts lernten sich auch die beiden Architekten Arthur J. Davis und Charles Mewès kennen. Sie gründeten eine gemeinsame Firma, die um die Jahrhundertwende mehrere große Hotels ausstattete, unter anderem das Hotel Ritz in Paris.<sup>49</sup> Beide Architekten wurden sowohl von der Cunard Line als auch von der Hapag beauftragt.<sup>50</sup> Die Hapag beauftragte Mewès für die *Amerika* (1905), den *Imperator* (1913) und die *Vaterland* (1914). Die Cunard Line beauftragte Davis für die Gestaltung der *Aquitania* 1914 und die *Queen Mary* 1935. Die Entwürfe der Beiden waren nur ein Beispiel für den typischen Stil der großen Passagierschiffe bis zum Ersten Weltkrieg und teilweise noch darüber hinaus. In ihrer designgeschichtlichen Arbeit über Passagierschiffe hat Anne Wealleans die zahlreichen Querverbindungen zwischen Hotel- und Schiffsarchitekten aufgezeigt. Sie kommt zu dem Schluss, dass die großen Passagierschiffe die konsequente Verleugnung ihrer nautischen Funktion gemeinsam gehabt hätten. Sie zieht eine Analogie zwischen dem bürgerlichen Heim als Zufluchtstätte und dem Schiff als »palace of illusion«, das sich von der Außenwelt abschotte.<sup>51</sup>

---

45 Vgl. Wealleans, *Designing liners* 2006, S. 24 f.

46 Vgl. ebd., S. 32.

47 Ausführlich bei Drexler, Arthur (Hg.) (1977), *The architecture of the école des Beaux-Arts*, London.

48 Wealleans, *Designing liners* 2006, S. 29.

49 Zur Biographie von Charles Mewès vgl. o. A. (1947), »The Creator of the Modern Luxury Hotel. Charles Mewès, Architect, 1860–1914«, in: *Royal Institution of British Architects Journal*, 54, S. 603–604.

50 Dort traten sie aus Gründen der Geheimhaltung als einzelne Vertragspartner und nicht als gemeinsame Firma auf. Ob die von den konkurrierenden Reedereien geforderte Geheimhaltung allerdings in der Praxis funktioniert hat, muss offen bleiben.

51 Wealleans, *Designing liners* 2006, S. 36.

Die Umgestaltung des Innendesigns sollte eine neue Zielgruppe abseits des Auswanderertransports gewinnen: Vergnügungsreisende. Ab den späten 1880er Jahren wurden von britischen, holländischen, französischen und deutschen Reedereien Vergnügungsreisen angeboten.<sup>52</sup> Der Begriff der Kreuzfahrt entstand aber erst im 20. Jahrhundert.<sup>53</sup> Bis dahin gab es unterschiedliche Bezeichnungen für Fahrten, die aus touristischen Gründen unternommen wurden. Im deutschsprachigen Raum waren dies »Excursionen« oder »Vergnügungsreisen« bei der Hapag, »Sonderfahrten«, »Erholungsreisen« oder »Gesellschaftsreisen« beim NDL, und »Gesellschaftsreisen« bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (im Folgenden: Hamburg-Süd).<sup>54</sup> Im englischen Sprachraum überwog die Bezeichnung »excursion«; die französische Gesellschaft Messageries Maritimes verwendete zunächst die Ausdrücke »voyage d'excursion« oder »voyage de vacances«, und ab der Jahrhundertwende schließlich »croisière«.<sup>55</sup>

Nach einer Definition des Schröder'schen Tourismuslexikons sind Kreuzfahrten

»[...] mehrtägige Schiffsurlaubsreisen, bei denen verschiedene Häfen angelaufen werden. Die Passagiere haben die Möglichkeit, an Landausflügen mit Besichtigungsprogrammen teilzunehmen. Das Arrangement schließt Übernachtung, Verpflegung sowie Unterhaltungsprogramme, Sport und Animation an Bord und meistens auch An- und Rückreise ein.«<sup>56</sup>

Arnold Kludas hingegen nimmt qualitative Kriterien in seine Definition auf. Für ihn ist eine Kreuzfahrt eine Reise auf einem für diesen Zweck bereitgestellten Schiff mit einem festen Reiseprogramm zu »ausgesucht schönen und interessanten Orten, in denen ausreichend Zeit für individuelle oder organisierte Ausflüge vorgesehen ist.«<sup>57</sup> Ein Kreuzfahrtschiff müsse zudem den neuesten schiffbau- und sicherheitstechnischen Vorschriften für Passagierschiffe entsprechen und die Passagiereinrichtungen sowie die Gastronomie

52 Vgl. dazu Dawson, *Cruise ships 2000*, S. 1. Kap., 9–23 sowie Kludas, *Vergnügungsreisen zur See* Bd.1 2002, S. 36–37.

53 So datiert das Schröder'sche Tourismuslexikon die Begriffsentstehung auf das Jahr 1960, mit dem die Hapag die Reisen ihrer *Hanseatic* bewarb, vgl. Schroeder, Günter (21995), *Lexikon der Tourismuswirtschaft*, Hamburg, S. 151.

54 Kludas, *Vergnügungsreisen zur See* Bd.1 2002, S. 10.

55 Berneron-Couvenhes, Marie-Francoise (1992), »La Croisière du Luxe au demi-luxe. Le cas des Messageries Maritimes«, in: *Entreprises et histoire*, 46, S. 34–55, hier S. 38.

56 Schroeder, *Lexikon der Tourismuswirtschaft* 1995, S. 151.

57 Kludas, *Vergnügungsreisen zur See* Bd.1 2002, S. 10.

hätten dem zeitgemäßen Standard der I. Klasse zu genügen.<sup>58</sup> Für ihn ist die Fahrt der *Augusta Victoria* der Hapag im Jahr 1891 die erste Kreuzfahrt in diesem Sinne.<sup>59</sup> Andere zum Vergnügen unternommene Reisen, die schon vorher stattgefunden hatten, schließt er explizit aus; so zum Beispiel die Reise mit der *Quaker City New York* von 1867, bei der Mark Twain an Bord war.<sup>60</sup>

Ich möchte mich keiner der gängigen Definitionen anschließen und deshalb auch nicht den Begriff der Kreuzfahrt verwenden, sondern ausschließlich »Vergnügungsreise«. Im Untersuchungszusammenhang dieser Arbeit ist nur entscheidend, dass Schiffe nicht mehr nur als reines Transportmittel genutzt wurden. Diese neu hinzugekommene Funktion einer Seereise als Vergnügen galt zunächst für andere Routen als den Nordatlantik. Sie sollte jedoch langfristig zu einer positiven Bewertung von Seereisen im Allgemeinen führen und sich damit auch positiv auf die Bewertung nordatlantischer Fahrten auswirken.

Vergnügungsreisen im 19. Jahrhundert waren auf mehrere Wochen ausgelegt. Die Haupttrouten waren Fahrten nach Norwegen (sogenannte Nordlandfahrten), ins Mittelmeer und in die Karibik. Auch einige Fahrten nach Südamerika wurden unternommen. Die Passagierschiffe waren nur zu einem geringen Teil speziell zu diesem Zweck konstruierte Schiffe, sondern meist Linienschiffe, die in der Nebensaison fuhren (sogenannte *dual-purpose*-Schiffe), oder umgebaute Linienschiffe.<sup>61</sup> Bei eigens für Vergnügungsfahrten konstruierten Schiffen wie die *Prinzessin Victoria Luise* der Hapag von 1900 gab es keinen Frachtraum und in der Regel nur eine Passagierklasse.<sup>62</sup>

Vieles spricht dafür, dass das Vorbild der Königshäuser derartige Vergnügungsfahrten für das reiche bürgerliche Publikum attraktiv machte. In Deutschland wurden Nordland-Fahrten beliebt, weil der deutsche Kaiser Wilhelm II. regelmäßig mit seiner Yacht *Hobenzollern* nach Norwegen reiste.<sup>63</sup> Zwischen 1890 und 1914 unternahmen der NDL und die Hapag

---

58 Vgl. ebd., S. 11.

59 Vgl. ebd., S. 17.

60 Ebd., S. 15.

61 Vgl. zu *dual-purpose*-Schiffen ebd., S. 178–181 sowie Dawson, *Cruise ships 2000*, S. 24–25.

62 Vgl. Kludas, *Vergnügungsreisen zur See Bd.1 2002*, S. 17.

63 Kaiser Wilhelm II. bereiste seit seinem Amtsantritt 1888 mit der *Hobenzollern* 23mal Norwegen und dreimal Schweden, vgl. Gammelien, Stefan (2010), »Kaiserliche Nordlandfahrten. Die Reisen Wilhelms II. nach Skandinavien«, in: Sonja Kinzler (Hg.), *Nordlandreise*.