

Der erste deutsche Doppel-Schrauben-Schnelldampfer "AUGUSTA VICTORIA": Hintergründe der Auftragserteilung an die Stettiner Vulcan-Werft

Rook, Hans-Joachim

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Rook, H.-J. (1991). Der erste deutsche Doppel-Schrauben-Schnelldampfer "AUGUSTA VICTORIA": Hintergründe der Auftragserteilung an die Stettiner Vulcan-Werft. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 14, 139-156. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54223-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DER ERSTE DEUTSCHE DOPPEL- SCHRAUBEN-SCHNELLDAMPFER »AUGUSTA VICTORIA«

Hintergründe der Auftragserteilung an die Stettiner Vulcan-Werft

VON HANS-JOACHIM ROOK

Am 28. Oktober 1887 erhielt Reichskanzler von Bismarck ein Telegramm von der Stettiner Vulcan-Werft. Darin *meldete* der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Albert Schlutow *gehorsamst*, [...] *daß nach wochenlangen, durch englische Konkurrenz sehr erschwerten Verhandlungen der Vulcan soeben von Hamburg den Bau eines* [unterstrichen im Telegramm] *großen Schnelldampfers zuerteilt erhalten hat. Bauzeit bis 1. März 1889.*¹ Und einen Tag später telegraphierte der Direktor der Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag), John Meyer, *die gehorsamste Meldung* an Bismarck, *daß ich so eben einen Schnelldampfer mit dem Stettiner Vulcan abgeschlossen habe.*² Der *Contraktabschluß* erfolgte – so schrieb am 29. Oktober 1887 Wollfs Telegraphisches Bureau – *durch den Konsul Rudolph Ebei aus Stettin.*³

Dieser durchaus als geschäftsmäßig anzusehende Vertragsabschluß bekommt jedoch eine ganz andere Dimension – deshalb auch die Telegramme an Bismarck –, wenn man berücksichtigt, daß den Verhandlungen zwischen den Unternehmen zugleich Wochen reger Betriebsamkeit auf »aller höchster Ebene« vorausgegangen waren. Ja, höchste Regierungsstellen fungierten letztlich auf verschiedenen vertraulichen Ebenen als »Geburtshelfer« dieser Vereinbarung. Darauf verweist auch Wulle in seinem Buch »Der Stettiner Vulcan«, wenn er schreibt: *Im Zusammenhang mit der Auftragserteilung für die »Augusta Victoria«* [um dieses Schiff handelte es sich] *erhielt die Reederei [Hapag, d. Verf.] einen Brief des Prinzen Wilhelm – des späteren Kaisers Wilhelm II. –, in dem dieser dem Vulcan bescheinigt, den Bau eines solchen Schnelldampfers zur vollen Zufriedenheit ausführen zu können. Angeregt hatte dieses übrigens der Reichskanzler Fürst Bismarck. Man sieht, es waren Persönlichkeiten von Rang, deren Einsatz dazu beitrug, daß der Vulcan den Auftrag schließlich erhielt.*⁴

Wulle stützt sich dabei auf Darlegungen von Witthöft, der feststellte: *Mit der Vergabe eines Bauauftrages nach Stettin ging die Hamburg-Amerika Linie ein nicht geringes Risiko ein. Die*

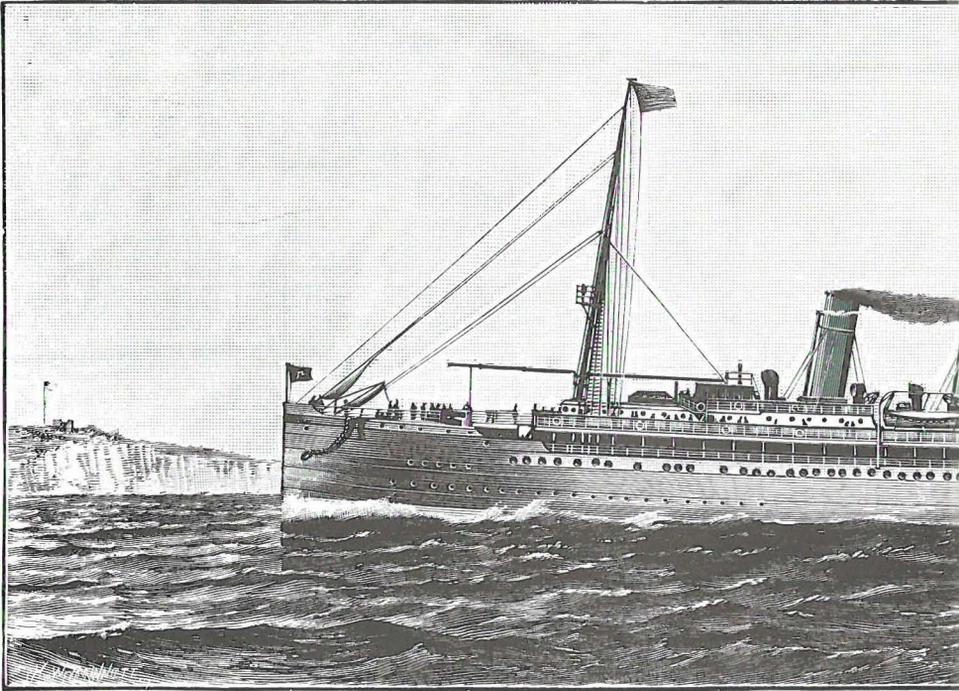
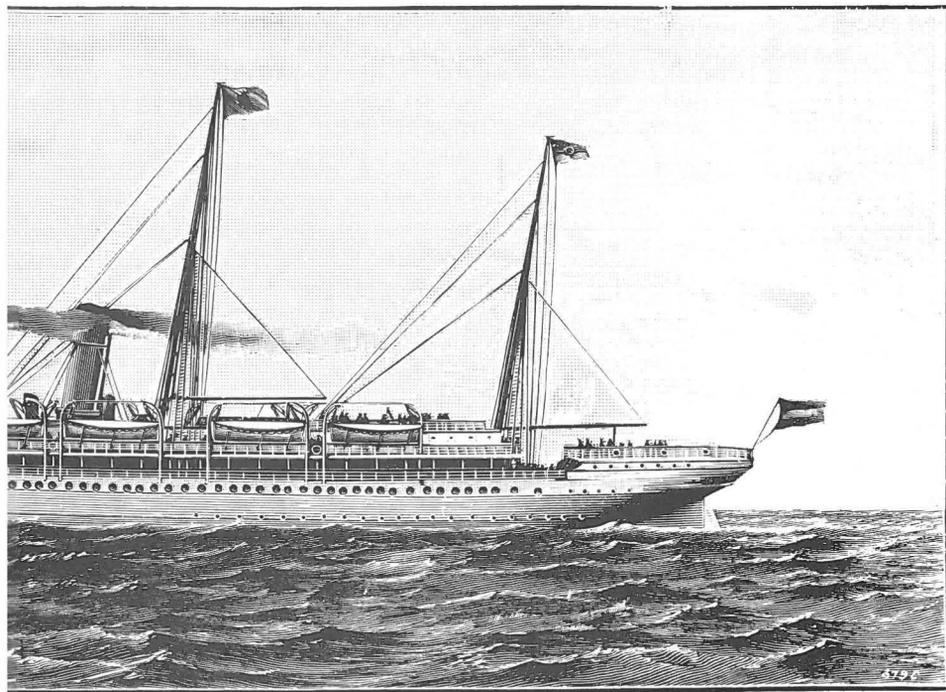


Abb. 1 Schnelldampfer AUGUSTA VICTORIA (aus: Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft »Vulcan«, 1899).

deutschen Werften hatten bis dahin kein Schiff der verlangten Größe gebaut, und allgemein herrschte die Ansicht vor, daß sie auch dazu nicht in der Lage seien. Durch Vermittlung Bismarcks erhielt die Reederei jedoch ein Gutachten des Prinzen Wilhelm, des späteren Kaisers Wilhelm II., in dem dieser auf die Leistungsfähigkeit der Werft hinwies.⁵

Und Witthöft wieder dürfte sich auf Thieß bezogen haben, der bemerkte: *Aber Schnelldampfer trauten ihm [dem deutschen Schiffbau] in den achtziger Jahren die Wenigsten zu. Auch die Hamburger dachten von sich aus nicht an deren Bestellung in Deutschland. Da legte ihnen der Reichskanzler Fürst Bismarck auf Grund eines Gutachtens des jungen Prinzen Wilhelm, unseres heutigen Kaisers, der sich schon damals mit schiffbautechnischen Studien gründlich beschäftigte, einen Versuch mit deutschen Werften nahe.*⁶

Ist damit in der deutschen Schiffahrtsgeschichte eine neue Legende, die »Legende eines kaiserlichen Gutachtens« geboren worden? Zwar hat ein Briefwechsel stattgefunden, an dem »Persönlichkeiten von Rang« beteiligt waren. Auch hat sich Bismarck »vermittelnd« in die ganze Angelegenheit eingeschaltet. Letztlich stimmt auch die Quintessenz der gesamten Aktivitäten, nämlich die Auftragserteilung eines Schnelldampfers durch die Hapag an den Stettiner Vulcan. Dennoch dürften sich Aktion und Reaktion der beteiligten Personen – zumindest nach dem im Zentralen Staatsarchiv Potsdam vorhandenen Quellenmaterial zu urteilen – ganz anders verhalten haben, als in obiger Literatur dargestellt. Da überdies der Bau des ersten rein deutschen Schnelldampfers keinesfalls so einfach und unkompliziert angelaufen ist, wie in schiffahrtsgeschichtlichen Publikationen immer wieder beschrieben wird, soll nachfolgend versucht werden, Anlaß und Hintergründe etwas aufzuhellen; denn der Vorgang blieb ja von nicht unwesentlicher Bedeutung für die deutsche Schiffahrtsgeschichte, wurde doch mit der



AUGUSTA VICTORIA von heimischen Technikern und Ingenieuren der Prototyp eines Schiffes geschaffen, mit dem Deutschland – wie Kludas in seiner mehrbändigen »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt« zu Recht betont⁷ – den Anschluß an die Weltspitze schaffte.

Die unmittelbare Ausgangsposition war die Zwangslage zweier Unternehmen: der Hapag einerseits, des Stettiner Vulcan andererseits. Und zur Lösung der Probleme bedurfte es schon gewaltiger ökonomischer und technischer Kraftanstrengungen sowie mutiger unternehmerischer Entscheidungen. Um die Bedeutung aller Vorgänge in ihrer ganzen Tragweite besser verstehen zu können, sollen zunächst einige internationale und nationale Entwicklungen und Zusammenhänge erläutert werden.

Die 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts brachten der Schifffahrt nicht unerhebliche wirtschaftliche Turbulenzen wie gleichemmaßen einen beachtlichen technischen Fortschritt.⁸ Die Weltwirtschaftskrise hinterließ ihre Spuren. Handel und Verkehr stockten, Fracht- und Passageraten sanken, die Konkurrenz nahm an Schärfe zu. So zwang der Überlebenskampf auch zu technischen Innovationen bzw. forderte gebieterisch deren weitere konsequente Durchsetzung. Die Mehrfach-Expansions-Maschinen verdrängten die Maschinen mit einfacher Expansion. Die Brennstoffersparnis betrug bis zu 66%. Welch enormer technischer Fortschritt zur Reduzierung der Betriebskosten! Anstelle des Antriebs mit einer Schraube experimentierte man bei Kriegsschiffen schon mit Zweischrauben-Schiffen. Der »elastischere« Stahl löste als Baumaterial das Eisen ab. Das Gewicht des Schiffes konnte dadurch bis zu 20% reduziert werden. Eine Revolution vollzog sich bei der Innengestaltung der Passagierdampfer. Grundlegend wurde die Kabinenanordnung verändert. Die Kajütklasse »zog um«: vom Achterschiff nach mittschiffs. Durch den zusätzlichen Aufbau von Deckshäusern war eine großzügigere Gestaltung der gesamten Passagierunterbringung möglich.

Diese Entwicklung in Technik und Ausstattung bedeutete internationales Spitzenniveau. Gebaut wurden derartige Schiffe in Großbritannien. Unter britischer Flagge fuhren die größ-

ten, die komfortabelsten und die schnellsten Dampfer. An der Spitze der Flotten auf dem Nordatlantik – dem »Highway« des internationalen Schiffsverkehrs – rangierten die Liner von White Star, Inman und Guion. Deren »record-breaker« schafften Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre Geschwindigkeiten von 16 bis 18 kn. Da waren die beiden führenden deutschen Reedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd mit ihren 12 bis 13 kn laufenden Atlantikdampfern zur Zweitklassigkeit verurteilt. Die Briten waren der internationalen Konkurrenz mit ihren Schnelldampfern im wahrsten Sinne des Wortes auf und davon gefahren.

In dieser Situation waren auf deutscher Seite Aktionen dringend vonnöten, sollte sich der Abstand gegenüber dem mächtigsten Rivalen England nicht noch weiter vergrößern. Als erster reagierte der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Angesichts einer doppelten Zwangslage (eigene Schwierigkeiten plus britische Überlegenheit) – wie Kludas überzeugend gegenüber wiederholt kolportierten Legenden nachweist⁹ – ließ nun Direktor Lohmann »Nägel mit Köpfen« machen. Der NDL orderte 1880 bei John Elder in Glasgow, der gerade einen »record-breaker« für die Guion Line geliefert hatte, ebenfalls einen Schnelldampfer, die ELBE (max. 16,3 kn). Diesem Typ-Schiff der »Flüsse-Klasse« sollten in den darauffolgenden Jahren weitere zehn Schnelldampfer folgen. Mit dieser Schnelldampfer-Politik führte Lohmann den Norddeutschen Lloyd – wie Kludas hervorhebt¹⁰ – in die erste Reihe der internationalen Reedereien.

Mit der Indienstellung der ELBE und deren Leistungsfähigkeit war nun die nationale Konkurrentin, die Hapag, herausgefordert worden, um nicht gar in die Drittklassigkeit abzurutschen. Denn die 1883 in Dienst gestellte HAMMONIA mit maximal 15 kn als Antwort der Hapag auf die NDL-Schnelldampfer-Flotte blieb nach Kludas halbherzig und unbefriedigend¹¹, letztlich wohl auch ein Ausdruck dessen, daß die Hapag zu dieser Zeit wirtschaftlich nicht voll handlungsfähig war. Seit Beginn der 80er Jahre führte die Hapag einen erbitterten »Verdrängungswettbewerb« im eigenen Hafenplatz Hamburg. Es ging um das lukrative Auswanderergeschäft. »Angezettelt« hatte die Auseinandersetzungen die Trampreederei Carr. Spiritus rector des Ratenkrieges vom kleinen David gegen den mächtigen Goliath war der Auswandereragent Albert Ballin. Er sicherte Carr immer volle Schiffe mit Zwischendeckern, dafür mußte Carr stets die Passagekosten der Hapag unterbieten. Als schließlich alle Beteiligten nur noch rote Zahlen einfuhren, einigte man sich auf eine Fusion, bei der die Hapag überlebte. Albert Ballin selber wurde am 1. Mai 1886 als selbständiger Leiter des Passagegeschäfts der Hapag eingestellt. Und keine 20 Jahre später war er Chef der größten Reederei der Welt!

Dafür bedurfte es jedoch entschlossener und risikobereiter Entscheidungen und Schritte. Äußerst dringlich war die Erneuerung des Dampfermaterials. Dazu schreibt Kludas¹²: *Seitdem der Norddeutsche Lloyd mit seinen Schnelldampfern die Hapag überrundet hatte, waren in der Hamburger Deichstraße immer wieder Überlegungen angestellt worden, durch besseres Schiffsmaterial die eigene Position zu verbessern. Im Januar und im März 1883 beschäftigte sich der Vorstand eingehend mit diesen Fragen und nahm Kontakt zu Direktor Haack vom Stettiner Vulcan auf, der um entsprechende Vorschläge gebeten hatte. 1884 hatte Hapag-Direktor John Meyer eine Denkschrift ausgearbeitet, auf deren Grundlage verschiedene Werften aufgefordert wurden, Angebote für den Bau von Schnelldampfern abzugeben. Geradezu sensationell ist die Tatsache, daß die Hapag für diese Schnelldampfer den Zweischraubenantrieb vorgesehen hatte. Und weiter: Auf einer Vorstandssitzung am 6. Oktober 1884 diskutierte man die Angebote der Werften. Am billigsten wollte Napier in Glasgow (3,136 Mio. Mark) bauen, das teuerste Angebot hatte der Stettiner Vulcan gemacht (3,720 Mio. Mark). Die finanzielle Lage der Gesellschaft verhinderte damals die Erteilung von Aufträgen. Erst als sich nach der Auseinandersetzung mit Carr die wirtschaftliche Lage der Hapag zu bessern begann, trat man dem Gedanken an Schnelldampfer wieder näher. Albert Ballin hatte schließlich den Vorstand von der Notwendigkeit dieses Schrittes überzeugt. Die Generalversammlung vom*

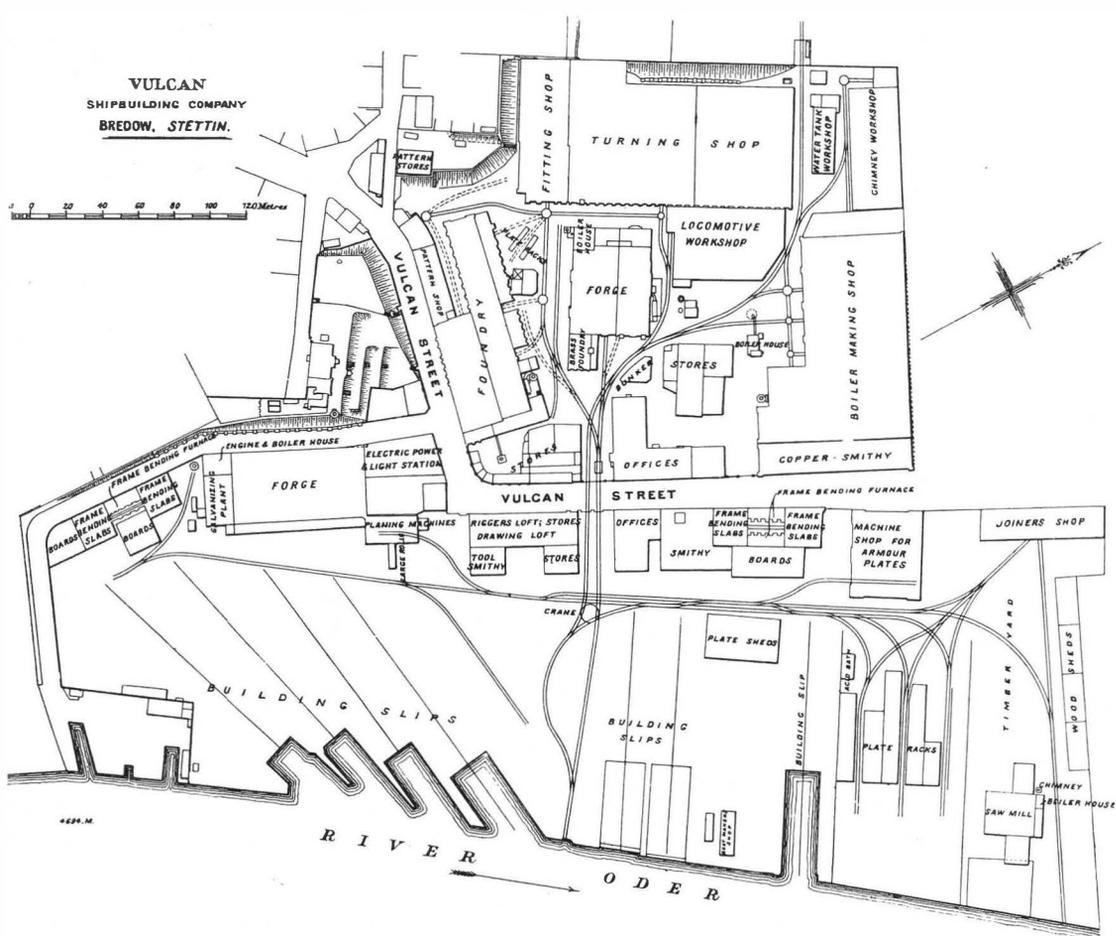


Abb. 2 Plan des Vulcan-Werkgeländes in Bredow, Stettin (aus: Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft »Vulcan«, 1899).

6. Oktober 1887 beschloß den Bau von zwei Doppelschrauben-Schnelldampfern. Die Werften Laird Bros. in Birkenhead und A.G. Vulcan in Stettin hatten die günstigsten Angebote abgegeben und erhielten die Aufträge.

Im Zugzwang waren jedoch beide Unternehmen. Die Hapag brauchte dringend leistungsfähige Schnelldampfer, die Stettiner Vulcan-Werft umgehend lukrative Aufträge. Nur so ist es letztlich auch zu verstehen, daß beide im Spannungsfeld dieser Zwangslage ein doppeltes Risiko eingingen: Die Hapag bestellte einen Schnelldampfer, der internationaler Spitze zu entsprechen hatte, denn das Schwesterschiff wurde ja bei der englischen Konkurrenz in Auftrag gegeben. Obendrein mußte es ein Dampfer mit Doppelschrauben sein, ein Vortriebsmechanismus, der auf dem Atlantik überhaupt noch nicht erprobt war. Und beides wieder hatte die Stettiner Vulcan bisher noch nicht gebaut, weder einen Schnelldampfer, geschweige denn einen Doppelschrauben-Schnelldampfer. Bei so viel Unerfahrenheit waren skeptische Stimmen, die von Sorglosigkeit, ja von Leichtsinn bei diesem Bauvertrag sprachen, durchaus verständlich. Andererseits hatten deutsche Werften zu dieser Zeit – wie Kludas nachweist¹³ – bereits zur Zufriedenheit hochseegängige Fracht- und Passagierschiffe gebaut, darunter auch 1882 zwei erstklassige Dampfer für den Nordatlantikdienst. Hinzu kam der Bau von sogenannten Reichspostdampfern auf deutschen Werften. Und da diese Dampfer beim nachfolgend dargelegten Schriftverkehr eine nicht unwesentliche Rolle spielten, ist dazu eine klä-

rende Hintergrundinformation notwendig. Bei den Reichspostdampfern¹⁴ handelte es sich um Dampfer, die auf den 1886 eingerichteten Linien nach Ostasien und Australien verkehrten. Dieser Linienverkehr wurde vom Deutschen Reich mit fast 5 Mio. Mark jährlich subventioniert. Die Leitung der Linien oblag dem Norddeutschen Lloyd, der demzufolge auch die Schiffe bereederte. Mit der Subventionszahlung waren aber Auflagen gegenüber dem Lloyd verbunden, so z.B., daß alle neu in diese Linien einzustellenden Dampfer auf deutschen Werften gebaut sein mußten. Dadurch hatte die Stettiner Vulcan-Werft vom NDL den Auftrag für den Bau von sechs Schiffen erhalten. 1887 ging deren Fertigstellung dem Ende entgegen, und dem Stettiner Vulcan mangelte es nun an einträglichen Aufträgen. Es war aber auch die Zeit, in der die Hapag ihr Doppelschrauben-Schnelldampfer-Projekt endlich in Angriff nehmen wollte.

Von der wenig erfreulichen wirtschaftlichen Situation des Stettiner Vulcan konnte sich Wilhelm Prinz von Preußen – der spätere Kaiser Wilhelm II. – im Juli 1887 während einer Besichtigung der Werft selber überzeugen. Ausführlich berichtete er darüber dem Reichskanzler von Bismarck in einem vom 24. Juli datierten Schreiben.¹⁵ Nach Teilnahme am Stapellauf der Kreuzerkorvette IRENE – Taufpate war Bruder Heinrich – und anschließendem Betriebsrundgang mußte Prinz Wilhelm feststellen, daß *sämtliche Werften leer und die fabelhaften Säle und Maschinenhallen still* standen. Dieser *plötzliche Stillstand* verwunderte umso mehr, als die gerade vom Vulcan gelieferten Reichspostdampfer mit dem *außerordentlichsten Lobe* bedacht worden seien. Die IRENE sei gegenwärtig der letzte Auftrag.

Nach vielem Forschen und Fragen bei den Admiralen und Kapitänen gab Prinz Wilhelm als vermeintliche Ursachen an¹⁶:

1. Der Norddeutsche Lloyd umgehe die Postdampfer-Gesetze, in dem er ausgediente Dampfer der atlantischen Fahrt auf die Postdampfer-Linien umsetze und die notwendigen Schiffsneuerungen durch Bestellungen in England realisiere.
2. Durch die *geringe Liebe und Wärme*, die der Chef der Marine zeige, würden immer weniger Kriegsschiffe gebaut.¹⁷

Prinz Wilhelm beteuerte in seinem Brief, *nicht in Staatsangelegenheiten zu rühren, die er nicht versteht*. Doch habe auch sein Bruder Heinrich ihm gesagt, er möchte *Ew. Durchlaucht [...] den er wie ein Vater verehere*, bitten, *sich der Sache etwas an[zu]nehmen*. Auch die Herren vom »Vulkan« *baten mich in stiller bescheidener Weise bei Ew. Durchlaucht um Schutz der einheimischen Industrie und um evtl. Druck auf den Bremer Lloyd*. Falls der Vulcan als eines der *größten Schiffbau-Etablissements des Kontinents* keine Bestellungen erhalte, *so sind die tausende von Arbeiter brodlos und wissen nicht wohin*. Abschließend betonte Prinz Wilhelm: *Nun soll diesen Herbst der Kaiser nach Stettin zum Manöver kommen; das wäre nicht sehr angenehm, wenn er dann mitten zwischen unzufriedenen brodlosen und arbeitslosen Arbeitermassen sein müsste*.

Bismarck reagierte sofort. An das Auswärtige Amt erging am 26. Juli die Weisung, *aus dem Marine-Budget eine Aufstellung anzufertigen* über die in den letzten fünf Jahren gebauten Kriegsschiffe bzw. über die in Aussicht genommenen Neubauten. Schon einen Tag später hatte er das Ergebnis auf dem Tisch. Danach waren u.a. gebaut bzw. befanden sich im Bau resp. waren für 1888/89 geplant: 10 Panzer»fahrzeuge«, 14 Kreuzer»fahrzeuge« und über 70 Torpedoboote.¹⁸ Zugleich wurde das Auswärtige Amt beauftragt, den Preußischen Gesandten in Hamburg anzuweisen, festzustellen, *ob der Lloyd den Postdampfervertrag verletzt habe*. Diese Nachricht sei dem Reichskanzler *aus sicherer Quelle* zugegangen.¹⁹ Am 28. Juli ging ein Schreiben an den Oberpräsidenten der Provinz Pommern mit der Bitte um Benachrichtigung, *ob der Betrieb Schiffbaugesellschaft Vulcan ins Stocken geraten und dem Stillstand nahe sei*. Eine entsprechende Mitteilung habe er, Bismarck, *von einer Seite erhalten, welche den Marine-Kreisen nahe steht*.²⁰ Am selben Tag schrieb Bismarck auch an Prinz Wilhelm,

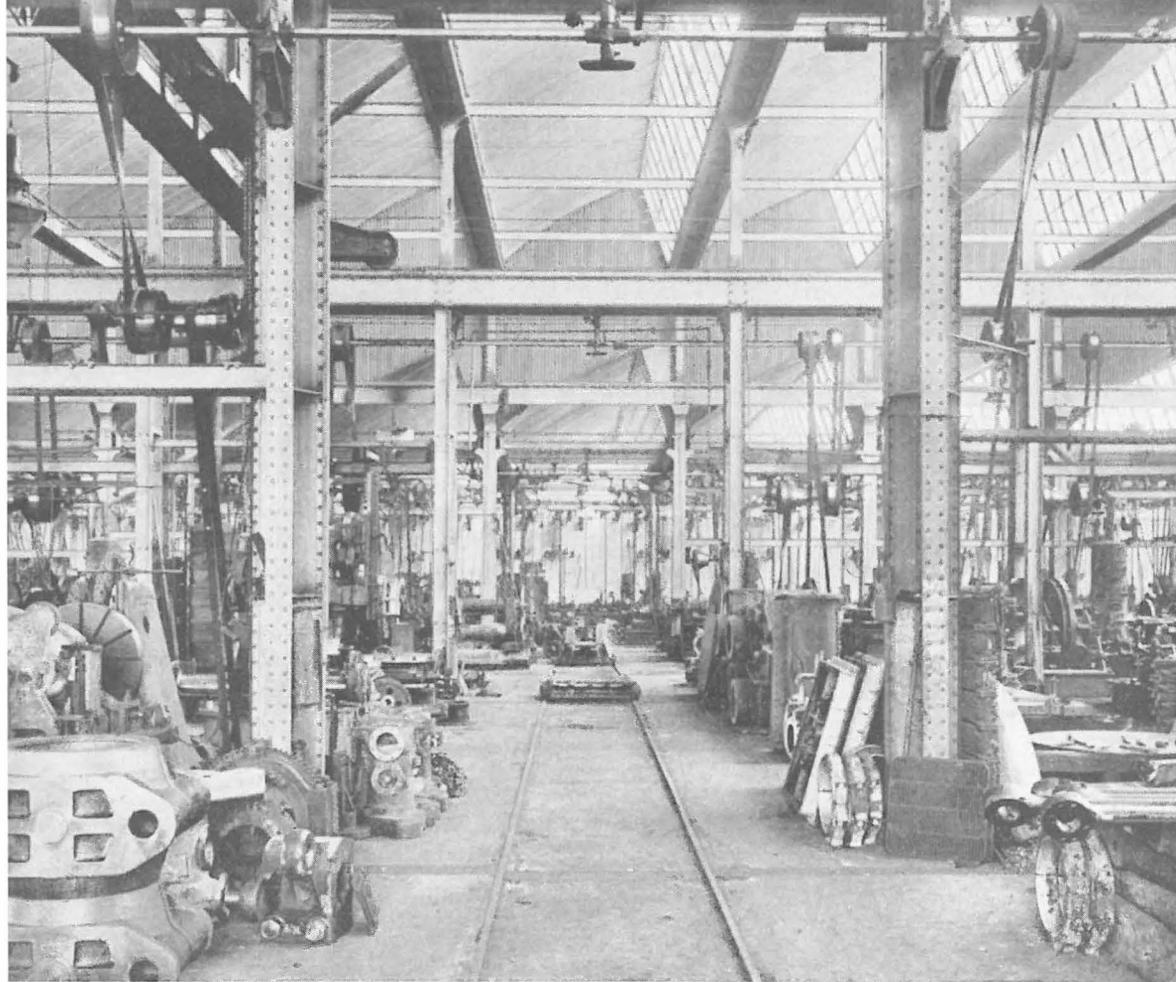


Abb. 3 Blick in eine Maschinenfertigungshalle des Stettiner Vulcan (aus: Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft »Vulcan«, 1899).

daß er unverzüglich die erforderlichen Anordnungen getroffen habe und es sich vorbehalte, das Ergebnis seiner Schritte jeder Zeit zu unterbreiten.²¹

Drei Tage später kam Antwort aus Stettin. Oberpräsident Graf Behr-Negendank berichtete gehorsamt, daß die Schiffbau-Gesellschaft Vulcan sich zur Zeit in einer ziemlich peinlichen Lage befindet, da sie augenblicklich gänzlich ohne Aufträge ist und nur noch drei Schiffe [...] zu vollenden hat [...] Überdies wird die schwierige Lage noch dadurch vermehrt, daß die Werft mit dem Postdampferbau kostspielige Vergrößerungen vorgenommen habe, bei der Herstellung der Schiffe jedoch habe die Werft sich verrechnet und deshalb eine Summe von 1 500 000 Mark zugesetzt.²²

Am 5. August teilte der Preußische Gesandte vertraulich aus Hamburg mit²³: Er habe den jüngst besten sich bietenden Anlaß benutzt, um [sich] ganz unvermerkt bei Herrn John Meyer, Direktor der Hamburg Amerikanischen Packetfahrt Actiengesellschaft, über die Absicht des Lloyds hinsichtlich der Einstellung von Dampfern seiner amerikanischen in den Dienst seiner subventionierten Linien zu erkundigen. Meyer habe davon gehört, sich aber skeptisch über einen Erfolg geäußert, müßten doch bei den für Personen-Schnellfahrten und weniger für Fracht vorgesehenen Dampfern kolossale Umbauten vorgenommen werden. Höchst interessant blieb nun folgende Mitteilung des Gesandten: Er [Meyer] habe übrigens ein besonderes

Interesse, diese Angelegenheit im Auge zu behalten, da seine Gesellschaft, wie er mir ganz vertraulich mitteilte, wahrscheinlich bald auf dem Gebiet der Schnellfabrt nach Amerika mit dem Lloyd in Konkurrenz treten wolle. Er sei augenblicklich mit der Prüfung von Plänen für geeignete Schnelldampfer beschäftigt. Das war genau die Information, die man »auf höchster Ebene« brauchte.

Abschließend schrieb dann der königliche Gesandte: *Euere Durchlaucht werden es hoffentlich billigen, daß ich thunlichst vermeiden will, direkt in Bremen nach den Absichten des Lloyd zu forschen.* [Randbemerkung von Bismarck: Ja] *Es würde dies sofort auffallen. Den königl. Generalkonsul Delius möchte ich, da derselbe Mitglied des Verwaltungsrates ist, nicht in Verlegenheit setzen. Es ist wohl auch kaum jemand geeigneter, wie Herr John Meyer, der Sache unter der Hand auf den Grund geben.*

Inzwischen hatte Bismarck auch die Admiralität eingeschaltet. Wegen der diffizilen Problematik »Kriegsschiffbau« hatte er sich mit dem Schreiben des Briefes jedoch etwas mehr Zeit gelassen. Davon zeugen auch mehrere Überarbeitungen am Textentwurf, bis er am 3. August das vertrauliche Schreiben an den Chef der Admiralität, Caprivi, abschicken ließ.²⁴ Auch hier schrieb Bismarck einleitend lediglich: *Es ist mir mitgeteilt worden, daß die Schiffbaugesellschaft Vulcan in Stettin ohne Bestellung sei, und daß eine Reduktion ihrer Arbeiter und Einrichtungen, vielleicht auch eine Gefährdung der ganzen Gesellschaft bevorstehe.* Bismarck bat um eine gefällige vertrauliche Mitteilung hinsichtlich der Schiffbaupolitik des Lloyds und der Marine sowie um eine Einschätzung der Qualität der bisher von der Werft gelieferten Kriegsschiffe. Abschließend bemerkte Bismarck: *Meiner Ansicht hat die Erhaltung eines bisher so leistungsfähigen Unternehmens, wie des Vulcan, nicht nur für die deutsche Industrie und Arbeiterbevölkerung eine wirtschaftliche, sondern für unsere Stellung dem Auslande gegenüber auch eine politische Tragweite, in analoger Weise, wie dies mit der großen Leistungsfähigkeit der Werke des verstorbenen Herrn Krupp der Fall gewesen ist. Ich würde mich daher freuen, wenn die kaiserliche Marine in der Lage wäre, dem Vulcan Beschäftigung zuzuwenden.*

Caprivi antwortete bereits drei Tage später mit einem neun Seiten langen Brief. Das Schreiben enthält für die historische Forschung zahlreiche interessante Aspekte, auf die aber im Rahmen dieses Beitrages nicht eingegangen werden kann.²⁵ Auch Caprivi zeigte sich über die Lage des Vulcan besorgt und würde ein *Eingehen des Unternehmens bedauern*. Kritisch äußerte er sich zum Geschäftsgebaren des Lloyd, der im Zusammenhang mit den Postdampfer-Bauten *drückende Bedingungen für den Kesselbau stellte, die Preise niedrig und die Lieferfristen kurz hielt*. Da der Vulcan auch diesmal wieder seine Termine nicht einhielt – *Pünktlichkeit sei immer eine schwache Seite des Vulcan* –, habe der Lloyd *die Konventionalstrafen rücksichtslos eingetrieben*.

Was nun die Marine betraf, so sah Caprivi *sehr geringe Möglichkeiten* einer Vergabe von Aufträgen an die Vulcan-Werft. *Von den 1888/89 projektierten Schiffsbauten wird der Vulcan, wenn er nicht zu hohe Preise und zu lange Lieferfristen stellt, die eine oder andere erhalten können. Keinesfalls wird das [...] allein ausreichen, um seine Fortexistenz zu sichern.*

Damit stand für die *vertraulichen Sondierungen auf höchster Ebene* als eine Art Zwischenergebnis fest: Noch unklar blieb das Verhalten des NDL gegenüber dem Postdampfervertrag. Auf keinen Fall lagen jedoch neue Aufträge für den Vulcan vor. Die Marine allein konnte dem Vulcan nicht helfen. Ein »Rettungsanker« war jedoch das Schnelldampferprojekt der Hapag. Dieser Tatbestand dürfte dann auch für die Art und Weise des weiteren Vorgehens auf Regierungsebene entscheidend gewesen sein. Der Preußische Gesandte in Hamburg, Schuckmann, wurde zum entscheidenden Mittelsmann zwischen Regierung und Hapag, worauf weiter unten noch näher eingegangen wird.

Zunächst wurde jedoch, um die Geschäftspolitik des Norddeutschen Lloyd so gut wie möglich einschätzen zu können, am 17. August nochmals das Auswärtige Amt mit der Auf-

forderung eingeschaltet, den kaiserlichen Konsul in Glasgow anzuweisen, *in vorsichtiger Weise feststellen zu wollen, wie viele Schiffe der Lloyd seit Eröffnung der subventionierten [Postdampfer-]Linien in Glasgow bestellt hat und zu welcher Bestimmung.*²⁶ Anfang September traf die Antwort des Konsuls in Berlin ein: Er habe *in ganz vorsichtiger Weise, ohne den Zweck seiner Nachfragen merken zu lassen, über die hiesigen Neubauten bzw. Bestellungen des Norddeutschen Lloyd in Bremen Erkundigungen eingezogen und erfahren, daß seit Anfang des Jahres nur der eine augenblicklich im Bau begriffene Dampfer LAHN in Auftrag gegeben ist. Dieser Dampfer, welcher aus Stahl gebaut, ist für den transatlantischen Postdienst zwischen Bremen und New York bestimmt.*²⁷ Angesichts dieser Sachlage konnte dann auch das Reichsamt des Innern, das im Auftrage des Reichskanzlers die Interessen des Reiches bei den subventionierten Postdampfer-Linien vertrat, in einem Schreiben am 22. September zu keinem anderen offiziellen Schluß gelangen, als *das Manipulationen, wie sie in der Eurerer Durchlaucht zugegangenen Nachricht des Norddeutschen Lloyd zugeschrieben werden, durch die Bestimmungen des Subventionsvertrages vom 3/4. Juli 1885 rechtlich ausgeschlossen sind.*²⁸ Im Klartext bedeutete das: An der Vulcan-Misere war der Lloyd unschuldig. Er hatte sich an Gesetz und Buchstaben des Postdampfervertrages gehalten. Demnach war dann auch Prinz Wilhelm Informationen aufgesessen, die in der von ihm an Bismarck weitergegebenen Interpretation nicht aufrecht erhalten werden konnten.

Dieser Sachverhalt hatte sich ja schon im Verlauf des Monats August abgezeichnet. Deshalb dürfte man dann auch auf höchster Ebene – neben der Korrespondenz – die mündlichen Aktivitäten zur Rettung der Vulcan-Werft verstärkt haben. Indiz dafür ist ein Schreiben des Auswärtigen Amtes an die Reichskanzlei vom 26. September, in dem angefragt wird: *Ist der seiner Zeit vorbehaltene Bericht an Prinz Wilhelm noch erforderlich oder hat er etwa seine Erledigung durch mündliche Besprechung gefunden?*²⁹

Auf welcher Ebene und mit welcher Intensität nun die weiteren Gespräche geführt wurden, läßt ein aus der Reichskanzlei überliefertes Schriftstück (ohne Kopfbogen) vom 17. September 1887 erkennen³⁰: *Sehr geehrter Herr Geheimrath! In Angelegenheit der Stettiner »Maschinenbau Act. Gesell. Vulcan«, deren Vorsitzender ich bin, hat mich seine Königliche Hoheit Prinz Wilhelm beauftragt, mit Ihnen Rücksprache zu nehmen, im Hinblick auf die Vergebung mehrerer großer Schnelldampfer, welche die Nordamerikanische Packetfahrt Aktien Gesellschaft in Hamburg zu bauen beabsichtigt.*

Ich denke am Dienstag den 20. September mit dem Morgen Schnellzuge von Berlin nach Hamburg zu fahren und erlaube mir die ganz ergebene Anfrage, ob, falls ich einen Zug in Friedrichsruh überschlage, ich die Ehre haben kann, Ihnen persönlich meine Aufwartung zu machen.

Darf ich bitten mich nach Berlin »Hotel Continental« durch zwei Worte Wissen zu lassen, ob ich Ihnen zu der gegebenen Zeit gelegen komme oder ob ich am nächsten Tag vielleicht von Hamburg herüberkommen darf? Mit vorzüglicher Hochachtung, Ihr ergebener Schlutow, Commerzienrath.

Die Rettung der Stettiner Vulcan-Werft war damit zu einer höchst wichtigen Staatsangelegenheit geworden. Dabei avancierten Reichskanzler Bismarck und Prinz Wilhelm zu den entscheidenden Personen. Den »Rettungsanker« konnte jedoch nur die Hapag mit ihrem Schnelldampferprojekt auswerfen. Deshalb wurde auch von staatlicher Seite über den Preußischen Gesandten in Hamburg, Schuckmann, weiterhin Einfluß auf die Hapag genommen. Schuckmann berichtete am 25. September, *daß der Direktor der Hapag, John Meyer, ihm versprochen hat, Alles zu tun, um die Übertragung des Baus eines Schnelldampfers für den »Vulcan« zu erwirken.* Ob des großen Einflusses von Herrn Meyer auf die Gesellschaft erhoffte sich der Gesandte *einen günstigen Erfolg.* Bemerkenswert ist die folgende Feststellung: *An die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates der Gesellschaft möchte ich mich bei dem ge-*

ringen patriotischen Gefühl vieler dieser Herren nicht direkt wenden, doch werde ich durch den in einigen Tagen zurückkommenden Bürgermeister, Dr. Petersen auf dieselben einwirken lassen, um John Meyer den Weg zu ebnen. Die englische Seite werde jedoch alles daran setzen, um die Vulcan-Offerte zu unterbieten. In Rücksicht hierauf – so der Gesandte – habe ich John Meyer bewogen, Herrn Schlutow unter der Hand von der Höhe der englischen Offerte Mitteilung zu machen.³¹

Wie sehr man auf Regierungsebene bemüht war, dem Stettiner Vulcan helfend unter die Arme zu greifen, zeigt auch der folgende, zeitgleich ablaufende Vorgang. Der Norddeutsche Lloyd wollte den Totalverlust seines Reichspostdampfers ODER (3158 BRT) durch einen kleineren Neubau ersetzen und stellte – entsprechend dem Postdampfervertrag – den notwendigen Antrag an den Reichskanzler. Bismarck willigte ein, wünschte aber laut einem Schreiben vom 1. Oktober 1887, daß dem Lloyd die Erwartung ausgesprochen werde, daß er den Bau dem Stettiner Vulcan gebe, da die Prosperität dieses Institutes im nationalen Interesse dringend erwünscht sei.³²

Inzwischen hatte man auch beim Lloyd von den – vertraulichen – Regierungsaktivitäten erfahren und reagierte verständlicherweise sehr verstimmt. Der Vorsitzende des Verwaltungsrates, H.H. Meier, dem man »im Ministerium« über die Informationen berichtet hatte, die dem Herrn Reichskanzler aus »zuverlässiger Quelle« zugegangen seien, schrieb am 6. Oktober persönlich an den Chef der Kanzlei des Reichskanzlers, Rottenburg, daß er es als Unterzeichner des Postdampfervertrages als Ehrenpunkt halte, eine Verletzung des Vertrages nicht zu dulden. Er dürfe wohl behaupten, die Quelle aus der dem Reichskanzler die Nachricht geworden ist, sei keine zuverlässige, vielleicht gar eine unzuverlässige gewesen.³³

Ebenfalls am 6. Oktober 1887 beschloß die Generalversammlung der Hapag den Bau von Doppelschrauben-Schnelldampfern. Unklar blieb vorerst, welche Werft die Aufträge erhalten sollte. Für den Preußischen Gesandten in Hamburg, Schuckmann, war das ganz offensichtlich Anlaß, seine Aktivitäten zu verstärken; ja, er dürfte von diesem Augenblick an in dieser Angelegenheit zur wichtigsten Person – sozusagen auf Regierungsebene – geworden sein. Bezugnehmend auf den Baubeschluß schrieb er bereits einen Tag später an das Auswärtige Amt in Berlin: *Hohen Auftrages aus Friedrichsruh zufolge habe ich nicht ermangelt, den einflußreichsten Mitgliedern der Gesellschafts-Verwaltung [Hapag, der Verf.] direkt und durch Bürgermeister Dr. Petersen dringend ans Herz zu legen, wenigstens den Bau eines Schnelldampfers dem Vulkan zu übertragen. Der Direktor der Gesellschaft John Meyer hat mir auch versprochen, Alles zu tun, was in seiner Macht steht, und glaube daher hoffen zu dürfen, daß es gelingen wird, die leider noch stark vertretene Vorliebe für englische Arbeit zu überwinden, wenn das Angebot des Vulkan englischen Forderungen nicht sehr übersteigt.*³⁴

Eine Woche später, am 14. Oktober, berichtete Gesandter Schuckmann nach Berlin, daß sich für den Vulcan die Aussicht auf den Bau eines Schnelldampfers für die Hapag günstiger gestaltet habe. *Herr Bürgermeister Dr. Petersen hat in anzuerkennender Weise den Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Herrn Nissen, auf meine Bitte noch einmal ins Gebet genommen [Hervorhebung vom Verf.] und hat Herr Nissen so gut wie fest zugesagt, sich für die Übertragung eines Dampfers an den Vulkan zu entscheiden. Herr Mestern, Vorsitzender der hiesigen Handelskammer und Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschaft, ist gleichfalls gewonnen. Immerhin ist das Resultat noch nicht sicher, da gestern die Vertreter zweier englischer Schiffswerften eingetroffen sind, um ihre Offerten zu unterstützen. Der Direktor Meyer hat mir jedoch heute versichert, die hieraus noch entstehenden Schwierigkeiten beseitigen zu wollen.*³⁵

Angesichts dieser Umstände mag es für den Preußischen Gesandten Schuckmann wie eine Erlösung gewesen sein, daß er am 29. Oktober 1887 an das Auswärtige Amt schreiben konnte: *Euere Durchlaucht beehre ich mich im Anschluß an den gehorsamsten Bericht vom 14. des*

*Monats ehrerbietigst in Kenntnis zu setzen, daß der Bau eines Schnelldampfers von der Hamburg-Amerikanischen-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft heute dem Vulkan übertragen ist.*³⁶

Damit waren für den Vulkan – wie im Telegramm des Aufsichtsratsvorsitzenden Schlutow vermerkt – *wochenlange, sehr harte Verhandlungen erfolgreich zu Ende gegangen.* Bei diesem zähen Ringen um vorteilhafte Konditionen sind die im Vorfeld entwickelten Aktivitäten von »Persönlichkeiten höchsten Ranges« gleichermaßen nicht ohne Einfluß geblieben wie weitere – unmittelbare – staatliche Einflußnahmen während der Schlußphase der Verhandlungen, insbesondere die des Preußischen Gesandten in Hamburg.

Beide Seiten, der Staat und die Unternehmen, hatten schließlich einen gemeinsamen Sieg im nationalen Interesse errungen. Die Vulkan-Werft hatte nicht schlechthin einen Auftrag, sondern einen »Spitzenauftrag« erhalten; die Hapag hatte sich entschlossen, den Weg zu einer »Spitzenreederei« zu beschreiten.

Angesichts der eingangs dargelegten Risiken hinsichtlich des Baues eines Doppelschrauben-Dampfers durch die »unerfahrene« Vulkan-Werft waren jedoch die von der Hapag gestellten Bedingungen äußerst hart. Dazu heißt es im Jubiläumsband der Vulkan-Werft »50 Jahre Schiffbau«³⁷: *Zur Wahrung der Interessen der Packetfahrt-Aktionäre wurde die Garantie erster Bankhäuser verlangt, welche die Verpflichtungen eingehen mußten, sämtliche Ratenzahlungen, die bis zu Höhe von 4 Millionen Mark während des Baues an den Vulkan zur Zahlung gelangten, an die »Packetfahrt« sofort zurückzuzahlen, wenn der Schnelldampfer auf der Probefahrt nicht den verlangten Bedingungen ganz und gar entsprechen sollte. An dieser Stelle muß es nun öffentlich kundgegeben werden, daß diese Sicherstellung von dem Hause S. Bleichröder, der Berliner Handels-Gesellschaft, dem Bankhause Wm. Schlutow und der Dresdener Bank in kulantester Weise zugesagt wurde, lediglich auf die Erklärung der Direktion hin, daß der Vulkan der gestellten Aufgabe gewachsen sei und keinerlei Bedenken wegen der befriedigenden Abwicklung des Geschäftes vorlägen.* Praktisch ein Auftrag auf Treu und Glauben an die eigene Leistungsfähigkeit!

Am 1. Dezember 1888 war Stapellauf auf der Stettiner Vulkan-Werft. Der Aufsichtsratsvorsitzende Schlutow nahm das Ereignis zum Anlaß, folgendes Telegramm an Bismarck zu schicken³⁸:

Euer Durchlaucht habe ich die Ehre ganz gehorsamst zu melden, daß der für die Hamburg Amerikanische Packetfahrt auf der Werft des Vulkan erbaute erste große Schnelldampfer, dessen Bestellung vor Jahresfrist wir Euer Durchlaucht verdanken und welcher mit Allerhöchster Genehmigung den Namen Augusta Victoria erhielt, soeben glücklich vom Stapel gelaufen ist. Gleichzeitig bitte ich um die Erlaubnis Eurer Durchlaucht und der Fürstin für die mir bei Gelegenheit der Bestellung dieses Schiffes in Friedrichsruh gewährte unvergeßliche Aufnahme meinen unterthänigsten Dank wiederholt äußern zu dürfen.

Damit ist nochmals eindeutig belegt, daß Schlutow Bismarck in Friedrichsruh aufsuchte und daß Bismarck selber entscheidenden Anteil an der Auftragsvergabe für den ersten in Deutschland gebauten Schnelldampfer mit Doppelschraubenantrieb an die Stettiner Vulkan-Werft hatte.

Wie Kaiser Wilhelm II. rückblickend den gesamten Vorgang bewertete, erhellen die entsprechenden Passagen aus seinen Erinnerungen, die hier ohne Kommentar wiedergegeben werden sollen³⁹: *Ich möchte, gerade weil ich von meinem Zerwürfnis mit Bismarck wegen der Arbeiterfrage gesprochen habe, – außer dem vorhin über seine grundsätzliche Stellung Gesagten – ein Beispiel dafür anfügen, wie glänzend sich der Fürst in einer Angelegenheit benahm, die der Arbeiterschaft anging. Dabei haben ihn gewiß auch nationale Motive geleitet, aber er erkannte doch sofort, daß es galt, eine große Belegschaft vor Arbeitslosigkeit zu schützen, und griff mit seiner ganzen Autorität durch. Ich hatte – noch als Prinz Wilhelm – in Stettin etwa 1886 in Erfahrung gebracht, daß die große Schiffsbauwerft »Vulkan« aus Mangel an Bestel-*

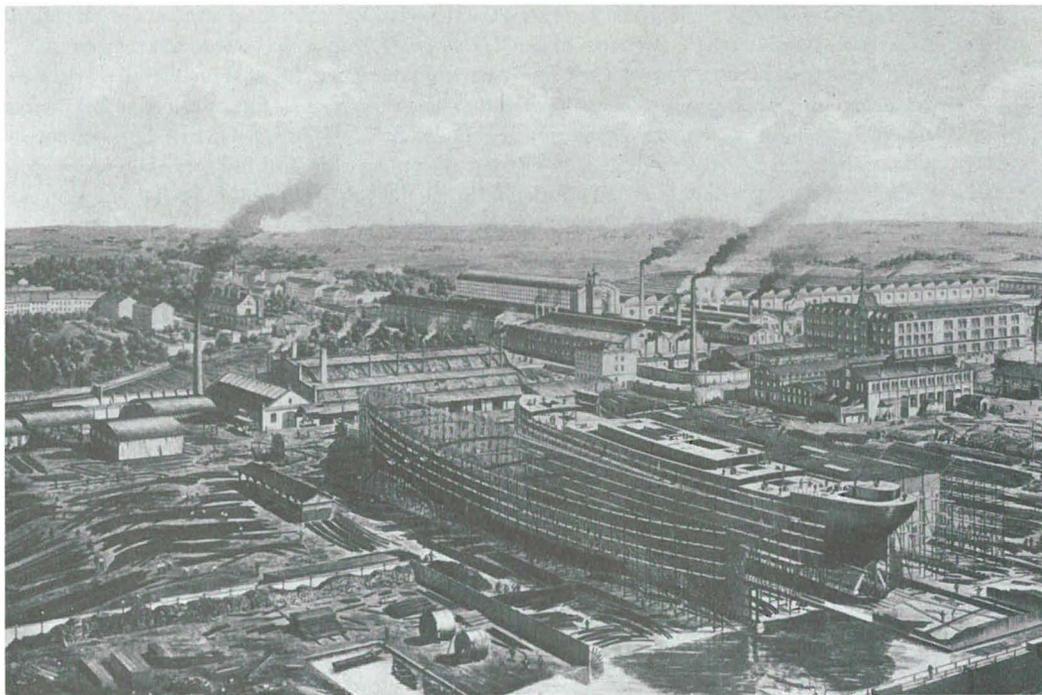
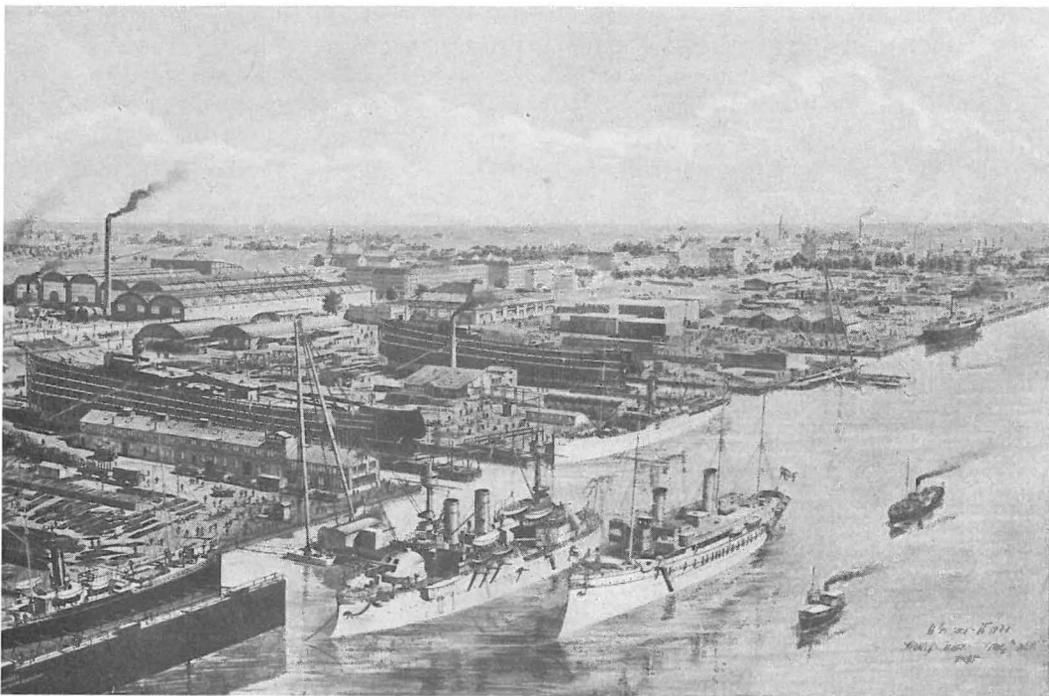


Abb. 4 Gesamtansicht der Vulcan-Werke (aus: Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft »Vulcan«, 1899).

lungen vor dem Konkurs und damit die ganze mehrtausendköpfige Arbeiterschaft vor der Brotlosigkeit stand. Dies war auch für die Stadt Stettin katastrophal. Die Werft konnte nur durch die Bestellung auf ein großes Schiff über Wasser gehalten werden. Sie war, durch Admiral v. Stosch seinerzeit aufgefordert – um uns vom englischen Schiffbau endlich loszumachen –, mutig darangegangen und hatte das erste deutsche Panzerschiff gebaut, dessen Taufe Anno 1874 meine Mutter an ihrem Geburtstag vollzog, wobei ich zugegen gewesen bin. Seither hatten ihre Schiffe stets die Zufriedenheit der Kriegsmarine erworben, doch diese baute nur selten. Die Handelsmarine hatte nicht gewagt, den kühnen Schritt Admirals v. Stosch nachzutun. Nun stand diese tapfere deutsche Werft vor dem Ruin, denn der Bremer Lloyd hatte ihr Angebot auf einen Passagierdampfer abgelehnt mit dem Bemerkten, das könnten die Engländer à conto ihrer langjährigen Tradition. Die Not war groß. Ich eilte zum Fürsten Bismarck und legte die oben geschilderten Vorgänge dar. Ein heller Zorn ergriff den Kanzler, und blitzenden Auges schlug er mit der Faust auf den Tisch »Was? Diese Pfeffersäcke wollen lieber ihre Kähne in England als bei uns bauen? Das ist ja unerhört! Dabei soll eine gute deutsche Werft zugrunde gehen? Der Teufel soll diese Kaufmänner beim Kanthaken kriegen!!« Er klingelte, ein Diener trat ein. »Geheimrat X. aus dem Auswärtigen Amt sofort hierher!« Nach wenigen Minuten, während deren der Fürst auf- und abstampfte, erschien der Gerufene. »Telegramm nach Hamburg an den Gesandten: der Lloyd in Bremen hat sein neuestes Schiff in Stettin beim Vulkan bauen zu lassen!« Der Geheimrat verschwand eiligst mit »wagerecht abstehenden Rockschoßen um die offene Tür herumwalzend«. Der Fürst wandte sich zu mir und sagte: »Ich bin Ihnen zu besonderem Danke verpflichtet. Sie haben dem Vaterland und auch mir einen wichtigen Dienst erwiesen. Fortan wird nur noch bei uns gebaut. Das werde ich den Hanseaten



schon klar machen. Sie können an den Vulkan telegraphieren, daß der Kanzler sich für den Bau auf der Vulkanwerft verbürgt; möge es der Anfang einer langen Reihe sein! Die Arbeiter aber, die Sie auf diese Weise vor Arbeitslosigkeit geschützt haben, mögen sich bei Ihnen bedanken!« Ich benachrichtigte Geheimrat Schlutow in Stettin, die Freude war groß. Es war der Anfang, der zum Bau der herrlichen Schnelldampfer führen sollte.

Realistischer – wenngleich gestrafft – gibt Huldermann in seiner Ballin-Biographie die Hintergründe zum Bau der AUGUSTA VICTORIA wieder¹⁰: *Das erste Eingreifen des Kaisers in die Schiffbaupolitik der Packetfahrt zugunsten der deutschen Werften datiert sogar schon aus der Zeit, da er noch Prinz war. Ballin hat darüber in einer Rede bei der Probefahrt des Dampfers »Meteor« mitgeteilt, daß, als die Verwaltung gerade in Verhandlungen mit englischen Schiffbauern über den Bau des ersten Schnelldampfers sich befand, der preußische Gesandte sich habe melden lassen und der Verwaltung im Auftrage des Fürsten Bismarck eröffnet habe, daß dieser auf dringenden Wunsch des Prinzen Wilhelm sie auffordern lasse, den Bau dieses großen Schiffes einer deutschen Werft anzuvertrauen. Denn es sei die Überzeugung des Prinzen, daß es für Deutschlands Zukunft unbedingt notwendig sei, daß es nicht länger nur die Aschenbrödel-Arbeiten auf diesem Gebiete verrichte, und Prinz Wilhelm sei überzeugt, daß unter den deutschen Ingenieuren Männer genug seien, die, wenn man sie nur in den Sattel setzen wollte, dasselbe leisten könnten wie ihre englischen Berufsgenossen. Das Schiff, das dann von der Packetfahrt dem Stettiner Vulcan in Auftrag gegeben wurde, war der nach der jungen Kaiserin »Augusta Victoria« benannte, 1888 vom Stapel gelaufene Schnelldampfer, der gleich auf seiner ersten Reise »das blaue Band des Ozeans« gewann. Zu letzterer Behauptung sei angemerkt, daß sie nicht stimmt. Kein Schiff der »AUGUSTA VICTORIA-Klasse« errang je das »Blaue Band« (vgl. dazu auch die Anmerkungen 45–48).*

Am 10. Mai 1889 ging die 7661 BRT große AUGUSTA VICTORIA auf ihre Jungferreise nach New York. Die Dienstgeschwindigkeit lag bei 18 kn, maximal konnten 19,2 kn erreicht werden. Die AUGUSTA VICTORIA war nach den beiden Inman-Schiffen CITY OF NEW YORK und CITY OF PARIS der dritte Zweischrauben-Schnelldampfer der Welt. Im Juni 1889 folgte das Schwesterschiff der AUGUSTA VICTORIA, die von Laird in Birkenhead gebaute COLUMBIA. Beide Schiffe gehörten – wie Kludas betont – *auf Anhieb zu den beliebtesten Schiffen auf dem Nordatlantik*.⁴¹

Ein Jahr zuvor hatte die Hapag bereits zwei weitere Schnelldampfer bestellt. Es waren dies die von Fairfield, Glasgow, Anfang Mai 1890 gelieferte NORMANNIA sowie die wiederum von der Vulcan-Werft gebaute FÜRST BISMARCK, die Ende April 1891 auf Jungferreise ging. Die Namensgebung war ganz gewiß eine Ehrerbietung gegenüber dem Reichskanzler ob seiner Bemühungen um Schiffbau und Schifffahrt in Deutschland gewesen; denn das Schiff sollte ursprünglich VENETIA heißen.⁴²

Die Vulcan-Werft hatte mit den beiden Schnelldampfern AUGUSTA VICTORIA und FÜRST BISMARCK ihren Ruf als internationale Spitzenwerft nicht nur festigen, sondern wesentlich ausbauen können. Und die Hapag gehörte mit den Schiffen der AUGUSTA VICTORIA-Klasse wieder zur ersten Garnitur unter den transatlantischen Reedereien. Sie bot den schnellsten und homogensten Schnelldampferdienst.⁴³ Wenige Jahre zuvor führten beide Unternehmen noch einen Kampf ums Überleben; nun hatten mutige unternehmerische Entscheidungen und überzeugende technische Leistungen dazu geführt, daß beide, der Stettiner Vulcan und die Hapag, Anschluß an das Weltniveau fanden. Und um die Jahrhundertwende baute Deutschland – zum Erstaunen der Engländer – auf der Vulcan-Werft die größten und schnellsten Passagierdampfer der Welt. Einmal mehr sollte damit der Ausspruch Kaiser Wilhelms II. Bestätigung finden: *Unter den deutschen Ingenieuren sind Männer genug, wenn man sie nur in den Sattel setzen wollte, die dasselbe leisten könnten, wie ihre englischen Berufsgenossen*.⁴⁴

Die in der Tat beeindruckenden Leistungen der Schiffe der AUGUSTA VICTORIA-Klasse führten dann im Nachhinein auch dazu, in der Literatur den Dampfer FÜRST BISMARCK als erstes deutsches Schiff mit dem »Blauen Band« als Ausdruck der schnellsten Ozeanüberquerung zu dekorieren. Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf die frühen Darstellungen bei Thieß⁴⁵ und in »50 Jahre Stettiner Vulcan«. ⁴⁶ Und bis heute ist diese Mär offenbar unausrottbar.⁴⁷ Unbenommen bleiben die beachtlichen Leistungen der Hapag-Schiffe und die nicht unwesentliche Geschwindigkeitssteigerung bei FÜRST BISMARCK auf fast 20 kn. Dennoch war zur gleichen Zeit die englische Konkurrenz mit mehr als 20 kn etwas schneller. Deshalb seien nachdrücklich die Ausführungen von Kludas unterstrichen⁴⁸, daß nicht die FÜRST BISMARCK die erste deutsche Gewinnerin des Blauen Bandes war. Diese an sich ja imaginäre Trophäe holte erstmals für Deutschland der ebenfalls von dem Stettiner Vulcan gebaute Lloyd-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE mit seiner Rekordfahrt im November 1897 auf Ostkurs, der sich im März/April 1898 eine Rekordreise auf Westkurs anschloß.

Anhang: Schreiben von Prinz Wilhelm von Preußen an Reichskanzler Fürst von Bismarck

Abschrift R. 2585. pr. 26 7 87.

Potsdam, den 24. Juli 1887.

Ew. Durchlaucht

Erlaube ich mir gehorsamst Nachstehendes, welches vielleicht nicht ganz ohne Interesse sein dürfte, zu berichten.

Aus Anlass des Stapellaufes S.M.S. »Irene« vollzogen durch S.K.H. dem Prinzen Heinrich von Preussen, hatte ich mich nach Stettin begeben um denselben dabei zu begrüßen und dem Act beizuwohnen. Die Feierlichkeit lief ohne Störung ab auf der Werft der weit und breit bekannten und durch den soliden Baubetrieb berühmten Gesellschaft »Vulkan«. Nach dem Act machte S.K.H. einen Rundgang durch das Etablissement unter Führung der 5 Direktoren der Gesellschaft. Ich schloss mich diesem Besuch an, da es mich interessierte, die ganz enorme Ausdehnung des Lokales zu sehen, auf dessen erster Werft ich vor 13 Jahren der Taufe S.M.S. »Preussen« (Panzerschiff), vollzogen durch I.K.H. die Frau Kronprinzessin, begewohnt hatte. Zu meiner nicht geringen Verwunderung und, ich kann wohl sagen, zu unser aller – besonders der Herren von der Marine – Bedauern standen sämtliche Werften leer und die fabelhaften Säle und Maschinenhallen still. Auf Befragen erhielt ich von den Herren Direktoren die Antwort, dass »Irene« die letzte Bestellung sei, welche der »Vulkan« erhalten habe. Als ich mich weiterhin erkundigte, ob damit Bestellungen seitens der Kaiserlichen Kriegsmarine gemeint seien, erwiderten sie mir, dass überhaupt keine Schiffe mehr in Bestellung gegeben seien, auch von Privat-Gesellschaften nicht! Da mir die verschiedensten Leute in England, welche aus Australien mit unseren neuen subventionierten Dampfern gekommen oder hinausgefahren waren, das grösste Lob dieser Schiffe gesungen hatten; ausserdem Herren unserer Marine – cfr. den Brief des Lieut.z.S. von Bunsen, den ich darüber Ew. Durchlaucht vergangenen Winter vorzulegen die Ehre hatte – dasselbe bestätigten mit dem ausserordentlichsten Lobe und stets dabei erwähnten es seien alle Schiffe vom »Vulkan«, der an ihnen eine Probe der Meisterschaft im Schiffbau abgelegt, wunderte mich dieser plötzliche Stillstand. Nach vielem Forschen und Fragen bei den Admiralen und Kapitänen unserer Marine, die anwesend waren und bei einzelnen von den Herren, stellte ich folgende Tatsachen fest.

1) Herr Meyer (Bremen) Vorsitzender des Bremer Lloyd lässt leider Dampfer in England bauen anstatt die heimische Industrie zu beschäftigen. Um aber dem Vorwurf zu entgehen, dass er die Bestimmungen umgehe, wonach die vom Reich subventionierten Linien im Inlande gebaute Schiffe verwenden sollen, verfährt er wie folgt:

a) Wenn eine Konkurrenz für den Bau eines neuen Dampfers ausgeschrieben werden soll, so schickt Meyer privatim seinem Schwiegersohn, einem Engländer, die ungefähren Maasse und Dimensionen des zu bauenden Schiffs nebst den ungefähren Ansprüchen auf Schnelligkeit, Maschinenleistung pp. Der macht sofort die Pläne, fängt dann an zu bauen. Nun wird die Konkurrenz ausgeschrieben, an der sich der »Vulkan« auch beteiligt hat. Sämtliche Kostenschläge werden jedoch von der Englischen Firma unterboten, da sie das Gewünschte wie zufällig gerade halb fertig bereits in Spanten stehen hat; und somit erhält sie auch die Bestellung.

b) Da der Lloyd in den subventionierten Linien nur deutsche Schiffe verwenden soll, die Neubaus aber in England stattfinden, werden jetzt aus der amerikanischen Linie 3 Schnell-dampfer herausgenommen und in die Australische eingeschoben; und dann werden die englischen Neubauten als Ersatzbauten für die Amerikanische Linie bezeichnet – für welche Schiffe in England gebaut werden dürfen –!

Ich habe geglaubt im Interesse unserer vaterländischen Industrie und des Reichs zu handeln, indem ich diese Tatsachen Ew. Durchlaucht zur Kenntniss brächte.

2) Sind die Herren unserer Admiralität recht betrübt um nicht zu sagen geradezu unglücklich, dass der Chef der Admiralität sich absolut gegen jeden grösseren Bau eines Panzers oder anderen Schiffes in den nächsten 8 Jahren ausgesprochen. Er habe dem Kriegsminister erklärt, er wolle bis auf weiteres nichts mehr für die Marine verlangen, damit die Armee möglichst viel Geld bekomme, und auf Vorstellungen seiner Herren, dass Ersatz- und Neubauten doch dringend nöthig seien, da viele alte resp. gefechtsunbrauchbare Schiffe in der Marine seien die ersetzt werden müssten, und deren Ersatzbauten doch eine längere Jahresreihe bedecken werde; würde ihnen die Antwort zu Theil, wenn mal ein siegreicher Krieg geführt worden sei, dann sei es Zeit, dass die Marine wieder mehr bauen könne.

Ich vermöchte nicht zu verkennen, dass in letzter Zeit eine gewisse gedrückte Stimmung vorherrscht über die geringe Liebe und Wärme, die der Chef der Marine erzeugt, dessen Sinnen und Trachten ganz auf die Armee und den nächsten Krieg gerichtet und dessen drittes Wort immer die Armee ist. Es hat das doch die Offiziere auf die Dauer verletzt, und sind dieselben in einer trüben und missvergnügten Stimmung, wie ich sie bisher in unseren Marinekreisen nicht bemerkt habe. Da ich der Marine auch angehöre und die Leute zu mir Vertrauen haben, so kommt so manches an mein Ohr, was andere nicht erfahren. Auch das gänzliche Fernbleiben von der gestrigen Feier seitens des Chefs und seine Theilnahmlosigkeit ihr gegenüber hat nicht zur Aufheiterung der umwölkten Stirnen beigetragen, Stosch hat dem »Vulkan« den ersten Auftrag gegeben, von da an ist Schiff auf Schiff für die Marine bestellt und dort gebaut worden, und alle haben sich gut bewährt. Jetzt ist nun eine ganz neue Klasse von schnellen Kreuzern ohne Tackelage festgestellt und genehmigt, und nachdem 2 gebaut sind, hört die Sache mit einem Mal ex abrupto auf. Dadurch kommen grosse Etablissements aus Arbeit, und vor allem – wenn wir nicht langsam weiter bauen – kommt unsere Marine anderen gegenüber zurück. Das war so ungefähr der Kern, von dem was ich gestern zu hören bekam. Als ich meinen Bruder und Seckendorff vertraulich fragte, ob die Sachen so stünden, so zuckten sie verzweifeld stumm mit den Schultern und nickten traurig mit den Köpfen. Als wir allein waren, fasste mich mein Bruder am Arm und sagte, ich möchte Ew. Durchlaucht, der stets treu und gut für ihn gewesen sei, und den er wie einen Vater verehere, von ihm grüssen und Ew. Durchlaucht einfach erzählen, was ich gesehen und gehört, vielleicht könnten Ew. Durchlaucht sich der Sache etwas annehmen. Auch die Herren vom »Vulkan« baten mich in stiller bescheidener Weise bei Ew. Durchlaucht um Schutz der einheimischen Industrie und um evtl. Druck auf den Bremer Lloyd; Prinz Heinrich sowohl als Admiral Frhr. v. d. Goltz befürworteten die Bitte warm. Ersterer setzte noch hinzu er sei ausschliesslich während seiner gesammten Dienstzeit nur auf »Vulkanschiffen« gefahren (Prinz Adalbert«, »Olga« »Stein« »Oldenburg«) und alle hätten sich nicht nur als vorzügliche Seeschiffe bewährt, sondern seien im Bau und vor Allem in der Maschine so hervorragend solide gewesen, dass nie das Geringste an denselben passiert oder zu verbessern gewesen sei. Auch habe die Gesellschaft bei dem Bauen für die Marine fast regelmässig noch zusetzen müssen, sodass sie zum Verdienen sehr wenig Gelgenheit gehabt habe. –

Ew. Durchlaucht wissen, dass ich nicht jemand bin, der sich ungefragt in Dinge mischt, die ihn nichts angehn. Vor allem es auch zu seinem Grundsatz macht nicht in Staatsangelegenheiten zu rühren, die er nicht versteht. Aber als mich diese Bitten antraten, als ich die stillen sorgenschweren Gesichter der 1000 de von Arbeitern sah, die nun auf einmal brodlos werden sollen, und dazu die öden stillen Hallen eines der grössten Schiffbau-Etablissements des Kontinents; und dazu bedachte, dass dem durch zum Theil nicht ganz richtige Umgehung der Gesetze, die ausländische ohne Noth herbeigerufene Konkurrenz zu Grunde liege. Als ich fernerhin hörte, dass unsere Marine durch ein Mangel an Interesse ein Rückgang drohe, welchem

durch sachgemäßes ruhig Weiterbauen abgeholfen, und zugleich der Fabrik und den Arbeiterfamilien Rettung und Leben verschafft werden könnte. Habe ich das als einen Fingerzeig der Versuchung betrachtet, dass ich dazu ausersehen sei, Ew. Durchlaucht von der Sachlage Kenntniss zu geben. Ich versprach den Herren Ew. Durchlaucht zu referieren und habe das hiermit gethan.

Fern sei es von mir über den Chef der Admiralität irgend ein Urteil fällen zu wollen, aber, nach meiner unmassgeblichen Meinung ist der eine Punkt auffällig, dass ein Ressortminister nicht nur nicht für sein Ressort einsteht und für dasselbe erficht was er erlangen kann, sondern noch dasselbe zu Gunsten eines anderen Ressorts schmälert und leiden lässt. Um so merkwürdiger, als bekanntlich die Marine das Lieblingskind von Volk und Reichstag ist und ihr alles fast eo ipso bewilligt wird, was sie verlangt.

Ich möchte noch einen Punkt nicht unerwähnt lassen. Falls der »Vulkan« keine Bestellungen mehr erhält, so sind die tausende von Arbeiterbrodlos und wissen nicht wohin. Nun soll diesen Herbst der Kaiser nach Stettin zum Manöver kommen; das wäre nicht sehr angenehm, wenn er da mitten zwischen unzufriedenen brodlosen und arbeitslosen Arbeitermassen sein müsste. Ich bitte Ew. Durchlaucht um Vergebung, wenn ich Ihre theure Zeit hiermit in Anspruch genommen, aber ich glaubte es sei meine Pflicht und daher habe ich geschrieben, und bei der bekannten Güte und Freundlichkeit Ew. Durchlaucht für mich auf Nachsicht rechnend verbleibe ich

*Ihr stets treu ergebener
Wilhelm Prinz von Preussen.*

Anmerkungen:

- 1 Zentrales Staatsarchiv Potsdam (ZStA), 07.01 Reichskanzlei, Akte 558, Blatt 256.
- 2 Ebd., Blatt 257.
- 3 Ebd., Blatt 258.
- 4 Wulle, Arnim: Der Stettiner Vulcan. Herford 1989, S. 19.
- 5 Nach persönlicher Rückfrage und Bestätigung durch Herrn Wulle. Wulle stützt sich dabei auf Witthöft, H.J.: Hapag-Hamburg-Amerika Linie. Herford 1973, S. 34.
- 6 Thieß, Karl: Die Hamburg-Amerika-Linie. Berlin 1906, S. 23.
- 7 Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bände I–V. (= Schriften des DSM, Bde 18–22). Hamburg 1986–1990; Band I, Die Pionierjahre 1850–1890, S. 185f.
- 8 Rook, Hans-Joachim: Riesen der Ozeane. Leipzig 1988, S. 18f., 48f.
- 9 Kludas, Arnold (wie Anm. 7), Band I, S. 122 u. 123.
- 10 Ebd., S. 122.
- 11 Ebd., S. 104.
- 12 Ebd., S. 185.
- 13 Ebd., S. 185.
- 14 Ebd., S. 168f.
- 15 ZStA Potsdam, 07.01 Reichskanzlei, Akte 1165, Blatt 94–99. – Vgl. oben »Anlage«.
- 16 Die hier unter den Punkten 1 und 2 wiedergegebenen Gründe sind in ihrer Darstellung auf das Äußerste verknappt. Ausführlich vgl. dazu die unter Anm. 15 angegebene Quelle.
- 17 Die strategischen Überlegungen vom Chef der Admiralität, von Caprivi, gingen dahin, die Marine weniger als Offensivwaffe, sondern mehr zur Küstenverteidigung einzusetzen.
- 18 ZStA Potsdam, 07.01 Reichskanzlei, Akte 1165, Blatt 102 u. 103.
- 19 ZStA Potsdam, 07.01 Reichskanzlei, Akte 558, Blatt 219 u. 219 RS.
- 20 Ebd., Blatt 206 RS u. 207.
- 21 Ebd., Blatt 206 u. 206 RS.
- 22 Ebd., Blatt 208/209.
- 23 Ebd., Blatt 220–223.
- 24 Ebd., Blatt 210–211 RS.

- 25 Ebd., Blatt 115–119.
- 26 ZStA Potsdam, 07.01 Reichskanzlei, Akte 558, Blatt 213.
- 27 Ebd., Blatt 224 u. 224 RS.
- 28 Ebd., Blatt 237.
- 29 Ebd., Blatt 243.
- 30 Ebd., Blatt 225 u. 225 RS.
- 31 Ebd., Blatt 244/245.
- 32 Ebd., Blatt 242.
- 33 Ebd., Blatt 254–255.
- 34 ZStA Potsdam, 09.01. Auswärtiges Amt, Akte 8192.
- 35 Ebd.
- 36 Ebd.
- 37 Wulle, Arnim (wie Anm. 4), S. 19.
- 38 ZStA Potsdam 07.01 Reichskanzlei, Akte 559, Blatt 58.
- 39 Kaiser Wilhelm II: Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878–1918. Leipzig und Berlin 1922, S. 37f.
- 40 Huldermann, Bernhard: Albert Ballin. Berlin 1922, S. 280f.
- 41 Kludas, Arnold (wie Anm. 7), S. 186.
- 42 Ebd.
- 43 Ebd.
- 44 Zitiert nach Mertens, Eberhard: Die Lloyd-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE, KRONPRINZ WILHELM, KAISER WILHELM II. und KRONPRINZESSIN CECILIE. Hildesheim 1975, S. 9.
- 45 Thieß, Karl (wie Anm. 6), S. 23.
- 46 Lehmann-Felskowski, L.: 50 Jahre Schiffbau 1857–1907, Stettiner Maschinenbau Actiengesellschaft »Vulcan« Stettin-Bredow. (Berlin) 1907, S. 69.
- 47 Kludas, Arnold (wie Anm. 7), S. 186f.
- 48 Ebd. Vgl. außerdem Rook, Hans-Joachim: Die Jagd ums Blaue Band. Berlin (im Druck).

Das Zentrale Staatsarchiv Potsdam wurde inzwischen zum Bundesarchiv, Abteilungen Potsdam (BArchp.).