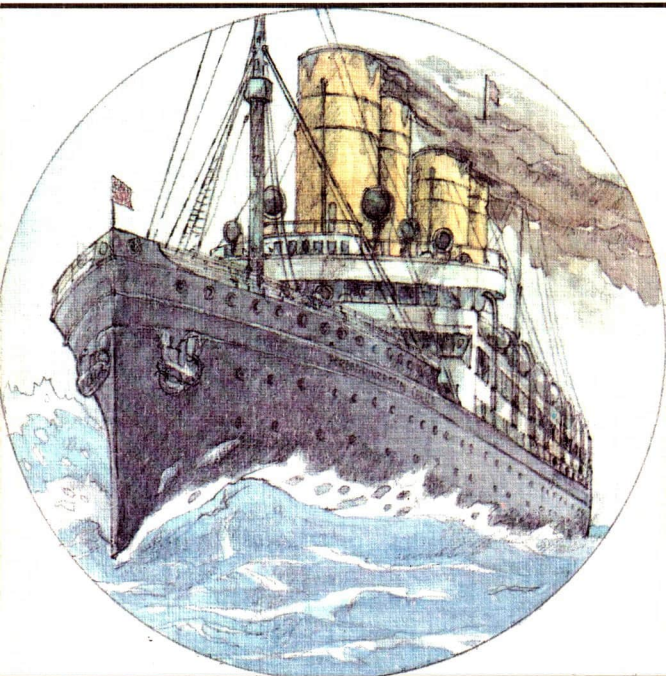


akzent

Hans-Joachim Rook

Riesen der Ozeane



Am 17. August 1807 steuerte Robert Fulton seine »Clermont« von New York aus den Hudson stromauf. »Ich überholte viele Schaluppen und Schoner und fuhr an ihnen vorüber, als lägen sie vor Anker. Die Dampfkraft zum Treiben von Schiffsbooten ist nun voll erprobt worden«, schrieb er, begeistert über diese Jungfernfahrt.

Robert Fulton hatte mit der »Clermont« – die Originalschreibweise ist »Claremont« – das erste brauchbare Dampfschiff konstruiert. Am East River, auf der Werft von Charles Brown, war der 79 t große Dampfer gebaut worden. Ein Jahr später wurde er auf 182 t vergrößert. Die von der britischen Firma Boulton & Watt gelieferte Dampfmaschine leistete 20 PS (15 kW).

Mit der »Clermont« gelang der Dampfschiffahrt der endgültige Durchbruch. Dampfer – die neue Kraftmaschine stand Pate bei der Namensgebung – begannen Flüsse und Seen, Meere und Ozeane zu erobern.

Und 100 Jahre später? Leibhaftige Riesen der Ozeane lagen an den Kais der Überseehäfen. 30 000 BRT und größer waren die Schiffe, 50 000 PS (36 775 kW) und mehr leisteten die Maschinen. Welch eine rasante Entwicklung!

Der Lebensweg einiger dieser Ozeanriesen der Passagierschiffahrt, die Schiffahrtsgeschichte mitgeschrieben haben, soll in vorliegender Publikation nachgezeichnet werden.

Hans-Joachim Rook

Riesen der Ozeane

Die Ära der Passagierschifffahrt

Urania-Verlag Leipzig · Jena · Berlin

Autor: Dr. phil. Hans-Joachim Rook, Berlin
Institut für Wirtschaftsgeschichte an der Akademie der
Wissenschaften der DDR

Illustrationen: Thomas Binder

Rook, Hans-Joachim:
Riesen der Ozeane : d. Ära d. Passagierschiff-
fahrt / Hans-Joachim Rook. Ill.: Thomas Binder.
– 1. Aufl. – Leipzig ; Jena ; Berlin : Urania-
Verlag, 1988. – 128 S. : 52 Ill. (z. T. farb.)
(Akzent; 81)

NE: GT

ISBN 3-332-00135-3

ISBN 3-332-00135-3
ISSN 0232-7724

1. Auflage 1988

Alle Rechte vorbehalten

© Urania-Verlag, Leipzig/Jena/Berlin

Verlag für populärwissenschaftliche Literatur, Leipzig 1988

VLN 212-475/148/88. LSV 3869

Lektor: Ewald Oetzel

Einbandreihenentwurf: Helmut Selle

Typografie: Marion Kraemer

Fotos: ADN-ZB/Hempel (S. 123); Archiv des Autors (S. 7, 25, 63, 69);

Archiv des Verlages (S. 10, 22, 29, 36, 57, 81, 84, 93, 103, 119);

Sächsische Landesbibliothek Dresden; Deutsche Fotothek (S. 73)

Printed in the German Democratic Republic

Gesamtherstellung INTERDRUCK, Graphischer Großbetrieb Leipzig,

Betrieb der ausgezeichneten Qualitätsarbeit, III/18/97

Best.-Nr.: 654 163 8

00450

Inhalt

Riesen-Frühchen	6
Zwerg-Riesen	18
Kaiser-Riesen	30
Riesen-Konter	42
Riesen-Tragödie	59
Groß-Riesen	75
Riesen-Nostalgie	90
Riesen-Sterben	107

Riesen-Frühchen

Die schiffahrttreibende Welt horchte auf., Sensationelle Kunde kam aus London. An der Themse sollte am 1. Mai 1852 ein Dampfschiff auf Kiel gelegt werden, dessen symbolträchtiger Name genauso unheimlich wirkte wie seine Dimensionen. »Leviathan« sollte das Schiff heißen, entlehnt dem überirdischen Fabelwesen aus der Bibel. Die Größe des Dampfers: 18 915 BRT. Das hatte es auf den Weltmeeren bis dahin noch nie gegeben. Ein wahres Ungetüm, ein Riese unter den damals verkehrenden Dampfschiffen.

Großbritannien als die »Werkstatt der Welt« repräsentierte den technischen Fortschritt auch im Dampfschiffbau. Seine Schiff- und Maschinenbauer beherrschten das Know-how, sie bestimmten die Entwicklung. Doch dieses Tempo wirkte auf Experten und Laien um so erstaunlicher, als gerade erst drei Jahrzehnte vergangen waren, seitdem das erste mit einer Dampfmaschine ausgerüstete Schiff den Nordatlantik überquert hatte.

Man schrieb den 26. Mai 1819. Vom Hafen Savannah an der amerikanischen Ostküste stach ein Schiff gleichen Namens in See. Ursprünglich war die »Savannah« ein Dreimast-Vollschiff (Segelschiff in Rahtakelung). Obgleich sie plump wirkte, besaß sie zwei grundsätzlich neue Attribute gegenüber ihren Segelschiffschwestern. Zum Vorschiff hin befand sich ein Schornstein, der Qualm und Funken ausspie. An jeder Seite ragte ein Schaufelrad über die Bordwand hinaus. Die 320 BRT große »Savannah« mit einer Länge von 33,5 m war das erste seegehende Schiff, in dem eine Dampfmaschine – sie leistete an die 66 kW (90 PS) – installiert war. Die Über-



Die »Clermont« eröffnete 1807 auf dem Hudson die Ära der Dampfschiffahrt. Schon bald überquerten dank der neuen Antriebskraft Passagierschiffe von solcher Größe die Meere, daß sie gegenüber den bisherigen Seefahrzeugen wie Riesen anmuteten

fahrt zum englischen Hafen Liverpool dauerte etwas mehr als 3 Wochen. Davon mußten 14 Tage versөгelt werden, da das Brennmaterial, vornehmlich trockenes Fichtenholz, knapp wurde. Trotzdem verringerte sich die bisherige durchschnittliche Reisezeit um etwa die Hälfte. Hierin lag letztlich der Vorteil des neuen, jedoch teuren Antriebes mit der Dampfmaschine gegenüber der kostenlosen Kraft des Windes.

Der projektierte Ozeanriese »Leviathan« war fünfmal größer als die bis dahin verkehrenden Dampfschiffe. Und selbst diese wirkten zu ihrer Zeit schon recht imponierend. Sein Konstrukteur und Erbauer hieß Isambard Kingdom Brunel (1806–1859). Es war keine Alltagslaune von ihm, andere durch Gigantomie übertreffen zu wollen. Zu sehr war er mit seinem Beruf verwachsen. Groß waren seine bisherigen ingenieurtechnischen Erfolge im Eisenbahn-, Brücken- und Schiffbau. 1839 war die von ihm konstruierte »Great Western« zur Jungfernfahrt von

Bristol nach New York ausgelaufen. Es war das erste Schiff, mit dem ein regelmäßiger Dampfschiffverkehr zwischen England und den USA aufgenommen wurde. Jahrzehntlang blieb es das am meisten bewunderte Dampfschiff. Auffallend war die schöne langgestreckte Form, bestaunt wurde die Größe mit 1 320 BRT, mächtig war die Maschinenanlage mit 324 kW (440 PS). Begeistert hieß es in einem zeitgenössischen Bericht: »Sie fährt wie verrückt, paffend wie ein Tümmler, gegen die Wellen ankämpfend wie ein Seepferd und manchmal über die Wellen gleitend wie ein Vogel.«

Im Jahre 1845 folgte dann die 3 270 BRT große »Great Britain«, apostrophiert als das glänzendste Experiment im Schiffbau. Womit Brunel bei diesem 88,1 m langen Dampfschiff vor allem glänzte, das war die Vereinigung zweier technischer Neuheiten in einem einzigen Dampfer: Vorwärts bewegt wurde das Schiff mit Hilfe einer Schraube und nicht mehr mit seitwärts angebrachten Schaufelrädern; und das Baumaterial war Eisen und nicht mehr Holz. Damit war die »Great Britain« der erste ozeangehende eiserne Schraubendampfer. Dieser Dampfertyp sollte von nun an für den Schiffsbau zukunftsweisend sein.

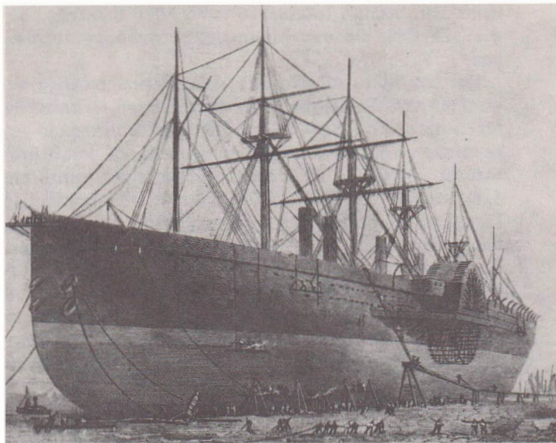
In der »Leviathan« versuchte Brunel all seine Erfahrungen und Kenntnisse zum Bau des bis dahin größten Schiffes der Welt zu vereinen. Gedacht war es für den Handelsverkehr Großbritanniens mit Indien und Australien. Die 35 000 km lange Strecke England–Ceylon sollte es fahren können, ohne unterwegs Kohle aufnehmen zu müssen. So wollte man bei der wirtschaftlichen Unterentwicklung der Länder entlang der Route von der Energiebasis unabhängig sein. Dafür brauchte man aber Kohlebunker mit einem Fassungsvermögen von 12 000 t. Deshalb erreichten auch die Abmessungen des Schiffes bisher nicht gekannte Dimensionen: 210 m Länge, 25 m Breite, 7,80 m Tiefgang, 10 m Freibordhöhe. Eine Dampfmaschine mit 2 500 kW (3 400 PSi; indizierte Leistung) trieb zwei seitliche Schaufelräder von 18 m Durchmesser an. Eine weitere Maschine mit 3 604 kW (4 900 PSi) setzte eine Heckschraube mit einem Durchmesser von 7,3 m in Bewegung. Hinzu kam eine Segelfläche mit

mehr als 5 000 m². Insgesamt waren 3 000 Passagiere sowie 418 Offiziere und Mannschaftsangehörige vorgesehen.

Der Bau eines solchen Superschiffes war möglich geworden, weil Brunel die dafür notwendigen technischen Ideen mitlieferte. Er versuchte die beim Brückenbau angewandten Konstruktionsprinzipien auch auf den Schiffbau zu übertragen. Aus dem Brückenträger wurde ein Schiffsrumpf mit Ober- und Untergurt. Kastenförmige Längsrippen durchliefen den ganzen Schiffskörper. Längsträger stützten die Maschinen- und Kesselräume. Der Rumpf wurde mit Hilfe von Schotten in mehrere wasserdichte Abteilungen unterteilt. Den äußeren Abschluß bildeten eine doppelte Hülle und ein doppelter Boden in einem Abstand von 1 m. Diese allgemeinen Konstruktionsprinzipien wurden richtungweisend für den weiteren Schiffbau.

So technisch hervorragend das Projekt ausgeklügelt war, so wirtschaftlich krisenanfällig zeigte sich das Unternehmen. Ein Preisanstieg bei Blechen und anderen Eisenwaren reichte aus, um den Bau in Schwierigkeiten zu bringen. Insgesamt 5 Jahre dauerte es – der Riese hatte inzwischen 16 Millionen Mark an Kosten verschlungen –, bis der Rumpf für die Taufe und den Stapellauf fertiggestellt war. Der feierliche Akt der Namensgebung erfolgte am 3. November 1857. Tausende säumten die Ufer der Themse. Man hatte eigens dafür Tribünen errichtet. Unzählig waren die Boote und Schiffe auf der Themse unweit der Werft. Die Taufe verlief reibungslos. Das größte Schiff der Welt erhielt den Namen »Great Eastern« und nicht »Leviathan«. Beabsichtigt war ja, die Indienroute zu befahren.

Der Stapellauf jedoch mißglückte. Da bei den Dimensionen des Schiffes kein Stapellauf über Heck möglich war, hatte sich Brunel für eine Kiellegung parallel zum Fluß – Querhelling – entschieden. Hier lag der Riese auf hölzernen Stapelschlitten, die ihrerseits wieder auf Walzen, Eisenbahnschienen und einem festen Fundament ruhten. Für den Stapellauf selbst hatte Brunel zahlreiche hydraulische Pressen zum Vorwärtsschieben, Dampfschiffe zum Herunterziehen und Dampfwinden mit Ket-



Die »Great Eastern« 1859 auf der Themse vor der Fertigstellung

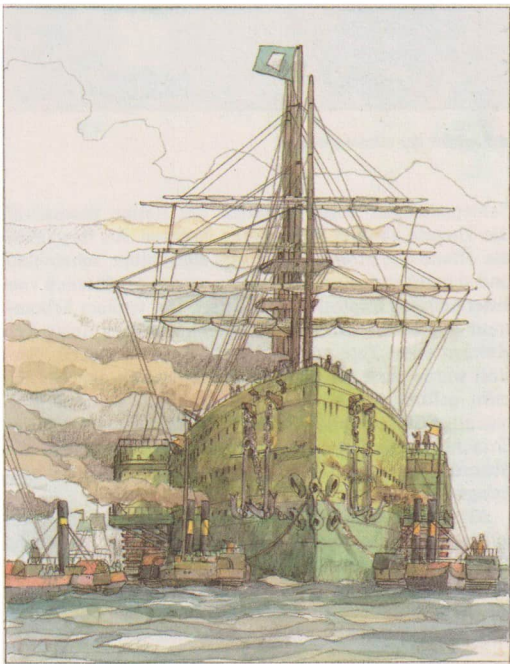
ten zum Bremsen aufgeboten. Die Stopper waren gelöst worden. Der Koloß begann abzurollen. Nach wenigen Metern bewegte sich aber nichts mehr, trotz aller Kraftanstrengungen. Armdicke Eisenketten rissen wie morsche Bindfäden. Mehrere Arbeiter wurden schwer verletzt. Der Erdboden gab nach. Der Riese klebte auf dem Stapel. Jetzt mußte er Zentimeter um Zentimeter – gedrückt, geschoben, gegraben – zu Wasser gebracht werden. Es dauerte zweieinhalb Monate. Endlich, am 31. Januar 1858 – bei extremem Hochwasser – schwamm die »Great Eastern« auf der Themse. Die enormen Kosten des Stapellaufes trieben die Baukosten weiter in die Höhe. Die »Eastern Ship Navigation & Co.« war inzwischen pleite gegangen und hatte das Schiff an die »Great Ship & Co.« verkauft.

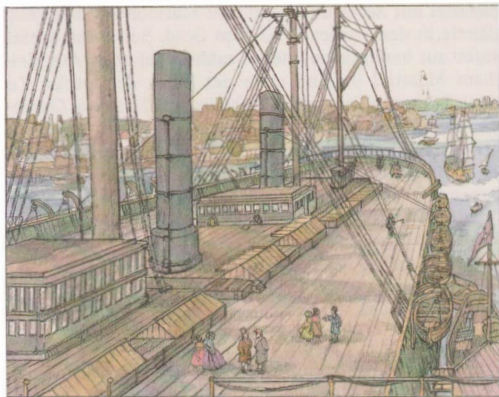
Aber die Ausgaben stiegen weiter. Noch mußten die Aufbauten sowie die Inneneinrichtung fertiggestellt werden. Der große Salon für die Passagiere der 1. Klasse, aus-

gestattet mit Seide und Samt, mit Marmor und Spiegeln, glänzte in den Farben Weiß und Gold. Sofas und Sessel waren aus handgeschnitztem Teakholz gefertigt. Aus gleichem Material bestand auch der Belag der Decks. Zu einer echten Neuheit auf Schiffen gehörte die Gasbeleuchtung.

Fast ein Dreivierteljahr dauerte der Ausbau. Dann war der große Tag gekommen. Am 7. September lief der Ozeanriese zur ersten Probefahrt aus. Vier der stärksten

»Great Eastern« mit Schleppdampfern auf der Themse



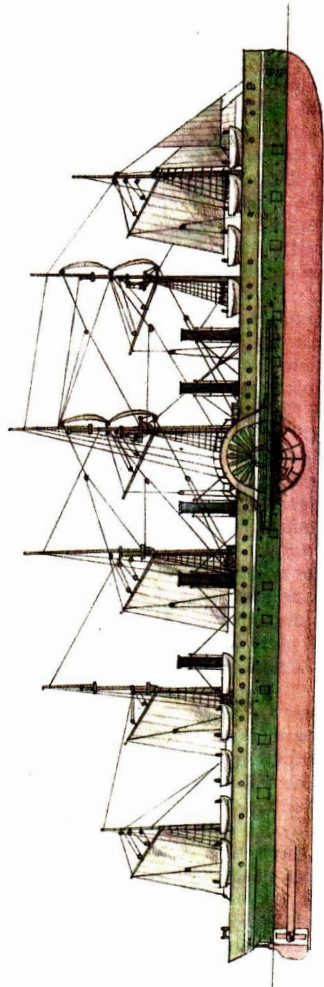


Achterdeck der »Great Eastern«

Schleppdampfer zogen zunächst das riesige Eisenschiff die Themse abwärts in Richtung Nordsee. Als das Schiff die offene See erreicht hatte und sich selber, schaufelnd und schraubend, vorwärtsbewegte, wurde es plötzlich von einer heftigen Explosion erschüttert. Der vordere Schornstein flog in die Luft. Im Kesselraum gab es unter den Heizern sechs Tote und zahlreiche Schwerverletzte. Zerstört wurde auch der große Salon, durch den der Schornstein geführt worden war. Und mit ihm zerbarst eine mächtige Spiegelsäule, die als Verkleidung gedient hatte. Ursache der Explosion war ein geschlossenes Ventil am Schornsteinmantel. Ob Fahrlässigkeit oder Sabotage vorgelegen hat, konnte nie geklärt werden.

Als Brunel von dem Unglück erfuhr, verließen ihn endgültig die Kräfte. Einen Tag vor Beginn der Probefahrt war er nach einem Schlaganfall, den er an Bord erlitten hatte, bewußtlos an Land getragen worden. Jetzt setzte ein Herzinfarkt seinem Leben ein Ende. Isambard Kingdom Brunel, ein mutiger Ingenieur, der mit seinen kühnen Projekten seiner Zeit weit vorausgeeilt war, hatte an

»Great Eastern«, 1860



starke Schiffe geglaubt. Seine »Great Britain« überlebte ihn bis ins 20. Jahrhundert und soll der Nachwelt als Museum erhalten werden. Mit seiner »Great Eastern« sind ihm jedoch durch seinen frühen Tod weitere Schicksalsschläge erspart geblieben.

Während der Reparaturarbeiten wurde das Schiff von einem schweren Sturm heimgesucht. Neuerlich entstanden beträchtliche Schäden. Anfang 1860 ertrank auch noch der Kapitän (er hatte sich um die Reparaturarbeiten selbst gekümmert). Zu dieser Zeit stand die »Great Ship & Co.« kurz vor dem Ruin. Geschäftstüchtige Manager trieben aber noch einmal 2 Millionen Mark auf, um das Schiff fertigstellen zu können. Endlich, am 17. Juni, konnte der Riese auf Jungfernfahrt gehen. Doch unter den 300 Passagieren waren ganze 35 zahlende Fahrgäste. Und anstelle einer möglichen Ladung von 6 000 t Fracht wurden 72 000 Flaschen Worcestersauce transportiert.

Das Ziel der Jungfernfahrt hieß New York. Nach 11 Tagen war das nahezu leere Schiff dort angekommen. Jubel und Begeisterung! Anschließend aber Verärgerung und Verdruß wegen überhöhter Eintrittspreise zur Besichtigung des Dampfers und wegen einer unzureichend organisierten Fahrt vor der amerikanischen Küste. Die Rückfahrt dauerte nur noch 9 Tage und 4 Stunden. Bei voller Maschinenleistung schaffte der Riese 14,5 kn (1 Knoten: 1 Seemeile in der Stunde: 1 852 m/h). Damit war die »Great Eastern« einer der schnellsten Dampfer der Welt. Aber nur 100 Passagiere waren auf dieser Rückfahrt an Bord.

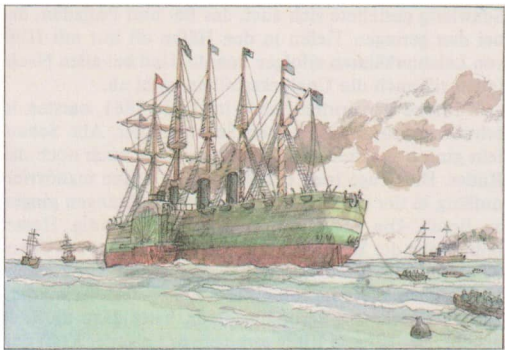
Nur einmal war die »Great Eastern« als Passagierschiff richtig genutzt worden: als Truppentransporter. Das britische Kriegsministerium charterte den Riesen und ließ 3 000 Soldaten nach Kanada bringen, das bis 1867 britische Kolonie war. Ansonsten war der Gigant der Meere bei seinen neun oder zehn Reisen nie ausgelastet. Obwohl der Passagier- und Güterverkehr zunahm, zum einen infolge des wachsenden Auswandererstroms, zum anderen durch steigende Weizentransporte, war das Schiff weder bei Passagieren beliebt noch für die Reederei erfolgreich. Es mangelte am »guten Ruf«. Das Riesenschiff schlingerte im Seegang außergewöhnlich stark.

Schwierig gestaltete sich auch das Be- und Entladen, das bei den geringen Tiefen in den Häfen oft nur mit Hilfe von Leichterkähnen erfolgen konnte. Und bei allen Nachteilen riß auch die Unglückssträhne nicht ab.

Während der dritten Fahrt, im Jahre 1861, barsten in schwerem Sturm die riesigen Schaufelräder. Alle Schaufeln gingen verloren. Schließlich zerbrach auch noch das Ruder. Drei Tage trieb der Riese der Ozeane manövrierunfähig in der tobenden See. Inneneinrichtungen gingen zu Bruch. Die Ladung machte sich selbständig. Heizer plünderten die Whiskyvorräte. An Bord drohte ein Chaos auszubrechen. Nach 72 Stunden Kampf mit den Elementen konnte das Ruder mit einer Kette »gefesselt« werden. Ein Passagier, von Beruf Ingenieur, hatte dazu die Idee gehabt. Der lädierte Riese erreichte mit eigener Kraft den rettenden Hafen. 1862 lief das Schiff vor Long Island auf ein Riff und wäre mit Mann und Maus verlorengegangen, wenn es keinen Doppelboden gehabt hätte. Als Warnung für andere wurde in die Seekarten nun das »Great-Eastern-Riff« eingetragen.

Drei Jahre nach der Jungfernfahrt deutete sich das Ende an. Die Reederei geriet immer mehr in die roten Zahlen. Der Schuldenberg wuchs unaufhörlich. Man fuhr nur verlustbringend. Schließlich war es ein Minus von 6 Millionen Mark. Die »Great Ship & Co.« mußte Konkurs anmelden. Der Ozeanriese »Great Eastern« geriet unter den Hammer. Gezahlt wurden lächerliche 500 000 Mark. Wenngleich keine sofortige Verwendung für den Dampfer bestand, so zeigte der neue Besitzer aber perspektivischen Geschäftssinn.

Seit 1857 versuchte man sich an der Verlegung eines Unterwasser-Telegrafenkabels zwischen Europa und Amerika. Der erste Versuch war mißlungen. Auch das zweite, im Jahre 1858 verlegte transatlantische Kabel verstummte nach kurzer Zeit. Nicht zuletzt war das Projekt daran gescheitert, daß kein ausreichend großes Schiff zur Verfügung stand, um das Einhunderttausend-Zentner-Tau, wie das Kabel genannt wurde, auf einmal zu transportieren. 1865 wurde ein dritter Anlauf unternommen. Als Kabelleger fungierte die »Great Eastern«. Eigentümer war die 1864 neugegründete »Great Eastern Co.«, die den



Die »Great Eastern« bei der Kabelverlegung

Dampfer zu einem Kabelleger hatte umrüsten lassen. Dabei waren der vierte Schornstein und der vierte Kessel entfernt worden. So konnten insgesamt 4 760 km Kabel mit einem Gewicht von 5 000 t an Bord genommen werden. Technische Probleme, darunter Kabelbrüche und der Verlust des Bergegeschirrs beim Versuch, ein gerissenes Kabelende aufzugreifen, zwangen zum neuerlichen Abbruch der Verlegung. Ein neues Kabel und ein vierter Anlauf waren notwendig. 1866 konnten dann mit Hilfe der »Great Eastern« Nordamerika und Europa erfolgreich auf »Rufweite« miteinander verbunden werden.

Nach vorübergehender Nutzung als Passagierschiff auf der Strecke New York–Brest anlässlich der Pariser Weltausstellung – wieder fuhr man ohne Gewinn mit nur 191 Passagieren anstelle der erhofften mehreren tausend – bewährte sich die »Great Eastern« 1869 neuerlich als Kabelleger im Nordatlantik und im Indischen Ozean, bis schließlich leistungsfähigere Spezialdampfer entwickelt worden waren. Als erster lief 1874 die »Faraday« vom Stapel. Die Notlösung »Great Eastern« hatte ausgedient. Den Riesen nochmals als Passagierdampfer umrüsten – dafür wollte keiner mehr einen einzigen Cent ausgeben.

Mittlerweile war die Maschinenanlage total veraltet. Für eine Reise England–New York brauchte man 3600 t Kohle. Hafengebunkert blieb die traurige Vergangenheit. Das Schiff wurde in Milford Haven aufgelegt.

Für die »Great Eastern« war das der Anfang eines ruhmlosen Endes. Der einstige »König der Wellen« wanderte von Spekulant zu Spekulant. 1884 lag der Dampfer als schwimmendes Hotel auf dem Mississippi vor New Orleans. Danach konnte er noch einmal als Schauobjekt gleich einer schwimmenden Litfaßsäule vor Liverpool und vor der schottischen Küste bestaunt werden. Inzwischen hatte das Schiff auch als Kohlendepot (Hulk) vor Gibraltar gedient. 1887 nahte das Ende. Für rund 400 000 Mark wurde die »Great Eastern« auf Abbruch versteigert. Die letzte Fahrt ging von Schottland nach Birkenhead bei Liverpool. Am 1. Januar 1889 begann das Abwracken. Gleich der schwierigen Geburt dieses Riesen, gestaltete sich auch das Verschrotten als keine leichte Aufgabe. Es dauerte eineinhalb Jahre. Die ganze Beplattung bestand aus bestem Lowmore-Eisen. Es mußte erst eine Abwrack-Schmetterkugel konstruiert und angefertigt werden, eine schwere Eisenkugel, die von einem dampf-angetriebenen Kran hochgehoben wurde und dann aus größerer Höhe auf das Deck fiel. Am 30. September 1891 wurden die letzten Bodenstücke zerschlagen. Die »Great Eastern« gehörte der Vergangenheit an.

Das Schiff war zwar genial erdacht, blieb aber ein »Riesen-Frühchen«. Es war seiner Zeit um mehrere Jahrzehnte vorausgeeilt. Die Größe des Dampfers – den technischen Möglichkeiten entsprechend – stand im krassen Widerspruch zum realen wirtschaftlichen Bedarf. Richtungweisend blieben zahlreiche konstruktive Lösungen, wie Doppelboden und Längsspannten. Nutzen daraus zogen die späteren Ozeanriesen, deren Stammbaum mit der »Great Eastern« begann.

Zwerg-Riesen

Es dauerte einige Zeit, bis in der Ozeanschiffahrt die Dimensionen einer »Great Eastern« wieder erreicht wurden. In der Länge war es 1899 die »Oceanic«, im Rauminhalt 1901 die »Celtic«. Als vordringlich erwies sich in der Dampfschiffahrt nicht eine Vergrößerung der Schiffe, sondern eine Leistungssteigerung der Antriebsmaschine. Benötigt wurde eine Dampfmaschine mit höherer Effektivität. Noch immer verbrauchte man zu viel Brennmaterial. Ein Dampfer mit einer 1000-PS-Maschinenleistung mußte bei einer Reisezeit von 20 Tagen maximal 1400 t Kohle mitnehmen. Je mehr Kohle verfeuert wurde, desto mehr mußte auf dem Schiff gebunkert werden. Mehr Kohle an Bord verringerte den Raum für mögliche Passagiere und Frachten. Weniger Frachtraum und höhere Betriebskosten verteuerten den Transport, schmälerten den Gewinn.

Anders die Segelschiffahrt. Sie brauchte keine Kohlen zu kaufen und zu bunkern. Den Antrieb gab es umsonst, vorausgesetzt natürlich, der Wind blies stark genug und aus der richtigen Richtung. Die Segelschiffahrt ließ sich vorerst auch nicht durch eine allgemein größere Regelmäßigkeit und – teilweise auch – Schnelligkeit der Dampfschiffahrt verschrecken. Ganz im Gegenteil: Die jahrtausendealte Segelschiffahrt nahm die Herausforderung an. Das Ergebnis: der amerikanische Klippertyp. Schlank und schnittig waren diese Schiffe, kirchturmhoch ihre Besegelung. Bei günstigem Wind fuhren diese »Königinnen der Meere« mit zehn, zwölf und mehr Knoten manchem Dampfer auf und davon. Auf weiten Strecken, wie auf der Ostasien- oder Australienroute, waren die kohlefressen-

den Dampfschiffe den Seglern ohnehin wirtschaftlich unterlegen.

So wurde letztlich die Dampfschiffahrt gezwungen, die Kraft des Dampfes besser zu nutzen, Brennstoffe einzusparen. Beschleunigt wurde dieser Prozeß konsequenter Wirtschaftlichkeit, als zu Beginn der 70er Jahre eine weltweite Wirtschaftskrise die Prosperität vieler Länder lähmte. Der Konkurrenzkampf zwang die Reedereien zu äußerster Sparsamkeit und höchster Rentabilität. Der Beitrag der Schiffs-Dampfmaschinenbauer: die Dreifach-Expansionsmaschine, ein Maschinentyp, bei dem die hochgespannten Dämpfe mehrmals Arbeit verrichten mußten. Zunächst aber war es die Compound-(Verbund-) Maschine mit zwei Zylindern. Hier wurde der Dampf zuerst in den Hochdruck- und danach unmittelbar in den Niederdruckzylinder geleitet. Die Dreifach-Expansionsmaschine besaß Hoch-, Mittel- und Niederdruckzylinder. Dieser Dampfmaschinentyp blieb jahrzehntelang charakteristisch für den Antrieb auf Dampfschiffen. Die Energieeinsparung war beträchtlich, bis zu 30 %. Welch großartige Leistung, welch neuerlicher gewaltiger technischer Fortschritt!

Weniger Kohle bedeutete mehr Raum, mehr Raum erhöhte wieder die Ladefähigkeit. Bald konnten Dampfer eine größere Menge Güter transportieren als ein gleich großes Segelschiff. Neue, ungeahnte Profitchancen! Bei gleicher Größe mehr Passagiere und mehr Frachten. Mit der Kohleersparnis sanken auch die Transportkosten. Schließlich büßten die Segelschiffe ihren letzten Vorteil ein – den der Billigkeit.

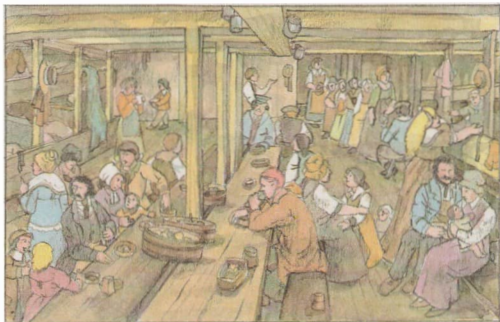
Die Segelschiffahrt mußte den ungleichen Kampf verlieren, genauso wie der Schreiber gegen den Buchdrucker, der Handspinner gegen die Spinnmaschine oder der Treidler gegen den Schleppdampfer. Zwar erreichte die Segelschiffahrt nach 1850 ihre höchste Blüte überhaupt, der endgültige Todesstoß wurde ihr durch die Eröffnung des Suezkanals 1869 versetzt. Dadurch verringerte sich der Seeweg nach Indien um 12 700 km. 1880 war das Jahr, in dem die meisten Segelschiffe auf der Welt gezählt wurden. Am Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Welttonnage der Dampfer die der Segelschiffe überrun-

det. Die Kraft des Dampfes erwies sich letztlich stärker und zuverlässiger als die des Windes.

Zuverlässigkeit und Schnelligkeit, verbunden mit einem Minimum an preiswertem Komfort, sollten im Nordatlantikverkehr umso gefragter werden, je mehr für viele Reedereien eine äußerst sensible Fracht zur Haupteinnahmequelle wurde: die Auswanderer. Früher fuhren die Schiffe von Hafen zu Hafen, und der Kapitän versuchte auf jedmögliche Art, Fracht zu ergattern. Die wenigen Passagiere an Bord hatten keine andere Wahl, als diese »Trampschiffahrt« mitzumachen. Regelmäßiger wurden die Fahrten seit Beginn des 19. Jahrhunderts durch den staatlichen Posttransport von Kontinent zu Kontinent, zwischen ganz bestimmten Häfen. Liniendienste wurden eingerichtet, eine Seefahrt mit Fahrplänen.

Nun kam eine Fracht – ausgestattet mit zwei Beinen – von selbst in die Häfen gelaufen. Hunderte, Tausende, Zehntausende, Hunderttausende – ja in die Millionen sollten die Zahlen anschwellen. Es waren Auswanderer aus allen Teilen Europas. Amerika mit seinen vermeintlich unbegrenzten Möglichkeiten wurde zum Lockruf für verarmte Bauern und Handwerker, für politisch Verfolgte, aber auch für viele Abenteurer. Wer glaubte, die »Alte Welt« böte für ihn keine gesicherte Zukunft mehr, der konnte im fernen – unbekanntem – Land einen neuen Start versuchen. Es setzte im Verlauf des 19. Jahrhunderts eine bis dahin nicht gekannte Völkerwanderung über den Atlantik ein.

Bei den geringen finanziellen Mitteln der Auswanderer war jedoch mit einem Transport einzelner Menschen kein übermäßiger Gewinn zu machen. Die Masse mußte es bringen. Nur ein volles Schiff garantierte auch volle Kassen. Und so wurden die Auswanderer in den Raum »gestapelt«, der ansonsten für Ladung und Mannschaft genutzt wurde: das Zwischendeck. Hier boten sich jammervolle Zustände, hier herrschten Elend, Grauen und Gestank. Ein trauriges und finsternes Kapitel der Nordatlantikschiifahrt. »Sklavenschiffe« wurden sie nicht zu Unrecht genannt, auch »coffin-ships«, schwimmende Särge. Denn für manchen Auswanderer war die Fahrt ins



Auswanderer um 1850

gelobte Land zugleich die letzte Reise. Allein im November 1853 starben von den insgesamt 13 762 europäischen Amerika-Auswanderern 1 141 während der Überfahrt an Krankheit, Hunger und Entbehrungen. Mehr als einmal entschied die Länge der Fahrzeit über Leben und Tod. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts brauchten die Segler von Europa nach New York durchschnittlich 40 Tage. Bei schwerer See, widrigen Winden oder gar Flaute konnte die Reisezeit auf 80, 100, 120 Tage, im Extrem sogar auf 140 Tage hochschnellen. Und zahlreiche altersschwache Segler erreichten nie ihr Ziel. Die Stunde der Dampfschiffahrt hatte geschlagen. Die Dampfer – Rauchfahnen aus Schornsteinen waren weithin sichtbare Attribute der neuen Kraftmaschine – kamen bei Gegenwind besser voran als ihre segelnden Konkurrenten, und sie fuhren selbst bei Flaute (Windstille).

Neben leistungsfähigen Dampfmaschinen kamen noch weitere entscheidende Veränderungen in der Schifffahrt hinzu. Da wurden im Vortrieb die schwerfälligen Seitenräder endgültig von der Schraube abgelöst. Da wurde das seit grauer Vorzeit verwendete Holz zunehmend durch das festere und stabilere Baumaterial Eisen ersetzt. Großbritannien war jahrzehntelang alleiniger Weltlieferant ei-



Der erste eiserne Schraubendampfer »Great Britain«, 1848

serner Seeschiffe. Expansionsmaschinen für den Antrieb, Schrauben zum Vortrieb und Eisen als Baumaterial waren die entscheidenden technischen Voraussetzungen dafür, daß in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer größere und immer schnellere Schiffe gebaut werden konnten.

Der wachsende Transportbedarf infolge steigender Auswandererzahlen und der zunehmende Gütertransport ermöglichten den Unternehmern ausreichende Einkünfte. Die kapitalistische Industrialisierung in Europa und Nordamerika machte Riesenfortschritte. Für Geschäfts- und Vergnügungsreisen über das »große Wasser« wurden geeignete Schiffe gebraucht. Zusätzlich sicherten sich einzelne Reedereien eine staatlich subventionierte Postbeförderung, die »packet-Fahrt«. Hohe Gewinne und technischer Fortschritt ließen bei verschärfter nationaler und internationaler Konkurrenz Größe und Geschwindigkeit der Dampfer unaufhörlich anwachsen. Der objektive Zwang im Kampf um Marktanteile wirkte ansteckend wie ein Bazillus. Das Wettlaufieber packte eine renommierte

Reederei nach der anderen. Man berauschte sich an PS- und Tonnen-Zahlen. Maschinenleistungen und Schiffsgrößen gerieten in ein atemberaubendes Entwicklungstempo.

Größe bot mehr Platz und Komfort für die Reisenden. Luxuriöse Ausstattung lockte ein verwöhntes und zahlungskräftiges Publikum. Zumindest die Kajütenpassagiere sollten sich wie Gäste eines vornehmen Hotels fühlen, nur daß es sich dabei um ein schwimmendes Hotel handelte. Überdies sollte eine angenehme Unterbringung mithelfen, psychologische Barrieren abzubauen, die durch die Gefahren einer Seereise zwangsläufig entstanden. So unterlagen Komfort und Luxus in der Innenausstattung sich ständig steigenden Variationen. Schnelligkeit befriedigte eilige Passagiere. Jedes Mehr an Geschwindigkeit bedeutete Zeitgewinn und damit einen Vorsprung gegenüber dem Kontrahenten. Schnellere Schiffe waren für die Reedereien wirtschaftlicher, weil mehr Reisen unternommen werden konnten. Die Umlaufzeit der Kapitale verkürzte sich. Selbstverständlich mußte jeder Zehntelknoten schneller als die Konkurrenz mit erhöhtem Brennstoffverbrauch bezahlt werden. Damit stiegen die Betriebskosten an. Diese Mehrkosten mußten unbedingt mit einem zusätzlichen Passagiergewinn ausgeglichen werden. Deshalb war es für die führenden Passagier-Reedereien das werbewirksamste Attribut, den schnellsten und größten, aber auch den schönsten und besteingerichteten Dampfer auf dem Nordatlantik, der Hochstraße des Weltverkehrs, zu besitzen.

Mit Beginn des letzten Jahrzehnts des 19. Jahrhunderts wurde in der normalen Größenentwicklung der Passagierschiffahrt, ausgenommen die »Great Eastern«, eine neue Schwelle überschritten: die 10 000-BRT-Grenze. Riesenhaft wirkten diese Schiffe in ihrer Zeit. Gegenüber den späteren Nachfolgerinnen blieben sie aber Zwerge. Zugleich durchbrachen diese »Zwerg-Riesen« eine weitere Schallmauer. Bei der Reisegeschwindigkeitsentwicklung wurden 20 kn überboten. Den Auftakt gab die in Liverpool beheimatete Inman-Line. Im März 1888 lief ihre »City of New York« vom Stapel. Ende Oktober folgte ihre Schwester »City of Paris«. Beide Schiffe hatten eine

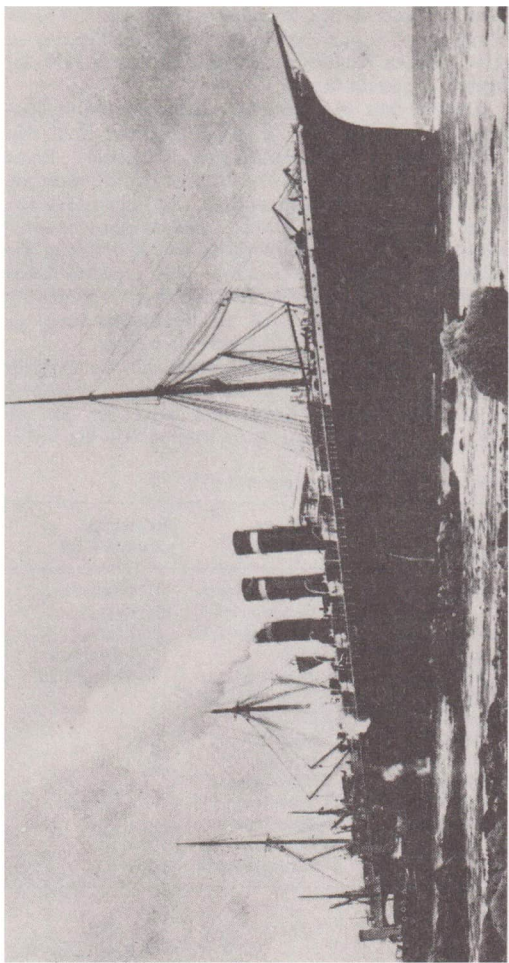
Größe von je 10 499 BRT. Die Dreifach-Expansionsmaschinen besaßen eine Gesamtleistung von 14 710 kW (20 000 PS). Damit konnten maximal 21 kn erreicht werden. Übertragen wurde die Kraft – und das war neu – auf zwei Schrauben. Damit war die »City of New York« zugleich der erste Zweischraubendampfer der Welt.

Der Bau war in Stahl ausgeführt worden, einem Material, das wegen seiner noch größeren Stabilität und Belastbarkeit immer mehr das Eisen zurückdrängte. Ja, alle nachfolgenden »Riesen« hätten ohne Stahl erst gar nicht gebaut werden können. Außerdem gab es elektrisches Licht an Bord, nachdem der Inman-Liner »City of Berlin« 1879 als erster Dampfer im Nordatlantikverkehr mit der neuen Beleuchtungseinrichtung ausgestattet worden war. Andererseits blieb die als Dreimastschoner gestaltete »City of New York« einer der letzten transatlantischen Dampfer mit Hilfsbesegelung.

An Bord konnten 540 Passagiere der 1. Klasse und 200 der 2. Klasse genommen werden. Im Zwischendeck hatten 1 000 Auswanderer Platz. Die Aufenthaltsräume für die 1.-Klasse-Passagiere waren großzügig und komfortabel gestaltet. Für die Inneneinrichtung wurden führende Hotels zum Vorbild genommen. Deshalb war auch der Speisesaal der 1. Klasse im Vorschiff mit einer großen längsgerichteten Tonne überspannt, die fast die Höhe der Kommandobrücke erreichte. Abgesehen von den innenarchitektonischen Wirkungen, konnten durch diese Tonnenlösung Belichtung und Belüftung verbessert werden. Vom Vor- bis zum Hinterschiff gab es einen überdeckten Seitengang, der es den Passagieren ermöglichte, sich auch bei schlechtem Wetter im Freien aufzuhalten. Die Rettungsboote waren über dem Promenadendeck überhöht angebracht, um freie Sicht zur Seite zu haben.

Die »City of New York« ging Anfang August 1888 auf Jungferntour, die »City of Paris« Anfang April 1889. Bereits einen Monat später errang dieses Schiff für die Inman-Line das »Blaue Band«, das Symbol für das schnellste Schiff auf dem Nordatlantik. 1892 holte die »City of New York« die zuvor von der White-Star-Line eroberte

»City of Paris«, 1888



Trophäe wieder zurück. Trotzdem war die seit 1850 bestehende Inman-Reederei nicht mehr vor dem Konkurs zu retten. Wegen Zahlungsschwierigkeiten mußte 1893 der Betrieb eingestellt werden.

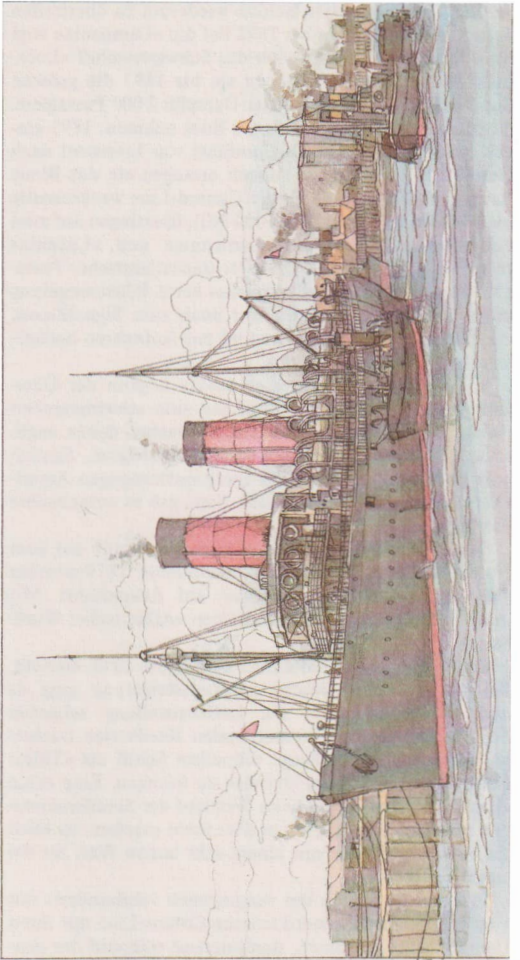
Die ebenfalls in Liverpool beheimatete White-Star-Line beantwortete die Inman-Konkurrenz mit den Schwesterschiffen »Majestic« und »Teutonic«. Beide Schiffe erreichten mit je 9965 BRT zwar nicht ganz die 10000 BRT; sie schafften es aber, der Inman-Line das Blaue Band abzujagen. Mit den Dreifach-Expansionsmaschinen von Harland & Wolff (17500 PSi) fuhren die Schiffe über 20 kn. Im Sommer 1891 erzielten beide Dampfer nacheinander neue Rekorde. Das war jedoch zugleich das letzte Mal, daß ein White-Star-Liner als schnellstes Schiff den Nordatlantik überquerte.

Durch Inman und White-Star wurde nun die ebenfalls in Liverpool ansässige Cunard-Reederei gezwungen, Front gegen die lokale Konkurrenz zu machen. Sie gab 1891 zwei Passagierdampfer in Auftrag, die die bisher

Besatzung der »Campania« (insgesamt 415)

Seeleute (61)	Maschinenpersonal (195)	Bedienungspersonal (159)
1 Kapitän	1 Obermaschinist	1 Oberkellner
6 Offiziere	21 Maschinisten	105 Kellner
1 Zahlmeister	2 Maschinisten für	45 Köche,
1 Arzt	Kühl-	Bäcker usw.
1 Zimmermann	apparate	8 Kellnerinnen
1 Tischler	1 Dock-Ingenieur	
1 Hochbootmann	8 Elektriker	
2 Bootsleute	2 Magazin-	
6 Quartiermeister	verwalter	
1 Lampen-	1 Pumpenmann	
trimmer	18 Schmierer	
40 Matrosen	9 Feuermeister	
	75 Feuerleute	
	57 Kohlentrimmer	

»Campania«, 1893



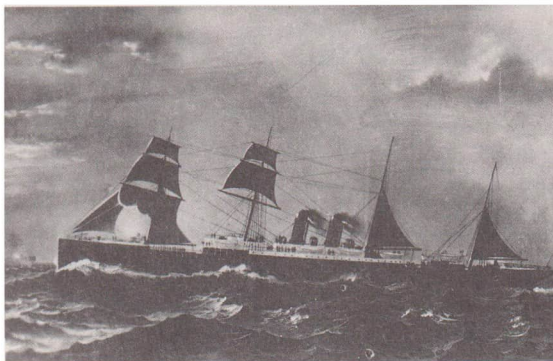
größten und schnellsten Schiffe wiederum zu übertreffen hatten. Anfang September 1892 lief die »Campania« vom Stapel, ein halbes Jahr später das Schwesterschiff »Lucania«. Mit 12 950 BRT blieben sie bis 1897 die größten Schiffe. Ingesamt konnte jeder Dampfer 2 000 Passagiere, davon 50 % Zwischendecker, an Bord nehmen. 1893 gingen beide Schiffe auf Jungfernfahrt von Liverpool nach New York. Unmittelbar danach errangen sie das Blaue Band und behielten es für die Cunard-Line wechselseitig bis 1897. Mit 22 065 kW (30 000 PSi), übertragen auf zwei Schrauben, konnten die »Campania« und »Lucania« mehr als 23 kn laufen. Als erster transatlantischer Passagierdampfer hatte die »Campania« keine Hilfsbesegelung mehr. Die Masten dienten nur noch zum Signaldienst, als Träger des Ladegeschirrs und zur Aufnahme hochgelegener Beobachtungsstände.

Mit der Cunardschen »Campania« begann der Übergang vom First-class-Hotel auf See zum schwimmenden Palast. Die Inneneinrichtungen entsprachen denen englischer Landsitze. Verarbeitet wurden Mahagoni, Sandelholz und bemaltes Glas. Die traditionshungrigen Amerikaner zeigten sich beeindruckt. Stets gab es ausgebuchte Passagierlisten.

Seit 1870 galt für besonders schnelle Schiffe auf dem Nordatlantik der Begriff »Schnelldampfer«. 1879 schickte die Guion-Line ihre »Arizona« auf Rekordfahrt. Mit ihren 16 kn erhielt sie den Beinamen »Atlantischer Windhund«.

Zehn Jahre später hatte man bereits die 20 kn erreicht. Bei dieser steten Geschwindigkeitssteigerung ging es nicht schlechthin um die Indienststellung schneller Schiffe. Die großen internationalen Reedereien trachteten danach, das überhaupt schnellste Schiff als »Träger des Blauen Bandes des Ozeans« zu besitzen. Eine echte Trophäe für den Sieger beim Wettlauf der Schiffsmaschinen über den Atlantik hat es aber nicht gegeben. Es blieb die Reklamewirkung mit einem sehr hohen Wert für die jeweilige Reederei.

In den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war zwar mehrmals die amerikanische Collins-Line mit ihren Dampfschiffen siegreich, dominierend während der gan-



Der Schnelldampfer »Elbe« vom Norddeutschen Lloyd (1881)

zen zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts blieben aber die britischen Reedereien Cunard, White-Star, Guion und Inman. Bis 1897 hielt Großbritannien das imaginäre Blaue Band fest in seinem Besitz. Dann traten die deutschen »Kaiser«-Riesen zum Angriff an. »Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser«, lautete die Parole. Der Kampf gegen die maritime Vorherrschaft Großbritanniens mit seinem die Welt umspannenden Kolonialreich wurde zum strategischen Ziel imperialer deutscher Politik. Darin einbezogen wurden die großen Schnelldampfer. Gekrönte Häupter und andere Vertreter der herrschenden Klasse wurden um Schiffstufen bemüht und standen Pate bei der Namensgebung und -verleihung, devote Ehrerbietung der Monopolreedereien gegenüber einer großzügigen Förderung und Unterstützung durch den kapitalistischen Staat. Die als Ozeanriesen bestaunten Dampfer wurden zusehends in »Flaggenträger« nationalen Prestiges umfunktioniert.

Kaiser-Riesen

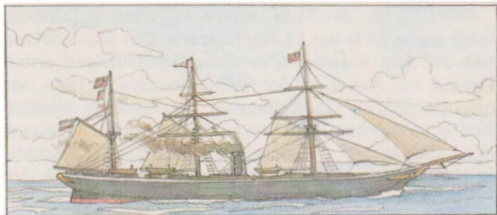
Prächtig geschmückt präsentierte sich Stettin (heute: Szczecin). Ein hoher Gast war angekündigt worden: Seine Majestät, Kaiser Wilhelm II. Man schrieb den 4. Mai 1897. Draußen vor den Toren der Stadt säumten Tausende das Ufer der Oder. Auf der Vulcanwerft bei Bredow lag das größte Schiff der Welt auf Stapel. Die Reederei »Norddeutscher Lloyd« (NDL) Bremen hatte es in Auftrag gegeben. Nun sollte es zu Wasser gelassen werden. Als Taufpate gab sich Wilhelm II. die Ehre. Auf seinen ausdrücklichen Wunsch hin – Anlaß war der einhundertste Geburtstag seines Großvaters – erhielt es den Namen »Kaiser Wilhelm der Große«. Die »Größe« des Großvaters, des ersten deutschen Kaisers Wilhelm I., hatte darin bestanden, daß er zeitlebens ein Militarist vom Scheitel bis zur Sohle geblieben war und sich 1848/49 bei der Niederschlagung der Revolution hervorgetan hatte.

Bereits 4 Monate nach dem Stapellauf konnte das 14 349 BRT große Schiff an den NDL abgeliefert werden. Die Dreifach-Expansionsmaschinen, ebenfalls auf der Vulcanwerft gebaut, waren mit 22 800 kW (31 000 PSi) ausgelegt. Übertragen wurde die Kraft auf zwei Schrauben. Befördert werden konnten 1970 Passagiere, davon 558 in der 1. Klasse und 338 in der 2. Klasse sowie 1074 im Zwischendeck. Die Besatzung bestand aus 488 Offizieren und Mannschaften. »Kaiser Wilhelm der Große« war der Auftakt mehrerer – als »Kaiser-Serie« deklarierter – Schiffe des Norddeutschen Lloyds. Zugleich begann mit diesem »Kaiser-Riesen« das »Jahrzehnt der Deutschen« auf dem Nordatlantik.

Gewaltig war der ökonomische Aufschwung Deutschlands gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Das Reich befand sich auf dem Vormarsch zu einem Industrieland ersten Ranges. Im Anteil an der Weltindustrieproduktion war man im Begriff, Großbritannien die führende Position streitig zu machen. Und was anfänglich an Erzeugnissen billig und schlecht war, präsentierte sich um die Jahrhundertwende als »made in Germany«. Dabei durfte der Schiffbau nicht abseits stehen.

Noch war aber Großbritannien Hauptlieferant für die deutschen Reedereien. Doch damit befand man sich gleich in zweifacher Hinsicht in Abhängigkeit: einmal technologisch-ökonomisch, zum anderen technisch-militärisch. Derartige Schiffe waren nicht nur Passagierdampfer in Friedenszeiten, sondern dienten auch im Kriegsfall als Truppentransporter bzw. Hilfskreuzer. Deshalb drängte die Führung der kaiserlichen Kriegsmarine, solche Schiffe nicht mehr auf britischen, sondern auf deutschen Werften bauen zu lassen. Selbst Kaiser Wilhelm II. bemühte sich um psychologisch-moralische Aufrüstung: »Unter den deutschen Ingenieuren sind Männer genug, wenn man sie in den Sattel setzen wollte, die dasselbe leisten könnten wie ihre englischen Berufsgenossen.« Oft erwiesen sich aber als Steigbügel nicht Können und Leistung, sondern Protektion. Schließlich mußten der NDL und die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG) nach Intervention der Kriegsmarine je einen sogenannten Reichspostdampfer bei deutschen Werften bestellen. Als beide Schiffe befriedigende Leistungen brachten, gab der NDL das bis dahin größte Schiffbauprojekt in Auftrag.

Diesem Entschluß waren umfangreiche Planungen vorausgegangen, bis man bei zwei deutschen Werften, der Vulcan in Stettin und der Schichau-AG in Danzig (heute: Gdańsk), je einen Schnelldampfer bestellte. Damit sollten nicht abzuschätzende Risiken auf zwei Werften abgewälzt werden. Die Verträge enthielten einschneidende Bedingungen. Beide Schiffe hatten die Konkurrenz an Größe und Geschwindigkeit zu übertreffen. Als Eigentumsprüfung war nicht nur eine Probefahrt vorgesehen, sondern beide Schiffe sollten ihre Leistungsfähigkeit während einer doppelten Atlantikpassage, d. h. Hin- und



»Bremen«, 1858

Rückfahrt, unter Beweis stellen. Beide Werften nahmen die Bedingungen an. Der Glanz des Blauen Bandes lockte. Für den NDL bedeuteten diese Neubauten angesichts schwindender Gewinne zu Beginn der 90er Jahre die Flucht nach vorn.

Der Norddeutsche Lloyd war am 10. Februar 1857 gegründet worden, um regelmäßige Dampfschiffverbindungen mit europäischen und transatlantischen Ländern herzustellen. Gleich vier Schraubendampfer wurden bei britischen Werften bestellt: »Bremen«, »New York«, »Weser« und »Hudson«. Die Schiffe waren rund 2 700 bzw. 2 300 BRT groß und wie Barkschiffe getakelt. 1858 lief als erstes die »Bremen« nach New York aus. Wenig später folgten die drei Schwesterschiffe ebenfalls für die Amerikafahrt.

Schon nach kurzer Zeit erfreute sich der NDL eines sehr guten Rufes. Seine Schiffe bewährten sich. Sie waren schnell und seetüchtig. Salons und Kajüten galten als geschmackvoll. Verbessert war auch die Unterbringung der Zwischendeckpassagiere. Bis 1870 wurden 15 neue Schiffe in Auftrag gegeben. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich zu einer der führenden Reedereien entwickelt, nicht zuletzt das Verdienst des Präsidenten des Aufsichtsrates, des Gründungsmitglieds Heinrich H. Meier. Sein Mandat als Reichstagsabgeordneter hatte mit dazu beigetragen, Kanzler Bismarck dahingehend zu beeinflussen, die Reichspostdampferlinie nicht in Hamburg, sondern in Bremen zu etablieren.

Beim verschärften Kampf um Passagieranteile blieben Reisezeitverkürzungen eine überzeugende Werbung. Ein wichtiger Schritt nach vorn gelang dem Norddeutschen Lloyd mit der 4 511 BRT großen »Elbe«. Das 128 m lange Schiff war wiederum auf einer britischen Werft gebaut worden.

Im Juni 1881 ging es auf Jungfernfahrt. Für die Strecke Southampton–New York wurden nur 8 Tage benötigt. Das Schwesterschiff, die »Werra«, schaffte die Westfahrt in weniger als 8 Tagen. Diese Rekordreisen ließen alle Welt aufhorchen. Mit einem Schlag war die deutsche Passagierschiffahrt ins helle Licht der Öffentlichkeit gerückt. Wieder gehörten die Dampfer des NDL nicht nur zu den seetüchtigsten und schnellsten, sondern auch zu den schönsten Schiffen. Mit diesen zur sogenannten Fluß-Klasse gehörenden Schiffen begann beim Lloyd die Schnelldampferära.

Zu Beginn der 90er Jahre verfügte der NDL über zwölf Schnelldampfer und stand damit an der Spitze der nordatlantischen Reedereien. Die jährlichen Passagierzahlen waren bis 1887 auf 152 000 angestiegen. Doch die Erfolge duldeten keine Selbstzufriedenheit. Zu rasch vollzogen sich technische Veränderungen. Jede der Reedereien versuchte, Neuerungen als erste zu nutzen. Während Lloyd-Direktor Lohmann noch am Einsatz von Einschraubendampfern festhielt, war die Konkurrenz bereits mit Zweischraubendampfern auf und davon gefahren. Die Zeichen standen auf Sturm. 1891 ein Jahresverlust von 3 Millionen! Eine radikale Wende war vonnöten. Ein neuer Mann trat an die Spitze des Unternehmens: Heinrich Wiegand. Sein Zauberwort: Doppelschraubendampfer. Konzipiert wurden sechs Schiffe. Zwei sollten als sogenannte Express-Liner eingesetzt werden. Vier waren für den normalen Frachtverkehr bestimmt. Damit begann beim Lloyd zugleich das »Riesen«-Zeitalter.

Am 1. August 1896 lief der erste deutsche 10 000-BRT-Dampfer vom Stapel. Es war die auf der Stettiner Vulcanwerft gebaute »Friedrich der Große« (10 531 BRT), die voll die Erwartungen des NDL erfüllte. Den entscheidenden Durchbruch erzielte der Lloyd dann 1897 mit »Kaiser Wilhelm der Große«, während der an die Danziger

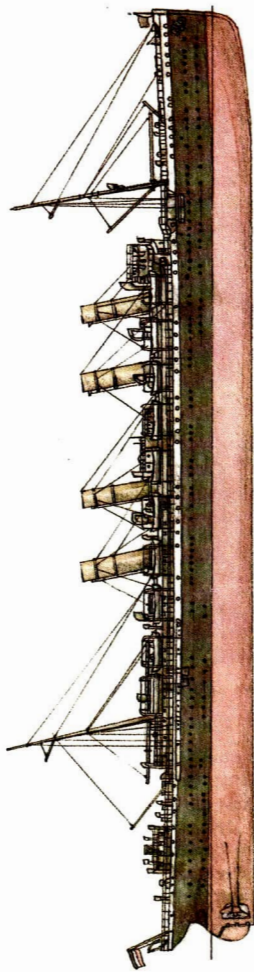
Schiffbauwerft vergebene Parallelauftrag nie die vertraglich festgelegten Leistungen brachte. Statt der geforderten 22 kn schaffte der 1896 fertiggestellte Dampfer »Kaiser Friedrich« (12 481 BRT) maximal nur 20 kn. Er wurde im Juni 1899 an die Werft zurückgegeben.

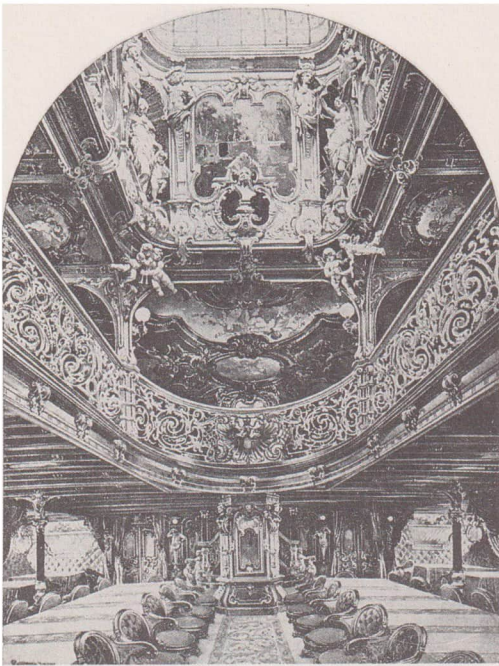
Ganz anders der auf der Stettiner Vulcanwerft gebaute »Kaiser Wilhelm der Große«. Am 19. September 1897 ging das bis 1899 größte Schiff der Welt auf die Jungferreise von Bremerhaven nach New York. Schon hier wurden die Hoffnungen der Reederei weitgehend erfüllt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des 199,5 m langen Riesen betrug 21,39 kn. Im November 1897 wurde der langersehnte Erfolg erzielt. Als erstes deutsches Schiff errang »Kaiser Wilhelm der Große« zwischen Sandy Hook–Needles mit einer Geschwindigkeit von 22,35 kn das Blaue Band. Damit war man nicht nur der Größte, sondern auch der Schnellste auf dem Nordatlantik. Man hatte Großbritannien überholt. Die Investitionen von 10,5 Millionen Mark hatten sich gelohnt.

Es waren aber nicht nur die technischen Leistungen, die allgemein bewundert wurden. Aufsehen erregte auch die Ästhetik der Architektur bei »Kaiser Wilhelm der Große«. Insbesondere die paarweise angeordneten Schornsteine sollten zu einem entscheidenden Kennzeichen aller weiteren Dampfer dieser sogenannten Kaiser-Klasse des NDJ werden. Vier Schornsteine – darin manifestierten sich für die Passagiere Geschwindigkeit wie gleichermaßen Sicherheit. Außerdem war es der erste Dampfer mit Funktelegraphie auf dem Atlantik.

Am 25. März 1898 beehrte der Taufpate den »Wunderbau vaterländischen Fleißes« mit einer Fahrt in die Nordsee. Von Bremerhaven ging es in Richtung Insel Helgoland, die 1890 von den Briten gegen Sansibar eingetauscht worden war. Nach einem ausgiebigen Festmahl und gebührender Würdigung der Anwesenheit Seiner Majestät an Bord von »Kaiser Wilhelm der Große« erwiderte Wilhelm II.: »Wenn wir heute hier versammelt sind, so müssen wir uns vergegenwärtigen, daß weder ich noch Sie diese frohen Stunden an Bord dieses Schiffes würden erleben können ohne die Erhaltung des Friedens. Ich freue mich, es gerade hier aussprechen zu können, daß

»Kaiser Wilhelm der Große«, 1897





Speisesaal 1. Klasse auf einem Dampfer des NDL

wir in wenigen Stunden dem Abschluß eines großen Werkes entgegensehen dürfen, das beitragen wird zu der weiteren Entwicklung der Größe Deutschlands. Möge es dem aufstrebenden Deutschland vergönnt sein, Handel und Schifffahrt zu voller Blüte zu entfalten.« Das war wie Balsam für die Ohren seiner treuesten Untertanen! Offenkundig wurde aber auch die ganze Doppelzüngigkeit der Politik des Kaiserreiches. Denn das angekündigte große Werk für das Vaterland war nichts anderes als das 3 Tage

später beschlossene erste »Flottengesetz«, das den Bau von sieben Linienschiffen sowie neun Kreuzern vorsah. Damit sollte die deutsche Kriegsmarine 1904 über 19 Linienschiffe, acht Küstenpanzerschiffe und 47 Kreuzer verfügen.

Dieses unverhüllte Aufrüstungsprogramm widerlegte jegliche Friedensbeteuerungen. In der unheilvollen Allianz von Staat und Monopolen wurde entschlossen am imperialistischen Ziel einer Neuaufteilung der Welt gearbeitet. »Wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne«, begründete in der Debatte zur Flottenrüstung der spätere Reichskanzler von Bülow die Gesetzesvorlage. Doch die »Plätze an der Sonne« waren bereits vergeben, und keiner wich freiwillig. So konnte man sich nur »sonnen«, wenn man einem anderen den »Sonnenplatz« gewalttätig entzog.

Um breiten Bevölkerungsschichten gleichermaßen klarzumachen, daß Deutschlands Zukunft auf dem Wasser liege, wurde einen Monat später, am 30. April 1898, der Deutsche Flottenverein ins Leben gerufen. Finanziert von der Schwerindustrie und anderen »Mäzenen«, die mit Hilfe der Flotte auf »Weltpolitik« drängten, war der Flottenverein mit mehr als einer Million Mitgliedern die größte Massenorganisation des deutschen Finanzkapitals vor dem ersten Weltkrieg.

Bei dieser Marinepolitik wollten und durften die deutschen Reeder nicht abseits stehen. Der durchschlagende Erfolg von »Kaiser Wilhelm der Große« – entlang der Küste nannte man ihn bald auch »Dicker Wilhelm« oder »Der große Kaiser« – war für den Lloyd Anlaß genug, innerhalb kurzer Zeit drei weitere Vierschornsteiner in Auftrag zu geben: »Kronprinz Wilhelm«, »Kaiser Wilhelm II.« und »Kronprinzessin Cecilie«.

»Kronprinz Wilhelm«, 1901 in Dienst gestellt, war ein Ebenbild des »großen Kaisers«. Die Größe betrug 14 908 BRT. Vierfach-Expansionsmaschinen von insgesamt 26 478 kW (36 000 PSi) brachten maximal 23,5 kn. Das Schiff hatte 527 Mann Besatzung. 1 761 Passagiere konnten befördert werden.

Inzwischen hatte der NDL das Blaue Band an die na-

tionale Konkurrentin, die Hamburger Reederei HAPAG, verloren. Für Wiegand gab es nur ein Ziel: Das Blaue Band mußte zurückerobert werden. Am 12. August 1902 lief »Kaiser Wilhelm II.« vom Stapel. Mit 19 361 BRT war dieser Doppelschraubendampfer um fast ein Drittel größer als seine beiden Vorgänger. Vier Vierfach-Expansionsmaschinen, davon je zwei hintereinander auf eine Welle geschaltet, brachten 32 730 kW (44 500 PSi). Damit sollten maximal 23,6 kn erreicht werden. An Bord des 215,3 m langen Schiffes hatten 1 118 Passagiere der 1. und 2. Klasse sowie 770 Zwischendecker Platz. Die Besatzung bestand aus 600 Mann.

Der gewaltigen technischen Leistung sollte auch die Innenausstattung entsprechen. Hausarchitekt Poppe zog alle Register seiner Verkleidungskunst. In echt wilhelminischem Pomp entstand ein schwimmendes Luxushotel. Es triumphierten die Stilepochen Barock, Rokoko und Empire. Den Passagieren der 1. und 2. Klasse standen an sozial abgestuftem Komfort zur Verfügung: Speisesäle, die sich durch mehrere Decks hindurch zu einem Oberlicht öffneten, Gesellschafts-, Rauch-, Lese-, Schreib- und Kinderzimmer sowie Promenaden zum Aufenthalt im Freien. Für Höchstpreise zahlende Millionäre gab es gesonderte Luxusräume.

Mitte April 1903 ging es auf Jungfernfahrt nach New York. Zwei Monate später holte »Kaiser Wilhelm II.« mit 23,58 kn das Blaue Band für den NDL von der HAPAG zurück. Für diese Rekordfahrt wurden täglich 700 t Kohle verfeuert! Die anfallende Asche ging – wie bei allen Dampfern – über Bord.

Das vierte Schiff der »Kaiser-Serie« lief am 1. Dezember 1906 vom Stapel. Es war die 19 360 BRT große »Kronprinzessin Cecilie«. Hinsichtlich der maschinentechnischen Ausstattung stellte die »Kronprinzessin« den Höhepunkt und Abschluß einer Entwicklung dar. Sie besaß die größte Kolbendampfmaschinenanlage, die jemals in ein Schiff eingebaut worden ist. Es handelte sich um vier Vierfach-Expansionsmaschinen mit insgesamt 33 098 kW (45 000 PSi). Welch eine enorme technische Leistung, wenn man bedenkt, daß erst 100 Jahre vergangen waren, seitdem der Amerikaner Fulton mit seiner



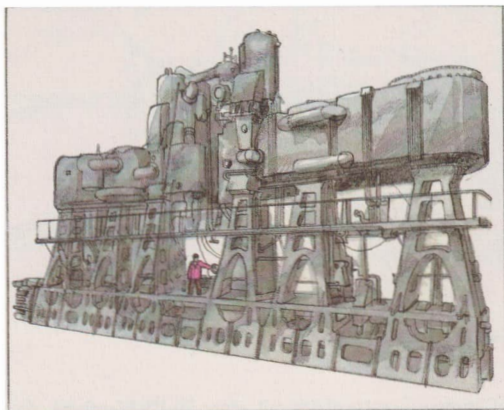
Gesellschaftszimmer auf »Kaiser Wilhelm II.«

»Clermont«, ausgerüstet mit einer 20-PS-Maschine, das erste brauchbare Dampfschiff in Betrieb genommen hatte.

»Kronprinzessin Cecilie« sollte mit dieser Maschine – wie »Kaiser Wilhelm II.« – maximal 23,6 kn laufen. Damit hätte der Lloyd zwei der schnellsten Schiffe der Welt gehabt. Aber das britische Traditionsunternehmen Cunard antwortete auf die »Kaiser«-Riesen mit einem »Riesen«-Konter (vgl. nachfolgendes Kapitel).

In der Innenausstattung stellte die »Kronprinzessin Cecilie« den Anfang einer neuen Epoche dar. Ein stilistischer Wandel kündigte sich an: Weg von Prunk und Pomp! Hin zu einem mehr zweckmäßigen Wohnstil! Künstler aus verschiedenen Landesteilen wurden über einen Ideenwettbewerb zur Ausgestaltung mit herangezogen.

Mit seinen vier Schnelldampfern war es dem NDL möglich geworden, jeden Dienstagvormittag ein Schiff in Richtung New York abgehen zu lassen, während das Gegenschiff am Dienstagnachmittag in Bremerhaven eintraf. Pünktlichkeit, Komfort und Service sorgten ausreichend für Passagiere, wemgleich andere Reedereien die »Lloyder« an Größe, Geschwindigkeit und Luxus »ausgekreuzt« hatten. »Die »Kronprinzessin« schlingerte, rollte



Zwei dieser Dampfmaschinenanlagen mit insgesamt 45 000 PSi trieben auf »Kronprinzessin Cecilie« die zwei Riesenschrauben an.

und vibrierte wie nichts Gutes, aber ihre »Untertanen« liebten sie und hielten sie für das schönste Schiff auf dem Atlantik«, meinte einer ihrer Verehrer.

Bis zum Beginn des ersten Weltkrieges hatte sich der Norddeutsche Lloyd Bremen zur zweitgrößten Reederei der Welt entwickelt. Seit seiner Gründung 1857 wurden bis 1913 rund 10 Millionen Passagiere befördert, allein 1913 waren es 662 385 Passagiere und 4 Millionen Tonnen Fracht. Der Lloyd betrieb 41 Linien und erreichte damit praktisch alle Erdteile. Jährlich wurden 200 Häfen angelaufen. Das seemännische Personal bestand aus 15 000 Mann. An Land befanden sich 4 600 kaufmännische und technische Angestellte sowie 6 000 Dockarbeiter und Stauer. 1914 verfügte der Lloyd über 494 Schiffe mit 983 000 BRT. Der größte NDL-Liner vor dem ersten Weltkrieg war die 25 570 BRT große »George Washington«.

Mit Beginn des vom deutschen Imperialismus entfesselten ersten Weltkrieges wurden mehrere NDL-Schnell-

dampfer zu Hilfskreuzern umgerüstet. Mit sechs 10,5-cm-Kanonen an Bord lief »Kaiser Wilhelm der Große« am 4. August 1914 zum Kaperkrieg in den Nordatlantik aus. Versenkt wurden drei britische Passagierdampfer mit insgesamt 10 500 BRT. Als Ende August vor Spanisch-Westafrika Kohlen nachgebunkert werden mußten, tauchte plötzlich der britische Kreuzer »Highflyer« auf. Nachdem die Übergabe verweigert worden war, kam es in den Küstengewässern zu einem kurzen Gefecht, bis der Kapitän die Selbstversenkung anordnete. »Kronprinz Wilhelm«, der vorwiegend im Südatlantik operierte und 15 Schiffe mit 60 500 BRT versenkte, mußte Anfang April 1915 wegen erschöpfter Vorräte und zwingender Reparaturen den amerikanischen Hafen Newport News anlaufen. Wenig später erfolgte die Internierung. Das gleiche Schicksal war bereits »Kaiser Wilhelm II.« im August 1914 widerfahren, der sich bei Kriegsausbruch in New York befunden hatte. Und auch die »Kronprinzessin Cecilie« teilte den amerikanischen Zwangsaufenthalt. Das Schiff, vom Ausbruch des Krieges auf der Rückfahrt nach Europa überrascht, hatte Goldbarren im Werte von 40 Millionen Mark an Bord. Aus Furcht vor einer möglichen Aufbringung kehrte es nach den USA zurück und wurde in Boston interniert.

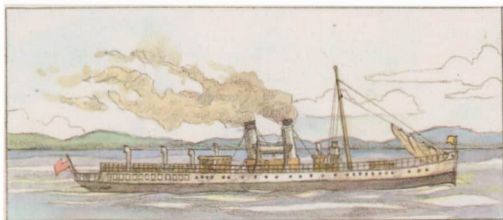
Mit der Kriegserklärung der USA am 6. April 1917 wurden alle in amerikanischen Häfen liegenden deutschen Schiffe von der US-Navy beschlagnahmt. Die drei Lloyd-Schnelldampfer baute man in Truppentransporter um. Sie erhielten die Namen »Steuben«, »Agamemnon« und »Mount Vernon«.

Nach Kriegsende wurden die drei Schiffe den USA zugesprochen und 1919 aufgelegt. Verschiedene Pläne, sie für den Passagierdienst zu reaktivieren, schlugen fehl. »Steuben« ex »Kronprinz Wilhelm« wurde 1923 abgewrackt. »Agamemnon« ex »Kaiser Wilhelm II.« und »Mount Vernon« ex »Kronprinzessin Cecilie« kamen 1940 unter die Schneidbrenner.

Riesen-Konter

Mit einem Riesenkonter reagierte die britische Cunard-Reederei auf die deutsche Blau-Band-Vorherrschaft um die Jahrhundertwende. Zugleich versuchte Großbritannien mit dem »Riesen«-Projekt, den drohenden Ausverkauf seiner Handelsschiffahrt an das amerikanische Bankhaus Morgan abzuwenden. Im Mai 1905 wurde der Bauauftrag erteilt. Vorausgegangen waren Gespräche mit der Regierung und der Admiralität. Allein vermochte sich die Cunard-Line nicht mehr gegenüber der internationalen Konkurrenz durchzusetzen. Vater Staat als Sachwalter der Monopole sprang ein und gewährte einen Jahreszuschuß von 3 Millionen Mark sowie ein Darlehen von 52 Millionen Mark. Die Cunard-Reederei verpflichtete sich, die Schiffe im Kriegsfall der Marine zur Verfügung zu stellen. Geplant waren zwei Schiffe mit jeweils 30 000 BRT. Eine neue Dimension! Gleiches galt auch für die Geschwindigkeit. Vorgesehen war eine Marschfahrt von 24 bis 25 Knoten. Über 45 km/h! Ein solches Tempo bei einer derartigen Größe war mit herkömmlichen Dampfmaschinen kaum erreichbar. Die schwingenden Massen von Kolben und Pleueln waren an ihren Leistungsgrenzen angelangt. Das ließ sich nicht nur berechnen, sondern auch praktisch durch abgerissene und um sich schlagende Pleuelstangen nachweisen.

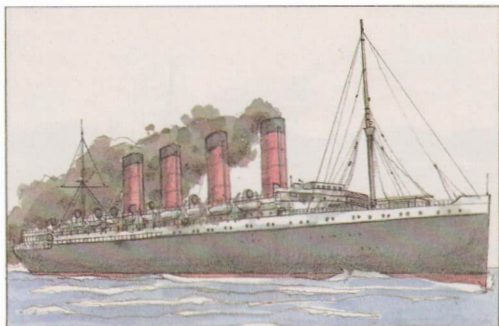
Seit 1897 war aber ein neuer Antrieb bekannt und auch schon in der Schiffahrt getestet worden. Jedoch noch nicht bei Ozeanriesen. Während einer Flottenparade zum Thronjubiläum vor Spithead hatte Charles Parsons seine neue Erfindung den Herren Admiralen überzeugend vor Augen geführt, als seine »Turbinia« provozierend die Pa-



»King Edward«, 1901

radeeinheiten kreuzte und dann mit 34,5 kn den schnellsten Torpedobooten der Royal Navy auf und davon gefahren war. Die hohe Geschwindigkeit hatte Parsons mit der von ihm entwickelten Turbine erreicht. Bei diesem Antrieb gab es keine schwingenden Massen mehr, sondern nur noch rotierende Teile. Der aus Düsen strömende Dampf wurde gegen Schaufelräder gelenkt, die, mit der Welle fest verbunden, die Propeller in direkte Drehbewegungen versetzten. Rentabel jedoch war der neue Antrieb gegenüber der Kolbendampfmaschine nur bei entsprechend großer Turbine mit hohen Drehzahlen. Deshalb waren die zunächst ausschließlich getriebelosen Mehrwellenanlagen beim Einsatz von Dampfturbinen besonders in großen Einheiten geeignet. Bei kleinen und langsamen Schiffen verkehrten sich Aufwand (Kohleverbrauch) und Nutzen (höhere Geschwindigkeit) ins Gegenteil. So sah sich Parsons gezwungen, mit der »King Edward« 1901 das erste mit Turbinen angetriebene Handelsschiff selbst in Dienst zu stellen. Erst als es zunehmend gelang, mit Hilfe betriebssicherer Untersetzungsgetriebe die Propellerdrehzahlen zu verringern, wurden auch »kleinere« Schiffe mit Dampfturbinen ausgerüstet.

Gleich zahlreichen anderen Reedereien tastete sich die Cunard-Line vorsichtig an das Neue heran. Man ließ 1904 und 1905 zwei Schiffe vom Stapel, die – von ihren Maschinen abgesehen – Schwestern waren. Die »Carnania« schaffte mit ihren Turbinen von 15 446 kW (21 000 PS_w; an der Antriebswelle gemessene PS) 20,4 kn.



»Lusitania«, 1907

Demgegenüber erreichte die »Caronia« mit ihrer Vierfach-Expansionsmaschine von 16 181 kW (22 000 PSi) nur 19,7 kn. Das erste Turbinenschiff auf dem Nordatlantik überhaupt war der Allan-Liner »Victorian« (10 635 BRT, 11 032 kW/15 000 PSw, maximal 19,5 kn), der Ende Mai 1904 in Dienst gestellt worden war.

Am 7. Juni 1906 lief der erste 30 000-Tonner der Welt vom Stapel. Es war die bei Brown am Clyde in Schottland gebaute »Lusitania«. Mit ihren 31 550 BRT war es das damals größte Schiff der Welt. Die Turbinen leisteten 55 898 kW (76 000 PSw). Sie trieben vier Schrauben. Die Geschwindigkeit betrug 25 kn. Maximal waren 26,35 kn möglich.

Drei Monate später, am 20. September, lief das Schwesterschiff vom Stapel, die »Mauretania«, gebaut am Tyne in Newcastle bei Swan, Hunter & Wigham Richardson. Ein neuer Größenrekord: 31 938 BRT. Bis 1911 blieb die »Mauretania« das größte Schiff der Welt. Etwas größer war auch die Turbinenleistung. 57 369 kW (78 000 PSw) wurden auf vier Schrauben übertragen. Die Marschfahrt lag ebenfalls bei 25 kn. Maximal konnten jedoch 26,75 kn erreicht werden. »Lusitania« und »Mauretania« wurden als Wunderwerke des Jahrhunderts bejubelt.

Der Riß der beiden Ozeanriesen war gleich. Freie Hand besaßen die Werften aber bei der Einrichtung. Variiert wurden auch die Maschinenanlagen, u. a. bei der Beschauelung der Turbinen. Dabei erwies sich die »Mauretania« als erfolgreicher. Wenngleich während der gesamten Dienstzeit bei Höchstgeschwindigkeiten heftige Vibrationen auftraten und der »Mauretania« den Ruf einer »Klapperkiste« einbrachten, blieb ihre Maschinenanlage ein technisches Wunderwerk. Während der Probefahrt wurden 27,4 kn (über 50 km/h) erreicht.

Bei der sprunghaften Vergrößerung aller Dimensionen mußten neue konstruktive Maßstäbe gesetzt werden. Der flache Plattenkiel wurde aus drei Blechstärken aufgebaut. In den Gurtungszonen fanden besonders feste Stähle Verwendung. Der Doppelboden erstreckte sich von vorn bis achtern. Im Rumpf lagen vier durchgehende Decks. An die Brücke schloß sich ein Promenadendeck über fast die ganze Länge an. Darauf standen zwei lange Aufbauten. Beide Schiffe waren 15mal quergeschottet. Die wasserdichten Türen konnten hydraulisch bewegt werden. Elf Fahrstühle sorgten für Personen- und Lastentransport. Hochdruckturbinen trieben die Außenwellen, Niederdruckturbinen die Innenwellen. An jeder Welle saß ein vierflügliger Propeller von 5,105 m Durchmesser. Die Nenndrehzahl lag bei 180 Umdrehungen je Minute. Den Dampf erzeugten 35 Schottenkessel. Die Spannung lag bei 1,37 MPa(Ü). Die Bunker faßten 6 000 t Kohle.

Am 7. September 1907 lief die »Lusitania« zu ihrer Jungfernfahrt von Liverpool nach New York aus. Insgesamt konnten an Passagieren befördert werden: in der 1. Klasse 563, in der 2. Klasse 464 und 1 138 in der 3. Klasse. Die Besatzung bestand aus 802 Offizieren und Mannschaften. Schon auf ihrer zweiten Reise im Oktober gewann die »Lusitania« das Blaue Band auf Westkurs mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,99 kn. Und auch auf ihrer Rückreise holte sich die »Lusitania« die begehrte Trophäe auf Ostkurs mit einer Geschwindigkeit von 23,61 kn. Großbritannien besaß wieder den größten und schnellsten Dampfer.

Der Name Cunard war schon zu Lebzeiten ein Denkmal, die Cunard-Line britische Institution. Dabei war

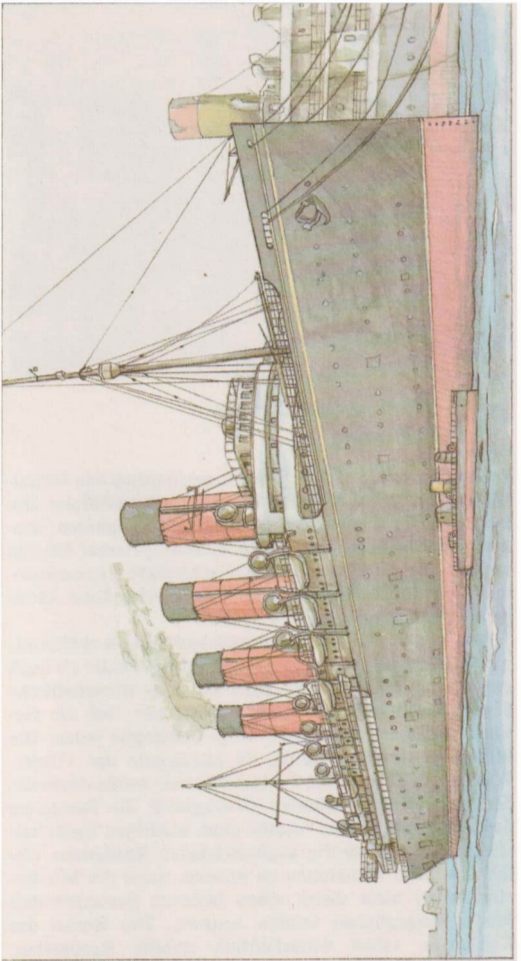
Samuel Cunard nicht einmal ein echter Engländer. Er war aus der britischen Kolonie Kanada eingewandert.

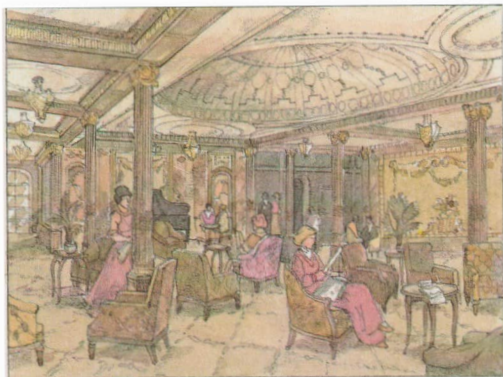
Cunard wurde am 21. November 1787 in Halifax an der kanadischen Ostküste geboren. Sein Vater war ein tüchtiger, angesehener Kaufmann, und Sohn Samuel, schon frühzeitig mit den Begriffen Handel und Schifffahrt vertraut, trat recht erfolgreich das väterliche Erbe an. Als 1838 die britische Admiralität die Einrichtung eines Post- und Depeschendienstes zwischen Großbritannien, Halifax und New York ausgeschrieben hatte, erhielt am 12. April 1839 nach längeren, zähen Verhandlungen Cunard den Auftrag dazu. Das war die Geburtsstunde der »British and North American Royal Mail Steam Packet Compagnie«, der Cunard-Line, mit Sitz in Liverpool. Ein Siebenjahresvertrag verpflichtete die Reederei zu zwei Fahrten im Monat. Der Staat zahlte eine Subvention von 60 000 Pfund pro Jahr. Im Bedarfsfall mußten die Schiffe der britischen Marine zur Verfügung gestellt werden.

Aufgrund der hohen Betriebskosten während der Anfangszeit der transatlantischen Dampfschifffahrt war ein Liniendienst nur bei ausreichender finanzieller Unterstützung durch die Regierungen für den Posttransport möglich. Am 4. Juli 1840 ging mit der »Britannia« das erste Schiff auf die Jungferreise. Später folgten »Acadia«, »Caledonia« und »Columbia«, Schiffe von knapp 1 200 BRT. Der Start war geglückt, die Geschäfte prosperierten. Das Erfolgsgeheimnis: Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Abfahrts- und Ankunftszeiten, zuverlässige und sichere Schiffe, kürzere Reisezeiten. Immer mehr Passagiere faßten Vertrauen zur Dampfschifffahrt, und sie zahlten für schnelleres und komfortableres Reisen über den Atlantik die geforderten Aufpreise: 1859 wurde Cunard für seine Verdienste geadelt. Am 28. April 1865 starb er in London. Sir Samuel Cunard hinterließ ein Vermögen von 600 000 Pfund.

Die erfolgreiche Entwicklung der Cunard-Line machte auch anderen Reedern, Kaufleuten und Spediteuren Mut, sich im Geschäft der Linienschifffahrt zu versuchen. Andererseits wurden traditionelle Unternehmen gezwungen,

»Mauretania«, 1907, und »Turbinia«





Gesellschaftsraum auf der »Mauretania«

wollte man nicht Gefahr laufen, geschäftlich ins Hintertreffen zu geraten, gleichfalls in die Linienschifffahrt einzusteigen. So wurden nicht nur in Großbritannien, sondern auch in führenden Häfen westeuropäischer Staaten und an der Ostküste der USA zahlreiche Linienreedereien gegründet. Aber je mehr dazu kamen, desto härter wurde der Kampf um Marktanteile.

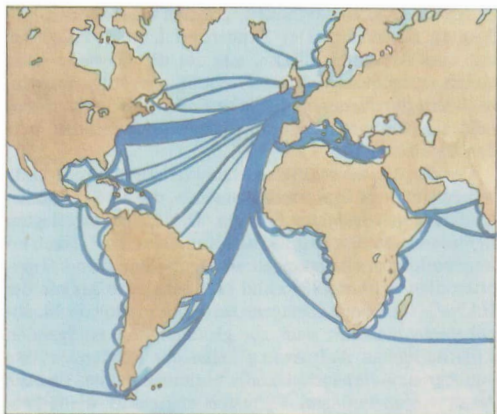
Mit Beginn der 70er Jahre verschärfen sich zusehends die Auseinandersetzungen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene. Eine weltweite wirtschaftliche Flaute, bezeichnet als »great depression«, ließ die Gewinne sichtbar schrumpfen. Jeder bekämpfte jeden. Die Methoden waren vielfältig. Es dominierte das »Unterwasser-Schießen«. Mit Preisnachlässen wurde versucht, den Rivalen auszuschalten. Wenngleich die Passagiere dadurch unmittelbare Vorteile eines niedrigen Tarifs hatten, so liefen auch die kapitalstärkeren Reedereien Gefahr, Verluste hinnehmen zu müssen, wenn die Mindereinnahmen nicht durch einen höheren Passagieranteil wieder ausgeglichen werden konnten. Das Risiko des Konkurses, selbst wirtschaftlich stabiler Reedereien,

zwang zu anderen Methoden, um sich einen hohen Profitanteil zu sichern. Das Zauberwort lautete: Pool! Das war eine Art Sammelkasse, aus der die Gewinne nach einem »gerechten« Schlüssel verteilt, »gepoolt«, wurden, nachdem durch monopolistische Preis- und Verkehrskartelle die Konkurrenzkämpfe weitgehend gemindert worden waren.

Der für die Seeschifffahrt charakteristische Pool hatte seinen Ursprung in Kartellabsprachen, die als Schifffahrtskonferenzen bezeichnet wurden. Die dabei festgelegten Beförderungspreise nannte man Konferenzraten. Nach ersten nationalen Regelungen in Deutschland und Großbritannien zwischen 1875 und 1880 scheiterte das von der HAPAG 1885 vorgeschlagene erste internationale Monopol daran, daß mit dem zur gleichen Zeit erfolgenden wirtschaftlichen Aufschwung keine der Reedereien ihre »unbegrenzte Expansionskraft« einbüßen wollte. Erst die Angst vor neuerlichen Verlusten angesichts wiederkehrender Depressionstendenzen führte 1892 zur Gründung des »Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verbandes« (NDLV). Es war das erste internationale Schifffahrtsmonopol, jedoch ausschließlich begrenzt auf die Zwischendeckpassage. Neben gemeinsamen Raten wurde auch die Zahl der Zwischendeckpassagiere prozentual aufgeteilt. Den Löwenanteil der vier zusammengeschlossenen Reedereien Norddeutscher Lloyd, HAPAG, Red-Star (Belgien) und Holland-Amerika-Linie sicherten sich der NDL mit 46 % und die HAPAG mit 29 %.

Der NDLV-Pool, von den beteiligten Reedereien als ein Sprung ins Dunkle bezeichnet, bewährte sich. Infolge Konkurrenzminderung scheffelte man Millionenprofite. Später wurden die Absprachen auf den Stückgutverkehr und die Kajütenpassagiere ausgedehnt. 1895 erfolgte mit den britischen Reedereien eine Aufteilung des Transports europäischer Auswanderer.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfuhr der internationale Konkurrenzkampf auf dem Nordatlantik eine weitere Zuspitzung. Das amerikanische Bankhaus Morgan war in das Schifffahrtsgeschäft eingestiegen und hatte mit der »International Mercantile Marine Compagny« (IMMC) 1903 einen Trust geschaffen, der 133 Schiffe mit



Hauptschiffahrtslinien

922 110 BRT umfaßte. Die HAPAG als weltgrößte Reederei besaß um die Jahrhundertwende »nur« 585 000 BRT. Zu den von Morgan aufgekauften bzw. unter Aktienmajorität gebrachten Reedereien gehörten solch bedeutende britische Unternehmen wie White-Star, Leyland und Dominion ebenso wie die belgische Red-Star. Als eine »Überfremdung« der europäischen Seeschifffahrt immer bedrohlicher wurde, schlossen die HAPAG und der NDJ zur Wahrung ihrer Selbständigkeit mit der IMMC Dividendenausgleichszahlungen ab. Nur die Cunard-Line widersetzte sich dem Dollardruck. Daraufhin entbrannte ein erbitterter Ratenkrieg mit Millionenverlusten. 1908 fand dann die »Atlantik-Konferenz« statt. Beteiligt waren alle Passagier-Reedereien aus Deutschland, Großbritannien, den USA, den Niederlanden, Frankreich, Belgien und Kanada. Ein Jahr später folgte die »Mittelmeer-Konferenz« mit 15 Firmen.

Die monopolistischen Versuche einer Regelung der Profitmaximierung brachten einen zeitweiligen Waffen-

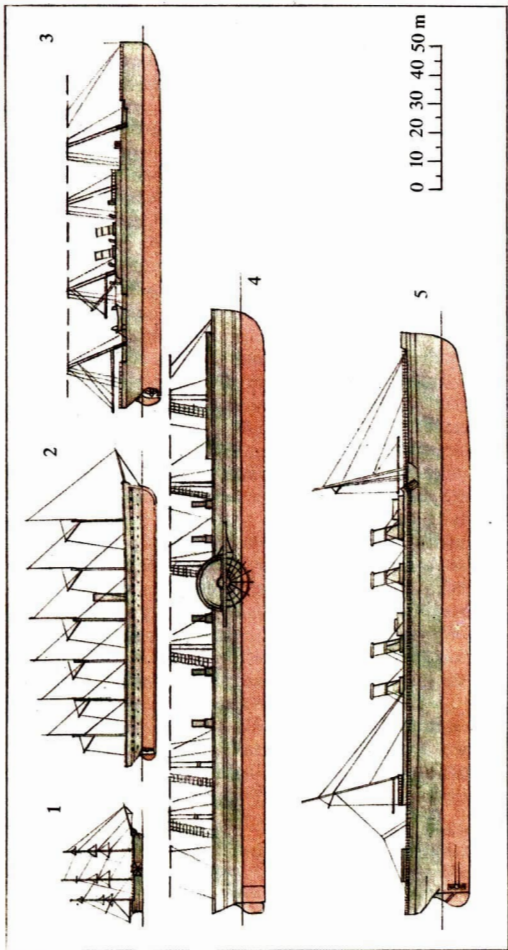
stillstand im »Unter-Wasser-Schießen« und damit auch Vorteile für die Pool-Reedereien. Dennoch war dieser »Raten-Kuhhandel« – den der Präsident der White-Star-Line, Bruce Ismay, sarkastisch als »a big game of bluff« charakterisierte – nie von Dauer. Zu ungleich blieb die ökonomische Stärke der beteiligten Reedereien. Waren auch die Wogen der Auseinandersetzungen am Konferenztisch geglättet worden, in der »rauen See« der Surplusmacherei ging der Kampf mit unterschiedlicher Heftigkeit weiter. Es blieb ein großes Spiel der Irreführung. Die ausgehandelten nackten Zahlen sowie die unzähligen Paragraphen und Einzelbestimmungen der Passage- und Frachtpools wurden immer unübersichtlicher. 1911 wurde die »Atlantik-Konferenz« wieder aufgekündigt. Bestehen blieb der »Nordatlantische Dampfer-Linien-Verband« von 1892. Als dann kurz vor dem ersten Weltkrieg die Hamburg-Amerika-Linie die größten Dampfer der Welt in den Dienst stellte und auf höhere Ratenanteile pochte, gerieten sich neuerlich die beiden deutschen Monopolreedereien HAPAG und NDL in die Haare. In dem bei aller »Poolerei« nie ganz entspannten Verhältnis konnte der Streit erst durch das Eingreifen Kaiser Wilhelms II. beigelegt werden.

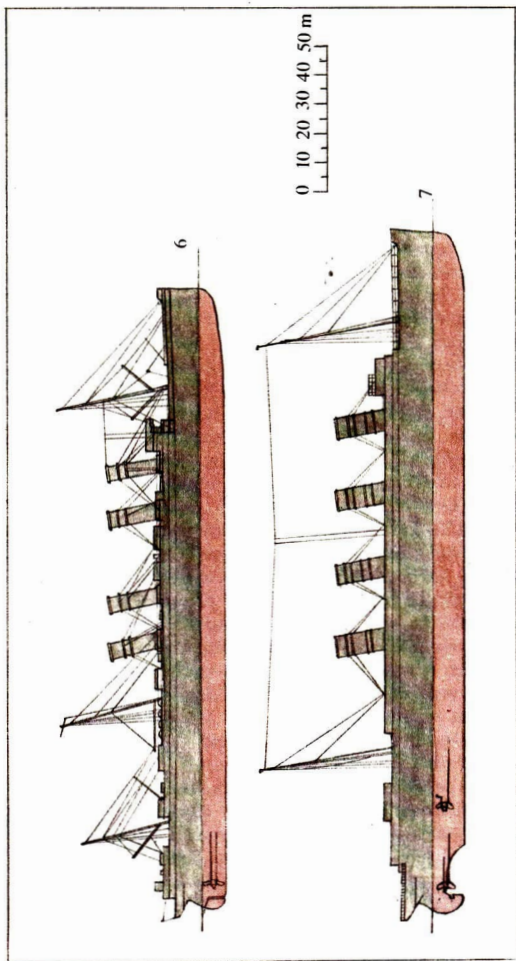
Outsider Cunard hatte zwar im Kampf gegen eine drohende »Morganisierung« der britischen Schifffahrt die öffentliche Meinung hinter sich. Aber Emotionen allein reichten nicht aus, um »Britanniens Ehre und Stolz« auf den Weltmeeren zu retten. Der Dollar-Kuratel konnte nur mit greifbaren Pfund Sterling pariert werden. So setzten sie sich zusammen: Regierung, Admiralität und Cunard – die Geldgeber einerseits und der Auftraggeber andererseits. Das Ergebnis, das die englischen und schottischen Werftarbeiter, Techniker und Ingenieure nach zweijähriger Bauzeit präsentierten, war zunächst mit der »Lusitania« das größte und schnellste Schiff der Welt.

Folgende Seiten:

Dampfschiff-Größenentwicklung innerhalb von 90 Jahren.

1 – »Savannah«, 1819 (33,5 m); 2 – »Great Britain«, 1848 (88,1 m); 3 – »Elbe«, 1882 (128 m); 4 – »Great Eastern«, 1860 (210 m); 5 – »Kaiser Wilhelm der Große«, 1897 (199,5 m); 6 – »Kaiser Wilhelm II.«, 1902 (215,3 m); 7 – »Mauretania«, 1906 (240,8 m)



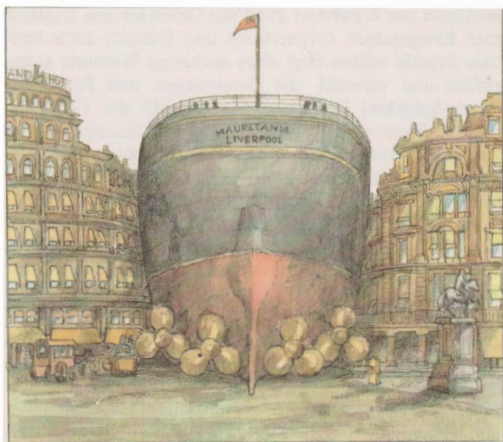


Der zweite Paukenschlag folgte wenige Monate später mit der »Mauretania«, die ihre Schwester sowohl an Größe als auch an Geschwindigkeit überflügeln sollte. Beide Ozeanliner bleiben Meisterleistungen des britischen Schiffbaus.

Am 16. November 1907 ging die »Mauretania« auf ihre Jungferntour Liverpool–New York. Insgesamt konnte das Schiff an Bord nehmen: 560 Passagiere der 1., 475 der 2. und 1300 der 3. Klasse. Hinzu kamen 812 Offiziere und Mannschaften. Bereits auf ihrer Rückreise fuhr der Ozeanriese auf der Strecke Ambrose Leuchtturm–Queenstown mit 23,69 kn einen neuen Geschwindigkeitsrekord. Im Mai 1908 schaffte die »Mauretania« auch auf Westkurs einen neuen Rekord. Für einige Monate erwies sich ihre Schwester »Lusitania« noch einmal als die Schnellere. Im September 1909 schließlich durchfuhr die »Mauretania« die Strecke Daunts Rock–Sandy Hook mit 26,06 kn, also mit über 48 km/h. Damit war dieser Ozeanriese von nun an der schnellste Liner. Und die »Mauretania« behielt 20 Jahre lang – unangefochten – das Blaue Band. Die Cunard-Reederei hatte »Britanniens Ehre« gerettet. Erst im Juli 1929 wurde der »Mauretania«-Rekord vom NDL-Turbinendampfer »Bremen« unterboten.

Die hohe Geschwindigkeit bei der Größe der »Mauretania« war eine durchaus anerkennenswerte technische Leistung. Dennoch mußte dafür ein sehr hoher Brennstoffpreis gezahlt werden. Fuhr man in der Anfangszeit eines regelmäßigen Dampfschiffverkehrs in knapp 14 Tagen über den Atlantik von Europa nach New York, wobei dafür weit weniger als 100 t Steinkohle pro Tag verbraucht wurden, so konnte zwar mit der »Mauretania« die Reisezeit unter 5 Tage gedrückt werden, der tägliche Kohleverbrauch bewegte sich aber auf die 1000-Tonnen-Marke zu. Die »Mauretania« mußte für eine Überfahrt – einschließlich Reserven – 6000 t Kohle bunkern! Einer Zeitersparnis von rund 65 % innerhalb eines halben Jahrhunderts stand eine Steigerung des Brennstoffverbrauchs von mehr als 1000 % gegenüber. Spätestens hier dürfte sich die alte englische – kapitalistische – Geschäftsweisheit »time is money« in ihr Gegenteil verkehrt haben.

Der hohe Kohleverbrauch beider Schiffe veranlaßte



Ein Größenvergleich: »Mauretania« in den Straßen einer Stadt

dann auch die britische Admiralität mit Ausbruch des ersten Weltkrieges, die »Mauretania« nur als schnellen Truppentransporter einzusetzen. Die als Hilfskreuzer vorgesehene »Lusitania« wurde erst gar nicht von der Royal Navy übernommen. Schnelle und zugleich große Hilfskreuzer sollten sich im Kriegsfall als ungeeignet erweisen. Man konnte überhaupt nicht so viel Kohlen auf die schnelle herbeischaffen, schon gar nicht, wenn auf hoher See gebunkert werden mußte. Die »Lusitania« blieb weiter im Passagierdienst Liverpool–New York. Aus wirtschaftlichen Gründen wurden jedoch sechs Kessel stillgelegt. Mit der dadurch reduzierten Leistung fuhr man aber immer noch 21 kn.

Anfang August 1914 – Deutschland hatte den ersten Weltkrieg entfesselt – erklärte die britische Admiralität die gesamte Nordsee zum militärischen Sperrgebiet. Und da bei einer militärischen Maßnahme kaum eine Gegenmaßnahme auf sich warten läßt, erklärte der deutsche Ad-

miralstab am 4. Februar 1915 die Gewässer um England zum Kriegsgebiet. Gegnerische und faktisch auch neutrale Schiffe sollten dort ohne vorherige Warnung angegriffen und versenkt, die Besatzungen und Passagiere ihrem Schicksal überlassen werden. Mit der »Wunderwaffe U-Boot« wollte der deutsche Imperialismus seinen Gegner Großbritannien in die Knie zwingen.

Am 1. Mai 1915 verließ die »Lusitania« New York mit Kurs auf Liverpool. An Bord befanden sich 1959 Menschen, darunter 440 Frauen und 129 Kinder. Warnungen über mögliche Angriffe durch deutsche Kriegsschiffe im Seegebiet von England wurden letztlich auch deshalb außer acht gelassen, da sich unter den Passagieren 128 Bürger der noch neutralen USA befanden. Am Mittag des 7. Mai erreichte die »Lusitania« die irische Küste, ohne zu ahnen, daß wenige hundert Meter entfernt der Tod unter dem Wasser lauerte. Es war das deutsche »U 20«, das in der Liverpooler Bucht Warteposition bezogen hatte, um Handelsschiffen und Transportern aufzulauern. Als die Konturen eines Vierschornsteiners am Horizont immer klarer wurden, lautete der Befehl: »Tauchen, Torpedo gefechtsklar machen.«

Im Kriegstagebuch hielt der Kommandant von »U 20« fest: »3 Uhr 10 nachmittags Bugschuß auf 700 m, Schneidungswinkel 90°, geschätzte Fahrt 22 sm. Schuß trifft Steuerbord Seite dicht hinter der Brücke. Es folgt eine außergewöhnlich große Detonation mit einer sehr starken Sprengwolke, weit über den vorderen Schornstein hinaus.« Die Auswirkungen waren verheerend. Die »Lusitania« bekam sofort Steuerbordschlagseite. Dadurch wurde das Klarmachen der Rettungsboote erheblich behindert. Panik griff um sich. Vielen blieb nur der Sprung über Bord. Keine 20 Minuten später sank der Ozeanriese über den Vordersteven und riß 1198 Menschen mit in die Tiefe. Die 761 Überlebenden wurden vom Trawler »Peel« und anderen von der irischen Küste herbeieilenden Booten gerettet.

Mit der »Lusitania« war zum ersten Mal in der Geschichte des Seekrieges ein großes Passagierschiff von einem U-Boot im warnungslosen Unterwasserangriff versenkt worden. Die Emotionen auf beiden Seiten gingen



Gesellschaftsraum an Bord der »Aquitania«

hoch. Deutschland feierte die Versenkung als eine »gelungene Waffentat«, die einer »gewonnenen Schlacht« gleichkam, dabei jedoch verschweigend, daß es sich um ein wehrloses Passagierschiff gehandelt hatte. Gemeldet wurde die Versenkung eines bewaffneten Truppentransporters. In Großbritannien rief die Nachricht Entsetzen hervor. Der Haß gegen die U-Boot-Waffe wuchs. Im Zeichen der »Lusitania«-Versenkung versuchte man verstärkt Kriegsfreiwillige zu werben. Auch die neutrale Welt reagierte mit Empörung und Abscheu. Die USA-Regierung sandte eine scharfe Protestnote nach Berlin. Dar-

in wurde die Einstellung des U-Boot-Krieges verlangt. Fakt bleibt dennoch, wie die nach Jahrzehnten geöffneten Geheimarchive bestätigten, daß sich mit Wissen des Kapitäns Munition und andere Explosivstoffe an Bord der »Lusitania« befunden hatten. Und genau dieser Laderaum war von dem einen abgefeuerten Torpedo getroffen worden. Der mit geschlossenen Schotten fahrende Riesendampfer sank innerhalb kürzester Zeit.

Die »Mauretania«, das Schwesterschiff, wurde mit Ende des ersten Weltkrieges wieder zu einem Passagierdampfer umgerüstet. Am 27. Juni 1919 ging sie auf die erste Nachkriegsreise Southampton–New York. Zwei Jahre später wurde das Schiff durch Feuer schwer beschädigt. Die Reparatur auf der Werft in Newcastle wurde gleichzeitig zum Umbau der Passagiereinrichtungen sowie zur Umstellung auf Ölfeuerung genutzt. Das Schiff hatte jetzt »nur« noch 30 696 BRT. Reduziert wurde vor allem die 3. Klasse. Seit März 1922 fuhr man wieder auf Southampton–New York-Kurs. Im August 1929 ging dann die »Mauretania« noch einmal auf Wettfahrt, nachdem sie einen Monat zuvor das seit 20 Jahren in ihrem Besitz befindliche Blaue Band an die »Bremen« verloren hatte. Und was die 22 Jahre alte Dame »Mauretania« gegenüber der jungfräulichen »Bremen« leistete, war mehr als erstaunlich. Zwar vermochte sie die wesentlich modernere »Bremen« nicht zu schlagen, doch fuhr man in beiden Richtungen bemerkenswerte »persönliche« Bestzeiten: In Westrichtung 26,9 kn (»Bremen«: 27,83 kn) und in Ostrichtung 27,22 kn (»Bremen«: 27,92 kn). Als die »Mauretania« 1931 viermal in einem Monat den Atlantik überquerte, stellte sie eine neue Art von Rekord auf. Ja, die »Mauretania« war schon ein erstaunliches Schiff. Sie wird wohl einer der berühmtesten Schnelldampfer aller Zeiten bleiben. Im Oktober 1934 wurde der Ozeanriese aus dem Dienst gezogen und ein Jahr später zum Abwracken nach Rosyth verkauft.

Unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg hatte die Cunard-Reederei mit der 45 647 BRT großen »Aquitania« ihr bis dahin größtes Schiff in Dienst gestellt. Ebenfalls sehr luxuriös ausgestattet, war es 34 Jahre äußerst erfolgreich im Nordatlantik-Einsatz.

Riesen-Tragödie

Es war ein imponierender Anblick, als am 10. April 1912 das »größte Schiff der Welt« die Pier von Southampton verließ. Viele Schaulustige beneideten die Passagiere an Bord des 46 329 BRT großen Luxusliners, der zu seiner Jungfernfahrt mit Kurs New York auslief. Er gehörte zur Olympic-Klasse der White-Star-Line und war das Schwesterschiff der ein Jahr zuvor in Dienst gestellten 45 324 BRT großen »Olympic«, die als »Wunderschiff« gepriesen worden war. Nun ein noch größerer, geradezu »titanenhaft« wirkender Dampfer. Am 31. Mai 1911 war er bei Harland & Wolff in Belfast vom Stapel gelaufen. Sein Name: »Titanic«. Als drittes Schiff der Olympic-Klasse sollte die »Britannic« mit mehr als 48 000 BRT gebaut werden

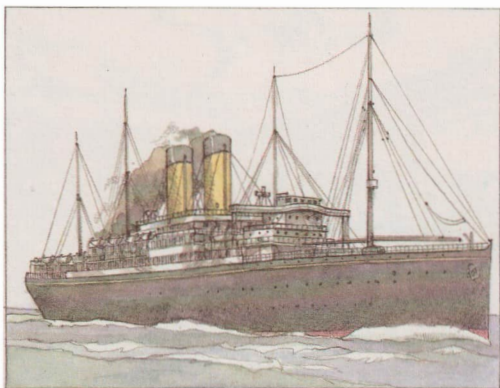
Die White-Star-Line, die 1869 mit Sitz in Liverpool gegründet worden war, wollte sich mit der Olympic-Klasse die Vorherrschaft im Nordatlantik verschaffen. Das galt vor allem gegenüber dem schärfsten nationalen Kontrahenten, dem Liverpooler Traditionsunternehmen Cunard. Bekanntlich verfügte Cunard seit 1907 mit der »Mauretania« und der »Lusitania« über die beiden größten und schnellsten Schiffe der Welt. Bei der White-Star-Line mußte man bis in das Jahre 1891 zurückgehen, wenn man die eigenen »schnellsten Renner« nannte. Damals fuhren die »Majestic« und die »Teutonic« als Rekordbrecher über den Atlantik.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich aber bei der White-Star-Line, die zu den mächtigsten Schiffahrtsgesellschaften jener Tage gehörte, eine neue Reederei-Strategie durchgesetzt. Das angestrebte Ziel

war: nicht mehr Teilnahme am atlantischen Wettrennen, sondern Bau von komfortabel eingerichteten Großschiffen mit wirtschaftlicher mittlerer Geschwindigkeit. Eingeleitet wurde diese neue Konzeption mit der »Oceanic«. Zunächst auch noch als Blaubandrenner mit einer 45 000-PSi-Maschinenanlage (33 098 kW) konzipiert, wurde die Leistung schließlich auf 20 594 kW (28 000 PSi) reduziert. Größe und Komfort bekamen den Vorzug vor Rekordfahrten. Die 1899 in Dienst gestellte »Oceanic« blieb mit ihren 17 272 BRT 2 Jahre lang das größte Schiff. Von 1901 bis 1907 folgten die vier zur Celtic-Klasse gehörenden Schiffe »Celtic«, mit 20 904 BRT der erste 20 000-BR-Tonner, »Cedric« (21 035 BRT), »Baltic« (23 884 BRT) und »Adreatic« (24 541 BRT). Diese »big four« liefen bei Maschinenleistungen von 10 297 kW bis 12 504 kW (14 000–17 000 PSi) maximal »nur« 17 bis 18 kn.

Die Devise von White-Star-Präsident Bruce Ismay lautete: Nicht mehr Schnelldampfer, sondern »slow-liner«! Übrigens eine sich auch bei den anderen Monopolreedereien zu Beginn des 20. Jahrhunderts abzeichnende Tendenz. Mit der »Titanic« wurde nicht auf Rekordfahrt gesetzt. Entgegen der allgemein verbreiteten Meinung sei nachdrücklich betont: Die »Titanic« sollte nie das Blaue Band erringen. Das war bei der Größe des Schiffes mit der installierten Maschinenanlage auch objektiv gar nicht möglich. Der mit drei Schrauben ausgestattete Dampfer wurde von zwei Dreifach-Expansionsmaschinen und einer Abdampfturbine von zusammen 37 511 kW (51 000 PSi) angetrieben. Damit konnten maximal 22 kn erreicht werden. Der »Mauretania«-Rekord lag bei 26 kn. Anstelle von Geschwindigkeit konnte die White-Star ihren Passagieren anderes bieten: Dazu gehörte ein gesteigerter, bis dahin nicht gekannter Luxus. Die Kabinen der 1. Klasse waren von vornehmer Eleganz. Dem zahlungskräftigen Publikum standen mit Wandteppichen drapierte Salons ebenso zur Verfügung wie Bibliotheken und Spielplätze nebst Palmengärten und Türkischen Bädern.

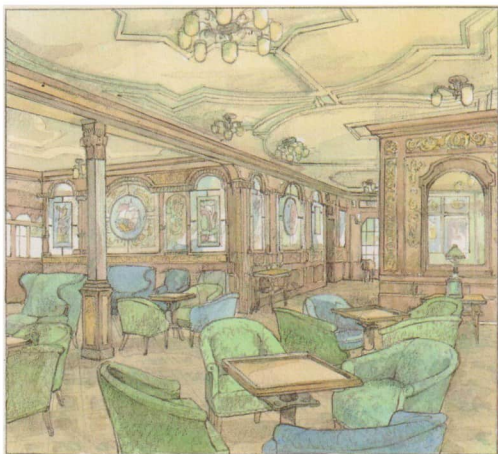
Ein neuer Stamm von Kunden hatte sich eingestellt, der Höchstpreise für eine Schiffsreise in derartigen Lu-



»Celtic«, 1901

xuskabinen bezahlen konnte und auch wollte. Es waren Industrie- und Bankmagnaten, Steinkohle-, Stahl- und Erdölbesitzer, Leute des »big business«, Millionäre und Milliardäre aus Nordamerika, Großbritannien, Frankreich, Deutschland und anderswo. Sie reisten mit der ganzen Familie und hatten ihre Kammerdiener, Zofen und Leibärzte dabei. Für eine Suite hatten sie 80 000 bis 100 000 Mark gezahlt. Jeden Abend entfaltete sich in den Gesellschaftsräumen, in Bars und Salons ein kaum zu überbietender Prunk an kostbaren Roben und teurem Schmuck. Man tanzte, was das Orchester spielte. Man drehte sich zum Walzer, hüpfte zur Polka oder »jazzte« zum Ragtime. Es waren auch Auswanderer an Bord. Sie ließen sich kaum an Deck sehen. Die 1. und 2. Klasse durften sie ohnehin nicht betreten.

Während die Dollarmillionäre, die »happy few«, im mondänen Ereignis einer Jungfernfahrt ihr schweres Geld mit leichter Hand auszugeben suchten, durften sich tief unten im Schiff die Maschinisten und Heizer darum mühen, daß mit Volldampf dem Reiseziel entgegen gefahren werden konnte. War schon in der Anfangszeit der Dampf-



1.-Klasse-Rauchersalon auf der »Olympic«

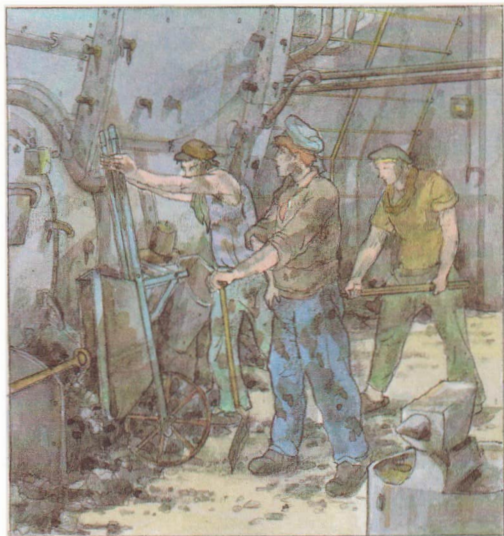
schiffahrt der Raum für Maschine, Kessel, Wassertanks und Kohlebunker, der »tote« Raum, so klein wie irgend möglich gehalten worden, so blieben auch auf den größeren Schiffen die Arbeitsbedingungen für die Maschinisten und Heizer erschwert. Denn der mit wachsender Schiffsgröße und einer stetigen Vergrößerung der Maschinenanlagen ebenfalls anwachsende »tote« Raum mußte aus Profitgründen nach wie vor begrenzt gehalten werden. So waren auch auf den »Riesen« für das technische Personal Raum, Luft und Licht nicht immer ausreichend. In den Heizräumen herrschten Temperaturen bis zu 50 Grad Celsius und mehr, zögernd nur wurde künstliche Belüftung eingeführt. Dennoch blieb die Luft von Ölgeruch und Kohlenstaub geschwängert. Elektrische Beleuchtung gab es mit Beginn der 80er Jahre.

Am härtesten war die Arbeit der Kohlentrimmer. 100, 200 und mehr waren rund um die Uhr im Einsatz. Täglich



Café der »Olympic«

lich mußten Hunderte Tonnen Kohle aus den Bunkern herbeigeschafft werden. Dabei ging alles von Hand. Die Kohle wurde in Körbe oder kleine Loren geschaufelt und dann vor die Feuerlöcher getragen oder geschoben und hier wieder ausgekippt. Die Heizer warfen sodann die Kohlen mit Schaufeln auf die Feuerroste. Stets und ständig waren Trimmer und Heizer in dicke Staubwolken gehüllt. Man bedenke, daß die täglich benötigten Kohlenmengen von 350 bis 450 Tonnen bei den 10 000 BRT großen Schiffen auf rund das Doppelte bei den nachfolgenden Riesen anstiegen! Eine Menge von 30 bis 40 Güterwagen normaler Größe. Und das Tag für Tag! Nicht selten desertierten Kohlenzieher, konnten nur sogenannte Überarbeiter für das Kohlentrimmen angeheuert werden, Menschen, die, bar ausreichender finanzieller Mittel, die Überfahrtskosten an Bord abzarbeiten hatten.



Heizer und Kohlentrimmer vor Feuerlöchern

Die »Titanic« nahm auf ihrer Fahrt weitere Passagiere in Cherbourg und in Queenstown an Bord. Dann ging es mit voller Kraft voraus dem Ziel New York entgegen. Maximal konnten 3 503 Personen mitgenommen werden, davon 900 Mann Besatzung. Vorgesehen waren für die 1. Klasse 905, für die 2. Klasse 564 und für die 3. Klasse 1 134 Passagiere. Während der Jungfernfahrt waren insgesamt 2 206 Personen (einschließlich Offiziere und Mannschaften) an Bord. Unter den Millionären befanden sich John Jacob Astor, Gründer des Waldorf-Astoria-Hotels, Bankier Ben Guggenheim, Isidor Strauss, Gründer des New-Yorker Warenhauses »Maceys«, sowie die Präsidenten der Grand Trunk Railroad und der Pennsylvania Railroad, Charles Hays und John Thayer. An Bord war auch

White-Star-Präsident Bruce Ismay. Stolz trug er diesen Macht repräsentierenden Titel. Er wollte mit seiner Anwesenheit nicht zuletzt eine weitere, lauthals für die »Titanic« propagierte Garantie demonstrativ unter Beweis stellen: die Sicherheit!

Projektanten, Konstrukteure und Schiffbauer meinten, mit der »Titanic« jenes Vorbild geschaffen zu haben, das sich jeder Reeder wünschte: ein unsinkbares Schiff! Deshalb war die »Titanic« gegen möglichen Wassereintrich durch festeingebaute Querwände unterhalb der Wasserlinie – sogenannten Schotten – zusätzlich gesichert. Diese an sich überhaupt nicht neue Bauweise verhinderte, daß ein Schiff unterging, selbst wenn ein oder zwei Abteilungen voll Wasser gelaufen waren. Gegenüber dem Kriegsschiffbau setzte sich das Schottensystem in der Handelschiffahrt wegen zusätzlicher höherer Kosten nur sehr langsam durch. Um die Jahrhundertwende waren ganze 10 % der Seeschiffe mit Schotten ausgestattet. Der Untergang des Lloyd-Schnelldampfers »Elbe« 1895, bei dem 375 Menschen den Tod fanden, beschleunigte die Bemühungen um Sicherheit und führte zu amtlichen Vorschriften hinsichtlich des Einbaus von Schotten. So gesehen, war diese Bauweise für die »Titanic« überhaupt keine Besonderheit, sondern das Schiff entsprach mit den Schotten nur den Sicherheitsvorschriften. Wider besseres Wissen, wie sich später herausstellen sollte, war man aber der Meinung, in die »Titanic« ein besonders gutes Schottensystem eingebaut zu haben.

Vier Tage war man mit der »Titanic« bereits unterwegs. Der 14. April, ein Sonntag, hatte mit dem obligaten Gottesdienst begonnen. Ansonsten blieb es relativ eintönig. Die Fahrgäste vieler Länder und Religionen respektierten die anglikanische Sonntagsruhe. Die Maschinen liefen zur vollsten Zufriedenheit. Man näherte sich den Neufundlandbänken. Um möglichen Gefahren durch Eis und Nebel aus dem Wege zu gehen, fuhr die »Titanic« auf dem international vereinbarten südlichen Nordatlantik-Dampfertrack. Die Sicht war klar, die See friedlich.

Zwischen 9 Uhr und 21.40 Uhr empfing die »Titanic« Eiswarnungen vom Cunard-Liner »Caronia«, vom reedereieigenen Liner »Baltic«, vom HAPAG-Liner »Ame-

rika«, vom Leyland-Dampfer »Californian« und vom Dampfer »Meseba« der Atlantik Transport Co Ltd., London. Sämtliche Warnungen bezogen sich auf das gleiche Eisfeld, auf das die »Titanic« zusteuerte.

Niemals zuvor und danach hat es eine so gewaltige Eisdrift gegeben wie im Frühjahr 1912. Von den grönländischen Gletschern waren große Eismassen abgesetzt worden und hatten sich weit nach Süden hin in die von Ozeandampfern befahrene Route vorgeschoben. Wie sich später herausstellte, hatte das mit Dutzenden von Eisbergen durchsetzte Eisfeld eine Länge von 60 km.

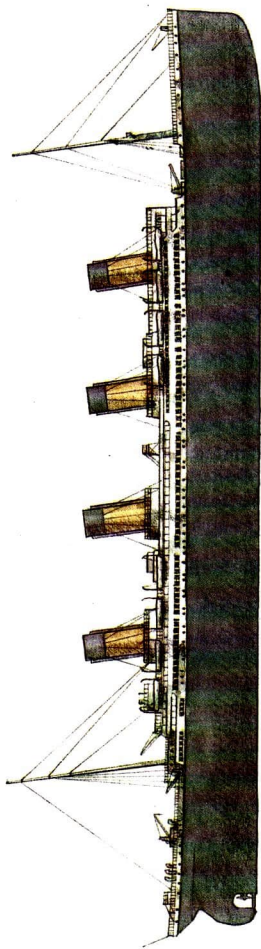
Treibeis und Eisberge – und ein merklicher Temperatursturz – hätten für den erfahrenen Kapitän Smith ausreichend Warnung sein müssen, die Geschwindigkeit zu reduzieren und den Kurs zu ändern. Smith, der bereits 38 Jahre bei Cunard gedient hatte, war der höchstbezahlte Seemann seiner Zeit. Vielleicht wollte er dem an Bord befindlichen Präsidenten Bruce Ismay imponieren und die Jungferntour pünktlich zur voraustelegraphierten Zeit in New York beenden? Was auch immer seine Beweggründe waren, wir werden sie von ihm nie erfahren! Von einem zumindest leichtsinnigen Verhalten kann Kapitän Smith nicht freigesprochen werden.

Die Wachen wurden nicht verstärkt, die Maschinen nicht gedrosselt. Mit voller Dienstgeschwindigkeit zwischen 21 und 22 kn (knapp 40 km/h) lief die »Titanic« auf vorgegebenem Kurs weiter.

Um 23 Uhr wendete sich der Leyland-Dampfer »Californian« direkt an die »Titanic«. Der Funker meldete, daß die »Californian« im Treibeis liege. Der Dampfer stand zu dieser Zeit rund 25 sm von der »Titanic« entfernt. Doch bevor die genaue Position durchgegeben werden konnte, wurde der »Californian«-Funker vom »Titanic«-Funker aufgefordert, die Leitung zu räumen und nicht den Funkverkehr zu stören. Auf der »Titanic« hatte man alle Hände voll zu tun, um Depeschen an Verwandte und Freunde über die herrliche Fahrt an Bord des größten, schönsten und sichersten Dampfers der Welt abzusetzen.

23.40 Uhr. Meldung vom Ausguck: Eisberg voraus! Befehl vom I. Offizier: »Ruder hart Backbord! Alle Maschi-

»Titanic«, 1912



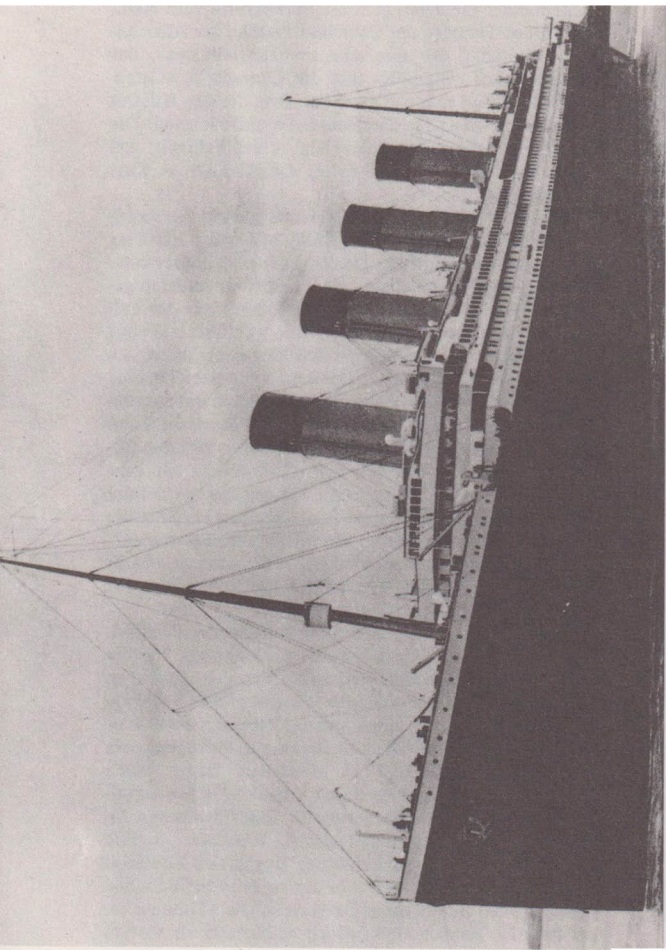
nen voll rückwärts!« Wie weit dieses Kommando richtig oder falsch war, soll hier nicht weiter analysiert werden. Im nachhinein ist jeder klüger. Und jede Variante bleibt Spekulation!

Ein leichter, sanfter Ruck ging durch das Schiff. Viele Passagiere merkten überhaupt nichts. Nur die Geschwindigkeit ließ nach. Das Leben an Bord ging vorerst unbeinträchtigt weiter. Keiner ahnte, daß die »Titanic« in diesem Augenblick tödlich getroffen worden war. Der Stahlrumpf hatte an Steuerbord einen Eisberg gerammt. Fünf Abteilungen waren leckgeschlagen. Unaufhaltsam stürzte das Wasser in den vorderen Schiffsrumpf. Heizer und Maschinisten sowie im Vorschiff untergebrachte Passagiere der 3. Klasse versuchten sich vor den Wassermassen in Sicherheit zu bringen.

15. April. Kurz nach Mitternacht. Auf der Brücke hatten sich versammelt: Präsident Ismay, Kapitän Smith, die Offiziere und Werftdirektor Thomas Andrews, unter dessen unmittelbarer Leitung das Schiff erbaut worden war. Alle hatten erkannt, daß die »Titanic« sinken werde. Der Befehl lautete deshalb: Klarmachen der Rettungsboote. Noch spielte im Salon das Orchester, als die Stewards begannen, von Kabine zu Kabine zu laufen, um zunächst die Passagiere der 1. Klasse zu wecken und an Deck zu beordern. In der 2. und 3. Klasse mußte man einige Zeit auf Anweisungen warten. Keiner wagte seinen Platz zu verlassen und die mittschiffs liegende 1. Klasse zu betreten. Dafür bestand ausdrückliches Verbot! Überdies begriffen viele nicht sofort, was zu mitternächtlicher Stunde überhaupt auf dem Ozeanriesen vor sich ging. Nicht alle sprachen englisch und verstanden die Anordnungen des Personals. Vor allem die Passagiere der 3. Klasse, meist Auswanderer, blieben in dem zunehmenden Durcheinander weitgehend sich selbst überlassen.

Um 0.15 Uhr funkte die »Titanic« den ersten Hilferuf: C.Q.D ... M.G.Y ... Dieser internationale Notruf lautete: »Come Quickly, Danger!« Kommt schnell, Gefahr! M.G.Y. war das Erkennungszeichen der »Titanic«. Sechsmal hintereinander wurde die Meldung durchgegeben.

»Titanic«



Nacheinander meldeten sich die »Frankfurt« vom NDL, die »Mount Temple« der Canadian Pacific, der Allan-Liner »Virginian«, der russische Frachter »Burma«, das Schwesterschiff »Olympic« und die Cunardsche »Carpathia«. Sie befand sich von allen Schiffen, die den Hilferuf empfangen hatten, der Unglücksstelle am nächsten. Die Entfernung betrug 60 Seemeilen, eine Fahrzeit von 4 Stunden. Mit Volldampf nahm die »Carpathia« Kurs auf den Havaristen.

Viel näher zur »Titanic« stand jedoch ein anderes Schiff. Es war die »Californian« (6 223 BRT). Mit knapp 10 sm lag sie jetzt sogar in Sichtweite. Den Notruf der »Titanic« hatte man aber nicht empfangen. Der Funker war schlafen gegangen, nachdem ihn der »Titanic«-Funker aus der Leitung »geschmissen« hatte. Von der »Californian« aus konnte man den gestoppt liegenden Vierschornsteiner sogar sehen. Auf Lichtsignale erhielt man von der »Titanic« keine Antwort. Statt dessen wurden dort weiße Raketen abgefeuert. Aber darauf reagierte die »Californian« nicht. Denn für Seenotfälle waren blaue oder rote Raketen üblich. Als nach 2.20 Uhr von der »Californian« aus kein Vierschornsteiner mehr zu sehen war, lag die Vermutung nahe, der Dampfer habe trotz Eiswarnungen seinen Kurs fortgesetzt. Erst am nächsten Morgen erfuhr man, was sich in der Nacht vom 14. zum 15. April 1912 in unmittelbarer Nähe ereignet hatte. Die »Californian« selber kam zur eigentlichen Rettungsaktion zu spät.

Um 0.45 Uhr wurde das erste Rettungsboot gefiert. Frauen und Kinder hatten Vorrang vor Männern. Weitere Boote folgten. Spätestens jetzt sollte sich der Glaube an die Unsinkbarkeit der »Titanic« als das größte Verhängnis erweisen. Es gab nicht genug Rettungsboote. Nur 20 – einschließlich Flöße – standen zur Verfügung. Sie reichten für insgesamt 1 178 Menschen. Damit waren über eintausend zum Tode durch Ertrinken in den eiskalten Fluten des Atlantiks verurteilt. Einer britischen Sicherheitsbestimmung entsprechend, brauchten Schiffe mit einer guten Schotteinrichtung nur soviel Rettungsboote, zu haben, daß die Hälfte der an Bord befindlichen Passagiere das Schiff verlassen konnte. Die »Titanic« besaß zwar 15 Querschotten, jedoch nicht mehr als die um

15 000 BRT kleinere »Mauretania«. Überdies war das eine schon damals antiquierte Unterteilung des Schiffskörpers. Prestigedenken und Gewinnsucht gingen vor Sicherheit.

Es kam zu ergreifenden Szenen von Verzweiflung und Angst. Kinder und Eltern nahmen für immer voneinander Abschied. Frauen weigerten sich, in die Boote zu steigen, und wollten lieber mit ihren Männern sterben. Im Zwischendeck brach eine Panik aus, als die ersten Rettungsboote vom Oberdeck zu Wasser gelassen wurden und vorüberschwebten. Verängstigte Menschen tobten und schrien, stürzten Hals über Kopf in die Boote. Offiziere zerrten Männer wieder an Deck, um Platz für Frauen zu machen.

Langsam begann sich die »Titanic« nach Backbord zu neigen, während sich die ersten Rettungsboote vom Schiff entfernten. Viele Passagiere hasteten zum Heck und sprangen von hier in die eisigen Fluten in der Hoffnung, noch in ein Rettungsboot zu gelangen, die teilweise nur zur Hälfte besetzt waren.

Um 2.05 Uhr ging das letzte Rettungsboot zu Wasser. Noch immer waren 1 500 Menschen auf dem sinkenden Schiff. Das Wasser stieg unaufhaltsam. Das Orchester spielte den Choral »Autumn« (Herbst). Zwei Kesselexplosionen verrieten das nahende Ende. Heizer, die bis zuletzt knietief im Wasser vor den Feuerlöchern gestanden hatten, um die Beleuchtung und die Wasserpumpen in Betrieb zu halten, bahnten sich, mit Schaufeln bewaffnet, einen Weg durch die Menge zu den Booten. Aber es gab keine mehr. Es gab keine Rettung mehr! Chaos brach aus.

Um 2.10 Uhr wurde der letzte Funkspruch abgesetzt. Anstelle des »CQD« hatte man mehrmals »SOS« gesendet. Das war erstmalig in der Seegeschichte. Der zweite Funker Harold Bride hatte die Idee dazu gehabt. Später wurde das »SOS« verbindlich als internationales Seenotzeichen eingeführt.

Die »Titanic« begann immer schneller zu sinken. Der hintere Schornstein, ohnehin nur eine Attrappe, zerbrach. Das Schiff kam fast senkrecht auf dem Bug zu stehen. Hoch ragten die Schrauben aus dem Wasser. Die Maschinen lösten sich von den Fundamenten. Das Licht

Überlebende der »Titanic«

Passagiere	An Bord	Gerettete	Gerettete (%)
1. Klasse			
Männer	173	58	34
Frauen	144	139	97
Kinder	5	5	100
gesamt	322	202	63
2. Klasse			
Männer	160	13	8
Frauen	93	78	84
Kinder	24	24	100
gesamt	277	115	42
3. Klasse			
Männer	454	55	12
Frauen	179	98	55
Kinder	76	23	30
gesamt	709	176	23
Passagiere (gesamt)	1 308	493	38
Besatzung	898	210 ¹	23
Insgesamt an Bord	2 206	703	32

1 Die Zahl der geretteten Besatzungsmitglieder entspricht der Anzahl der notwendigen Bootsbesatzungen.

ging aus. Am 15. April 1912, um 2.20 Uhr, auf Position 41,16 N – 50,14 W, versank die »Titanic«.

Grauenhaft die Geschehnisse, die sich an der Stelle der Katastrophe abspielten. Verzweifelt kämpften noch Hunderte von Menschen zwischen herumtreibenden Wrackteilen um ihr Leben. Rundum Todesschreie. Sie gellten den Insassen der Rettungsboote in den Ohren – auch in den Ohren von White-Star-Präsident Bruce Ismay, der sich noch rechtzeitig vor dem Untergang seines »unsinkbaren« Schiffes hatte in Sicherheit bringen lassen. Nach 10 Minuten breitete sich eine unheimliche Stille über das Meer aus.

Knapp 2 Stunden später, gegen 4 Uhr, traf die »Carpathia« am Unglücksort ein. Zwischen Eisbergen hindurch



Bergung Überlebender durch die »Carpathia« (nach Augenzeugenberichten gezeichnet)

hatte der Cunard-Dampfer das Letzte aus Mannschaft, Kesseln und Maschinen herausgeholt. Bis 8.30 Uhr wurden von der »Carpathia« 15 Rettungsboote und 2 Flöße geborgen. Damit konnten 703 Personen, meist Frauen und Kinder, gerettet werden. Für 1 503 Passagiere, darunter 154 Frauen und Kinder, kam jegliche Hilfe zu spät. Die Geretteten wurden von der »Carpathia« nach New York gebracht.

Der Untergang der »Titanic« blieb eine Riesentragödie. Noch immer gehört die Lebensgeschichte dieses Luxusliners zu einer der kürzesten und tragischsten in der Passagierschiffahrt.

So verhängnisvoll das Schicksal der »Titanic« gewesen ist, so sehr beschleunigte diese Katastrophe die Bemühungen, im Ozeanverkehr erhöhte Sicherheit zu gewährleisten. Unmittelbare Lehren waren die allgemeine Einführung einer Funktelegraphie sowie eine internationale

Überwachung der Eisbewegungen. Festgelegt wurde auch – was an sich eine Selbstverständlichkeit hätte sein müssen –, Seeschiffe mit »Rettungsbooten für alle« auszurüsten. Für jede Person an Bord eines Schiffes muß ein Platz in einem Rettungsboot vorhanden sein. Ein Jahr nach dem Untergang erarbeitete eine internationale »Titanic«-Konferenz einen internationalen Vertragsentwurf zum Schutz des menschlichen Lebens auf See. Infolge des Krieges kam der Vertragsabschluß erst 1929 zustande.

Die White-Star-Line hatte sich nach dem Verlust der »Titanic« und dem Untergang der 48 158 BRT großen »Britannic« durch Kriegseinwirkung 1916 nie wieder richtig erholen können. Während der Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 30er Jahre erfolgte die Zwangsfusion mit der Cunard-Reederei.

Groß-Riesen

»Stolzes Schiff! Der deutschen Ehre, dem deutschen Ruhme und der glorreichen deutschen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft gemäß, taufe ich dich auf den Namen ›Imperator!‹« Schneidig war die Stimme Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II. Dann ein leichter Fingerdruck. Ein Metallhebel gab die Sektflasche frei, die am haushohen Bug aus Stahl zerschellte. Danach begab man sich von der Taufkanzel zur Ehrentribüne, um den Stapellauf besser überblicken zu können.

Hunderte von Menschen hatten sich an diesem 23. Mai 1912 auf der Vulcanwerft im Roßhafen eingefunden, wo das größte Schiff der Welt auf Stapel lag. Wieder war man in eine neue Dimension vorgestoßen: über 50 000 BRT. Vor 3 Jahren hatte die Vulcanwerft ihren Hauptsitz von Stettin nach Hamburg verlegt. Die Helgen in Bredow waren zu kurz und die Oder zu flach, um solch einen »Groß-Riesen« aufnehmen zu können. Aber auch die Elbe mußte vertieft werden. Die Freie und Hansestadt Hamburg scheute keine Mühe, um die Geburt dieses Mammut von Schiff zu erleichtern.

Der Startschuß ertönte. »Deutschland, Deutschland über alles ...«, verkündete die Blaskapelle. Hurrarufe brausten auf. Sirenengeheul von Werften, Schleppern und Dampfern. Von allen Kirchen läuteten die Glocken. 52 117 BRT waren glücklich in die Fluten der Nordereibe geglitten. Der Kaiser zeigte sich befriedigt. Anerkennend klopfte er seinem linken Nebenmann auf die Schulter. In devoter Haltung, leicht nach vorn gebeugt und kleiner wirkend als seine Majestät, stand dort der wirkliche Imperator, der Herrscher über die größte Reederei der Welt,

der Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie: Albert Ballin. Sein Monopolunternehmen hatte den Bauauftrag erteilt. Ein weiterer derartiger »Groß-Riese« lag – in Sichtweite – bereits auf der Werft von Blohm & Voss. Ein dritter befand sich dort schon auf den Reißbrettern.

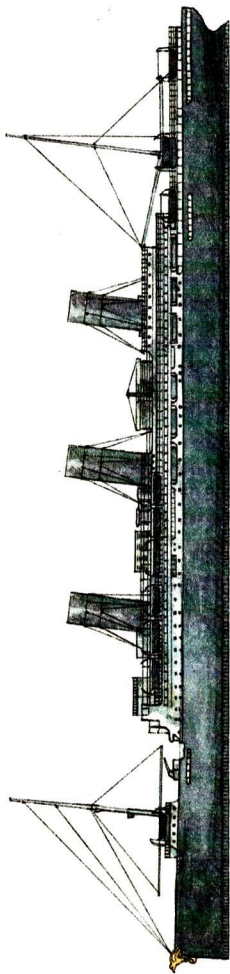
Welch eine schwindelerregende Entwicklung hatte die 1847 gegründete »Hamburg-Amerika-Packetfahrt-Gesellschaft« (HAPAG) unter Albert Ballin genommen! Unheimlich wirkten auf manches kühl und sachlich abwägende Vorstandsmitglied die Geschäftspraktiken dieses nicht bodenständigen Hanseaten.

Nach dem Tode seines Vaters 1874 – er stammte aus dem dänischen Jütland – war Albert Ballin als Auswandereragent in das väterliche Geschäft eingestiegen. 1879 war er dessen Mitinhaber geworden. Etwas später hatte er mit der fast zur gleichen Zeit gegründeten Carr-Reederei zusammenzuarbeiten begonnen.

Ballin verpflichtete sich damals, für volle Auswandererschiffe zu sorgen. Carr seinerseits verlangte einen Passagepreis von nur 82 Mark. Das mußte wie ein Schock wirken. Vor allem auf die HAPAG, die immerhin 120 Mark, wenngleich bei etwas mehr Komfort, forderte. Das Risiko für Ballin war hoch. Der »David« Carr hatte den »Goliath« HAPAG ins Visier des Ratenkrieges genommen. Schließlich ließ Ballin den Preis auf 60 Mark drücken. »Du kannst dir denken«, schrieb er seinem Bruder, »daß bei einem solchen Preis kein Nutzen mehr ist, aber für die Packetfahrt sind sie geradezu ruinierend!« Nachdem die HAPAG zwei Jahre hintereinander dividendenlos geblieben war, »einigte« man sich auf eine »Interessengemeinschaft«. Die Auswanderer wurden »gerecht« untereinander aufgeteilt. Dafür sorgte Ballin, der mittlerweile am 31. Mai 1886 von der HAPAG als Leiter der Passageabteilung übernommen worden war. Ballin ließ sich »leistungsbezogen« entlohnen: je Auswanderer eine Mark. Jährlich wurden um die 50 000 Auswanderer befördert!

Von seiner neuen Position aus griff Ballin nun die Briten an, um die Hamburger »Platzverhältnisse« im Auswandererverkehr zu »bereinigen«. Als die HAPAG mit Hilfe einer in Konkurs gegangenen Stettiner Reederei in das von den Briten beherrschte nordeuropäische Auswan-

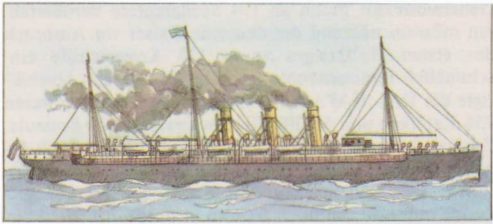
»Imperator«, 1913



derergeschäft eingedrungen war, drohten diese mit Gegenmaßnahmen. Nach kurzer Zeit einigte man sich jedoch. Es herrschten wieder »normale« Zustände. Die Briten behielten die skandinavischen Auswanderer. Die HAPAG sicherte sich den hamburgischen Auswandererverkehr. Sichtbar stiegen die Dividenden an. Von 0% im Jahre 1885 über 6% im Jahre 1887 auf 11% 1889. Ein Jahr zuvor war Albert Ballin in den Vorstand der HAPAG gewählt worden. Zwar fehlten ihm enge persönliche Bindungen zu den Matadoren der hanseatischen Wirtschaft. Dennoch waren für die Herren Aktionäre Fleiß und Erfolg bessere Argumente als Protektion.

Verbunden mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Reederei war eine technische Erneuerung der ozeangehenden HAPAG-Dampfer gewesen. Sowohl die britische Konkurrenz als auch der ärgste nationale Rivale, der Bremer Lloyd, hatten mit ihren in den 80er Jahren in Dienst gestellten Schnelldampfern den Vorsprung gegenüber der »Packetfahrt« erheblich vergrößert. Im HAPAG-Vorstand hatte man sich bisher nicht zu dem Bau dieses Schiffstyps durchringen können. Hauptargument war das unzureichende Fahrwasser der Unterelbe. Anders Albert Ballin. Er setzte – bei gleichzeitig eingeleiteten Strom- und Hafenbauten – die Bestellung von zwei Schnelldampfern durch. Konzipiert wurden die Schiffe als Doppelschraubendampfer, nachdem der Inman-Liner »City of New York« als erster 1888 seine atlantische Bewährungsprobe bestanden hatte. Ein Jahr später gingen die beiden HAPAG-Doppelschrauben-Schnelldampfer »Auguste Victoria« und »Columbia« auf große Fahrt. Die »Auguste Victoria« als der erste deutsche Doppelschraubendampfer war überdies auf der heimischen Vulcanwerft in Stettin-Bredow gebaut worden. Die »Columbia« kam von einer britischen Werft. Für Ballin repräsentierten die Briten im Schiffbau nach wie vor den Welthöchststand. Außerdem ging es ihm um die Aufrechterhaltung bestehender Geschäftsverbindungen.

Nach Jahren der Unsicherheit und der Resignation schöpfte man jetzt wieder Hoffnung. Mut zum Risiko war die Devise. Die Generalversammlung der HAPAG-Aktionäre bewilligte doppelt soviel neues Kapital, wie die Di-



»Auguste Victoria«, 1889

reaktion angefordert hatte. Die Gesamtsumme stieg auf 10 Millionen Mark. Zwei weitere Doppelschraubendampfer wurden in Auftrag gegeben: »Fürst Bismarck«, neuerlich gebaut auf der Stettiner Vulcanwerft, sowie die »Normannia«, wiederum in Großbritannien bestellt.

Im Jahre 1891 übernahm die HAPAG die erste Stelle bei der Beförderung von Zwischendeck- und Kajütenpassagieren, die in New York anlandeten. Der Norddeutsche Lloyd wurde auf den zweiten Rang verdrängt. Neue Doppelschraubendampfer wurden in Auftrag gegeben. Sogenannte Gemischtdampfer, sowohl für den Frachttransport als auch für den Auswandererverkehr bestimmt, folgten. Das Aktienkapital konnte laufend erhöht werden. Zugleich wurde das Liniennetz erheblich ausgedehnt. Ballin drang in den ostasiatischen Verkehr ein. Der lokale Konkurrent, die »Deutsche Dampfschiffreederei zu Hamburg«, wurde so lange wirtschaftlich unter Druck gesetzt, bis ihre 13 Dampfer mit 46 727 BRT preisgünstig aufgekauft werden konnten.

Um die Jahrhundertwende verfügte die Hamburg-Amerika-Linie (HAL) – der verkürzte Name war neben der weiterhin geltenden Firmenbezeichnung von Ballin eingeführt worden – über 113 Seedampfer mit 585 123 BRT. Mit 43 Jahren befand sich Albert Ballin auf der Höhe seines Lebens. Er stand an der Spitze der größten Reederei der Welt. Anfang 1914 betrug deren Aktien und Anleihen 249,5 Millionen Mark. Die Tonnage war auf 1,3 Millionen BRT angestiegen. Bei einer Flottenparade hätte

Generaldirektor Ballin an 194 Seedampfern vorüberfahren müssen, während der deutsche Kaiser vor Ausbruch des ersten Weltkrieges »nur« 133 Kriegsschiffe einschließlich Kanonenboote befehligte. Insgesamt beschäftigte die HAL/HAPAG 22 500 Personen. Darunter waren 936 Kapitäne und Schiffsoffiziere sowie 15 300 Seeleute. Zusätzlich waren an Land 1 561 Angestellte und 3 000 Arbeiter tätig.

Was in der deutschen Politik seit der Jahrhundertwende unmißverständlich angestrebt wurde, die Weltherrschaft, schien Albert Ballin im maritimen Bereich erreicht zu haben: die Herrschaft über die Weltmeere. »Mein Feld ist die Welt!« Diese Maxime Ballins dokumentierte sich in 74 Liniendiensten der HAPAG nach vier Kontinenten. 1910 wurden dann mit der Imperator-Klasse die damals größten und luxuriösesten Passagierschiffe in Auftrag gegeben: »Imperator«, »Vaterland« und »Bismarck«. Sie sollten die Insignien dieser Weltgeltung sein. Und noch eines sollte Symbolcharakter haben: Am Bug der »Imperator« leuchtete golden der Reichsadler, in seinen Krallen die Weltkugel haltend.

Die »Imperator« konnte 4 534 Passagiere an Bord nehmen. Sie verteilten sich wie folgt: 908 gehörten zur 1. Klasse, 972 zur 2. Klasse. 942 konnten in der 3. Klasse und 1 772 im Zwischendeck Aufnahme finden. Die Besatzung umfaßte 1 180 Personen. An der Spitze von drei Kapitänen stand ein Kommodore. Im Rumpf hatte das Schiff fünf durchgehende Stahldecks. Vier weitere waren darüber in den Aufbauten. Um eine ausreichende Sicherheit zu gewährleisten, wurde das technisch Modernste aufgewendet: Querschotten, Längsschott im Maschinenraum, drahtlose Telegraphie, Kreiselkompaß, Schlingertanks, Unterwasserschallsignale und Rettungsboote für alle. Die Räume wurden von 10 000 Glühlampen erleuchtet.

Zu einem konnte sich Ballin aber noch nicht entschließen: anstelle der Kohle Ölfeuerung einzuführen. Deshalb mußten 350 Heizer im Dreischichtbetrieb für ausreichend Dampf sorgen.

Äußerlich wirkte die »Imperator« wenig elegant. Dafür dominierten die Inneneinrichtungen. Sie wurden vom



»Imperator« im Hamburger Hafen

Ballinschen Leitgedanken beherrscht, den Passagier mit Großzügigkeit und Raffinement zu umgeben. Er hatte mehrere Schiffssäle zu einer einheitlichen Flucht zusammenlegen lassen, um einen festlichen Eindruck entstehen zu lassen. Der Speisesaal 1. Klasse faßte mehr als 700 Personen. Im Wintergarten standen Palmen, Blattgewächse und Blumen. Ein in Eiche getäfelter Grillroom bot zu jeder Tageszeit einen warmen Imbiß an. Auch fehlte es nicht an der damaligen gastronomischen Zauberformel, dem Ritz-Carlton-Restaurant. Hier herrschte internationaler kulinarischer Luxus, umgeben vom strengen Empire-Stil. Das von Paris, London und New York bekannte

Air des Ritz-Carlton sollten zahlungskräftige Passagiere auf den HAPAG-Schiffen wiederfinden. Ballin hatte ein Gespür für Kundenwünsche. Insgesamt gab es acht Küchen mit 118 Beschäftigten.

Millionäre konnten sich ganze Schiffwohnungen mieten. Die sogenannten Kaiserzimmer bestanden aus einem luxuriösen Schlafgemach und einem Salon sowie aus Frühstückszimmer, Bad, Toilette, Wasch- und Kofferraum einschließlich Veranda. Weltpremiere hatte ein Bordschwimmbad, das einer Marmorhalle gleichkam. Bei 57 m² Grundfläche betrug die maximale Tiefe 2,4 m. Mit seinem pompejanischen Stil sollte es an die römischen Bäder erinnern. Für den aufwendigen Service standen insgesamt 500 Stewards und Stewardessen sowie Wäscher und Fahrstuhlführer zur Verfügung. Täglich erschien eine Bordzeitung in zwei Sprachen. Man fuhr im Grandhotel über den Atlantik und tanzte sorglos dem ersten Weltkrieg entgegen!

Auch die Emperor-Klasse war nicht als Blaubandrenner konzipiert worden. Die acht Turbinen mit ihren 74 000 PSw brachten den Vierschraubendampfer »Imperator« auf eine maximale Geschwindigkeit von 24 kn. Dabei wirkte der Dampf mit 1,6 MPa Überdruck auf die Turbinenschaufeln.

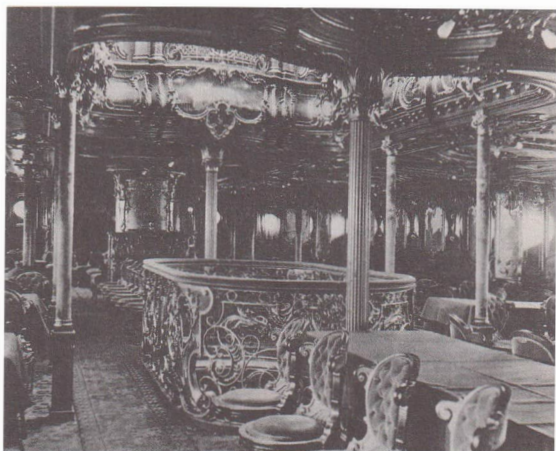
Die neue Konzeption – Luxus bei wirtschaftlicher Geschwindigkeit – war von Ballin mit dem 1905 in Dienst gestellten Dampfer »Amerika« eingeleitet worden. Maschinen von 12 136 kW (16 500 PSi) verliehen dem 22 225 BRT großen Schiff ganze 18 kn. Auch das Schwesterschiff »Kaiserin Auguste Victoria« (24 581 BRT) lief nicht schneller. Daß Rekordgeschwindigkeiten sehr kostspielig waren, hatte Ballin selber erfahren müssen. Im Konkurrenzkampf mit den »Kaiser«-Riesen des Bremer Lloyds schickte Ballin den Vierschornsteiner »Deutschland« – ebenfalls auf der Vulcanwerft in Stettin gebaut – ins Blaubandrennen. Mit 22,4 kn während der Jungferreise im Juli 1900 war man auf Anhieb der Schnellste. Doch dafür verbrauchte das 16 500 BRT große Schiff täglich 574 t Kohle.

Der Ausbau der »Imperator« war noch nicht ganz abgeschlossen, da lief am 3. April 1913 bereits der zweite



Wintergarten auf der »Imperator«

»Groß-Riese«, die »Vaterland«, vom Stapel. Mit 54 282 BRT konnte dieses Schwesterschiff insgesamt 4 050 Personen an Bord nehmen. Die Besatzung bestand aus 1 234 Offizieren und Mannschaften. In der technischen Konzeption waren sich beide Schiffe ebenso ähnlich wie in der Innenausstattung. Dennoch brachten die Turbinen der »Vaterland« mit 66 489 kW (90 400 PSw) eine größere Leistung. Maximal war eine Geschwindigkeit von 25,8 kn möglich. So gewaltig die Dimensionen (Länge 289,2 m, Breite 30,5 m; 40 m über dem Kiel lag die Kommandobrücke), so hoch waren die Baukosten (30–40 Millionen Mark), und so groß war auch der Materialverbrauch. Für die »Vaterland« wurden verarbeitet: 34 000 t Stahl, 2 000 t Gußeisen, 1 000 t Kupfer, 6 500 t Holz. Ein Nietbolzen wog 2,5 kg. 3 Millionen Stück waren notwendig, um alle Teile zu verbinden. 5 t wog jede der Stahlplatten des Doppelbodens. 40 m² maß



Blick in den Speisesaal der »Auguste Victoria«

die Fläche des Steuerruders. Jeder der vier Propeller hatte einen Durchmesser von mehr als 5 m.

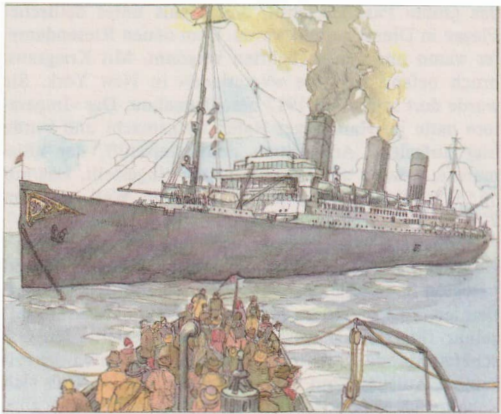
Nach mehrmaliger Verschiebung wegen technischer Schwierigkeiten konnte Ende April/Anfang Mai 1913 die »Imperator« zur Probefahrt auslaufen. Der Riese zeigte aber weiterhin zahlreiche Mängel. Vor allem waren die durch die Turbinen erzeugten Vibrationen in einigen Räumen unerträglich. Bei geringstem Seegang begann das Schiff heftig zu rollen. Am 10. Juni ging es auf Jungfernfahrt Cuxhaven–New York. Danach mußten Umbauten für eine bessere Stabilität vorgenommen werden. Denn die »Imperator« war topplastig. Hunderte Tonnen an Ausrüstung wurden entfernt, die Schornsteine um 3 m verkürzt. Zur Unterstützung einer ausreichenden Stabilität befanden sich allein im Doppelboden 5 330 t Wasserballast.

Die »Vaterland« trat ihre Jungfernfahrt am 14. Mai 1914 ebenfalls von Cuxhaven nach New York an. Sie war

das größte Passagierschiff, das jemals unter deutscher Flagge in Dienst gestellt wurde. Dem neuen Riesendampfer waren nur wenige Fahrten vergönnt. Mit Kriegsausbruch befand sich die »Vaterland« in New York. Sie wurde dort interniert, 1917 beschlagnahmt. Die »Imperator« hatte im Hamburger Hafen festgemacht und wurde hier aufgelegt. Am dritten Schwesterschiff, der »Bismarck«, wurden die Ausbauarbeiten eingestellt. Das mit 56 551 BRT damals größte Schiff der Welt war am 20. Juni 1914 vom Stapel gelaufen.

Ballin hatte wiederholt versucht, den sich zuspitzenden Konflikt zwischen den beiden imperialistischen Hauptmächten in Europa, zwischen Deutschland und Großbritannien, entschärfen zu helfen. Er nutzte dazu seine seit seiner Tätigkeit als Auswandereragent bestehenden Geschäftsverbindungen zu Großbritannien als auch die mit seinem Aufstieg zum Generaldirektor der HAPAG sich anbahnenden politischen Verbindungen bis hin zum deutschen Kaiser. Hatte sich Ballin schon einen Namen gemacht ob seines geschickten Taktierens bei den Poolverhandlungen zum »Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verband« im Jahre 1892, so war er endgültig »hoffähig« geworden, als es ihm gelungen war, die Interessensphären und Profite mit dem Morgantrust so aufzuteilen, daß eine Übervorteilung der deutschen Schifffahrt durch die amerikanische Konkurrenz abgewendet werden konnte. Ballin durfte dem Kaiser am 31. Oktober 1901 im Schloß Hubertusstock persönlich vom Sieg der nationalen Selbständigkeit der deutschen Reedereien gegenüber dem USA-Wirtschaftsgiganten berichten.

Von nun an besuchte Kaiser Wilhelm II. alljährlich im Juni Ballin in Hamburg, ab 1905 stets in dessen Privathaus. Die starke Suggestivkraft, sein Charme und seine selbstsichere Gewandtheit sollen auf den leicht empfänglichen Kaiser Eindruck gemacht haben, wie gleichermaßen Ballin sehr lange Zeit im Bann von Wilhelm II. stand. Der Kaiser revanchierte sich dann auch 1913/14, als neuerlich ein nationaler Ratenkrieg zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd auszubrechen drohte. Die HAL hatte mit Indienstellung ihrer »Imperator«-Riesen einen zu ihren Gunsten verän-



»Vaterland«, 1914

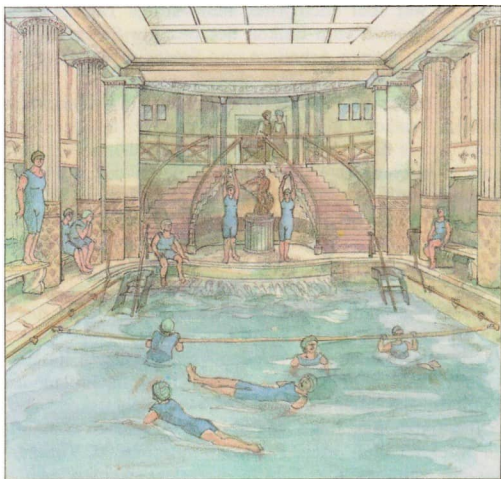
derten Passagepool verlangt. Der opponierende Lloyd als einstiges Protektionskind des Monarchen wurde vom Kaiser »zur Ordnung« gerufen. Zur Eroberung der Weltherrschaft brauchte man eine starke und keine zerstrittene Flotte.

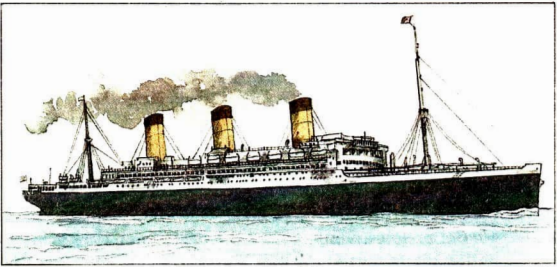
Ballins Wesenszug sei es immer gewesen – so einer seiner Biographen –, »die Verständigung durch einen kurzen Kampf derart zu erzwingen, daß auch der Gegner mit dem Ergebnis zufrieden sein konnte«. Die Gegner sprachen jedoch vom »Ballinismus«, ein Begriff, der zum Synonym für die kapitalistischen Wolfsgesetze der wirtschaftlichen Konkurrenz, Aggressivität und Expansion werden sollte. Wie anders war es möglich, daß die HAPAG unter der Ägide von Ballin vom 17. auf den 1. Platz in der Welt vorstoßen konnte! Viele Reedereien mußten ihre Selbständigkeit quittieren, so die »Hansa«, »Kosmos«, »Hamburg-Süd« und die »Deutsche Dampfschiffreederei«.

Doch auf dem Höhepunkt seiner Macht mußte Ballin mit ansehen, wie sein Imperium immer mehr in Gefahr

geriet. Das imperialistische System, das ihn hatte »groß« werden lassen, das er mit seiner Macht selbst wieder stärkte und das ihn schließlich zu einem seiner führenden Repräsentanten werden ließ, dieses System begann alles aufs Spiel zu setzen. Als Gefangener seiner Klasse wurde Ballin mit in die Strudel des ersten Weltkrieges gerissen. Je mehr sich dabei ein »Siegfrieden« entfernte, desto näher rückten gesellschaftliche Veränderungen. Ballins Ängste steigerten sich, alles verlieren zu müssen. »Wenn der Frieden nicht bald von oben kommt, dann kommt er von unten!« Und am 1. November 1918 schrieb Ballin einem einflußreichen Vertrauten: »Kommt die Revolution, so flutet sie restlos über Gewerkschaften, Sozialdemokraten und sogar über die Unabhängigen hinweg; auch Haase und Ledebour werden nicht die Führer sein, sondern neue Männer, vielleicht mit Liebknecht an der Spitze; aber selbst der könnte noch übertrumpft werden

Schwimmbad auf der »Vaterland«





»Majestic« ex »Bismarck«, 1922

von anderen.« Wenige Tage später, am 9. November 1918, starb Albert Ballin. Er hatte in einem Anfall von Depression seinem Leben mit einer Überdosis an Schlafmitteln ein Ende gesetzt. Es war jener Tag, an dem der Kaiser abdanken mußte und bei Nacht und Nebel nach Holland floh. Es war aber auch jener denkwürdige Tag, an dem Karl Liebknecht vom Balkon des Berliner Schlosses vor den revolutionären Arbeitern und Soldaten die »freie sozialistische Republik« Deutschland ausrief.

Die »Imperator« mußte 1919 an die USA übergeben werden. Zunächst als US-Navy-Transporter in Dienst gestellt, wurde das Schiff 1921 an die Cunard-Line verkauft und in »Berengaria« umbenannt. Die in den USA beschlagnahmte »Vaterland« erhielt den Namen »Leviathan« und fuhr ab 1922 für die United-States-Lines auf der Strecke New York–Southampton. Die »Bismarck« mußte laut Versailler Vertrag fertiggestellt werden. Sie wurde im Frühjahr 1922 unter dem neuen Namen »Majestic« an die White-Star-Line abgeliefert. Bis 1935 blieb sie praktisch das größte Schiff der Welt.

Die allgemeinen strukturellen Veränderungen im Passagierverkehr während der 20er Jahre (vgl. nachfolgendes Kapitel), vor allem aber die Weltwirtschaftskrise, beschleunigten das Ende der einst drei größten Schnelldampfer der Welt. Meist fuhr man unterbesetzt. Vorübergehend mußten die Schiffe aufgelegt werden. Auch

andere Pläne, wie der Umbau der ex-»Vaterland« zu einem riesigen Nachtlokal, schlugen fehl. Im Zeitraum von 1938 bis 1940 wurden die einstigen Repräsentationsobjekte imperialistischer deutscher Prestigepolitik verschrottet.

Die HAPAG mußte laut Versailler Vertrag von ihren 194 Ozeandampfern mit 1 307 411 BRT 178 Dampfer mit 1 235 357 BRT abgeben. Aus dem einstigen Monopolriesen war wieder eine Zwergreederei geworden. Den Sonnenplatz hatte man – vorerst – gegen ein Schattendasein eintauschen müssen. Im Dezember 1922 lief dann der erste deutsche Nachkriegsneubau mit mehr als 20 000 BRT vom Stapel. Es war das neue Flaggschiff der HAPAG, getauft auf den Namen »Albert Ballin«. Als die Nacht des Faschismus über Deutschland hereinbrach, mußte die HAPAG auf Anordnung der Nazis das nach dem »Wasserjuden« benannte Schiff – so wurde der Kaiser-Intimus Ballin zu Lebzeiten hinter vorgehaltener Hand in höchsten Kreisen diffamiert – auf den Namen »Hansa« umtaufen.

Riesen-Nostalgie

Der erste Weltkrieg brachte einschneidende politische und ökonomische Veränderungen. Das wichtigste Ergebnis war die Gründung des ersten sozialistischen Staates der Welt, der Sowjetunion. Damit begann weltgeschichtlich der Übergang vom Kapitalismus zum Sozialismus. Im Welthandel und im Weltverkehr wurde die kapitalistische Alleinherrschaft durchbrochen.

Die nach 1918 ausgehenden unmittelbaren Einflüsse auf die Passagierschiffahrt zeigten sich vorwiegend in zwei Richtungen: einmal in machtpolitischen Verschiebungen zwischen den führenden Schifffahrtsländern, zum anderen in erheblichen Wandlungen bei der Passagierstruktur. Durch den imperialistischen Versailler Vertrag wurde Deutschland gezwungen, alle Schiffe über 1600 BRT und die Hälfte des Schiffsraumes unter 1600 BRT abzuliefern. Es waren 964 Dampf- und 80 Segelschiffe. »Ton for ton, class for class!« so die Devise der Sieger. Sie schalteten auf diese Weise die deutsche Handelsschiffahrt als Konkurrent praktisch aus. Übrig blieben 673 000 BRT. Von dem einst zweiten Platz in der Welt sank Deutschlands Schifffahrt auf die 13. Stelle ab. Die Anteile an der Welttonnage verringerten sich von 11 % auf 0,7 %. Die vormals an erster und zweiter Stelle rangierenden Monopolreedereien Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd waren von den internationalen Konkurrenten zerschlagen worden.

Zerplatzt waren alle Träume von deutscher Hegemonie. Diejenigen, die ihre »Zukunft auf dem Wasser« gesehen hatten, waren »baden« gegangen. Über 7 Millionen Tote hatte das imperialistische Gemetzel auf den

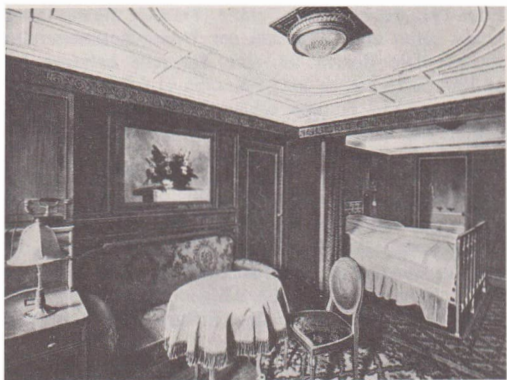
Schlachtfeldern gefordert, darunter fast 2 Millionen Deutsche. 12,5 Millionen BRT waren durch den U-Boot-Handelskrieg verlorengegangen. Neben Deutschland hatten auch einige Siegerstaaten (Großbritannien, Frankreich) zum Teil erhebliche Verluste hinnehmen müssen. Diese Länder sicherten sich nun die größte Quote bei der Verteilung der Beute. Den Löwenanteil mit 1,9 Millionen BRT erhielt Großbritannien. Beachtliche 0,8 Millionen BRT erhielten die USA. Überhaupt gingen die USA gestärkt aus dem ersten Weltkrieg hervor, und sie begannen sich politisch und ökonomisch in Europa einzunisten.

Ungeachtet des Versailler Vertrages, sowie ökonomischer Erschwernisse wurden in Deutschland recht bald wieder Schiffe gebaut. Der Staat zahlte den Reedereien als sogenannte Abfindungen Beträge in Milliardenhöhe (umgerechnet rund 700 Millionen Goldmark). Die Werften erhielten einen Auftrag nach dem anderen. Im Jahre 1922 kam schon wieder jedes vierte Schiff der Welt aus Deutschland. Bald besaßen die deutschen Reedereien die modernsten Seefahrzeuge. Letztlich machte das die Inflation möglich. Die Werften zahlten Arbeitern und Angestellten Löhne mit wertlosem Papiergeld. Für die Reederei amortisierte sich der Neubau mit einer einzigen Fahrt über den Atlantik und zurück.

Wie in Deutschland, so blieben auch in den anderen Ländern die Passagierschiffneubauten in ihrer Größe in bescheideneren Dimensionen – im Vergleich mit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Die im Dienst befindlichen »Riesen« fuhren für die Reedereien nur magere Gewinne ein. Auf der Passage über den Nordatlantik, der Hochstraße des Weltverkehrs, hatten sich die Verdienstmöglichkeiten beträchtlich verringert. Der Auswandererstrom als einstige Haupteinnahmequelle war rapide zurückgegangen und drohte immer mehr zu versiegen. Die Vorkriegszahlen von 2,5 Millionen Passagieren jährlich reduzierten sich auf 1 Million, und zu Beginn der 30er Jahre gab es jährlich nur noch wenige Hunderttausend Passagiere. Andererseits begann aber ein neuer Stamm von Reisenden die Schiffe zu erobern: die Touristen. Es waren vorwiegend Menschen, die organisiert angebotene Studien- und Ferienreisen nutzten.

Neu war diese Art der Schiffspassage nicht. Die Anfänge gehen bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück, als eine britische Reederei Passagiere nicht nur durch das Mittelmeer spazieren fahren ließ, sondern auch Möglichkeiten bot, bei Landgang Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Furore machte die von Albert Ballin 1891 inszenierte winterliche Mittelmeerfahrt mit der »Auguste Victoria«. Zunächst war nur daran gedacht, die Schiffe außerhalb der von Mai bis November währenden Hauptreisezeit profitabel zu nutzen. Nun aber entwickelte sich der Typ der »Ausflugsschiffe« mit Reisezielen wie Skandinavien, Levante, Westindien und sogar Ostasien. Konnten sich derartige Fahrten vorerst nur Wohlhabende leisten, so drängten nach dem ersten Weltkrieg in wachsendem Maße auch weniger Begüterte auf die Schiffe. Ja, die führenden Reedereien begannen, ihre großen Luxusdampfer, die »Paradepferde«, umzurüsten, um immer mehr Menschen eine preiswerte Seereise anbieten zu können. Zwar blieb die 1. Klasse bestehen. Dominierend waren aber die neugeschaffene Touristenklasse und eine etwas anspruchslosere 3. Klasse. Das berüchtigte Zwischendeck fiel weg. Zugleich wurden die Schiffe auf Ölfeuerung umgestellt. Dadurch konnten die Arbeitsbedingungen im Heizraum wesentlich verbessert werden. Die »schwarze Bande« der Heizer und Trimmer war verschwunden. Anstelle von 200 und mehr Leuten reichten jetzt 50 Mann aus.

Die Schiffe wurden von »dollarschweren« Amerikanern »bevölkert«. Darunter waren zahlreiche, die gemeinsam mit ihren Familien nach Westeuropa reisten, um die Orte wiederzusehen, wo sie im ersten Weltkrieg gekämpft hatten. Unter den Passagieren waren auch viele Neureiche, die von der Inflation und den »goldenen« 20er Jahren nach oben gespült worden waren und sich nun die Luxuskabinen streitig machten. Prominente Künstler belebten die Salons der 1. Klasse. Aber auch viele »Unterprivilegierte« konnten von nun an als Touristen am Vergnügen einer Seereise teilhaben. Und mit steigenden Passagierzahlen seit der Mitte der 20er Jahre sollte – einer nostalgischen Welle gleich – eine Entwicklung einsetzen, wie sie bereits um die Jahrhundertwende typisch gewesen



Luxuskabine auf einem Liner der »Südamerikafahrt«

war. Jede der Weltreedereien versuchte neuerlich mit dem schönsten, modernsten, schnellsten und schließlich auch wieder größten Schiff den Konkurrenten zu übertrumpfen.

Am 14. März 1926 lief an der französischen Westküste bei St.-Nazaire ein 43 153 BRT großer Neubau vom Stapel. Das Schiff war von begeisterten Ingenieuren entworfen und von Arbeitern erbaut worden, die froh waren, nach langer Zeit der Erwerbslosigkeit endlich wieder Arbeit gefunden zu haben. Insgesamt konnten 1 786 Passagiere befördert werden. Die Turbinen für die vier Schrauben brachten 44 130 kW (60 000 PSw). Maximal sollten 24 kn erreicht werden. Das Schiff war auf den Namen »Ile de France« getauft worden und gehörte der Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.).

Die 1861 gegründete Reederei – hervorgegangen aus der »Compagnie Générale Maritime« – hatte sich vordergründig nie am Kampf ums Blaue Band beteiligt, wenngleich auch sie Schnelldampfer in Dienst stellte bzw. auf Drängen der Admiralität schnelle und große Schiffe bauen lassen mußte. Der erste C.G.T.-»Riese« war im

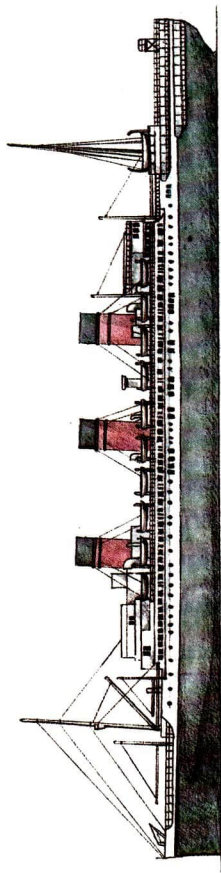
Jahre 1912 die 23 666 BRT große »France«, die mit ihrem Luxus sofort zum Favoriten der Transatlantikkreisenden wurde. »Die Kosten für eine Seemeile betragen bei 10 Knoten 16 Francs, bei 18 Knoten 41,5 Francs und bei 23 Knoten 55,3 Francs«, erklärte einer der C.G.T.-Präsidenten und fügte hinzu: »Bei solchem Tempo kostet der Kaviar weniger als die Kohle.«

Deshalb wurde auch, der Tradition verpflichtet, bei der »Ile de France« weniger Wert auf Geschwindigkeit – die Atlantiküberfahrt dauerte 6 Tage – als vielmehr auf die Ausstattung gelegt. Das Schiff erregte weltweites Aufsehen. Es übertraf an Schiffbaukunst und Material alles, was es bisher gegeben hatte. Altmodisches und Traditionelles waren verbannt worden. Erstmals gab es an Bord eine Andachtskapelle.

Die Jungferreise fand im Juni 1927 statt. Zwei Jahre später wurde eine weitere Neuheit in Betrieb genommen. Die an Bord mitgeführte Post erreichte New York schon am Abend des vierten Seetages. Ein vom Achterdeck katapultiertes Flugzeug brachte Briefe und Depeschen ans Reiseziel, wenn sich das Schiff noch 400 Seemeilen vor der amerikanischen Küste befand.

Die »Ile de France« war ein »glückliches« Schiff. Als letzter Passagierdampfer verließ sie am 3. September 1939 Europa, vollgestopft mit 2 332 Passagieren. Selbst im Speisesaal waren Betten aufgestellt worden. Nachdem es New York heil erreicht hatte, wurde es an der Pier festgemacht. Bald erfolgte aber der Umbau zum Truppentransporter. Ab 1941 fuhr die »Ile de France« vor allem im Indischen Ozean, entweder allein oder im Konvoi. Nach 1945 wurde das Schiff wieder zum Passagierverkehr und zu Kreuzfahrten eingesetzt. Am 26. Juli 1956 rettete die »Ile de France« 754 Schiffbrüchige der »Andrea Doria« nach deren Kollision mit der »Stockholm«. Dann kam der 26. Februar 1959. So schlecht wie das Wetter, so schlecht war auch die Stimmung an Bord der in Le Havre liegenden »Ile de France«. Die letzte Reise stand unmittelbar bevor. Neben dem alten war bereits der neue Name sichtbar: »Furanzu Maru«, umgetauft für die Überführung zu einer japanischen Abwrackwerft. Anfang April traf das Schiff in Osaka ein. Doch bevor die Schneidbren-

»Ile de France«, 1927



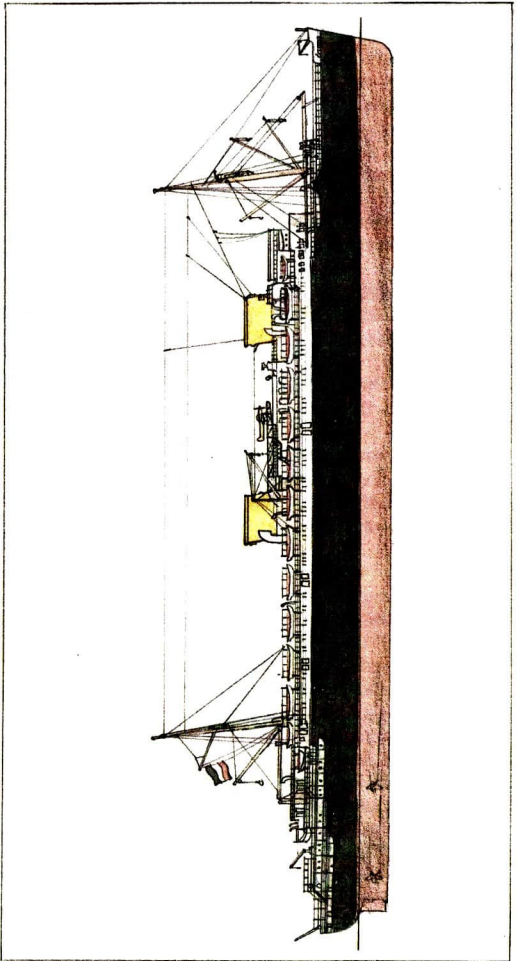
ner angesetzt wurden, diente es einem amerikanischen Filmproduzenten zur Darstellung eines Brandes und einer Explosion auf einem großen Passagierschiff. »Alles war ganz echt!« Der Film soll nie in französischen Kinos gelaufen sein.

Noch im gleichen Jahr, in dem die »Ile de France« in Dienst gestellt worden war, vergab der Norddeutsche Lloyd den Bauauftrag für zwei neue »Riesen«. Lapidar – dennoch sensationell – hieß es am 28. März 1927 im Geschäftsbericht des NDL: »Um unsere Stellung im New-York-Dienst wieder dem früheren Stand anzunähern, haben wir uns entschlossen, zwei Passagierdampfer in Auftrag zu geben, die den gesteigerten Anforderungen im internationalen Passagierverkehr in jeder Weise entsprechen.« Zunächst verschwiegen, um Neugier beim Publikum zu wecken bzw. technische Details zu verbergen, wurde es bald zum offenen Geheimnis: In Bremen und Hamburg war je ein Schiff von rund 50 000 BRT auf Kiel gelegt worden. Sie sollten der »Mauretania« das Blaue Band abjagen.

Nach Inflation und Zwischenkrise 1925/26, bei der viele alteingesessene Unternehmen Pleite machten, auch die Stettiner Vulcanwerft, zählte Deutschland am Ende der 20er Jahre wieder zu den führenden Industriestaaten. 1929 standen die HAPAG und der NDL mit 1 115 000 BRT bzw. 923 000 BRT wieder an der Weltspitze. So waren wirtschaftliche und technische Motive, aber auch nationales Prestige ausschlaggebend für beide Neubauten. Der NDL wollte auf dem Nordatlantik die für Deutschland durch den ersten Weltkrieg verlorengegangene Position zurückerobern.

Am 15. bzw. 16. August 1928 hatten Hamburg und Bremen einen »großen Tag«. Zehntausende waren an Elbe und Weser auf den Beinen. Reichspräsident Hindenburg agierte als Taufpate. Bei Blohm & Voss liefen die »Europa« (49 746 BRT), bei der Deutschen Schiff- und Maschinenbau AG die »Bremen« (51 656 BRT) vom Stapel. Ein knappes Jahr später, am 16. Juli 1929, ging als erstes die »Bremen« auf Jungferntour von Bremerhaven

»Bremen«, 1929



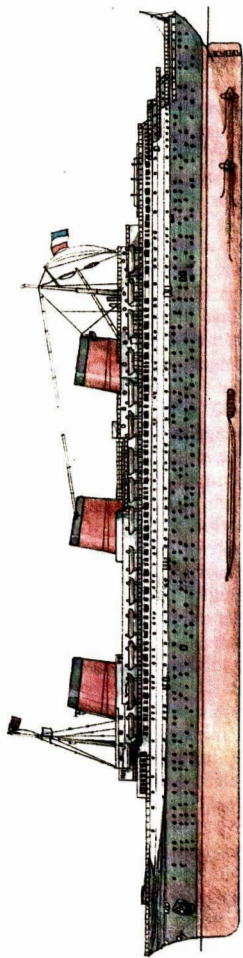
nach New York. Und diese Fahrt sollte zu einer Rekordfahrt werden: 4 Tage, 18 Stunden und 17 Minuten. Die »Bremen« hatte den 20jährigen »Mauretania«-Rekord um 4 Stunden und 47 Minuten unterboten. Nach einem Vierteljahrhundert besaß wieder ein deutscher Dampfer das Blaue Band, war wieder ein deutsches Passagierschiff das schnellste der Welt. Begeisterung breitete sich über das Land aus. »Königin der Meere« wurde die »Bremen« genannt.

Die »Europa« konnte ihre Jungfernfahrt erst am 19. März 1930 antreten. Ein Brand während der Ausrüstung hatte die Fertigstellung verzögert. Das Reiseziel New York erreichte die »Europa« mit verrostetem Sonnendeck und geschwärzten Rettungsbooten; dafür aber um 36 Minuten früher als das Schwesterschiff. Damit hatte der Norddeutsche Lloyd die beiden schnellsten Schiffe der Welt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug knapp 28 kn. Von Dampfturbinen mit rund 95 615 kW (130 000 PSw) wurden die vier Vierflügelpropeller von 5 m Durchmesser angetrieben. In 20 ölgefeuerten Wasserrohrkesseln mit einer Gesamtfläche von 17 000 m² konnte ein Dampfdruck von 2,3 MPa(Ü) erzeugt werden.

Über der Wasserlinie wurde bei beiden Schiffen alles aerodynamisch, d. h. windschlüpfig, gestaltet. Die niedrigen Rauchzüge erwiesen sich jedoch als unangenehmer Achterdeck-Berußer. Sie wurden um 4,60 m verlängert. Unsichtbar unter der Wasserlinie war eine mächtige Bugknolle (»Wulst«), um den durch Wellen verursachten Widerstand zu reduzieren. Mittschiffs befanden sich elf Decks. 14 Querschotten unterteilten den Rumpf. Neben der Technik setzte auch die Innenarchitektur neue Maßstäbe. Prunk und Reichtum früherer Interieurs wurden von moderner Sachlichkeit, geprägt vom Dessauer Bauhaus, abgelöst. Der Trend zur sparsamen Linienführung fand nicht den ungeteilten Beifall des internationalen Publikums.

Die Rekordfahrten der »Bremen« und der »Europa« hatten aber nicht allzulange Bestand. In Italien träumte man seit der faschistischen Machtergreifung durch Mussolini ebenfalls von großen, schnellen und verschwenderisch ausgestalteten Schiffen. 1933 errang der Turbinen-

»Normandie«, 1935

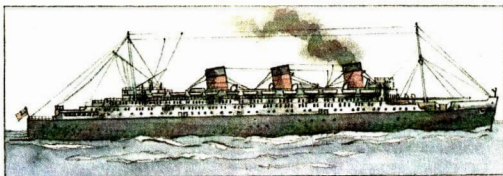


schnelldampfer »Rex« (51 062 BRT) das Blaue Band. Er benötigte 3 Stunden und 8 Minuten weniger für die Überfahrt. Wie die »Bremen« und die »Europa«, so erwies sich auch die »Rex« wirtschaftlich erfolgreich. Ihre eleganten Linien, der gerade nach vorn geneigte Bug, die beiden kurzen, leicht nach hinten geneigten Schornsteine – das alles erweckte den Eindruck großer Schnelligkeit. Die Innenausstattung war luxuriös und modern. Alles sollte dem Namen »Rex« gerecht werden und das Schiff wirklich zu einem »König des Atlantiks« machen.

Zu jener Zeit wurde die kapitalistische Weltwirtschaft von einer ihrer schwersten Krisen heimgesucht. Nach dem »schwarzen Freitag«, dem 29. Oktober 1929, an der New-Yorker Börse hatte sich das Arbeitslosenheer stetig vergrößert, waren Produktion, Handel und Verkehr ständig zurückgegangen. Auf dem Tiefpunkt der Krise 1932 lagen 14,2 Millionen BRT, das waren 20 % der Welthandelstonnage, still. Die deutsche Schifffahrt hatte sogar 36 % ihrer Tonnage aufgelegt. HAPAG und NDL zahlten keine Dividende mehr. »Ich habe mir das Frühstück abgewöhnt, den Lunch werde ich mir auch noch verkneifen müssen«, schrieb einer der Offiziere von der Cunardschen »Berengaria«, der nach 15 Dienstjahren täglich nur 1 Pfund verdiente.

Die massenhaften Stilllegungen schlossen jedoch technische Weiterentwicklungen im Schiffbau nicht aus. Überdies rechneten die Reedereien mit dem bisher bekannten zyklischen Krisenverlauf. Auf schwierige Zeiten würden wieder solche des Wohlstandes folgen, so wie gutes Wetter dem Sturm folgt. Nur müsse man den Kopf über Wasser halten. Schöpferischer Enthusiasmus war gefragt – nicht nihilistische Gleichgültigkeit. So wurde dann auch die Jungferreise des am 29. Oktober 1932 vom Stapel gelaufenen Schiffes »Normandie« wie ein Weltereignis angekündigt. Und in der Tat! Bis 1940 war es mit seinen 79 280 BRT der Welt größter und zugleich schönster Ozeanriese, wenn nicht der schönste überhaupt. Bereits auf seiner ersten Fahrt Ende Mai 1935 erlangte der französische Liner in beiden Richtungen mit rund 30 kn das Blaue Band.

Neu für Passagierschiffe in solchen Dimensionen war



»Queen Mary«, 1936

der – bei Kriegsschiffen bereits erprobte – turboelektrische Antrieb. Bei diesem Antrieb wird mit Hilfe von Generatoren, die von Dampfturbinen angetrieben werden, Strom erzeugt. Der Strom wieder treibt mit den Propellern verbundene Elektromotoren an. Ihre Leistung betrug 121 358 kW (165 000 PSw), übertragen auf vier Schrauben. Auffallend war die äußere Eleganz. Die »Normandie« hatte einen gekurvt ausfallenden Steven. Auf Bewerk auf den Decks war weitgehend verzichtet worden. Von den drei Schornsteinen war der hintere eine Schönheitsattrappe. Für die insgesamt 1975 Passagiere wurde das Äußerste an Service geboten. Es gab sieben Klassen, darunter »grand luxe« und »de luxe«. Die Luxusklassen hatten eigene Speisezimmer. Zu den Gesellschaftsräumen gehörten Theater, Wintergarten, Bar und Grillroom. Zum Feuerschutz war eine 46köpfige Wachmannschaft rund um die Uhr auf Streifengang. Außerdem gab es 1 075 automatische Brandmelder.

Bis Oktober 1939 beförderte die »Normandie« 13 710 Passagiere, im Schnitt je Überfahrt 958. Weniger als 50 % Auslastung! Der Gewinn – ohne die Tilgungsraten – betrug 168,5 Millionen Francs. Die Baukosten hatten 812 Millionen Francs verschlungen.

Mit der »Normandie« war Frankreich der englischen Cunard-Reederei zuvorgekommen. Sie hatte bereits im Dezember 1930 einen 80 000-BR-Tonner auf Kiel gelegt. Doch Finanzschwierigkeiten infolge der Weltwirtschaftskrise führten zum Baustopp. Erst eine 4,5-Millionen-Pfund-Kreditspritze durch den Staat, verbunden mit der Auflage, daß Cunard mit der ebenfalls in Bedrängnis ge-

ratenen White-Star-Line fusionierte, ermöglichten den Weiterbau. Am 26. September 1934 lief das von der Königin auf ihren Namen getaufte Schiff »Queen Mary« mit 80 774 BRT vom Stapel. Damit wurde eine Cunardsche Tradition durchbrochen, daß Schiffsnamen immer auf »ia« endeten. Für eine Marschfahrt von 29 kn waren die Turbinen auf 147 000 kW (200 000 PSw) ausgelegt worden. Geplant war, mit einem Schwesterschiff, der späteren »Queen Elizabeth«, einen wöchentlichen Dienst zwischen Europa und Nordamerika aufzunehmen.

Die »Queen Mary« bekam den üblichen Doppelboden, fünf Ganzdecks und 15 Querschotten. Das Schiff war völlig auf Querspanten gebaut. Man hoffte, so den gewaltigen Scherkräften in atlantischen Sturmseen am besten widerstehen zu können. Außerdem befürchtete man, daß Längsspanten die Propellervibrationen durch das ganze Schiff geleitet hätten. Denn die »Normandie« hatte erhebliche Vibrationsprobleme, die erst durch nachträglichen Einbau von umfangreichen Stahlkonstruktionen behoben werden konnten. In den Gurtungszonen verwendete man Sonderstähle.

Die 2 139 Passagiere wurden in einer Kabinenklasse, einer Touristenklasse und in der 3. Klasse untergebracht. Die Besatzung zählte 1 101 Personen. Nach der Jungferreise, die am 27. Mai 1936 begann, holte sich die »Queen Mary« wenig später das Blaue Band. Im darauffolgenden Jahr jagte die »Normandie« dem Cunard-Liner wieder die begehrte Trophäe ab. Ein Jahr danach war dann wieder die »Queen Mary« der schnellste Ozeanriese, und das gleich in beiden Richtungen. In Westfahrt schaffte sie 30,99 kn, auf Ostkurs sogar 31,69 kn. Damit wurde erstmals die 4-Tage-Grenze unterschritten. Für die Strecke New York–Southampton benötigte man 3 Tage, 23 Stunden und 57 Minuten. Der zweite Weltkrieg machte dem Wettrennen ein Ende. Der »Queen«-Rekord blieb bis zum Juli 1952 bestehen.

Von den Ozeanriesen »Bremen«, »Europa«, »Rex«, »Normandie« und »Queen Mary«, die am Vorabend des zweiten Weltkrieges in der Weltschiffahrt dominierten

»Queen Mary«



und allein ein Viertel aller Überseepassagiere beförderten, gingen bis 1945 drei Schiffe verloren. Die »Bremen« verließ am 30. August 1939 New York und nahm mit Kriegsausbruch am 1. September Kurs auf den noch neutralen Hafen Murmansk, wo das Schiff am 6. September nach einer Nonstopfahrt von rund 4000 Seemeilen eintraf. Von dort glückte 3 Monate später die Rückkehr nach Bremerhaven. Diese seemännisch durchaus imponierende Leistung wurde von der nazistischen Propaganda weidlich ausgeschlachtet.

Am 16. März 1941 brannte die »Bremen« an ihrem Liegeplatz völlig aus. Um sich für eine Ohrfeige zu rächen, soll ein Schiffsjunge in einem Lagerraum Feuer gelegt haben. Später kam das Wrack unter den Schneidbrenner. Das Schwesterschiff »Europa« überstand den zweiten Weltkrieg in Bremerhaven unbeschadet und wurde 1945 von den USA beschlagnahmt.

Die »Rex« sank nach einem britischen Luftangriff auf den Hafen von Triest Anfang 1944. Das Wrack wurde 1947/48 in Jugoslawien verschrottet.

Wegen der drohenden Kriegsgefahr wurde die »Normandie« Ende August 1939 in New York aufgelegt. Nach der Beschlagnahme 1941 übernahm die US-Navy das Schiff und taufte es in »Lafayette« um. Während des Umbaus zu einem Truppentransporter entstand ein Großbrand. Tonnenweise pumpte die New-Yorker Feuerwehr Löschwasser in die Aufbauten, bis das Schiff topplastig wurde und am 10. Februar 1942 kenterte. Das war zugleich das Ende. 1946 wurde der Riese zum Schrottpreis von 161 680 Dollar verkauft.

Mit Kriegsausbruch war auch die »Queen Mary« zunächst in New York aufgelegt worden. Im Frühjahr 1940 wurde dann der Liner in den australischen Hafen Sydney überführt, um dort zum Truppentransporter umgerüstet zu werden. Das Schwesterschiff, die »Queen Elizabeth«, kam erst gar nicht mehr zum Passagiereinsatz. Am 27. September 1939 vom Stapel gelaufen, war das Schiff bis zum Februar 1940 weitgehend fertiggestellt worden. Mit seinen 83 673 BRT wurden alle Vorgänger an Größe übertroffen (Länge 314 m; Breite 36 m). Wie die »Queen Mary« war es ein Vierschrauben-Turbinenschiff mit

147 100 kW (200 000 PSw). Die maximale Geschwindigkeit sollte ebenfalls 32 kn betragen. Vorgesehen waren insgesamt 2 283 Passagiere und 1 296 Besatzungsmitglieder.

Wegen zunehmender Gefahr, durch die deutsche Luftwaffe bombardiert zu werden, verließ die »Queen Elizabeth« am 27. Februar 1940 die Werft am Clyde. Sie sollte nach New York gebracht werden. Zunächst wurde aber zur Irreführung von Agenten und Spionen eine Fahrt zum Docken nach Southampton vorgetäuscht. Am 2. März schließlich ging das Schiff auf Kurs Nordamerika. Es erreichte ohne vorherige Probefahrt am 7. März New York. Vorerst neben der »Queen Mary« und der »Normandie« aufgelegt – drei Wochen lagen im Hudson River die drei größten jemals gebauten Passagierschiffe nebeneinander an den Piers 88, 90 und 92 –, wurde auch die »Queen Elizabeth« als Truppentransporter benötigt. Über Singapur wurde das Schiff ebenfalls nach Sydney gebracht und hier umgerüstet. Im April 1941 formierte sich dann auf der Reede des australischen Hafens Freemantle der größte Geleitzug der Welt. Beteiligt waren die »Ile de France«, die »Queen Mary«, die »Queen Elizabeth« und die »Nieuw Amsterdam« der Holland-Amerika-Linie. Insgesamt machten sich 280 000 BRT auf die gemeinsame Reise bis Suez, eskortiert von den Kreuzern »Sidney« und »Australia«.

Zum Haupteinsatzgebiet der »Queen«-Schiffe wurde der Nordatlantik mit der Route USA–Großbritannien. Vorerst wurden jeweils 6 000 bis 8 000 Soldaten befördert. Aber bald mußte ein einziger dieser Riesen – vollgestopft bis oben – 15 000 Mann transportieren. Tragisch verlief für die »Queen Mary« der 2. Oktober 1942. Vollbesetzt mit GIs, befand sich das Schiff auf der Fahrt von den USA nach Gourock in der Clydemündung. Nordwestlich vor Irland wurde wegen vermeintlicher deutscher U-Boote militärischer Schutz angefordert. Der in Marsch gesetzte Flakkreuzer »Curaçao«, der sich der »Queen« auf Gegenkurs näherte, sollte den Ozeanriesen passieren lassen und dann ihm in seinem Kielwasser folgen. Die »Queen Mary« selbst fuhr mit hoher Geschwindigkeit im Zickzackkurs, um so einem möglichen feindlichen Angriff

besser entgehen zu können. Plötzlich geriet der Kreuzer durch einen Navigationsfehler vor den Bug des Ozeanriesen. Die 4 500 BRT große »Curaçao« wurde vom Steven des 80 000-BRT-Liners mit der Wucht von 50 Lokomotiven regelrecht halbiert. Während durch den Rumpf des Riesen nur ein leichtes Zittern ging, sanken die beiden Teile des Kreuzers im Nu. Von der 364köpfigen Besatzung konnten durch herbeigerufene Torpedoboote nur 26 Mann gerettet werden. Die »Queen Mary« selbst durfte sich aus Sicherheitsgründen nicht an der Bergungsaktion beteiligen, sondern mußte laut Befehl »Volle Kraft voraus!« weiterfahren.

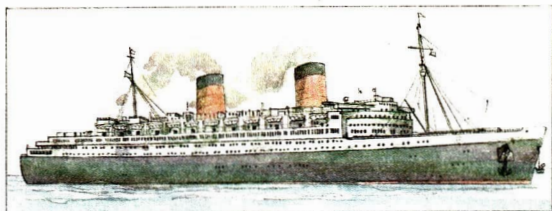
Beide »Queen«-Schiffe blieben bis 1946 im Einsatz für die Royal Navy. Während ihres Kriegseinsatzes beförderten sie insgesamt 1 577 000 Soldaten, ohne dabei einen einzigen durch Feindeinwirkung zu verlieren.

Riesen-Sterben

Noch verheerender als nach dem ersten waren die Auswirkungen nach dem zweiten Weltkrieg: Über 50 Millionen Tote waren zu beklagen. Die materiellen Schäden gingen ins Unermeßliche. Hauptverlierer war neuerlich der deutsche Imperialismus. Wiederum »ins Feld« gezogen, um die Weltherrschaft zu erobern, hinterließ er diesmal einen riesigen Scherbenhaufen. Und der Sozialismus, den die Nazis mit Stumpf und Stiel ausrotten wollten, ging gestärkter denn je aus dem von den deutschen Faschisten entfesselten zweiten Weltkrieg hervor. Die Sowjetunion blieb nach 1945 nicht mehr der einzige sozialistische Staat. Weitere sozialistische Länder und solche mit sozialistischer Orientierung begannen sich in Europa und Asien und auf anderen Kontinenten zu entwickeln. Zu ihnen gehörte die 1949 auf deutschem Territorium gegründete DDR.

Die deutsche Handelsflotte hatte bereits zwei Drittel ihres Tonnagebestandes von 1939 (2,6 Millionen BRT) durch Kriegshandlungen verloren. Der Rest mußte laut Potsdamer Abkommen an die Siegermächte abgeliefert werden. Insgesamt waren das 446 Schiffe mit 1,3 Millionen BRT. Deutschen Reedereien verblieben nur altersschwache Veteranen, gerade noch für eine Küstenschiffahrt geeignet. Trostlos war der Zustand der Überseehäfen. Tausende von Wracks und Zehntausende von Minen versperrten das Fahrwasser und die Liegeplätze.

Die internationale Passagierschiffahrt auf der traditionellen Haupttroute Nordatlantik beschränkte sich vorerst weitgehend auf eine Rückführung von alliierten Truppen, Kriegsgefangenen und Flüchtlingen. Mit einbezogen in



»Queen Elizabeth«, 1940

diese Transporte waren auch die Riesen »Queen Mary« und »Queen Elizabeth« sowie die von den USA beschlagnahmte »Europa«.

Im Jahre 1946 wurden alle drei Schiffe aus dem Militärdienst entlassen und wieder zu Passagierschiffen umgerüstet. Als erstes ging die »Queen Elizabeth« am 16. Oktober 1946 auf ihre Passagier-Jungferreise Southampton – New York. Am 31. Juli 1947 folgte die »Queen Mary« mit ihrer ersten Nachkriegsfahrt auf der gleichen Route. Der Cunard-Traum mit zwei 80 000-BRT-Riesen einen wöchentlichen Nordamerika-Dienst zu unterhalten, sollte Wirklichkeit werden. Die Nachkriegsjahre gestalteten sich für Cunard zu den gewinnträchtigsten in der 100jährigen Reedereigeschichte.

Die »Europa« ging unter den Namen »Liberté« endgültig in französischen Besitz über. Sturm- und Feuerschäden verzögerten erheblich die Umbauarbeiten. Erst am 17. August 1950 konnte das jetzt 51 839 BRT große Schiff zu seiner Erstlingsfahrt Le Havre – New York auslaufen.

Wie nach dem ersten, so hielten sich auch nach dem zweiten Weltkrieg Schiffsneubauten vorerst in bescheideneren Dimensionen. Mit dem ersten »Riesen«-Neubau warteten überraschend die Amerikaner auf. Hatten die USA während des zweiten Weltkrieges nachdrücklich ihre Leistungsfähigkeit beim Bau von Hochseeschiffen demonstriert, indem man mit dem legendären Liberty-Typ Frachtschiffe vom Fließband produzierte, so waren doch auch nach Kriegsende »riesenhaft« große Handels-

schiffe zunächst nicht in Auftrag gegeben worden. Nun schien sich ein Wandel zu vollziehen. Die Leistungen der britischen »Queen«-Schiffe als Truppentransporter hatten offensichtlich großen Eindruck hinterlassen. Die United-States-Lines erhielten eine Subvention von 48 Millionen Dollar für den Bau eines Ozeanriesen von 50 000 BRT. Am 8. Februar 1950 war Baubeginn. Ungewöhnlich blieb, daß der Kiel in einem riesigen Trockendock gestreckt wurde. Somit gab es dann keinen traditionellen Stapellauf. Das auf den Namen »United States« getaufte Schiff wurde am 23. Juni 1951 feierlich aus dem gefluteten Dock verholt. Mit seinen 53 329 BRT blieb es das größte, je in den USA gebaute Passagierschiff. Der »amerikanische Riese« war zwar um mehr als 25 000 BRT kleiner als die »Queen Mary«, vermochte aber aufgrund leichterer Konstruktion und günstiger Raumaufteilung mit nahezu 2 000 Passagieren fast ebenso viele an Bord zu nehmen wie die »Queen Mary« (2 139). Darüber hinaus konnte die »United States« innerhalb kurzer Zeit zu einem Truppentransporter für 14 000 Mann umgerüstet werden.

Die Unterkünfte für Passagiere und Besatzung waren voll klimatisiert. Für alle drei Klassen (1. Klasse, Kabinen, Touristen) gab es Gesellschaftsräume, Rauchsalons, Speisesäle, Kinos, Bars, Gymnastikräume, Kindergärten, Friseur- und Kosmetiksalons. Hinzu kamen Hospital, Schneiderei, Wäscherei, Reinigung, Druckerei und Postamt. Erhebliche Probleme ergaben sich für die Gestaltung der Innenarchitektur angesichts der strikten Forderung nach unbrennbaren Materialien. So waren dann – auch für die Möbel – 2 000 t Aluminium verwendet worden. Polsterung, Vorhänge, Bettzeug und Dekorationsstoffe bestanden aus nichtbrennbaren Textilien, z. T. auch aus Metallgewebe. Lediglich die vier Konzertflügel und ein paar Hackklötze für die Fleischer waren aus Holz.

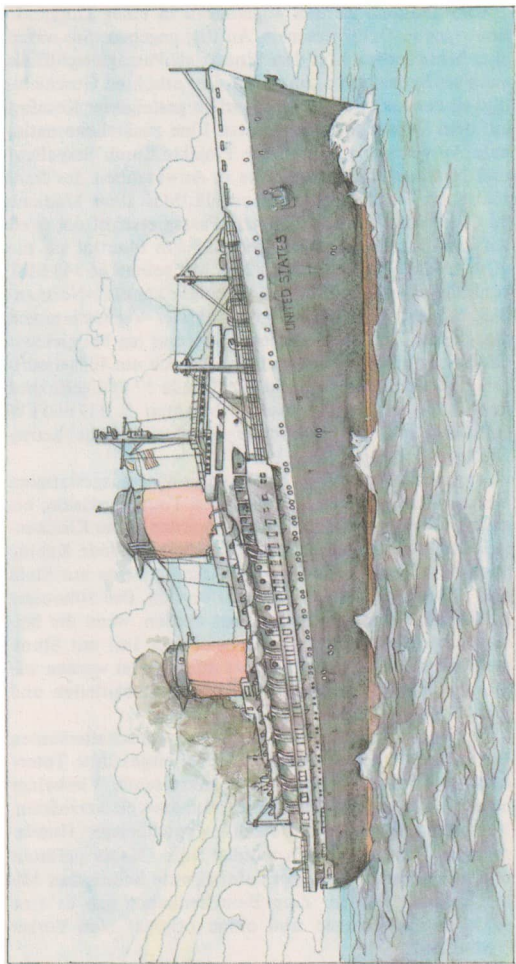
In ihrem Äußeren besaß die »United States« ein schönes Profil mit ihrem geraden, ausfallenden Steven sowie dem Kreuzerheck, den langen Aufbauten, den beiden mächtigen Rauchzügen und dem einzigen Mast. Das Schiff hatte einen Doppelboden, vier Ganzdecks und je ein Orlog vorn und hinten.

Am 3. Juli 1952 ging der Vierschraubendampfer »Unit-

ed States« auf Jungfernfahrt New York – Southampton. Nach 3 Tagen, 10 Stunden und 40 Minuten hatte das Schiff die 2 906 sm lange Strecke zwischen Ambrose/Feuerschiff und Bishops Rock durchquert. Das war ein Schnitt von 35,59 kn, rund 60 km/h. Die Heimfahrt dauerte 3 Tage, 12 Stunden und 12 Minuten. Das war ein Durchschnitt von 34,51 kn. Damit war die »United States« in beiden Richtungen das schnellste Passagierschiff der Welt und Träger des Blauen Bandes. Und die »United States« ist das schnellste bisher gebaute große Passagierschiff geblieben. Rekordversuchsfahrten sollen Turbinenleistungen von 176 520 kW (240 000 PSw) erbracht haben. Dadurch war eine maximale Geschwindigkeit von 40 kn möglich (rund 74 km/h).

Aber auch eine Rekordbrecherin »United States« vermochte den nach 1956 einsetzenden Passagierrückgang im Überseeverkehr nicht mehr aufhalten. Zunächst hatten nach 1945 die Passagierzahlen im Linienverkehr über den Nordatlantik – trotz erster Kassandrarufo – bescheiden, aber stetig zugenommen. Einige Experten sahen in dem mittlerweile erheblich verbesserten Flugzeug einen gefährlichen Konkurrenten für die Schifffahrt. Bei einem allgemein steigenden Passagieraufkommen gab es aber vorerst noch genug zu befördern, sowohl zur Luft als auch zu Wasser. Ein steiler Anstieg des internationalen Tourismus mit Beginn der 50er Jahre sorgte für eine weitgehende Auslastung beider Verkehrsträger. 1956 fuhren rund 1 Million Passagiere per Schiff über den Nordatlantik. Das war aber der Höhepunkt. Danach ging es mit den Passagierzahlen unaufhaltsam abwärts. Die Reisezeiten, die per Schiff erforderlich waren, wurden durch das Flugzeug um rund 90 % reduziert. Da vermochte kein Super-Liner mehr mit Schnelligkeit Konkurrenz zu bieten. Den einstigen Paradedepferden auf der Hochstraße des Weltverkehrs drohte durch den transkontinentalen Luftverkehr eine unausweichliche Strukturkrise. Das Sterben der Ozeanriesen im Linienverkehr auf dem Nordatlantik wurde eingeläutet. Als »Rettungsring« bot sich nur das Kreuzfahrtgeschäft an.

»United States«, 1952

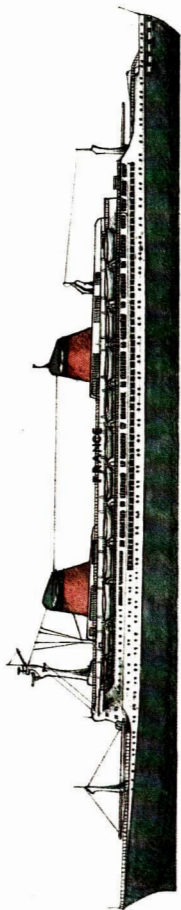


Und dennoch wurden – geradezu in einer Trotzreaktion – neue Ozeanriesen in Auftrag gegeben. Sie waren aber bereits sowohl für den Einsatz als Passagierschiff als auch als Kreuzfahrer konzipiert. Der erhöhten Geschwindigkeit per Luft wurde ein neuerlich gesteigerter Komfort auf dem Wasser entgegengesetzt. Eine zusätzliche nationale Aufwertung erfuhren die Projekte durch Stapellauf und Namensgebung. So taufte in Anwesenheit des französischen Staatspräsidenten am 11. Mai 1960 Madame de Gaulle das bis dahin längste Passagierschiff der Welt auf den Namen »France«. Mit 315,5 m übertraf sie die »Queen Elizabeth« um rund 2 m. Mit seinen 66 348 BRT verdrängte das Schiff 13 000 t weniger als die »Normandie«, konnte aber infolge konstruktiver Verbesserungen das gleiche Gewicht befördern. Überdies lag bei gleicher Geschwindigkeit der Brennstoffverbrauch um 40 % niedriger. Aber noch immer mußten je Stunde 37 t Öl verbrannt werden. Die Turbinen brachten 117 680 kW (160 000 PSw). Die maximale Geschwindigkeit betrug 35,21 kn.

Insgesamt konnten in den komfortabel ausgestatteten Kabinen, aufgeteilt in 1. Klasse und Touristenklasse, bis zu 2 254 Passagiere untergebracht werden. Eine Klimaanlage sorgte für gleichbleibende Temperatur. Jede Kabine besaß Telefon. Für die Innenausstattung waren nur Stahl und Bronze, kein Holz verwendet worden. Die Silhouette könnte als »klassisch« bezeichnet werden, wenn die beiden Schornsteine nicht in ihrem oberen Teil mit Stummelflügeln von 19 m Spannweite ausgestattet worden wären, um die Abgase nach beiden Seiten abzuleiten und nicht über die Decks wehen zu lassen.

Neben den vielfältigen obligaten Gesellschaftsräumen hatten auch Operationssaal und eine eisgekühlte Totenkammer Platz gefunden. Selbst mitreisende Vierbeiner brauchten nicht auf gewohnten »Luxus« zu verzichten. Vorhanden waren zwei Dutzend teppichbelegte Hundezwinger. Fünfmal täglich wurden »die Gäste« gefüttert und ausgeführt. Und selbst dafür konnte heimisches Milieu geboten werden. Zum Beinchenheben gab es eine echte Pariser Laterne und einen original New-Yorker Hydranten.

»France«, 1962



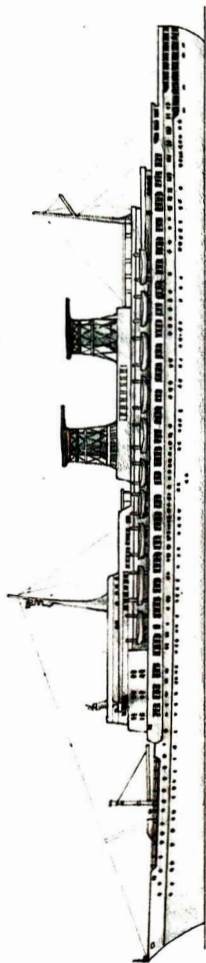
Am 19. Januar 1962 lief die »France« zur Kreuzfahrt Le Havre – Kanarische Inseln aus. Am 3. Februar ging es auf Jungfernreise Le Havre – New York. In den ersten Jahren war das Schiff zu 80 % ausgelastet.

Mitte Mai bzw. Anfang Juli 1965 brachte die italienische Reederei Italia ihre beiden neuen leuchtend weißen Renommierschiffe »Michelangelo« und »Raffaello« in Fahrt. Die Größe lag bei knapp 46 000 BRT. Mit 63 988 kW (87 000 PSw) wurden maximal 30 kn erreicht. Auch hier standen nicht mehr Supergröße und der Kampf ums Blaue Band im Vordergrund, obgleich beide Schiffe mit ihrem Klipperstegen und ihrer aerodynamischen Linienführung rein äußerlich wie wahre Rennpferde aussahen. Optisch am auffallendsten waren die beiden Schornsteine. Sie bestanden aus einem einzigen, engen, mit einer Art Geflecht verkleideten Rohr und trugen oben eine Platte, über die Rauch und Ruß ausströmten. Diese Form erinnerte an einen Champignon mit durchschnittlichem Hut.

Auf beiden Linern wurde für die Passagiere ebenfalls alles geboten, was das Leben an Bord angenehm machte: Klimaanlage, Swimmingpool, Theater, Kino, Fernsehen. Beide Schiffe waren mit vielen Kunstwerken bedeutender italienischer Meister ausgestattet, die auf jeder Reise durch eine Ausstellung zeitgenössischer Werke ergänzt wurden. »Michelangelo« und »Raffaello« wurden so zu schwimmenden Kunstgalerien.

Bereits weitgehend auf Kreuzfahrt ausgerichtet war der 1967 vom Stapel gelaufene Cunardsche Super-Liner »Queen Elizabeth II«. Die Größe mit 65 863 BRT war von vornherein so bemessen worden, daß Suez- und Panamakanal passiert werden konnten. Insgesamt brachte man 1 400 – später 1 740 – »Kreuzfahrer« unter. Im normalen Passagierverkehr waren es rund 2 000 Personen. Eine verbesserte Technik gegenüber den »Queen«-Vorgängern hatte auch hier zu Personal- und Brennstoffeinsparungen geführt. Anstelle von vier besaß die »Queen Elizabeth II« nur noch zwei Maschinen, untergebracht in einem Raum, und zwei Propeller. Die Zahl der Maschinisten war um 25 %, der Brennstoffverbrauch um mehr als 50 % reduziert worden. Die Geschwindigkeit lag mit 28,5 kn Marschfahrt

»Michelangelo«, 1965



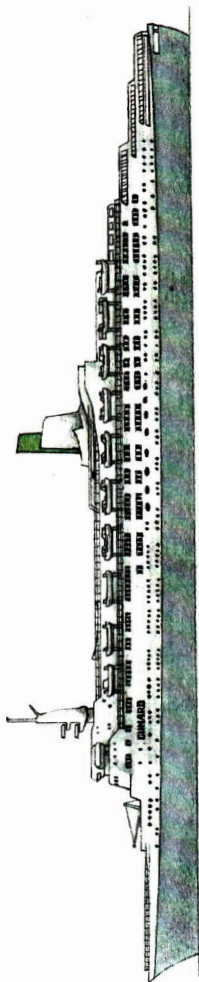
(maximal 32,5) etwas höher als bei ihren Vorgängerinnen.

Zu den vielen Annehmlichkeiten gehörten Klimaanlage, Stabilisatoren gegen Schlingerbewegungen, zwei Restaurants mit Meeresblick, Bars, Grillrooms, zwei überdeckte und zwei freiliegende Schwimmbäder, ein Türkisches Bad und eine Sauna.

Erst nach Beseitigung technischer Schwierigkeiten, vor allem von Vibrationen in den Turbinen, konnte der Liner mit mehrmonatiger Verspätung am 2. Mai 1969 auf Jungferreise gehen. Außer im Liniendienst Southampton – New York wurde die »Queen Elizabeth II« hauptsächlich für Kreuzfahrten eingesetzt. Denn die Entwicklung der Passagierzahlen im Nordatlantikverkehr hatte sich dramatisch zu Lasten der Schifffahrt verschlechtert. 1970 entfielen von den insgesamt 8,27 Millionen Atlantiküberquerungen nur noch ganze 250 000 auf Schiffe. Damit waren die Anteile der Schifffahrt – 1956 waren sie für Schiff und Flugzeug mit jeweils 50 % noch ausgeglichen – auf ganze 3 % zusammengeschrumpft. Je geringer die Auslastung der Schiffe, desto größer die finanziellen Verluste der Reedereien. Im Winter 1965 fuhren die »Queens« auf der Nordatlantikroute täglich je Schiff einen Verlust von 8 000 Pfund Sterling ein. Der Rost fraß mehr Geld, als die Touristen einbrachten. Je unrentabler die Riesen wurden, desto stärker wuchsen die wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Und es bestand so gut wie keine Aussicht, Passagiere zurückzugewinnen. Das Fliegen blieb nicht nur billiger, sondern wurde obendrein noch schneller. Den 100 Schiffsstunden beim Überqueren des Großen Teiches standen die 7 Stunden der Düsenklipper gegenüber (Lindbergh benötigte bei seinem Erstflug 1927 noch 33,5 Stunden). Angesichts dieser Flugzeugkonkurrenz wurde das »Riesen«-Sterben unabwendbar.

Nach ihrer 1 000. Reise trat am 31. Oktober 1967 die »Queen Mary« ihre letzte Fahrt an. 7 Millionen km hatte sie zurückgelegt. Dabei waren von der »queen of the sea« über 2 Millionen zahlende Passagiere befördert worden. Nun ging es von Southampton nach Kalifornien. Die Stadt Long Beach hatte den wohl berühmtesten Super-Liner der 30er Jahre für 3,45 Millionen Dollar gekauft, um

»Queen Elizabeth II«, 1969



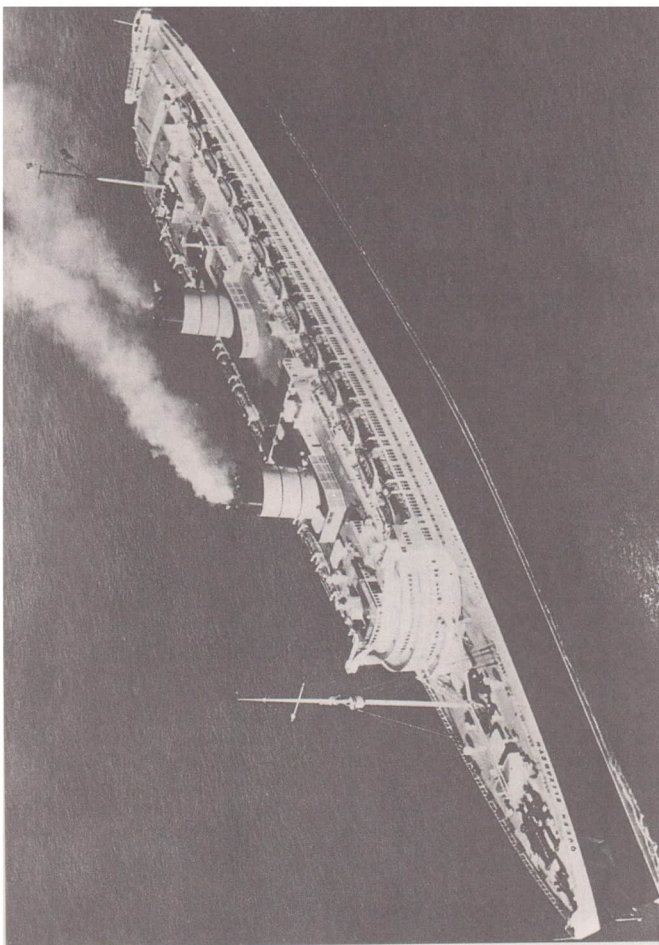
»the big ship« in ein Hotel- und Kongreßzentrum umzuwandeln. 1971, nach umfangreichen baulichen Veränderungen, wurde »the grand old lady« für den Publikumsverkehr freigegeben.

Ein Jahr nach der »Queen Mary« zog Cunard auch das Schwesterschiff, die »Queen Elizabeth«, aus dem Verkehr. Als verschiedene Pläne zur Verwendung für ein Kongreßzentrum fehlgeschlagen waren, wurde es 1970 auf einer Auktion von einem chinesischen Reeder für 3,2 Millionen Dollar ersteigert. Er wollte auf dem Ozeanriesen eine schwimmende Universität einrichten. Umgetauft auf den Namen »Seawise University«, wurde das Schiff nach Hongkong überführt. Während der Umbauarbeiten brach 1972 ein Großfeuer aus. Das Schiff kenterte und blieb als Wrack im Wasser liegen. Zwei Jahre später wurde es verschrottet.

Im November 1969 hieß es für das schnellste Schiff der Welt: Alle Maschinen stopp! Die »United States« wurde ebenfalls stillgelegt. Die Regierung zahlte keine Subventionen mehr. Der letzte Träger des Blauen Bandes wurde »eingemottet« – genau 150 Jahre, nachdem mit der amerikanischen »Savannah« das erste mit einer Dampfmaschine ausgerüstete Schiff den Atlantik überquert hatte. – Pläne seit Mitte der 80er Jahre, die »United States« in ein Kreuzfahrtschiff umzubauen, wurden bisher nicht realisiert.

Und das Sterben der Schiffsriesen ging weiter! 1974 wurde die Stilllegung der »France« bekanntgegeben, da auch der französische Staat keine finanzielle Unterstützung mehr gewährte. Vier Jahre blieb der Liner an Pfählen unweit von Le Havre vertäut, bis er 1978 für 80 Millionen Francs verkauft und zum Kreuzfahrer »Norway« umgerüstet wurde. Nach nur 10 Jahren Dienst kamen die jeweils letzten Fahrten für die beiden eleganten italienischen Riesen »Michelangelo« und »Raffaello«. Anfänglich florierten die Geschäfte. Dann aber stiegen die Defizite in die Hunderte Millionen Lire, zuviel für ein Prestige-Verlustgeschäft. 1975 stillgelegt, wurden die beiden Schwesterschiffe später als Hotelschiffe verkauft.

»Queen Elizabeth«



Größenentwicklung der »Riesen der Ozeane«

Name	Reederei	BRT	Stapellauf/ Jungfern- fahrt	größtes Schiff (in BRT) bis
»Savannah«	Savannah Steamship Comp.	320	1819	
»Great Britain«	Great Western Steamship Comp.	3 270	1845	
»Great Eastern«	Great Ship Comp.	18 915	1857/60	1901
»City of New York«	Inman-Line	10 499	1888	1893
»Campania«	Cunard-Line	12 950	1892/93	1897
»Kaiser Wilhelm der Große«	Norddeutscher Lloyd	14 349	1897	1899
»Oceanic«	White-Star-Line	17 272	1899	1901
»Celtic«	White-Star-Line	20 904	1901	1903
»Cedric«	White-Star-Line	21 035	1902/03	1904
»Baltic«	White-Star-Line	23 884	1903/04	1906
»Kaiserin Auguste Victoria«	Hamburg-Amerika-Linie (HAL/HAPAG)	24 581	1905/06	1907
»Lusitania«	Cunard-Line	31 550	1906/07	1907
»Mauretania«	Cunard-Line	31 938	1906/07	1911
»Olympic«	White-Star-Line	45 324	1910/11	1912/13
»Titanic«	White-Star-Line	46 329	1911/12	1912

Name	Reederei	BRT	Stapellauf/ Jungfern- fahrt	größtes Schiff (in BRT) bis
»Imperator«	HAL/HAPAG	52 117	1912/13	1914
»Vaterland«	HAL/HAPAG	54 282	1913/14	1917
»Leviathan« ex »Vaterland«	US-Navy/US-Shipping-Board (HAL/HAPAG)		1917	1922
»Majestic« ex »Bismarck«	White-Star-Line (HAL/HAPAG)	56 551	1914/22	1923 ¹
»Leviathan«	United-States-Line	59 956	1923 ²	1931
»Normandie«	Compagnie Générale Transatlantique	79 280	1932/35	1936
»Queen Mary«	Cunard/White-Star-Line	80 774	1934/36	1936
»Normandie«	Compagnie Générale Transatlantique	83 423	1936	1940
»Queen Elizabeth«	Cunard/White-Star-Line	83 673	1938/40	bis heute (1974 abgewrackt)

1 1931 dann wieder das größte Schiff der Welt (bis 1935)

2 nach Umbau, um das größte Schiff der Welt zu besitzen; 1931 neu vermessen, um Hafengebühren zu sparen:
48 932 BRT

Nachdem mit Beginn der 60er Jahre jährlich 10 und mehr Ozeandampfer aus dem Verkehr gezogen worden waren, wurden Mitte der 70er Jahre die letzten regelmäßigen Passagierdienste eingestellt. Die Zeit der Ozeanriesen war vorbei. Das schnellere Flugzeug hatte den Sieg davongetragen. Nur noch das Kreuzfahrtgeschäft bot für das Passagierschiff als Schiffstyp ein ausreichendes Betätigungsfeld und lohnende Verdienstmöglichkeiten. Es wurden spezielle Kreuzfahrtschiffe von mittlerer Größe mit 15 000 BRT entwickelt. Sie können rund 500 Passagiere an Bord nehmen, denen aller erdenkliche Komfort geboten wird.

So fährt seit Herbst 1985 unter DDR-Flagge die 18 000 BRT große »Arkona« für den Feriendienst des FDGB. Der Luxusliner – betreut vom VEB Deutfracht/Seereederei Rostock – ist 164,35 m lang. Mit einer Maschinenleistung von 13 200 kW wird eine Marschfahrt von 17 Seemeilen pro Stunde erreicht. Zur Führung des Schiffes und zur Betreuung der Urlauber sind 240 Besatzungsmitglieder an Bord. Die Fahrgastkapazität beträgt 580 Passagiere. Die hervorragend eingerichteten 2- bis 4-Personen-Appartements sind mit Radio, Farbfernsehen, bordeigenem Fernsehkanal und Telefon ausgestattet. Auf den 6 Decks stehen den Gästen Restaurants, Bars und andere gastronomische Einrichtungen ebenso zur Verfügung wie Sauna, Fitneßräume, Sonnendecks, Schwimmbad und Kleinsportanlagen.

Die erste Reise der »Arkona« führte im Oktober 1985 nach Leningrad mit Bestarbeitern an Bord. Damit wurde eine bewährte Tradition gewerkschaftlicher Sozialpolitik in der DDR fortgesetzt, die vor 25 Jahren mit der »Völkerfreundschaft« begonnen hatte. In dieser Zeit waren 215 593 Urlauber in den Genuß einer Seereise gekommen. Der von der »Völkerfreundschaft« unter DDR-Flagge zurückgelegte Seeweg entspricht einer 75maligen Weltumrundung. Anfang 1985 wurde das Schiff außer Dienst gestellt. Gleich der »Völkerfreundschaft« ist auch die »Arkona« auf der Atlantik-Route Rostock – Havanna – Rostock im Einsatz.

»Arkona« beim Einlaufen in den Hafen von Havanna



Von den großen Super-Linern überlebte bis jetzt nur die »Queen Elizabeth II«. Das ebenfalls zu Kreuzfahrten eingesetzte Schiff wurde im Frühjahr 1982 von der britischen Regierung während des Konfliktes mit Argentinien um die Falklandinseln vorübergehend als Truppentransporter für 2 500 Soldaten requiriert.

Nach fast zwei Jahrzehnten ständigen Einsatzes erfolgte von Ende 1986 bis Anfang 1987 auf der Bremer Lloyd Werft der Umbau zum derzeit modernsten Transatlantik- und Kreuzfahrtschiff der Welt. Die Cunard-Reederei ließ sich die Generalüberholung ihrer »Queen« 320 Millionen Mark kosten. Herzstück ist ein neuer elektronisch gesteuerter dieselelektrischer Antrieb mit über 95 000 kW. Damit soll eine Geschwindigkeit bis zu 33 kn erreicht werden. Ein neuer Verstellpropeller verspricht ebenfalls größeren Schub und schnellere Fahrt. Neu ist auch die Ausstattung der Kabinen. Vor allem die 1. Klasse bietet noch mehr Luxus. Für die Passagiere, die insbesondere die britische und amerikanische »high society« repräsentieren, hat Cunard als teuerstes Angebot eine Weltreise für fast eine halbe Million Mark auf dem Programm. Ende April 1987 ging die – geliftete – »Queen Elizabeth II« praktisch auf ihre zweite Jungferreise von Southampton nach New York.

Die »Riesen der Ozeane« demonstrierten mehr als nur eine Episode in der technik- und wirtschaftshistorischen Entwicklung. Sie sind deren Spiegelbild gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Es war ein gewaltiger technischer Fortschritt, den Atlantik statt eines Seglers mit einem Dampfschiff schnell und sicher überqueren zu können. Fragwürdig blieb indessen, allein aus Prestige und Profit mit Riesenschiffen für eine zahlungsfähige Minderheit Geschwindigkeitsrekorde zu fahren. Gleichermaßen zweifelhaft war es, schwimmende Paläste zu bauen, damit ausschließlich ein Höchstpreise zahlendes Publikum ein kaum zu überbietendes Luxusleben an Bord eines Ozeandampfers entfalten konnte – und das alles »abgeschottet« gegenüber den ebenfalls mitreisenden Zwischendeckern.

Die Ozeanriesen, geschaffen durch Fleiß, Tüchtigkeit

und Können Tausender Werftarbeiter und Ingenieure, in Fahrt gebracht durch verantwortungsbewußte Mannschaften und Offiziere, waren Ausdruck der enormen Fertigkeiten und Fähigkeiten des Menschen, die sich in Schiffbau und Schifffahrt bietenden großen Möglichkeiten zu nutzen und Brücken zwischen Kontinenten und Ländern zu schlagen.

»akzent« – die Taschenbuchreihe
mit vielseitiger Thematik:
Mensch und Gesellschaft,
Leben und Umwelt, Naturwissenschaft
und Technik. – Lebendiges Wissen
für jedermann, anregend und aktuell,
konkret und bildhaft.

Noch immer verkörpern sie technik-
historische Größe, die »Riesen« der
Passagierschiffahrt: »Great Eastern«
oder »Campania«, »Lusitania« oder
»Mauretania«, »Olympic«, »Bremen«
oder »Queen Mary«.

Sie waren die »Paradepferde« der Atlan-
tikschiifahrt, Spiegel der wirtschaftlichen
und technischen Entwicklung ihrer Zeit.