

## Die deutschen Schnelldampfer. I, Die Flüsse-Klasse des Norddeutschen Lloyd - zaudernder Beginn

Kludas, Arnold

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kludas, A. (1980). Die deutschen Schnelldampfer. I, Die Flüsse-Klasse des Norddeutschen Lloyd - zaudernder Beginn. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 3, 144-170. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55871-1>

### 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.*

# DIE DEUTSCHEN SCHNELLDAMPFER

VON ARNOLD KLUDAS

Die Geschichte der deutschen Schnelldampfer<sup>1</sup> vollendete sich in nur 60 Jahren. Sie begann 1880, als der Norddeutsche Lloyd die *Elbe* bestellte, und sie endete 1940, als der Bau des für den Lloyd projektierten 80000-BRT-Superschnelldampfers in eine vage Nachkriegszeit verschoben wurde. Dazwischen liegen Ereignisse und Leistungen, Rückschläge und Triumphe, die nicht nur die Menschen in den beteiligten Werften und Reedereien bewegten. Die ganze Nation nahm begeisterten Anteil an den Fahrten dieser Schiffe, und die Weltöffentlichkeit registrierte die deutschen Anstrengungen und Erfolge mit lebhaftem Interesse.

Bei dieser Faszination des Themas wundert es nicht, daß viel über die Schnelldampfer geschrieben wurde. Um so erstaunlicher ist es, daß bis zum heutigen Tag keine tatsachenorientierte Darstellung dieses Komplexes erschien. Die vorliegende Arbeit, deren zweiter und dritter Teil in den nächsten Bänden des Deutschen Schifffahrtsarchivs veröffentlicht werden, ist der Versuch einer ersten Aufarbeitung dieses Kapitels der deutschen Schifffahrtsgeschichte.

## I. Die Flüsse Klasse des Norddeutschen Lloyd zaudernder Beginn

### A. Die Schnelldampfer-Politik Lohmanns

Um 1880 dominierten im Schnelldampferverkehr auf dem Nordatlantik die britischen Reedereien Inman & International Line, White Star Line und die Guion Line. Deren 5147 BRT großer Schnelldampfer *Arizona* hatte 1879 die bis dahin schnellste Atlantiküberquerung geschafft. Fast 16 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit war die *Arizona* gelaufen – knappe 7,5 Tage von Queenstown (Cork) nach New York. Die Schiffe der beiden anderen Reedereien brauchten nur wenige Stunden mehr. Die deutschen Spitzenschiffe, die 3500 BRT großen Hapag-Dampfer<sup>2</sup> der Dichter-Klasse, liefen mit 13 Knoten eine Geschwindigkeit, die von der maßgebenden internationalen Konkurrenz bereits 1851 überschritten worden war<sup>3</sup>. Deutschlands Schiffsmaterial auf dem Nordatlantik war zweitrangig, und einen entsprechenden Rang nahmen die Hapag und der Norddeutsche Lloyd (NDL) ein. Die leitenden Männer in Hamburg und Bremen, die ihre Unternehmen zu bedeutenden Wirtschaftsfaktoren gemacht hatten, begannen um 1880 ihren Zenit zu überschreiten und eher bremsend zu wirken. Der 68jährige H. H. Meier, Gründer und langjähriger Lenker der Geschicke des NDL, hatte 1877 den 47jährigen Johann G. Lohmann zum Direktor des Lloyd gemacht. Lohmann war es dann, der den Schnelldampfer in die deutsche Handelsflotte einführte und damit den NDL für Jahrzehnte zur bedeutendsten Passagierreederei auf dem Nordatlantik machte. Dies ging nun allerdings etwas anders zu, als es gemeinhin geschildert wird, und es ist deshalb nötig, eine immer wieder kolportierte Legende auf ihren Ursprung zurückzuführen und richtigzustellen.

In der Literatur<sup>4</sup> wird die Situation, in der Lohmann den Schnelldampfer *Elbe* bestellte, stets so geschildert: 1878 sei mit der britischen *Arizona* ein Schnelldampfer auf dem Atlantik erschienen, der an Größe und Ausstattung alle Schiffe überträfe, und der statt der bis dahin üblichen 12 Knoten deren 16 laufen könne und damit die Überfahrzeit auf 8,5 Tage verkürze. Es sei Lohmann als nicht hoch genug zu lobendes Verdienst anzurechnen, daß er diese Sensation sofort in ihrer vollen Bedeutung erkannt und daß er den Lloyd als zweite Reederei der Welt in eine neue Ära geführt habe.

Diesen absurden Behauptungen, die bis zum heutigen Tag<sup>5</sup> ein Autor vom anderen abschrieb, stehen folgende Tatsachen gegenüber: Die *Arizona* erschien nicht 1878 auf dem

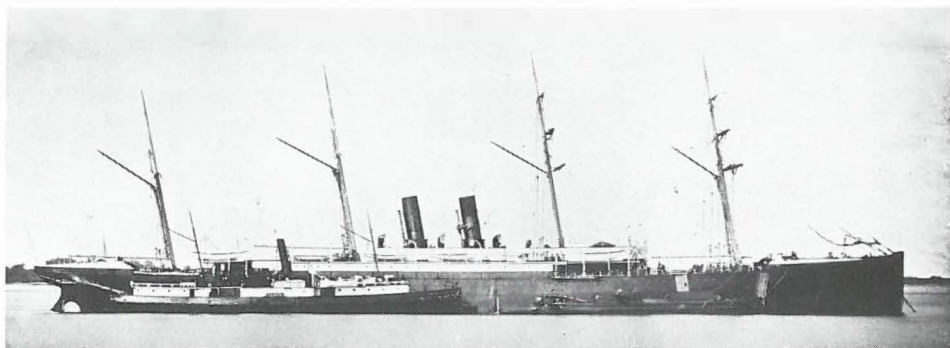


*Johann G. Lohmann führte als Direktor des Norddeutschen Lloyd den Schnelldampfer in die deutsche Handelsflotte ein. (Foto Archiv DSM)*

Atlantik, denn sie lief erst 1879 vom Stapel. Mit ihren knapp 16 Kn war sie nur ganz unwesentlich schneller als ihre Konkurrenten von der White Star Line. Die Geschwindigkeit von 12 Kn war auf dem Nordatlantik schon 1850 überboten worden und hatte sich bis 1879 kontinuierlich in kleinen Schritten auf 16 Kn gesteigert (mit denen die *Arizona* übrigens nur 7,5 statt 8,5 Tage brauchte). Auch in Größe und Ausstattung war die *Arizona* damals keineswegs ungewöhnlich, sondern sie entsprach den seit fünf Jahren fahrenden Schiffen der Konkurrenz (siehe Tabelle 1). Da Lohmann als tüchtiger Reedereifachmann diese Tatsachen gekannt haben wird, ist es ausgeschlossen, daß er in der oben geschilderten Weise zum Schnelldampferbau inspiriert worden ist.

Der NDL steckte damals in erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, verursacht durch Schiffsverluste und Ratenkämpfe in der Südamerikafahrt. Lohmann war also gezwungen, geeignete Sanierungsmaßnahmen einzuleiten. Dabei wird er auch die Möglichkeit geprüft haben, den Lloyd auf der angestammten Nordatlantikroute durch leistungsfähigeres Schiffsmaterial in eine bessere Position zu bringen. Und in einer solchen Situation lag es nahe, Nägel mit Köpfen zu machen, d. h. sich an den Spitzenschiffen der Konkurrenz zu orientieren, deren neuestes die *Arizona* war. Die *Arizona* setzte einen Trend fort, der 1871 mit der *Oceanic* der White Star Line begonnen hatte und der jetzt von keiner der großen Nordatlantikreedereien mehr ignoriert werden konnte: erheblich mehr Bewegungsfreiheit und Luxus für die Kajütspassagiere durch Aufbau von Deckshäusern und durch Verlegen der I.-Klasse-Einrichtungen vom Achterschiff in die Mitte. Bis dahin standen den Fahrgästen außer dem Speisesaal, in den sie direkt aus ihren Kabinen gelangten, kaum Gesellschaftsräume zur Verfügung.

Lohmann erkannte, daß der Lloyd ohne derartige Schiffe bald keine Kajütspassagiere mehr anziehen könne, und empfahl dem Verwaltungsrat den Bau eines Schnelldampfers. Nach anfänglichem Widerstreben Meiers konnte er das Gremium überzeugen; debattiert wurde schließlich nur noch über die Frage, ob das Schiff auf einer deutschen Werft gebaut werden sollte, was einige Herren aus patriotischen Gründen forderten. Obwohl wir heute wissen, daß zumindest die Ingenieure des Stettiner „Vulcan“ diese Aufgabe hätten lösen können<sup>6</sup>, handelte Meier sicher richtig, wenn er die Vergabe an eine britische Werft durchsetzte. Das Risiko des Baues auf einer deutschen Werft konnte die Leitung einer mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfenden Reederei nicht verantworten. Im August 1880 unterzeichnete man den Bauvertrag mit der Werft von John Elder & Co. in Glasgow, die auch die *Arizona* gebaut



1881 wurde mit der *Elbe* der erste deutsche Schnelldampfer in Dienst gestellt. Im Vordergrund der Tender Lloyd. (Foto Slg. Kludas)

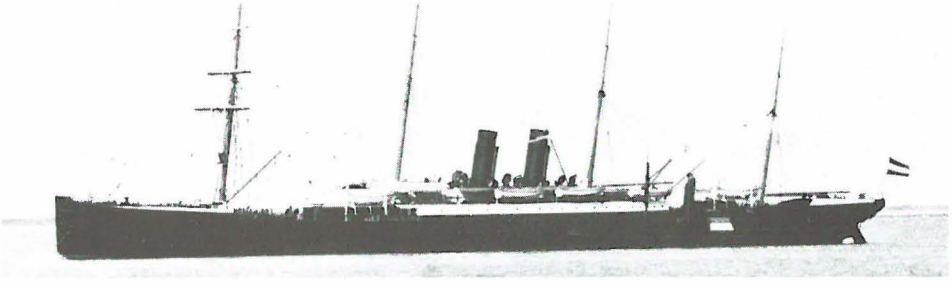
hatte und zu der Lohmann gute persönliche Kontakte hatte. Schon am 8. September legte man den Kiel, am 2. April 1881 war Stapellauf, und am 16. Juni bewies eine ausgedehnte Probefahrt, daß der Dampfer den vertraglichen Abmachungen entsprach. Zehn Tage später verließ die *Elbe* Bremerhaven zur Jungferreise. Nach Anlaufen von Southampton überquerte der Schnelldampfer den Atlantik in 8,5 Tagen, womit er ziemlich genau einen Tag länger brauchte als der Rekordhalter *Arizona*.

Im Jahresbericht für 1880 hatte der Lloyd-Vorstand wenige Wochen zuvor von der *Elbe* gesagt: „... und wird an Schnelligkeit von keinem Dampfer zwischen Europa und Amerika übertroffen werden.“ War die *Elbe* also ein Versager? Auch hier muß man wohl nachträgliche Interpretationen der damaligen Planungen und Ergebnisse revidieren. Trotz der aus Propagandagründen eindeutigen Aussage im Jahresbericht ist es höchst unwahrscheinlich, daß der Lloyd von der *Elbe* Geschwindigkeitsrekorde erwartete. Dann hätte er nämlich ein wirklich stärkeres Schiff als die *Arizona* bestellen müssen (vergl. Tabelle 1). Es ging dem Lloyd offenbar nur darum, ein Schiff der internationalen Spitzenklasse zu haben, was die *Elbe* gerade noch war, und im übrigen erst einmal das Terrain zu sondieren und weitere Entscheidungen vom Ergebnis abhängig zu machen. Das allerdings konnte sich sehen lassen und gab Lohmann in allen Punkten recht. Die fast immer ausgebuchte *Elbe* fuhr auf ihren fünf Reisen 1881 0,5 Mio. Reichsmark Gewinn ein, 1882 waren es auf zehn Reisen 0,841 Mio. Mark. Dem standen Baukosten in Höhe von 2,726 Mio. (ohne die Inneneinrichtung) gegenüber. Auf ihren besten Reisen schaffte die *Elbe* die Überfahrt Southampton–New York in 8 Tagen.

Der Erfolg war da, es galt ihn auszubauen. 1882 wurden deshalb zwei weitere Dampfer bestellt. Erstaunlich ist, daß der Lloyd abermals hinter Größe und Leistung der Konkurrenzschiffe zurückblieb, und zwar diesmal noch mehr als bei der *Elbe*. Schon 1881 hatte die Guion Line ihre 6392 BRT große *Alaska* in Dienst gestellt, die den Rekord auf 16,5 Kn stellte. Oder glaubte man beim Lloyd, mit 4800-BRT-Schiffen von 6300 PS die werbewirksame Geschwindigkeitsspitze erreichen zu können? Dann hätte man aber übersehen gehabt, daß Guion zum selben Zeitpunkt schon einen 7400-BRT-Renner mit 12500 PS für 18 Kn bei Elder geordert hatte. Allerdings brauchte dieses Schiff so viel Maschinenraum, daß kaum noch Platz für die wichtigen Zwischendecker blieb. Wahrscheinlich wollten die vorsichtigen Bremer mit ihrem zweiten Schritt noch einmal sondieren, wie weit man gehen könne.

Mit *Werra* und *Fulda*, die 1882 bzw. 1883 in Fahrt kamen, konnte der NDL jetzt wöchentliche Abfahrten anbieten und erreichte eine solche Attraktivität, daß schon Anfang 1883 zwei weitere Schnelldampfer in Auftrag gegeben wurden, wieder bei der bewährten Werft von Elder. Offenbar hatte der Lloyd jetzt seine Linie gefunden. Es wurde jedenfalls nicht mehr im entferntesten versucht, die Konkurrenz in Größe oder Geschwindigkeit zu überflügeln. *Eider* und *Ems*, 1883 und 1884 in Dienst gestellt, waren praktisch Wiederholun-

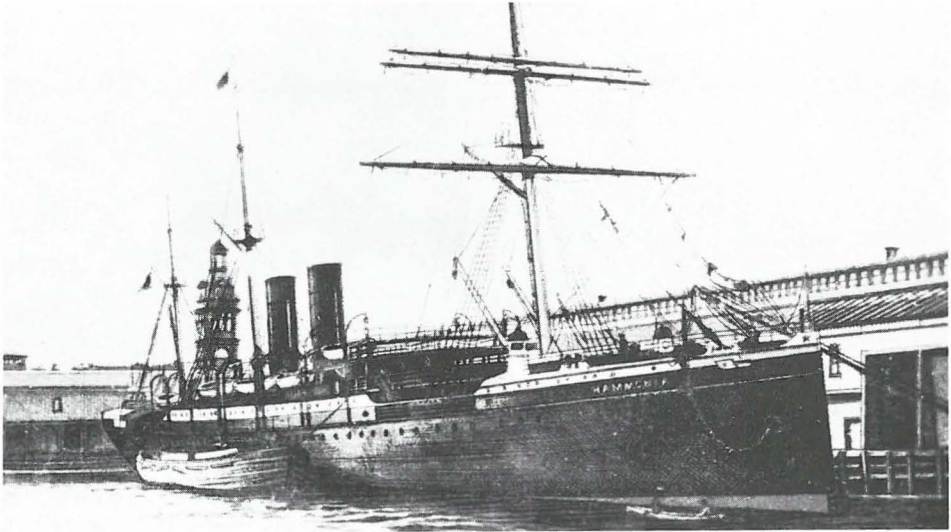




*Die Werra in ihren ersten Dienstjahren. Im Gegensatz zur Elbe und den später gebauten Schiffen Eider und Ems war offenbar der zweite Mast der Werra und ihrer Schwester Fulda niemals rahgetakelt. (Foto Hapag Lloyd AG)*

gen der *Werra* und *Fulda*, mit noch einmal stärkeren Maschinen, die allerdings im Kampf ums Blaue Band nichts hätten ausrichten können. Sie reichten für sehr gute 16 Kn, der Rekord stand 1884 bei 18,14 Kn. Es ging dem Lloyd also nicht um Geschwindigkeitsrekorde, wenngleich er immer wieder darauf hinwies, die schnellsten Schiffe zwischen den USA und dem Kontinent zu haben. Diese Behauptung ließ sich nur rechtfertigen, wenn man die britischen Inseln aus dem Kontinent ausklammerte, und genau das taten die Werbeleute des ND. Wie wir wissen, fuhrn derzeit die größten und schnellsten Schiffe bei britischen Reedereien. Diese liefen ausnahmslos auf der Route Liverpool–New York, dem damals klassischen Highway über den Atlantik. Die deutschen und französischen Reedereien, die auf der sogenannten Kanalroute fuhrn, hatte man damals nicht weiter auf der Rechnung. Diesen Umstand machte sich nun der Lloyd zunutze, indem er mit Schiffen, die den britischen fast gleichwertig waren, die Fahrten zwischen Southampton und New York verdichtete und in wachsendem Maße auch am Englandverkehr teilnahm. Da man von New York nach London mit den Lloydschiffen über Southampton fast ebenso schnell reiste wie mit den britischen über Liverpool, wuchsen die Marktanteile des Lloyd, ganz abgesehen von der Postbeförderung, die die Amerikaner zunehmend dem Lloyd übergaben. Mit jetzt fünf gleichartigen Schnelldampfern war man die Reederei mit dem dichtesten und komfortabelsten Schnelldienst zwischen New York und dem Kontinent. 1880 hatte der ND 60424 Passagiere zwischen Bremerhaven und New York befördert, 1884 waren es 100764 Fahrgäste.

In Hamburg hatte die Geschäftsleitung der Hapag mit großer Aufmerksamkeit verfolgt, was die Bremer seit Indienstellung der *Elbe* machten. Man hatte die Bedeutung des Bremer Schrittes vollkommen erkannt und wußte, daß man es eigentlich dem Lloyd gleich tun müsse, wollte man nicht achteraus segeln. Die Hapag hatte bis 1880 in der Passagierbeförderung mit dem Lloyd gleichauf gelegen, und im Gegensatz zu diesem ging es ihr damals recht gut. Andererseits begannen sich Schwierigkeiten abzuzeichnen. Erstens eröffnete die Carr-Linie 1881 ihren Zwischendecker-Dienst von Hamburg nach New York (der Auswandereragent Albert Ballin garantierte ihr volle Decks), der zum größten Konkurrenzkampf in der Geschichte der Hapag werden sollte. Und zweitens hatten die Nachfolger des 1880 ausgeschiedenen Godeffroy, die Herren Ruperti und O'Swald, nicht das Format und die Einsatzfreude ihres Vorgängers. Entsprechend fällt ihre Antwort auf den Bremer Schritt aus. Die bei der Werft J. & G. Thomson in Glasgow bestellte *Hammonia* war mehr als eine Halbherzigkeit, sie war eine Fehlinvestition. In Größe und Geschwindigkeit blieb sie ganz deutlich hinter der *Elbe* zurück, die auch schon nicht zur internationalen Spitze gehörte. Offenbar hatte man in Hamburg zu viele Wenn und Aber in die Rechnung einbezogen – das unzulängliche Fahrwasser der Elbe, die Größe des reedereieigenen Trockendocks. Bezeichnend für das Ansehen, das dieses Schiff in Fachkreisen genoß, ist folgende von dem Ballin-Biografen



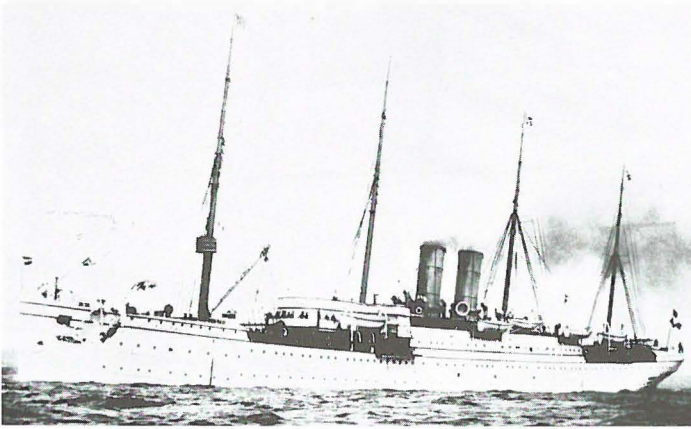
1883 stellte die Hamburg Amerika Linie mit der Hammonia ihren ersten Schnelldampfer in Dienst, der allerdings nach internationalem Maßstab dieses Prädikat nicht verdiente. (Foto Slg. Kludas)

Huldermann überlieferte Episode: Nachdem die *Hammonia* nicht in das Hapag-Trockendock paßte, fragte man bei Blohm & Voss an, worauf Hermann Blohm dem Aufsichtsrat der Hapag an der Börse wohlwollend mitteilte: Na, dann schicken Sie mir man Ihren ollen Kahn<sup>7</sup>. An der Elbe hatte das Zeitalter der Schnelldampfer noch nicht begonnen, man überließ dem Lloyd das Feld.

Hier ging man den einmal für richtig erkannten Weg zielstrebig weiter. Die Lloydampfer waren nach wie vor beliebt, und speziell im Sommer könnte man mehr Marktanteile haben, besäße man nur mehr Schiffe. Bei solchen Gedankengängen war eine Anleihe von 15 Mio. Reichsmark im Jahr 1884 nur logisch und die Bestellung bei Fairfield<sup>8</sup> von drei weiteren Dampfern im Sommer 1885 in Ordnung. Ob man diese Dampfer aber nicht doch dem Größen- und Geschwindigkeits Standard hätte anpassen müssen? Mit welchem Selbstvertrauen der Lloyd damals seinen Weg ging, zeigt ein Blick auf Tabelle 1.

*Aller*, *Trave* und *Saale* waren von der Größe her Nachbauten der vorherigen Schiffe. Sie kamen 1886 mit 5000 BRT in Dienst, als *Etruria* und *Umbria* schon 7700 BRT groß waren. Noch negativer fiel der internationale Vergleich bei der Geschwindigkeit aus. Die genannten Cunarder hatten den Rekord auf 19 Kn geschraubt, denen die Loydschiffe ein Maximum von 17,5 Kn entgegensetzen konnten, und das auch nur auf Kosten wichtiger Passagierkapazität (Tabelle 1), die doch durch sie eigentlich vergrößert werden sollte. Der Lloyd ließ sich offensichtlich von besonderen Überlegungen leiten – er wollte die Attraktivität seines Dienstes durch etwas ganz anderes bewahren. Mit den drei neuen Schiffen war es 1886 möglich, zwei wöchentliche Transatlantik-Schnelldampferfahrten anzubieten, wozu keine andere Reederei der Welt in der Lage war.

Diese Tatsache wurde von den Chronisten der Lloydgeschichte bis in die Gegenwart stets als eine unternehmerische Großtat dargestellt. War sie das wirklich? Warum kam dann nur der Lloyd auf diese Idee, während die Konkurrenten weiter einmal die Woche fuhren? Analysieren wir doch einmal die damaligen Vorgänge, um eine Antwort zu finden. Die Konkurrenz des Lloyd baute damals Schiffe, die an der oberen Grenze der technischen Möglichkeiten lagen und eine optimale Wirtschaftlichkeit garantierten. Und zwar nicht nur jene Konkurrenz aus England, die ja den Lloyd „nichts anging“. Im Sommer 1885, als Lohmann seine drei *Aller*'s



*Die Fulda in den 90er Jahren mit dem weißen Rumpfanstrich der im Mittelmeer New York Dienst eingesetzten Lloydampfer. (Foto Slg. Kludas)*

bestellte, war in St. Nazaire schon das erste von vier über 7000 BRT großen und 17 Kn schnellen Schiffen für die französische Compagnie Générale Transatlantique (C. G. T.) vom Stapel gelaufen, Schiffe, die viel leistungsfähiger und komfortabler sein würden als die 5000-Tonner des Lloyd. Und diese Franzosen würden auf der Kanalroute fahren. Angesichts dieser Entwicklungen scheint es unverständlich, daß Lohmann auf seinem Weg weiterschritt. Er tat es aber gar nicht freiwillig, sondern sozusagen in Notwehr. Denn während die Neubauten der Konkurrenz von den technischen Möglichkeiten bestimmt wurden, bestimmten beim Lloyd die Abmessungen der Bremerhavener Kaiserschleuse die Größe und damit die Leistung der Schnelldampfer. Diese Schleuse war 17 m breit und 7,93 m tief, wobei diese Tiefe bei niedrigen Wasserständen natürlich entsprechend geringer ausfallen konnte. Es kam vor, daß die Schnelldampfer erst mit der nächsten Tide auslaufen konnten oder daß sie mit nur teilweise gefüllten Bunkern ausliefen und dann in Southampton teure englische Kohle nachbunkern mußten, was außerdem ja Zeitverlust bedeutete. Über diese Unzulänglichkeiten hatte der Lloyd seit 1884 Klage geführt<sup>9</sup> und mit der Verlegung des Schnelldampferbetriebes nach Nordenham gedroht.

Erstaunlich, daß man diesen Umstand 1885 noch hinnahm und gottesfürchtig an die Gangbarkeit des beschlossenen Auswegs glaubte: Wenn wir keine größeren Dampfer bauen können, dann fahren wir eben zweimal. Gut, für den Augenblick reichte das damals ja auch. Die Engländer aus Liverpool konnte Lohmann noch immer außer Acht lassen. Die Hapag hatte sich selbst aus dem Verkehr gezogen. Und die C. G. T. würde zwar 1886 vier größere Dampfer haben, die aber zum Glück nicht schneller waren und ja auch nur bis Le Havre liefen. Die Auswandererströme aber kamen aus dem Osten und ließen sich in Bremerhaven abfangen, wo – wie ja alle Welt wußte – der Norddeutsche Lloyd die größte Schnelldampferflotte der Welt betrieb. Wie gesagt, für den Augenblick reichte es. Solange die Hapag ihre Chance nicht erkannte, mochte es dem Lloyd gelingen, sich derart über Wasser zu halten. Allerdings – Schifffahrtspolitik im Weltmaßstab war das nicht mehr, was Lohmann 1885 trieb. Lohmann als der führende Mann des Lloyd hätte schon in der ersten Hälfte der 80er Jahre auf die Verbesserung der Hafenanlagen in Bremerhaven dringen oder, falls das nichts gefruchtet hätte, nach Nordenham umziehen müssen, wie er das 1890 – zu spät – ja tatsächlich machte. In den 80er Jahren war jedenfalls der Lloyd trotz – nicht wegen – seines Direktors die größte Passagierreederei auf dem Nordatlantik. Aber der Lloyd war keineswegs das, was er zu dem Zeitpunkt hätte sein können. Lohmann hatte in fünfjährigem Wirken den Lloyd an die Spitze geführt, doch was er von nun an tat, war – auch wenn die Historiografen des NDL das anders darstellten – schon die Vorbereitung einer neuen Krise.



Trotz rückläufiger Passagierzahlen – 1886 beförderte der Lloyd nur 117 000 Passagiere auf allen Routen – bestellte Lohmann 1886 seinen neunten Schnelldampfer. Die *Lahn* war wieder vom Typ ihrer Vorgängerinnen, allerdings einen Knoten schneller. Begründet wurde die Bestellung damit, daß es nötig und wünschenswert sei, in der Hauptreisezeit drei Abfahrten pro Woche anbieten zu können, was dann auch geschah.

H. H. Meier, inzwischen 78 Jahre alt und immer noch Vorsitzender des Verwaltungsrats, betrachtete Lohmanns Wirken ab 1887 zunehmend kritisch. Seine Versuche, gegenzusteuern, brachten ihn naturgemäß in immer größeren Gegensatz zu dem sehr selbstbewußten Lohmann. Im März 1888 kam es zum Eklat. Meier legte den Vorsitz im Verwaltungsrat „seines“ Norddeutschen Lloyd nieder. Zur Begründung sagte er u. a., daß der notwendige Frachtverkehr nach New York vernachlässigt würde, und daß alles auf den Passagierverkehr zugeschnitten sei. Dann kritisierte Meier die Überstürzung der Schnelldampferabfertigungen, für die wegen der drei Abfahrten in der Woche bisweilen nur vier Tage Hafenzzeit zur Verfügung standen, ein Zeitraum, der laut Meier unmöglich genüge, selbst bei Zuhilfenahme teurer Nacharbeit alles ordnungsgemäß nachzusehen und zu beschaffen<sup>10</sup>.

Lohmanns Geschäftspolitik blieb also nicht ohne Kritik. Und der Direktor des NDL kann sich in seiner Haut unmöglich wohlgeföhlt haben, wenn er seinen Blick über die Grenzen der Heimatstadt hinaushob. 1888 hatten die Engländer Schnelldampfer von 10 000 BRT, die über zwei Schrauben 20 Knoten liefen. Die Schnelldampferflotte des Lloyd dagegen bestand aus 5 000-BRT-Schiffen von 17–18 Knoten. Der alte Trost, daß die Engländer ja ganz woanders fuhren, wollte nicht mehr so recht helfen. Die neuen französischen Schiffe, obwohl sie nicht über Le Havre hinaus kamen, erwiesen sich als lästige Konkurrenz. Und nun war auch noch das passiert, was Lohmann offenbar nicht für möglich gehalten hatte. 1887 hatte die Hapag Schnelldampfer in Auftrag gegeben – größere und schnellere als die des Lloyd, und außerdem waren das Zweischraubenschiffe. Lohmann wußte, daß er etwas tun mußte. Zwar lief das Geschäft mit den neun Schnelldampfern gut; 1888 hatte der NDL insgesamt 150 000 Passa-

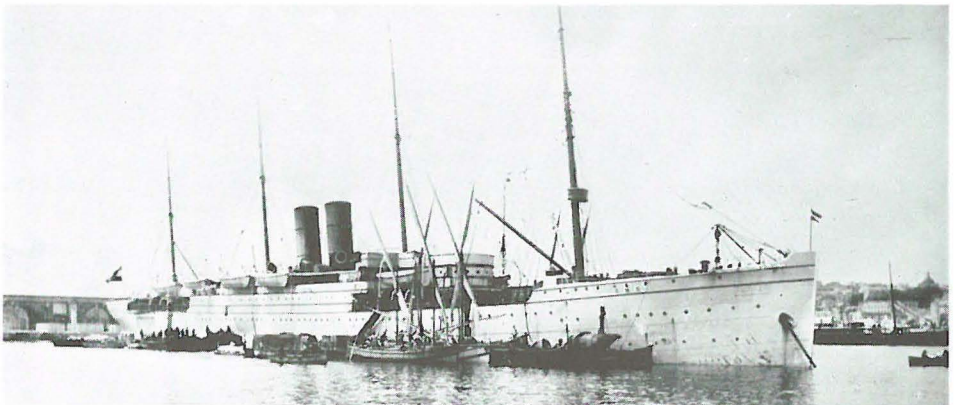


Die gestrandete Eider 1892 vor der Isle of Wight. (Foto Peabody Museum, Salem)

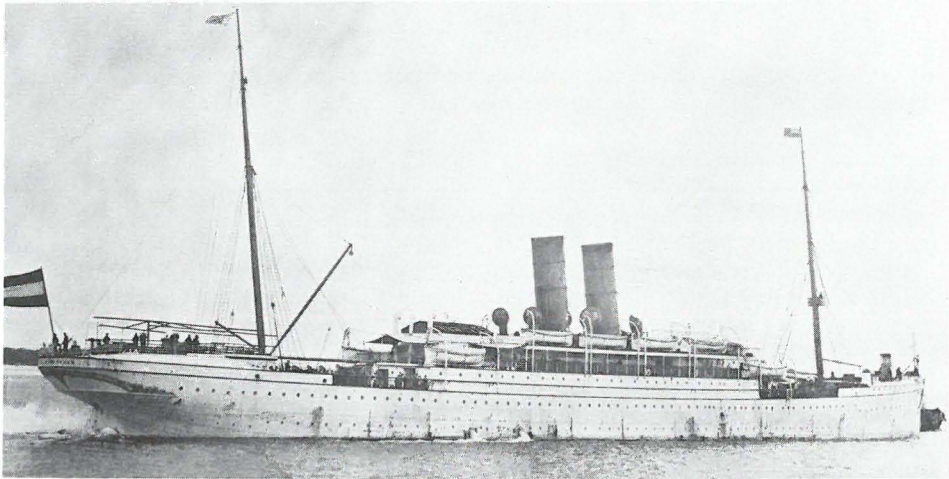


giere befördert, 1889 gar 200 000. Die Dividenden für diese Jahre waren 12 bzw. 11,5%. Aber selbst Lohmann sah jetzt, daß es fünf Minuten vor zwölf war. Daß seine Schnelldampfer technisch überholt waren und daß er die Verantwortung dafür trug. Doch statt jetzt mutig Konsequenzen zu ziehen, Fehler einzugestehen und es besser zu machen, setzte Lohmann noch einmal 10 Mio. Mark des ND-L-Aktienkapitals in den Sand. 1889, zu einer Zeit, da der Zweischraubenschnelldampfer von 10 000 BRT und 20 Kn Realität war, bestellte Lohmann Einschrauber von knapp 7 000 BRT. In der Hoffnung, damit 20 Kn zu erreichen, wurde eine Maschinenanlage vorgesehen, für deren Platzbedarf die 2 000 zusätzlichen BRT gerade ausreichten. Dem Zweischraubenantrieb verschloß er sich, weil er ihn für nicht genügend erprobt hielt. Die vier offenkundigen Vorteile des Zweischraubenantriebs wurden von Lohmann einfach ignoriert: 1.) Beim Bruch einer Schraubenwelle bleibt das Schiff über die zweite manövrierfähig. 2.) Beim Verlust einer Schraube bleibt das Schiff mit der anderen manövrierfähig. 3.) Beim Ausfall einer Maschine bleibt das Schiff mit der anderen fahrfähig. 4.) Beim Verlust des Ruders kann das Schiff mit den Schrauben gesteuert werden. Noch am 29. April 1893 (!) kann man im Jahresbericht<sup>11</sup> lesen, daß der Lloyd in seinem 35jährigen Bestehen dem System des Einschraubendampfers „den Ruf denkbar größter Sicherheit verdankt“, und daß er deshalb dabei bleibe, bis der Beweis der Bewährung des Doppelschraubenantriebs auf Schnelldampfern erbracht sei, „was bisher nicht immer der Fall gewesen ist“<sup>12</sup>. Unter Hinweis auf die angeblich denkbar größte Sicherheit wurde also die tatsächlich größte denkbare Sicherheit abgelehnt.

Bei der Größe der Schiffe hatte man sich immer noch von den Abmessungen der Kaiser-schleuse beschränken lassen, obwohl man dann doch nicht ab Bremerhaven, sondern ab Nordenham fuhr. Eine recht konfuse Geschäftspolitik, der die Rechnung sehr bald präsentiert wurde, wie wir sehen werden. Lohmann war sich offenbar der Fehler und Unzulänglichkeiten seiner Geschäftsführung durchaus bewußt, anders ist jedenfalls kaum zu erklären, mit welchem propagandistischen Aufwand um 1890 der Öffentlichkeit „große Taten“ des Lloyd suggeriert wurden. Die Bestellung der *Spree* und *Havel* beim Stettiner „Vulcan“ wurde zu einer patriotischen Pionierleistung hochstilisiert, obwohl doch die Stettiner Werft einen größeren und zeitgemäßerem Zweischraubenschnelldampfer für die Hapag fast fertig hatte<sup>13</sup>. Noch am 29. April 1891, als bereits feststand, daß auch *Spree* und *Havel* keine Rekordfahrten zustande bringen würden, konstatierte Lohmann im Jahresbericht: „Die von den Schnelldampfern *Spree* und *Havel* bis soweit gemachten Reisen berechtigen zu der Erwartung, daß



Italienische Hafenszene mit dem Schnelldampfer *Ems* im Mai 1896. Die ursprünglichen Rahen waren um 1890 von allen Lloydschnelldampfern entfernt worden. (Foto Hapag Lloyd AG)



*Als erstes von drei Schwesterschiffen kam 1886 die Aller in Fahrt. Das Foto zeigt sie nach den Umbauten, die 1896/97 an allen in den 80er Jahren gebauten Lloydschnelldampfern vorgenommen wurden. Außerlich zeigte sich das außer bei Werra und Fulda an den ausgebauten 3. und 4. Masten und an den verlängerten Schornsteinen. (Foto Slg. Haviland, Baltimore)*

ihre Schnelligkeit von keinem der jetzt auf dem atlantischen Ozean fahrenden Dampfer übertroffen werden wird“.<sup>14</sup> Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß Lohmann den Erfolg durch Augenwischerei beschwören wollte.

1891 erreichte der Lloyd mit 214000 beförderten Passagieren sein bis dahin bestes Ergebnis auf diesem Gebiet, ohne damit allerdings eine Dividende zu erwirtschaften. Danach geht es bergab. Lohmann starb – sozusagen auf der Höhe seines systematisch herbeigeführten Mißerfolgs – im Februar 1892. Seine Schnelldampferpolitik hatte den NDL in den 80er Jahren zur führenden Passagierreederei der Welt gemacht. In den Jahren 1881–1891 landeten in New York: der NDL 738668; die Hapag 525900; die White Star Line 371193; die Cunard Line 323900; die Inman Line 322930 und die Guion Line 237836 Fahrgäste<sup>15</sup>. Im gleichen Zeitraum erwirtschaftete der Lloyd eine Durchschnittsdividende von 7,36%. Man kann also zusammenfassend die Ära Lohmann eine für den Lloyd befriedigende nennen. Wenn auch nicht übersehen werden darf, daß bei einer überlegteren Schnelldampfer-Politik Lohmanns die Durchschnittsdividende für die folgenden Jahre 1891–1900 wesentlich höher als 3,65% hätte sein können.

Tabelle 1

Größe, Geschwindigkeit und Passagierkapazität der internationalen Spitzenschnelldampfer im Vergleich mit den Dampfern der Flüsse-Klasse

Name	Reederei	1. Reise	BRT	Kn**	Fahrgäste		ZwD
					I	II	
<i>Britannic</i>	White Star	25. 6. 74	5004	15	220	–	1500
<i>City of Berlin</i>	Inman	29. 4. 75	5491	15	170	100	1500
<i>Germanic</i>	White Star	20. 5. 75	5008	15	220	–	1500
<i>Arizona</i>	Guion	31. 5. 79	5147	15	140	70	1140
<i>Elbe</i>	NDL	26. 6. 81	4510	15	179	142	796
<i>Alaska</i>	Guion	31. 10. 81	6932	16			
<i>Werra</i>	NDL	12. 10. 82	4817	16	190	144	868
<i>Hammonia</i>	Hapag	28. 2. 83	3969	15	150	100	700
<i>Fulda</i>	NDL	14. 3. 83	4816	16	190	146	865
<i>Normandie*</i>	C.G.T.	5. 5. 83	6283	16	205	76	1000
<i>Eider</i>	NDL	19. 3. 84	5129	16	194	134	876
<i>Ems</i>	NDL	4. 6. 84	5129	16	194	134	876
<i>America</i>	National	28. 5. 84	5528	17	300	–	700
<i>Oregon</i>	Cunard	7. 6. 84	7374	18	340	92	1110
<i>Umbria</i>	Cunard	1. 11. 84	7718	19	550	–	800
<i>Etruria</i>	Cunard	25. 4. 85	7718	19	550	160	800
<i>Aller</i>	NDL	24. 4. 86	4964	17	224	90	660
<i>La Champagne*</i>	C.G.T.	22. 5. 86	7087	17	390	65	600
<i>Trave</i>	NDL	5. 6. 86	4966	17	224	90	660
<i>La Bourgone*</i>	C.G.T.	19. 6. 86	7395	17	390	65	600
<i>La Bretagne*</i>	C.G.T.	14. 8. 86	7112	17	390	65	600
<i>Saale</i>	NDL	18. 8. 86	4965	17	224	90	660
<i>La Gascogne*</i>	C.G.T.	18. 9. 86	7395	17	390	65	600
<i>Lahn</i>	NDL	1. 2. 88	5661	18	224	104	600
<i>City of New York</i>	Inman	1. 8. 88	10499	20	540	200	1000
<i>City of Paris</i>	Inman	3. 4. 89	10499	20	540	200	1000
<i>Augusta Victoria</i>	Hapag	10. 5. 89	7661	18	400	120	580
<i>Columbia</i>	Hapag	18. 7. 89	7241	18	400	120	580
<i>Teutonic</i>	White Star	7. 8. 89	9984	19	300	190	1000
<i>Majestic</i>	White Star	2. 4. 90	9965	19	300	190	1000
<i>Normannia</i>	Hapag	22. 5. 90	8242	19	420	172	700
<i>Spree</i>	NDL	10. 11. 90	6963	18,5	274	148	384
<i>Havel</i>	NDL	5. 2. 91	6963	18,5	274	148	384
<i>Fürst Bismarck</i>	Hapag	8. 5. 91	8430	19	420	172	700

Schiffsname in geraden Typen mit \* = französisches Schiff auf der Kanalroute

\*\* Dienstgeschwindigkeit

Schiffsname in geraden Typen ohne Zusatz = britisches Schiff auf der Route Liverpool–New York

Alle in den Tabellen 1–4 angegebenen Daten gelten für den Zeitpunkt der Indienststellung der Schiffe.

Tabelle 2

Ergänzende Hauptdaten zu den Schnelldampfern  
der Flüsse-Klasse und der *Hammonia* in Tabelle 1

Name	Stapel- lauf	Bau- werft	Bau- Nr.	NRT	tdw t	Länge ü. A. m	Länge p. p. m	Brei- te a. Spt.	Raum- tiefe m	Tief- gang m
<i>Elbe</i>	4. 4. 81	Elder	248	2810	2255	131,9	128,0	13,7	10,7	7,3
<i>Werra</i>	4. 7. 82	Elder	263	2936	2678	135,5	131,1	13,9	10,7	7,3
<i>Hammonia</i>	13. 9. 82	Thomson	188	2563	2400	116,0	113,7	13,7	9,5	
<i>Fulda</i>	15. 11. 82	Elder	267	2937	2660	135,5	131,1	13,9	10,7	7,3
<i>Eider</i>	15. 12. 83	Elder	283	2891	2771	135,5	131,1	14,3	10,6	7,3
<i>Ems</i>	27. 2. 84	Elder	284	2892	2801	135,5	131,1	14,3	10,6	7,3
<i>Aller</i>	18. 2. 86	Fairfield	310	2924	3098	137,3	133,5	14,6	10,6	7,6
<i>Trave</i>	18. 3. 86	Fairfield	311	2923	3079	137,3	133,5	14,6	10,6	7,6
<i>Saale</i>	21. 4. 86	Fairfield	312	2927	3098	137,3	133,5	14,6	10,6	7,6
<i>Lahn</i>	7. 9. 87	Fairfield	325	2879	2660	141,0	136,5	14,9	10,7	7,6
<i>Spree</i>	17. 5. 90	Vulcan	194	3997	3400	147,8	141,1	15,8	10,4	7,6
<i>Havel</i>	30. 8. 90	Vulcan	195	3997	3400	147,8	141,1	15,8	10,4	7,6

Tabelle 3

Name	Ergänzende Schiffsdaten							Kesselanlagen					
	Bestelljahr	Baukosten in Mio. RM*	Besatzung	Klassifikations- gesellschaft**	Zahl der Decks davon durchgeh.	wasserd. Abt.		Anzahl Kessel	Dampfdruck atü	Heizfläche m <sup>2</sup>	Feuerstellen	Kohlenverbr. t pro Tag	Bunkereinhalt t
<i>Elbe</i>	1880	2,73	168	BV	4	2	8	4	5,27	1470	24	116	1400
<i>Werra</i>	1882	3,00	168	BV	4	2	8	4	6,3	1628	24	118	1400
<i>Hammonia</i>	1881		125	BV	4	2	8	4	5,6		12		
<i>Fulda</i>	1882	3,00	168	BV	4	2	8	4	6,3	1628	24	118	1400
<i>Eider</i>	1883	3,50	168	BV	4	2	8	6	6,7	1832	36	124	1450
<i>Ems</i>	1883	3,50	168	BV	4	2	8	6	6,7	1832	36	124	1450
<i>Aller</i>	1885	3,60	194	BV	4	2	9	6	10,5	2100	36	145	1300
<i>Trave</i>	1885	3,60	190	BV	4	2	9	6	10,5	2100	36	145	1300
<i>Saale</i>	1885	3,60	190	BV	4	2	9	6	10,5	2100	36	145	1300
<i>Lahn</i>	1886	3,80	190	GL	4	2	10	6	10,5	2361	36	170	1580
<i>Spree</i>	1889	5,00	250	GL	4	2	10	10	11,0	3434	48	230	2000
<i>Havel</i>	1889	5,00	250	GL	4	2	10	10	11,0	3434	48	230	2000

\* In den Baukosten ist der Preis für den Innenausbau der Fahrgasteinrichtungen nicht  
enthalten.

\*\* BV = Bureau Veritas; GL = Germanischer Lloyd.



Tabelle 4

## Maschinenanlagen und Maschinenleistungen der Schnelldampfer

Name	Art der Masch.	Zylinder Ø (Anzahl)			Kolb.-hub mm	Leistung PSi		Geschwindigk. Knoten	
		Hoch- mm	Mittel- mm	Niederdr.		norm.	max.	Dienst	max.
<i>Elbe</i>	II-Exp	1524	–	2 159 (2)	1 524	5 600		15,0	16,0
<i>Werra</i>	II-Exp	1575	–	2 184 (2)	1 524	6 300		16,0	17,0
<i>Hammonia</i>	II-Exp	1370	–	1 800 (2)	1 600	4 250	4 350	15,0	15,24
<i>Fulda</i>	II-Exp	1575	–	2 184 (2)	1 524	6 300		16,0	17,0
<i>Eider</i>	II-Exp	1575	–	2 184 (2)	1 524	7 000		16,0	17,0
<i>Ems</i>	II-Exp	1575	–	2 184 (2)	1 524	7 000		16,0	17,0
<i>Aller</i>	III-Exp	1 117	1 778	2 743	1 829	8 000	8 857	17,0	17,5
<i>Trave</i>	III-Exp	1 117	1 778	2 743	1 829	8 000		17,0	17,5
<i>Saale</i>	III-Exp	1 117	1 778	2 743	1 829	8 000		17,0	17,5
<i>Lahn</i>	III-Exp	826 (2)	1 727	2 159 (2)	1 829	8 800	9 500	18,0	19,46
<i>Spree</i>	III-Exp	950 (2)	1 900	2 500 (2)	1 800	11 800	12 700	18,5	20,1
<i>Havel</i>	III-Exp	950 (2)	1 900	2 500 (2)	1 800	11 800	12 500	18,5	19,72

II-Exp = Zweifach-Expansionsmaschine; III-Exp = Dreifach-Expansionsmaschine

### B. Die Schiffe und ihre Lebenswege

Die mit der *Elbe* eingeleitete neue Ära in der deutschen Passagierschiffahrt dokumentierte sich nicht nur in der größeren Schnelligkeit der Schiffe. Mindestens ebenso wichtig war das durch die völlig neue Anordnung der Passagiereinrichtungen erheblich vergrößerte Raumangebot für die Fahrgäste der I. und II. Klasse. Auch hier waren die englischen Spitzenreedereien seit Anfang der 70er Jahre vorangegangen. Vorher hatte die Anordnung der Salons auf Dampfern noch immer der auf Segelschiffen üblichen entsprochen. Dort war die II. Klasse im Vorschiff und die I. Klasse im Achterschiff untergebracht gewesen. Die Speisesäle waren damals schmale, in Längsrichtung des Schiffes angeordnete Räume, von denen man rechts und links direkt in die Passagierkammern gelangte. Neben diesen Speisesälen gab es bestenfalls noch kleine Rauchzimmer. Auf den Dampfern der Flüsse-Klasse war die I. Klasse auf dem Hauptdeck vor den Kesselräumen untergebracht, wo die Schrauben- und Maschinengeräusche am wenigsten störten. Die II. Klasse verlegte man auf das Hauptdeck hinter den Maschinenraum, während sich die Einrichtungen für die Zwischendeckspassagiere unter dem Hauptdeck im sogenannten Zwischendeck über die Schiffslänge verteilten. Die Speisesalons der I. und II. Klasse erstreckten sich über die ganze Schiffsbreite und waren jetzt von den Kammern vollkommen getrennt. Die anderen Gesellschaftsräume wurden in den Aufbaudecks untergebracht, die gleichzeitig die Anlage eines überdachten Promenadendecks ermöglichten. Der Bewegungsraum und die Bequemlichkeit für die Fahrgäste der I. und II. Klasse erreichten damit ein vorher nicht gekanntes Maß. Mit der Innenausstattung der Räume hatte der NDL den Bremer Architekten Johann G. Poppe betraut, der seine Aufgabe im pompösen Geschmack jener Zeit löste. Von Schnelldampfer zu Schnelldampfer überbot er sich in immer neuen prunkvollen Räumen, prächtigen Schnitzereien und überladenen Wand- und Deckenverzierungen. Im Rahmen dieser Arbeit kann nicht auf die Innenarchitektur der Schiffe

eingegangen oder gar eine künstlerische Wertung versucht werden. Die Fahrgäste – und darauf kam es an – fühlten sich in diesen Räumen offensichtlich wohl. Dieser neue Schiffstyp wurde vom internationalen Reisepublikum eindeutig bevorzugt.

Ein paar weitere Neuerungen sind mit den Namen der ersten deutschen Schnelldampfer verknüpft. Ausgerechnet die fast anachronistische *Hammonia* der Hapag war im Februar 1883 das erste deutsche Schiff mit elektrischer Beleuchtung<sup>16</sup>. Die *Fulda* des NDH folgte wenige Wochen danach als zweites. Diese Bequemlichkeit war sogleich derart beliebt, daß der Lloyd auch die vorher gebauten *Elbe* und *Werra* mit elektrischem Licht nachrüsten ließ. Daneben behielt man aber bis in die 90er Jahre die Öllampen bei, denn die damalige Elektrizität war noch recht störanfällig, und gelegentlich beeinträchtigte sie sogar die Funktion des Kompasses. 1886 konnte die *Aller* mit einer Welt-Erstleistung aufwarten: Sie war der erste Schnelldampfer mit der kohlesparenden und leistungsstärkeren Dreifachexpansions-Dampfmaschine. Außerdem war sie das erste stählerne deutsche Schiff.

Bis zu diesem Jahr waren die Fahrten der Schnelldampfer ohne berichtenswerte Zwischenfälle verlaufen. Sie hatten weder Rekordfahrten gemacht noch waren sie von Unfällen betroffen worden. Und als die *Fulda* 1886 in die Schlagzeilen der Weltpresse rückte, da war der Anlaß eine Rettungsaktion. Am 14. März 1886 war der Cunard-Schnelldampfer *Oregon* bei der Annäherung an die amerikanische Küste 26 sm südöstlich Fire-Island-Leuchtturm von dem Schoner *Charles Morse* gerammt worden. Der Schoner sank augenblicklich mit Mann und Maus. Auf der *Oregon* wurde man des eindringenden Wassers nicht Herr, weil die Schotte im Kesselbereich wegen durch Kohlenreste blockierter Schotttüren nicht geschlossen werden konnten. Alle Fahrgäste und schließlich auch die Besatzung wurden ausgebootet und auf zwei in der Nähe liegende kleine Segler gebracht. Kurz darauf erschien die *Fulda* und übernahm die 896 Schiffbrüchigen. Die *Oregon* – es handelte sich um den ehemaligen Guion-Liner in Tabelle 1 – war inzwischen gesunken. Am Abend des 15. März landete die *Fulda* die Geretteten in New York. Als die General-Agentur des NDH wegen der 16stündigen Verspätung der *Fulda* in Bremen anfragte, welchen Kostenersatz man von Cunard fordern solle, telegraphierte der Lloyd: „Highly gratified having been instrumental in saving so many lives. No claim.“<sup>17</sup> Wenige Monate später, am 9. Dezember 1886, sichtete die *Fulda* im Atlantik ein entgegenkommendes Vollschiff, die *Louise M. Fuller* aus Neuschottland, die leckgesprungen war und zu sinken drohte. Kapitän Ringk ließ die Besatzung des Seglers in Booten der *Fulda* abholen.

1887 kam mit der *Lahn* der letzte in England gebaute Schnelldampfer des NDH in Fahrt, das neunte Schiff der Klasse. Lohmann ordnete jetzt drei Abfahrten pro Woche an, was zu den bereits geschilderten Termenschwierigkeiten bei der Abfertigung führte. Diese Schwierigkeiten und die zunehmende Überlegenheit der Konkurrenzschiffe versuchten die Lloydkapitäne stillschweigend dadurch zu kompensieren, daß sie stets möglichst hohe Fahrtstufen liefen. Dabei ging es nicht immer ohne Schrammen ab.

Am 15. Juni 1887 kurz vor zehn Uhr abends rammte die *Aller* im dichten Nebel in der Nähe der holländischen Insel Ameland den britischen Fischkutter *Willie*. Obwohl von der *Aller* sofort Rettungsringe geworfen wurden und Kapitän Christoffers ein Boot aussetzte, konnte von der siebenköpfigen Besatzung des Kutters nur ein Matrose gerettet werden. Die anderen sind offenbar mit dem sinkenden Schiff in die Tiefe gerissen worden, Hilferufe wurden jedenfalls nicht gehört. Ein Verschulden der *Aller* stellte das Seeamt nicht fest<sup>18</sup>.

Ebenfalls im dichten Nebel kollidierte die *Trave* am 13. Juni 1889 vor dem Englischen Kanal mit dem russischen Dreimastschoner *David*<sup>19</sup>. Dem Russen wurde das Vorschiff abgeschnitten, und er begann schnell zu sinken. Kapitän Willigerod ließ ein Boot der *Trave* klarmachen, das jedoch auf halber Strecke dem Boot der *David* begegnete, in das sich die Besatzung gerettet hatte. Das Seeamt sprach die *Trave* frei, dem Russen wurde vorgeworfen, ein ungeeignetes Nebelhorn benutzt zu haben.

In den Jahren 1889 und 1890 hatte sich das Seeamt in Bremerhaven verschiedentlich mit einem besonderen Problem zu beschäftigen, dem Selbstmord von Trimmern, auch Kohlenzie-

her genannt. So verhandelte man am 10. August 1889 den Tod des Kohlenziehers Franz Miller, der am 3. Juni über Bord der *Trave* gesprungen sei<sup>20</sup>. „Es scheint, daß Miller sich der Arbeit als Kohlenzieher, welche übrigens nicht übermäßig schwer war, nicht gewachsen fühlte“, stellte das Seeamt fest. Mängel des Schiffsdienstes oder in der Beschaffenheit des Heizraumes hingegen wurden nicht festgestellt, obwohl die „Frage, ob Miller eine harte Behandlung seitens seiner Vorgesetzten erfahren hat“, wegen auseinandergehender Zeugenaussagen nicht zu klären war. Millers Kollegen sagten aus, daß dieser sich krank gefühlt, der Arzt ihn jedoch für einen Simulanten gehalten habe. Miller sei vom Oberheizer mehrfach geschlagen und aus seiner Koje gezerrt worden. Daraufhin habe Miller schließlich Selbstmordabsichten geäußert. Er wurde am 3. Juni vermißt und trotz zweimaliger Durchsuchung des Schiffes nicht gefunden. Trotzdem äußerten Kapitän Willigerod und sein Obermaschinist vor dem Seeamt die Meinung, Miller habe sich versteckt gehabt und sei in Southampton heimlich an Land gegangen. Keiner der Herren vom Seeamt fragte den Kapitän, wie Miller das angesichts des bestehenden Verdachts und entsprechender Bewachung der Ausgänge in der kurzen Liegezeit hätte anstellen sollen. Dem Seeamt war bekannt, daß der Oberheizer 1886 wegen wiederholter Mißhandlung eines Kohlenziehers eine Gefängnisstrafe bekommen hatte. Trotzdem urteilt es: „Jedoch ist im vorliegenden Falle eine wirkliche Mißhandlung nicht für nachgewiesen zu erachten, . . . wenn auch in beiden Fällen leichte Schläge oder Ohrfeigen stattgefunden haben sollten.“ Da der Oberheizer „den Miller nach dem Ausspruch des Arztes für einen arbeitsscheuen Simulanten halten mußte“, könne von „strafbarer Körperverletzung“ nicht gesprochen werden.

Am 15. August 1889 geht es erneut um den Selbstmord zweier Kohlenzieher, diesmal von der *Fulda*<sup>21</sup>. Der 28jährige Julius Waldt war am 18. Juni, der 29jährige Louis Eduard Biesterfeld am 30. Juni über Bord gesprungen und ertrunken. Wieder wurden Mängel in Einrichtung und Menschenführung nicht festgestellt, vielmehr nahm man bei Waldt „unglückliche Familienschicksale“ und bei Biesterfeld „durchaus zerrüttete Vermögensverhältnisse“ als Selbstmordmotiv an. Interessant sind die bei dieser Verhandlung festgehaltenen Arbeitsbedingungen der Trimmer. Auf der *Fulda* hatte jeder Kohlenzieher während seiner vierstündigen Wache – auf die acht Stunden Ruhe folgten – 60 Körbe zu je 45 kg mit Kohlen zu füllen und sie zu den Feuerstellen zu bringen. 60 Körbe in vier Stunden. Das sind 15 Körbe pro Stunde oder alle vier Minuten ein Korb. Bei Raumtemperaturen von 40–45° Celsius. Am Ende der Reise waren die Transportwege bei fast leeren Bunkern am längsten. Schienen und Kohlenwagen zur Arbeiterleichterung gab es auf der *Fulda* noch nicht. Die Monatsgage des Kohlenziehers Biesterfeld betrug 50 Reichsmark.

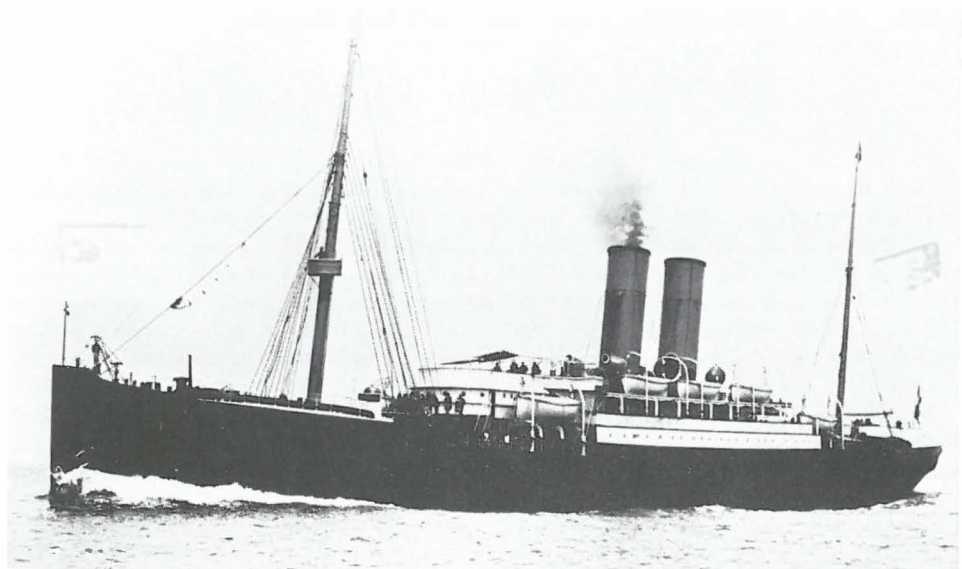
Auf der *Saale* gab es den Kohlenzieher Robert Protzsch, einen korpulenten Mann, dem die Arbeit sichtlich schwerfiel. Am 18. Juli 1889 hatte Protzsch einige Zeit im Bunker gearbeitet, als er den Oberheizer bat, nach oben gehen zu dürfen, um ein Medikament einzunehmen. Er begab sich dann auf das Vordeck, und ehe jemand eingreifen konnte, hatte er sich über die Reling geschwungen und trieb achteraus. Kapitän Blanke ließ auf Gegenkurs gehen und ein Boot bereitmachen. Nach einer Viertelstunde kehrte man auf den alten Kurs zurück, ohne den Kohlenzieher gefunden zu haben<sup>22</sup>.

1889 nahm der Lloyd die *Saale* für eine Sonderfahrt aus dem Nordatlantik-Fahrplan. Der junge deutsche Kaiser, Wilhelm II., besuchte auf dem Schiff die Flottenrevue in Spithead, Isle of Wight. Auch die *Elbe* wurde vorübergehend aus dem Nordatlantik abgezogen und lief im Oktober 1889 zur ersten von drei Rundreisen nach Australien aus.

Gleichfalls 1889 hatte die Hapag ihren Pseudo-Schnelldampfer *Hammonia* nach Frankreich verkauft, wo die C.G.T. ihn unter dem Namen *Versailles* im Dienst nach Mittelamerika einsetzte. 1914 verschrottete eine italienische Firma in Genua das Schiff.

Der 21. April 1890 sah Wilhelm II. erneut an Bord eines Lloyd-Dampfers. Auf der Reede von Bremerhaven dinierte der Kaiser an Bord der *Fulda*, wobei er in einer markigen Tischrede seine Verbundenheit mit der deutschen Handelsschifffahrt und besonders dem Norddeutschen Lloyd bekundete. Am folgenden Tag fuhr der Kaiser mit der *Lahn* nach Wilhelmshaven.





Die Trave im gleichen Umbauzustand wie die Aller auf Seite 153, jedoch mit dem traditionellen schwarzen Rumpf. (Foto Slg. Haviland, Baltimore)

In der Frühe des 9. Mai 1890 um 1.30 Uhr überrannte die *Trave* bei Dungeness ein kleines Fischereifahrzeug, das danach nicht mehr gesehen wurde. Andere Fischer berichteten als Augenzeugen, daß zu dieser Zeit das britische Fischerboot *Camelia* von einem großen Dampfer gerammt worden und mit der ganzen Besatzung gesunken sei<sup>23</sup>.

Im Jahre 1890 stellte der Lloyd die *Spree* in Dienst, der 1891 die *Havel* folgte. Diese fast 7000 BRT großen Dampfer waren die letzten Schiffe der Flüsse-Klasse. Am 11. Oktober 1890 machte die *Spree* die erste Schnelldampfer-Abfahrt ab Nordenham. Wie andere Schnelldampfer der damaligen Zeit waren sie für eine Armierung als Hilfskreuzer vorgesehen, wobei nicht weniger als acht 15-cm-Geschütze, acht kleinere Kanonen sowie 14 Maschinengewehre aufgestellt werden sollten. Zusätzlich sollten noch zwei 20-t-Torpedoboote an Bord genommen werden. Ob man alle diese Waffen mit der zugehörigen Munition im Ernstfall wirklich hätte unterbringen können, scheint zweifelhaft.

Mit der im Februar 1891 in Fahrt gekommenen *Havel* verfügte der Lloyd jetzt über elf Schnelldampfer, das war die größte derartige Flotte, die sich je im Besitz einer Reederei befunden hat. Von den drei Abfahrten pro Woche war der NDJ aus den erwähnten Gründen wieder abgekommen, für zwei wöchentliche Abfahrten waren aber acht Schiffe mehr als genug. Es galt also, für die restlichen Schiffe ein neues Betätigungsfeld zu finden. Damals begannen die Auswanderer aus dem Balkan zunehmend den Weg über Italien vorzuziehen, und andererseits wuchs die Zahl der amerikanischen Touristen ins Mittelmeer an. Der NDJ erkannte diese Chance und setzte seine älteren Schnelldampfer zwischen New York und Genua ein. Auf dieser Route waren die veralteten Dampfer sogar Spitzenschiffe. Die *Fulda* verließ am 24. Oktober 1891 New York mit Kurs auf Genua, die *Werra* trat diesen Dienst am 4. Januar 1892 mit ihrer ersten Reise Genua–New York an.

Das Frühjahr 1891 brachte noch eine weitere wichtige Neuerung im Schnelldampferverkehr. Auf Anregung des deutschen Generalpostmeisters Heinrich von Stephan waren auf den Schnelldampfern der Hapag und des NDJ Seepostämter eingerichtet worden, in denen die



Post bereits während der Überfahrt vorsortiert wurde, was eine ganz erhebliche Verkürzung der Postlaufzeit bedeutete.

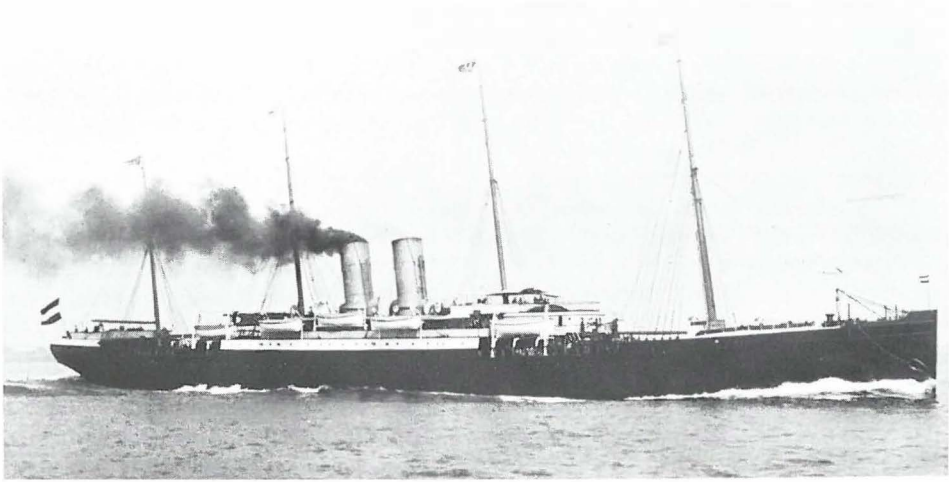
Eine glückliche Rettungsaktion gelang der *Spree* am 18. Dezember 1891. Im Englischen Kanal konnte sie mit ihren Booten 147 Personen von dem brennenden britischen Dampfer *Abyssinia* abbergen.

Das Jahr 1892, in dem am 9. Februar mit Lohmanns Tod der Schöpfer dieser Schnelldampferflotte abberufen wurde, brachte auch sonst überwiegend Düsteres. Neben weiter zurückgehenden Passagierzahlen gab es wieder eine Reihe von Unfällen zu vermerken.

Die *Eider* war am 31. Januar im Nebel bei Atherfield an der Südküste der Isle of Wight aufgelaufen<sup>24</sup>. An Bord befanden sich 227 Passagiere und die während des Winters auf 104 Mann reduzierte Besatzung. Versuche, das unbeschädigte Schiff durch Rückwärtsmanöver freizubekommen, schlugen fehl. Durch Signale wurde jetzt ein Rettungsboot herbeibeordert, die Fahrgäste zogen es jedoch vor, an Bord zu bleiben. Das Wetter war ruhig, und man hoffte zuversichtlich auf die baldige Bergung.

Am folgenden Tag frischte das Wetter stürmisch auf. Der Rumpf der *Eider* wurde mehrere Male angehoben und auf die Felsen zurückgeschleudert. Im Laufe des Nachmittags begann man mit dem Ausbooten der Fahrgäste, auch deren Gepäck und die Post konnten geborgen werden. Gegen Abend schlug die *Eider* leck, womit alle Bergungsversuche vorläufig gescheitert waren. Das Seeamt warf Kapitän Heinecke vor, daß er zu schnell gefahren sei und sich in seinem Besteck geirrt habe. Wenige Tage nach der Strandung wurde ein Kontrakt mit dem Nordischen Bergungs-Verein in Hamburg abgeschlossen, dem es am 29. März 1892 gelang, die *Eider* abzubringen. Kapitän Heinecke und eine Restbesatzung waren während der ganzen Zeit an Bord geblieben. Nach der geglückten Bergung begann das Gerangel um die Bergungsprämie. Die Berger forderten 1 Mio. Reichsmark, dem Lloyd hingegen war die *Eider* nur 0,4 Mio. Mark wert. Immerhin war das Schiff ziemlich demoliert. Der Hintersteven mit Beplattung war auf 7 m weggerissen, Ruder und Schraubenwelle gebrochen, der Propeller unbrauchbar. Man konnte sich nicht einigen, und es kam zur Versteigerung des Wracks, die nur 0,16 Mio. Mark erbrachte. Die *Eider* wurde anschließend verschrottet.

Die *Havel* hatte am 18. Februar Hoboken mit Kurs Bremerhaven verlassen. Das Kommando hatte Kapitän Jüngst, während der Revierfahrt querab Long Island führte jedoch der Zwangslotse Connor das Schiff. Schon bald gab es Meinungsverschiedenheiten. Der Kapitän und seine Steuerleute wähten die *Havel* zu dicht unter Land, der Lotse war jedoch überzeugt, mitten im Fahrwasser zu sein. Danach machte man den Lotsen auf eine Bark aufmerksam, die offenbar den Kurs des Dampfers kreuzen wolle. Connor nahm das mit dem Bemerkten zur Kenntnis, man sei noch weit genug ab. Trotzdem ließ er das Ruder nach Steuerbord legen. Da das Schiff nicht reagierte, wurde hart Backbord gelegt – wieder ohne Ergebnis. Der Zusammenstoß mit der Bark war schon unvermeidlich, als Kapitän Jüngst eingriff und die voll voraus laufende Maschine auf voll zurück stellte. Zwei Minuten später krachte die *Havel* in die italienische Bark *Mascotta*. Starr vor Schreck verharrte man auf der Brücke der *Havel*, während die noch immer voll rückwärts arbeitende Maschine den Dampfer aus dem Segelschiff herauszog, das unmittelbar darauf sank. Inzwischen war die *Havel* mit voller Rückwärtsfahrt im Schlick vor Long Island festgeraten. Die Situation auf der Brücke des Lloydschnelldampfers wird am besten durch die Aussage des Steuerers Heilmann vor dem Seeamt charakterisiert: „Der Schiffer Jüngst hat dann noch erklärt, wenn das nicht anders werde, müsse er einen andern Lotsen haben.“ Nachdem man sich davon überzeugt hatte, daß die *Havel* keine ernsteren Beschädigungen davongetragen hatte, löste man sich aus dem Schlick und fuhr „erst langsam und dann mit voller Kraft weiter“, vorbei an der gesunkenen Bark. Deren Masten ragten aus dem Wasser, und in der Takelage warteten die Italiener auf ihre Rettung. Zwei Schiffsjungen der *Mascotta* waren bei der Kollision über Bord gefallen und ertrunken. Das Seeamt kritisierte die Rücksichtslosigkeit, mit der den an der Kollision unschuldigen Italienern die Hilfe versagt wurde, und es ließ auch die Entschuldigung nicht gelten, daß an der Unfallstelle genügend andere Schiffe gewesen seien<sup>25</sup>.



Mit hoher Fahrt läuft die Saale um 1893 einen amerikanischen Hafen an. (Foto Slg. Haviland, Baltimore)

Unter Kapitän Reimkasten war der Schnelldampfer *Trave* am 21. Juni aus Hoboken ausgelaufen und dampfte mit 694 Menschen an Bord nach Bremerhaven. Am nächsten Morgen geriet das Schiff in zunehmend dichter werdenden Nebel. Der Maschinentelegraf wurde auf Achtung gestellt, was eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf ca. 15,75 Kn bedeutete, und man schloß die Schotten. Der dritte Offizier war gerade auf dem Weg zum Kapitän, um diesem Meldung zu machen, als voraus die Konturen eines Seglers sichtbar wurden. Zum Ausweichen war es zu spät. Der erste Offizier Meissel befahl voll zurück und legte das Ruder hart Steuerbord, um hinter dem Segler zu passieren. Das gelang jedoch nicht mehr, die *Trave* traf den Segler vor dem Kreuzmast und trennte das Schiff glatt durch. Nach dem Zusammenstoß stoppte die *Trave*, ließ Boote zu Wasser und rettete die Überlebenden des Vollschiffs *Fred B. Taylor*. Der Segelmacher und der erste Offizier waren ums Leben gekommen. Das Seeamt kritisierte, daß nicht sofort nach Aufkommen des Nebels mit der Fahrt deutlich heruntergegangen worden sei und daß ferner keine Nebelsignale gegeben wurden. Der erste Offizier sagte dazu, daß er die Nebelsignale erst geben wollte, nachdem der Kapitän Meldung erhalten hatte. Schließlich wurde getadelt, daß sich der Dampfer sofort von dem Segler freigearbeitet hätte, ohne dessen Besatzung die Möglichkeit zu geben, auf die *Trave* überzusteigen. Vielleicht wäre dadurch der Tod des Segelmachers zu vermeiden gewesen<sup>26</sup>.

Am 26. November 1892 passierte dann der *Spree* jener Schreckenstraum aller Einschraubenschnelldampfer-Kapitäne: Bruch der Antriebswelle. Die *Spree* befand sich mit 750 Personen auf der Reise nach New York, als rund 1000 sm westlich von Queenstown das Malheur geschah. Die berstende Welle hatte die Außenhaut durchschlagen, so daß die beiden achteren Abteilungen voll Wasser liefen und das Schiff hinten bedenklich tief eintauchte. Funk gab es damals noch nicht. Segel konnte die *Spree* auch nicht setzen. Es blieb also nichts anderes übrig, als darauf zu warten, daß ein anderes Schiff vorbeikam. Nach zwei endlosen Tagen erst, am 28. November, kam die *Lake Huron* der Beaver Line in Sicht. Der britische Dampfer schleppte die *Spree* in knappen sechs Tagen nach Queenstown zurück und erhielt dafür £ 24000 Bergelohn zugesprochen. Der Lloyd-Liner ging in Haulbowline ins Trockendock und wurde nach provisorischer Reparatur nach Milford Haven geschleppt, wo bis zum April 1893 alle Schäden beseitigt wurden<sup>27</sup>.

Im folgenden Jahr war die *Ems* mit einem Unfall an der Reihe. Mitten im Atlantik brach ihr Hintersteven. Das manövrierunfähige Schiff wurde von dem britischen Dampfer *Wildflower*

gesichtet und nach den Azoren geschleppt. Dort bootete man die Passagiere aus, ehe die *Ems* im Schlepp zur Reparatur nach Southampton ging.

Bei den Eröffnungsfeierlichkeiten nach Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals stellten die beiden führenden deutschen Reedereien Dampfer zur Verfügung, auf denen die Ehrengäste des Reiches den Kanal durchfuhren. So fanden sich am 18. Januar 1895 die Mitglieder des deutschen Reichstages auf der *Trave* ein.

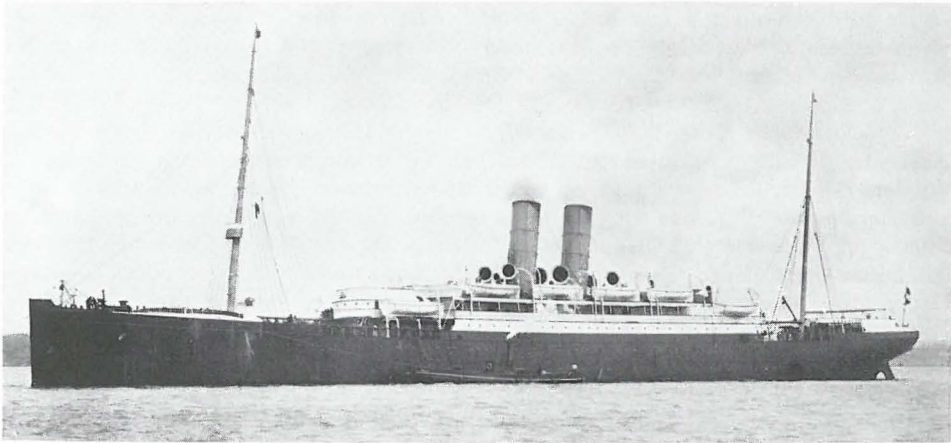
Vierzehn Tage später geschah das größte Unglück, das einem Lloyd dampfer in Friedenszeiten widerfuhr. Der Spruch des Seeamts in Bremerhaven beschrieb das Ereignis so: „Am 30. Januar 1895 morgens zwischen 5 und 6 Uhr hat in der Nordsee etwa 45 Seemeilen südwestlich von Haaks-Feuerschiff zwischen dem von Rotterdam nach Aberdeen bestimmten englischen Frachtdampfer *Crathie* und dem von der Weser nach New York bestimmten Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd *Elbe* ein Zusammenstoß stattgefunden, welcher den Untergang der *Elbe* mit 332 Personen und eine starke Beschädigung der *Crathie* zur Folge hatte.“<sup>28</sup> Vorangegangen war folgendes. Ca. 5.20 Uhr morgens lief die *Elbe* mit Volldampf durch die sichtige Nacht, als beide wachhabenden Offiziere sowie der Ausguck an Backbord voraus das grüne Licht eines Dampfers sahen. Außer den Worten, die der erste Offizier Glamann kurze Zeit später sprach, daß der andere immer noch kein Rot zeige, dieses aber gleich kommen müsse, verursachte das Erscheinen eines dubiosen Schiffes auf dem Kollisionskurs der *Elbe* keine weitere Reaktion auf der Brücke des Schnelldampfers! Minuten später krachte die *Crathie* 30 m vor dem Heck in die *Elbe*, zerstörte dort ein Schott und trieb dann achteraus. 25 Minuten danach war die *Elbe* in den eisigen Fluten versunken, mit ihr 332 Menschen. Dieser Unfall warf eine ganze Reihe von Fragen auf.

Die *Crathie* war das ausweichpflichtige Schiff und deshalb an der Kollision schuld. Das steht fest. Unverantwortlicher Weise hatte der wachhabende Offizier die Brücke der *Crathie* verlassen, um einen Kaffee zu trinken. Dieser Umstand wurde natürlich vom Lloyd groß herausgestellt, und immer ist die Rede vom „sträflichsten Leichtsinne“<sup>29</sup>, mit dem die Engländer die Katastrophe heraufbeschworen hätten. Die Offiziere der *Elbe* wiesen darauf hin, daß sie in dieser Lage gesetzlich zum Kurshalten verpflichtet gewesen seien. Wie auch immer: Zumindest die Dampfpeife hätte man doch betätigen oder ein Lichtsignal geben müssen, und angesichts des unbeirraren Kurses der *Crathie* wäre auch wohl ein Ausweichmanöver zu erwägen gewesen.

Nach dem Unfall wurden die Befehle des Kapitäns Gössel – der nicht gerettet wurde – von der Besatzung der *Elbe* diszipliniert ausgeführt. Es kam zu keiner Panik, was das Seeamt wohl mit Recht darauf zurückführte, daß sich die 195 Passagiere über den fatalen Ernst ihrer Lage nicht klar waren. Von den zehn Booten waren zum Zeitpunkt des Untergangs eins heil im Wasser, zwei gekentert und vier weitere klar zum Ausschwingen bzw. Fieren. Von den Booten auf der Steuerbordseite sind wahrscheinlich wegen der Backbordschlagseite keine zu Wasser gebracht worden. Die Schiffsleitung hatte tragischer Weise Frauen und Kinder nach Steuerbord befohlen. Dabei passierte die eine Tragödie unter vielen, daß der Obermaschinist Neußel den bereits im Backbordboot 3 befindlichen Sohn des Passagiers Hofmann wieder aus dem Boot holte und ihn zusammen mit der zum Einsteigen bereiten Mutter nach Steuerbord schickte, wo beide umkamen. Insgesamt wurden 20 Menschen gerettet, alle aus dem Boot Nr. 3. Es waren dreizehn Mann Besatzung, zwei Lotsen, vier männliche Passagiere und ein weiblicher Fahrgast. Frauen und Kinder zuerst –. Gegen 11 Uhr wurden die völlig entkräfteten Geretteten von dem britischen Fischerboot *Wild Flower* an Bord genommen und nachmittags um 5 Uhr in Lowestoft an Land gegeben.

Natürlich interessierte es Öffentlichkeit und Seeamt, warum nur ein Boot mit 20 Menschen heil zu Wasser kam und warum der Dampfer so schnell sank. Mängel an der Bauart der *Elbe* stellte das Seeamt nicht fest. Man muß dies allerdings richtig interpretieren. Die vom Seeamt gewählte Formulierung, „daß sie in bezug auf Sicherheit gegen Seeunfälle diejenigen Bedingungen erfüllte, welche zur Zeit ihres Baues als maßgebend und erforderlich“ galten, legt doch geradezu den Schluß nahe, daß die *Elbe* zum Zeitpunkt der Kollision diese Bedingungen nicht





*Schnelldampfer Lahn um die Jahrhundertwende. Bis heute nicht eindeutig geklärt ist die Frage, seit wann die Schnelldampfer des NDL mit dem gelben Schornstein fuhren. Die oft publizierte Meinung, dieser sei 1881 mit der Elbe eingeführt worden, ist falsch. Noch auf der 1884 in Dienst gestellten Eider und der Ems lassen sich auf Fotos und Gemälden schwarze Schornsteine nachweisen. Saale, Trave und Aller von 1886 sind dagegen immer mit gelben Schornsteinen abgebildet. (Foto Slg. Kludas)*

mehr erfüllte! Dafür spricht auch die Tatsache, daß die Seeberufsgenossenschaft nach diesem Unfall neue Richtlinien erarbeitete und daß 1896 gesetzliche Vorschriften für die Bauart von Schotten auf Schiffen mit mehr als 50 Passagieren verabschiedet wurden. Tatsächlich gingen die Schotten der *Elbe* nur bis zum Zwischendeck, obwohl man sie auf Passagierdampfern ab Mitte der 80er Jahre bis zum Hauptdeck hochzog.

Eine weitere Ursache für die vielen Opfer waren die Verhältnisse beim Bootsdienst. Es war zwar eine Bootsrolle festgelegt, die die Mannschaft für jedes Boot bestimmte. Anders als heute waren aber die Passagiere damals keiner bestimmten Bootsstation zugeteilt, worin ohne Zweifel ein Keim für Panik und Unordnung lag. Bootsmanöver auf See waren auf Schiffen des NDL nicht üblich, wurde bei der Seeamtsverhandlung ermittelt. Angeblich würden solche Manöver die Passagiere in Panik versetzen. Diese damalige offizielle Begründung des Lloyd muß man wohl als Schutzbehauptung abtun. Das Seeamt jedenfalls empfahl, „Bootsmanöver auf See gelegentlich auch zur Nachtzeit und bei hohem Seegang“ abzuhalten. Einen Vorwurf kann man der Reederei aus allen diesen Unzulänglichkeiten wohl nur bedingt machen, es sei denn, man setzt bei den damals Handelnden unseren heutigen Erkenntnisstand voraus. Damals machten's alle so wie der Lloyd – der Weg in den Fortschritt ist mit Unfalltoten gepflastert.

Schließlich bleibt noch die Frage zu erörtern, warum auf der schwimmfähig gebliebenen *Crathie* nichts zur Rettung der unglücklichen Menschen auf der *Elbe* getan wurde. Das Seeamt zeigte viel Verständnis für die Briten, die erst einmal die Lage auf dem eigenen, schwerbeschädigten Schiff hätten sondieren müssen. Und danach, so der Kapitän der *Crathie*, sei von der *Elbe* nichts mehr zu sehen gewesen. Es hätte eines geistesgegenwärtigen Kapitäns auf der *Crathie* bedurft, um sofort auf die *Elbe* zuzuhalten. Aber auf der *Crathie* war in jener Nacht niemand geistesgegenwärtig.

Als Folge des *Elbe*-Untergangs wurden in den Jahren 1896/97 die Dampfer *Trave*, *Saale*, *Aller*, *Lahn* und *Ems* umgebaut und den Schottenvorschriften angepaßt. Gleichzeitig erfuhren diese Dampfer eine gründliche Überholung der Maschinen- und Kesselanlagen. Eine äußerlich sichtbare Veränderung war der Ausbau des zweiten und dritten Mastes, was die Harmonie der Silhouette erheblich störte. Auch die teilweise Erhöhung der Schornsteine konnte dieses

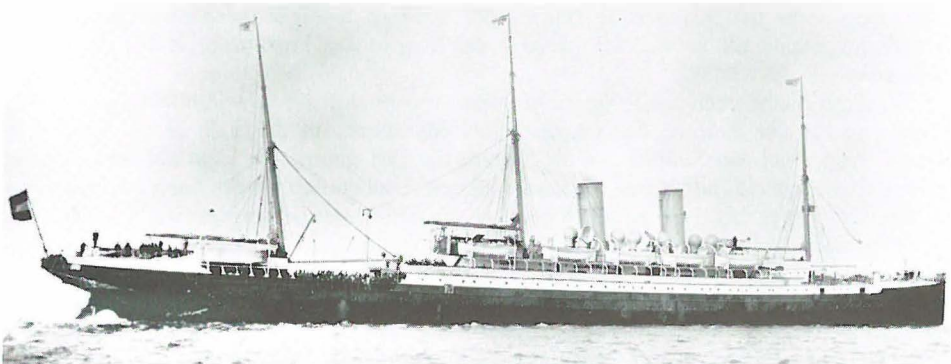


Schönheitsmanko nicht ausgleichen. *Ems* und *Aller* erhielten zu dieser Zeit den weißen Rumpfanstrich, den die Schiffe des Mittelmeer–New-York-Dienstes trugen. Die *Ems* trat ihre erste Reise in diesem Dienst am 16. April 1896 an, während die *Aller* am 21. Oktober 1897 ab Genua über Neapel nach New York auslief. Durch die Indienstellung des neuen Vierschornsteinschnelldampfers *Kaiser Wilhelm der Grosse* war die *Aller* für diesen Dienst frei geworden. Die beiden ältesten Schnelldampfer, *Werra* und *Fulda*, die ja schon einige Jahre auf der Mittelmeer-Route liefen, sind übrigens nie in der beschriebenen Weise umgebaut worden.

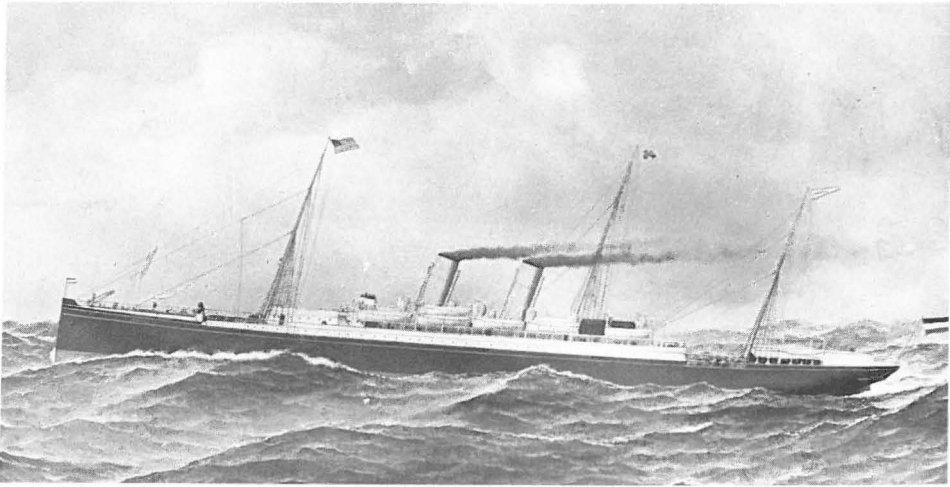
In dem Bestreben, die veralteten Schnelldampfer vor der Indienstellung der neuen großen Schnelldampfer so rentabel wie möglich einzusetzen, lief die *Spree* ab Dezember 1896 eine Zeitlang in einem neuen Cherbourg–New-York-Dienst, in den auch die *Havel* eingestellt werden sollte, sobald *Kaiser Wilhelm der Grosse* in Dienst war. Bevor es jedoch soweit kam, passierte der *Spree* ein neues Mißgeschick. Auf der Heimreise von New York im Juli 1897 zeigten sich feine Risse in der Antriebswelle. Die wegen Nebels ohnehin gedrosselte Geschwindigkeit wurde noch weiter herabgesetzt, ohne daß es half: zum zweiten Mal brach der *Spree* am 2. Juli mitten im Atlantik die Schraubenwelle, zum zweiten Male trieb das Schiff hilf- und kommunikationslos im Atlantik, und wieder hielten Besatzung und Passagiere nach Rettung Ausschau. Diesmal dauerte es drei Tage, ehe am 5. Juli die *Maine* der Atlantic Transport Line die *Spree* entdeckte und sie nach Queenstown schleppte. Von dort ging es nach dem Aussteigen der Passagiere im Schlepp nach Southampton, wo eine neue Schraubenwelle eingebaut wurde. Wieder hatte der Lloyd eine Menge Geld zahlen müssen. Allein die *Maine* hatte £ 5700 erhalten. Der Norddeutsche Lloyd hatte nun endlich und endgültig genug von Einschraubenschnelldampfern. Der Vorstand beschloß, die beiden neuen Dampfer *Spree* und *Havel* zu Doppelschraubenschiffen umbauen zu lassen. Nach der Indienstellung der *Kaiser Wilhelm der Grosse* wurde die *Spree* im November 1897 aus der Fahrt genommen und zum Umbau nach Stettin geschickt.

Das Jahr 1898 begann für die Schnelldampfer mit einer tapferen Rettungstat. Am 27. Januar sichtete die *Aller* im Atlantik den britischen Dampfer *Dago*, der im stürmischen Wetter zu sinken drohte. Trotz des Sturms wurde ein mit Freiwilligen besetztes Boot ausgesetzt, das in mutigem Einsatz alle 23 Mann von dem Frachter abbergen und in Sicherheit bringen konnte. Bootsführer war der vierte Offizier der *Aller*, Emil Zander, der später als Kapitän des Schulschiffs *Herzogin Sophie Charlotte* berühmt wurde.

Im Frühjahr 1898 suchte die spanische Marine dringend Schiffsraum, um ihre vielfältigen Aufgaben im spanisch-amerikanischen Krieg erfüllen zu können. Schnelle und für den Einsatz als Hilfskreuzer geeignete Schiffe waren besonders begehrt. Der Lloyd ergriff die Gelegenheit,



Die später auf Doppelschraubenantrieb umgebaute *Spree*. Sie und ihre Schwester *Havel* waren die letzten Einschraubenschnelldampfer der Welt. (Foto Hapag-Lloyd AG)

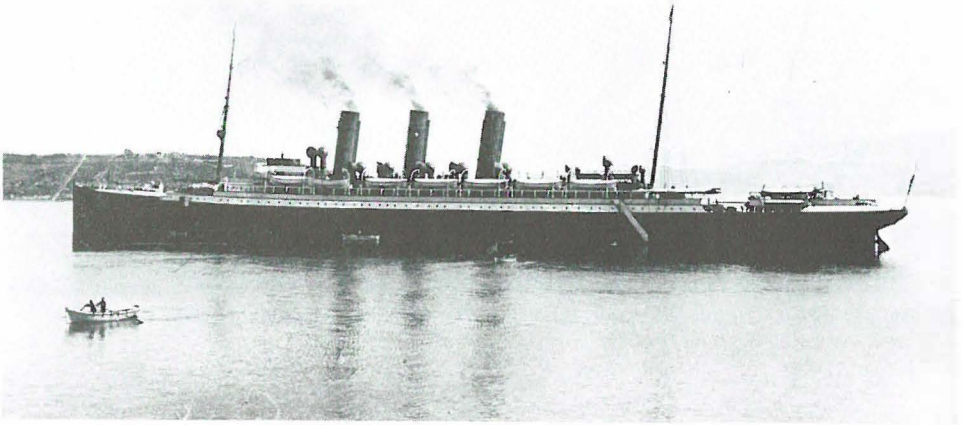


Ein zeitgenössisches Gemälde der Havel, des letzten Dampfers der Flüsse Klasse. (Foto Slg. Kludas)

wieder einen der ungeliebten Einschrauber loszuwerden und gab die Umbaupläne für die *Havel* auf. Im April machte das Schiff die letzte Reise Bremerhaven–New York und wurde dann der spanischen Marine übergeben. Als *Meteoro* diente die ehemalige *Havel* für die Kriegsdauer als Hilfskreuzer, dann ging sie in den Besitz der Cia. Trasatlantica über, wurde wieder zum Fahrgastschiff umgerüstet und 1899 unter dem neuen Namen *Alfonso XII* in den Liniendienst Bilbao–Südamerika eingestellt. Von 1916 bis 1918 lief der Dampfer zwischen Bilbao und New York, kehrte dann auf die Südamerikaroute zurück und wurde schließlich 1926 in Italien abgewrackt.

Zwei weitere Schnelldampfer kamen im Herbst 1898 unter die Regie der spanischen Marine. *Werra* und *Fulda* wurden als Truppentransporter verchartert; die *Fulda* kam Anfang 1899 an den Lloyd zurück, während die *Werra* bis zum Sommer in der Charter blieb. Für die *Fulda* ergab sich 1899 die Möglichkeit eines Verkaufs an die Canadian S. S. Co., die sogenannte Beaver Line. Das Schiff sollte in Birkenhead überholt werden, wobei im Dock Abstützungen brachen, die *Fulda* zur Seite kippte und schwere Beschädigungen erhielt. Die Engländer machten daraufhin den provisorischen Kauf rückgängig, und der Lloyd verkaufte die *Fulda* zum Abwracken. Auch *Ems* und *Werra* sollten 1899 an die Beaver Line verkauft werden, was aber wegen der inzwischen eingetretenen Zahlungsunfähigkeit dieser Reederei nicht realisiert wurde.

In das Jahr 1900 ging der Lloyd mit sechs der ehemals elf Einschraubenschnelldampfer. Das waren die *Aller*, *Ems*, *Lahn*, *Saale*, *Trave* und *Werra*. Die *Spree*, das siebte Schiff, ging inzwischen ihrer Fertigstellung als Zweischraubendampfer entgegen. Der Stettiner „Vulcan“ hatte eine ganze Menge an Umbauarbeit leisten müssen. Das Schiff war um 19,8 m verlängert worden und hatte jetzt drei Schornsteine, während sich die Zahl der Masten auf zwei reduziert hatte. Äußerlich war das Schiff nicht mehr als ehemalige *Spree* erkennbar. Die neue Schiffssektion nahm die zusätzlichen Kessel auf, die alte Maschine wurde durch zwei Vierfachexpansionsmaschinen ersetzt. Die Maschinenleistung betrug jetzt 17 500 PSi, mit denen die Dienstgeschwindigkeit von 20 Knoten mühelos erreicht wurde. Nach dem Umbau war das Schiff mit 8278 BRT vermessen. Im Juni 1899 konnte man das inzwischen auf den Namen *Kaiserin Maria Theresia* umgetaufte Schiff auf eine gründliche Probefahrt schicken. Doch die *Spree* blieb auch unter ihrem neuen Namen ein Pechvogel. Auf dem Weg in die Nordsee, wo die

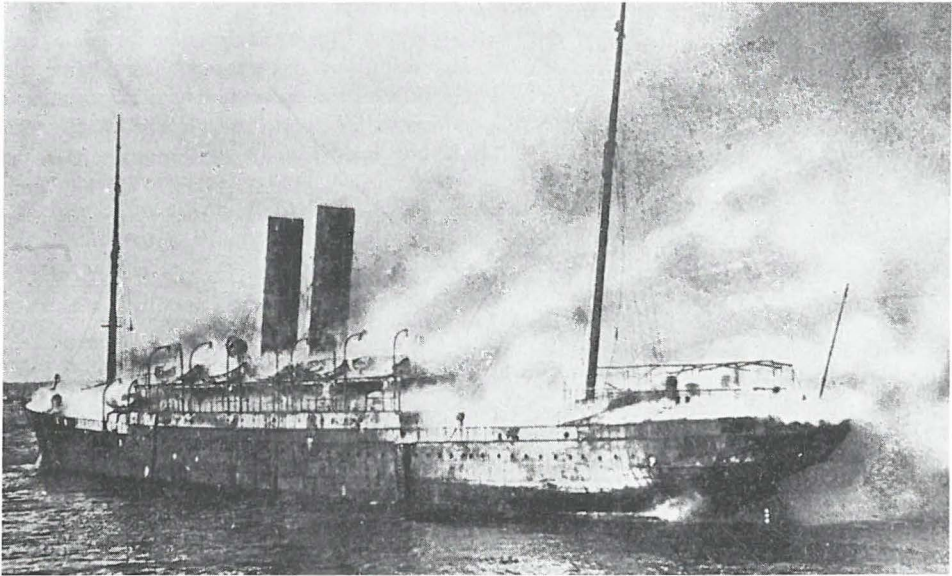


Kaiserin Maria Theresia, die ehemalige Spree. Nach langwierigen und umfangreichen Umbauten kam das Schiff im März 1900 mit völlig verändertem Aussehen wieder in Fahrt. (Foto Slg. Kludas)

Geschwindigkeit getestet werden sollte, strandete das Schiff. Zwei Bergungsschiffe und zwei Kriegsschiffe konnten den Dampfer schließlich wieder flottmachen. Die *Kaiserin* hatte sich jedoch ein Leck zugezogen und mußte nach Stettin zurückdampfen, was mit eigener Kraft, aber geringster Fahrtstufe geschah. Nach kurzer Zeit saß der Schnelldampfer erneut auf Grund. Diesmal waren fünf Schlepper und ein Eisbrecher nötig, um das Schiff wieder abzubringen. Die erlittenen Beschädigungen waren so groß, daß die *Kaiserin Maria Theresia* erst im März 1900, also nach mehr als zweijähriger Umbauzeit, in den Transatlantikdienst eintreten konnte, wo sie wegen der ausgefallenen *Kaiser Friedrich* dringend gebraucht wurde.

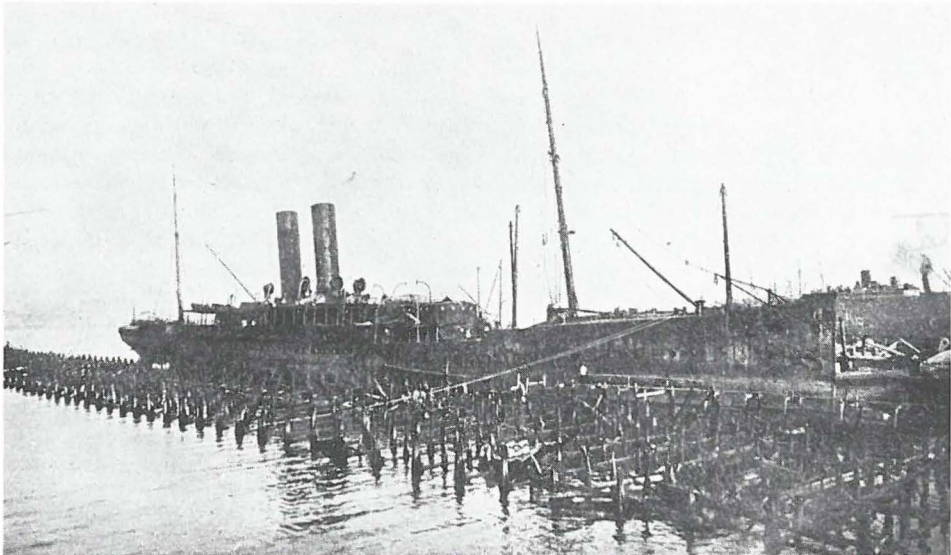
Die *Saale* fand ihr Ende in einer der größten Brandkatastrophen der Seefahrtgeschichte. Am 30. Juni 1900 hatten sich auf den Pieranlagen des NDL in Hoboken Baumwollballen entzündet, die in kürzester Zeit die hölzernen Piers und Schuppen sowie die Lloydampfer *Kaiser Wilhelm der Grosse*, *Bremen*, *Main* und *Saale* in Brand setzten<sup>30</sup>. Das Feuer forderte mehr als 300 Tote. Am schlimmsten traf es die *Saale*. Das Schiff sollte am 1. Juli auslaufen, und da ungewöhnlich viele Kajütspassagiere gebucht hatten, befanden sich außer der auf 250 Mann verstärkten Besatzung noch eine größere Anzahl von Tischlern und Tapezierern an Bord, die im Zwischendeck Einrichtungen für Kajütspassagiere errichteten. Bootsmann Reimer entdeckte den Brand zuerst, als er zwei Arbeiter brennende Ballen aus dem Schuppen tragen sah. Unmittelbar darauf stieg schon dichter Qualm auf. Kapitän Mirow erhielt sofort Meldung, und er gab Befehl, das Schiff loszuwerfen und die Schläuche anzuschließen. In der Aufregung wurde versäumt, den üblichen Feueralarm mit der Glocke zu geben. Deshalb erfuhren viele der unter Deck tätigen Handwerker und Stewards sowie das Maschinenpersonal viel zu spät von der tödlichen Gefahr. Der vom Pier herüberziehende Qualm machte inzwischen den Aufenthalt an Deck der *Saale* fast unmöglich. Bisher war es nicht gelungen, das Schiff vom Pier zu lösen, und jetzt griffen die Flammen auf die ganze Schiffslänge über. Verzweifelt flüchteten die Menschen über das Heck ins Wasser, wo Boote des Hapag-Dampfers *Phoenicia*





*Lichterloh brennend treibt die Saale am 30. Juni 1900 im Hudson River. (Foto Slg. Kludas)*

die meisten der Schwimmenden aufnehmen konnten. Dann hatte das Feuer endlich die Trossen der *Saale* verbrannt, die nun mit der Ebbe stromabwärts trieb, vom Bug bis zum Heck in Rauch und Flammen gehüllt. Aus den für das Hinausklettern zu engen Bullaugen



*Nach der Brandkatastrophe. Das Wrack der Saale an den Überresten der bis zur Wasserlinie abgebrannten Hoboken Piers des ND. (Foto Slg. Kludas)*



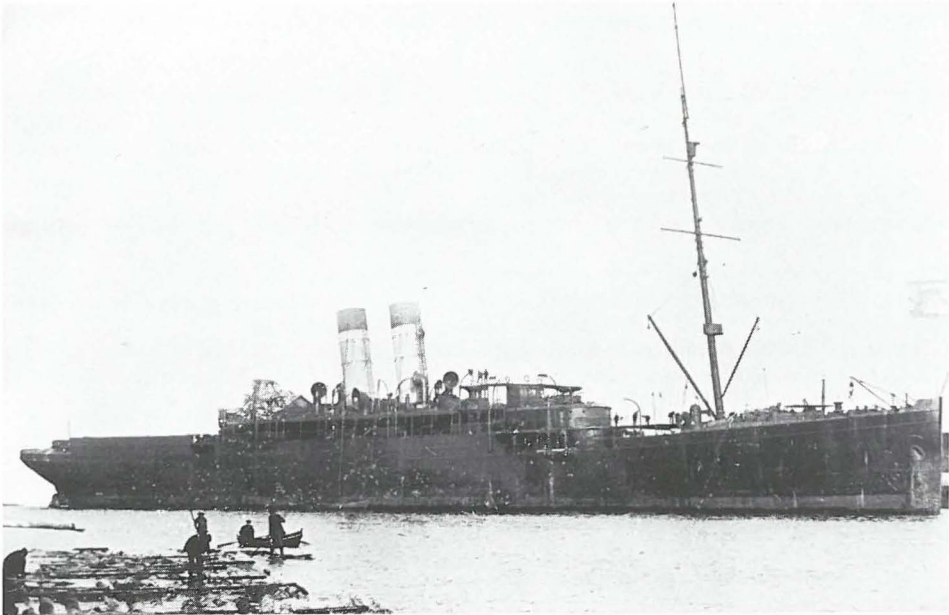
riefen Menschen in größter Todesangst um Hilfe. Der in Hapag-Charter laufende Dampfer *Kaiser Friedrich* setzte ein Boot mit 20 Freiwilligen aus, die aber nur wenige dieser Todgeweihten befreien konnten. Dann bestiegen die Hamburger unter Lebensgefahr die *Saale* und konnten 37 Mann aus dem Maschinenraum retten. Widersprüchliches und wenig Schmeichelhaftes wurde über die amerikanischen Schlepperbesatzungen berichtet, die Hilfe verweigert haben sollten und Ertrinkende nicht gerettet hätten. Sicher wird solchen Berichten ein Kern Wahrheit in Form einzelner Fehlleistungen zugrunde liegen. Eine pauschale Verallgemeinerung scheint aber unverantwortlich. Die *Saale* trieb abends bei Cumminipaw auf Grund. Die Flut löschte das Feuer. 101 Menschen wurden tot geborgen oder blieben vermißt, weitere starben später an ihren Brandwunden. Die Reparatur der *Saale* hätte 1,5 Mio. Mark gekostet, was der Lloyd natürlich nicht ausgeben wollte. So wurde das Wrack für 100000 Mark verkauft. Die amerikanische Reederei Luckenbach ließ das Schiff als Frachter wiederherstellen, baute eine neue Maschine ein und stellte es als *J. L. Luckenbach* in Dienst. 1921 in *Princess* umbenannt und 1923 in *Madison*, endete der ehemalige Schnelldampfer 1924 auf einer italienischen Abwrackwerft.

In die Genua–New-York-Linie war am 20. März 1901 die *Trave* eingestellt worden, der im November die *Lahn* folgte. Dafür schieden zwei andere Dampfer aus diesem Dienst aus. Die *Werra*, der älteste der Schnelldampfer, ging im September an eine Abwrackwerft in Genua, während die *Ems* eine neue Reederei fand. Unter dem Namen *Lake Simcoe* machte sie am 20. August 1901 ihre erste Liverpool–New-York-Reise für die Elder Dempster Line. 1903 wechselte sie in den Kanada-Dienst hinüber, ehe sie 1904 aufgelegt und 1905 für £ 14000 zum Abwracken nach Genua verkauft wurde. Die *Aller* machte im November 1902 ihre letzte Reise und ging 1904 zum Abwracken.

Für *Lahn* und *Kaiserin Maria Theresia* zeichneten sich 1904 ganz andere Perspektiven ab. Die *Kaiserin*, die gelegentlich auch im Genua–New-York-Dienst gefahren war und zwischen durch Kreuzfahrten machte, hatte im April 1904 auf einer Kreuzfahrt in Genua festgemacht. Völlig überraschend wurde den Fahrgästen eröffnet, daß sie auf den Lloydampfer *Hohenzollern* umsteigen müßten, der das Kreuzfahrtprogramm zu Ende führen würde. Die *Kaiserin Maria Theresia* lief beschleunigt nach Kronstadt aus und wurde schon im Juli als russischer Hilfskreuzer *Ural* in Dienst gestellt. Wie 1898 die Spanier kauften nun die Russen alle erreichbaren Schnelldampfer, um sie im russisch-japanischen Krieg einzusetzen. Die *Ural* allerdings lief erst einmal in die Nordsee und machte sich dort allseits unbeliebt, indem sie wahllos Schiffe aller Nationen anhielt und durchsuchte. Im Oktober 1904 verließ die *Ural* Kronstadt, um mit dem Geschwader des Admirals Rožestvenskij um den halben Erdball herum den Japanern entgegenzufahren. In der Straße von Tsushima sichtete die *Ural* am 27. Mai 1905 als erstes Schiff die japanische Schlachtflotte und meldete das dem Admiral Rožestvenskij. Dann lag sie im Feuer von Admiral Togos Schlachtschiffen. Ein Treffer im Kesselraum stoppte die *Ural*, und ein japanischer Zerstörer gab ihr mit einem Torpedotreffer den Todesstoß. Wenig später war ihr der ganze russische Flottenverband, dem sie sieben Monate angehört hatte, auf den Grund der Straße von Tsushima gefolgt.

Ein weiterer Loydschnelldampfer wurde am 27. Juli 1907 über die Hamburger Makler Henning und von Herlessen an die Russen verkauft. Die *Lahn* ging in Bremerhaven und dann in Libau in die Werft und wurde zum Spähkreuzer *Russ* umgebaut. Zur Erweiterung des Aufklärungsradius hatte das Schiff Aufklärungsballons an Bord. Am 18. Februar 1905 lief die *Russ* mit Admiral Nebogatows III. Geschwader nach Ostasien aus, kehrte jedoch nach einer Maschinenhavarie in der Ostsee nach Libau zurück. Das Schiff überdauerte noch zwei Jahrzehnte und wurde erst 1927 verschrottet. Die ehemalige *Lahn* wurde damit das älteste Schiff der Flüsse-Klasse.

Nach dem Verkauf der *Lahn* war nur noch die *Trave* übriggeblieben. Diesen Dampfer hatte der Lloyd im Mai 1903 aufgelegt. Ab 11. März 1906 machte die *Trave* bis November 1907 noch einmal neun Rundreisen Bremerhaven–New York. 1908 wurde das Schiff zum Abwracken verkauft und 1909 verschrottet.



Die ehemalige Lahn nach dem Umbau zum russischen Spähkreuzer Russ. (Foto Slg. Kludas)

Damit endete das Kapitel der ersten deutschen Schnelldampfer, die einen glanzvollen Abschnitt deutscher Schiffahrtsgeschichte repräsentierten, ehe sie die Rolle ungeliebter Stiefkinder übernehmen mußten.

Anmerkungen:

- 1 Schnelldampfer sind Schiffe, die in Bezug auf Geschwindigkeit, Größe und Ausstattung der Passagier räume an der oberen Grenze der praktizierten technischen Möglichkeiten ihrer Zeit liegen.
- 2 Hapag = Abkürzung für: Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft.
- 3 Die im Text und in den Tabellen genannten technischen und historischen Daten wurden durch sorgfältige Auswertung von Primärquellen, zeitgenössischen Veröffentlichungen und geeigneter Fach literatur gewonnen. Ein ausführliches Literaturverzeichnis findet sich am Schluß dieser dreiteiligen Arbeit in DSA 5.
- 4 Z. B. Lindemann, Moritz: Der Norddeutsche Lloyd. Bremen 1892. p. 56; Neubaur, Paul: Der Norddeutsche Lloyd. Leipzig 1907. p. 47; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen 1857 1927. Berlin 1927. p. 50; Bessel, Georg: 1857–1957 Norddeutscher Lloyd. Bremen 1957. p. 47; Witthöft, Hans Jürgen: Norddeutscher Lloyd. Herford 1973. p. 28; ders.: Ballins dicke Dampfer. Herford 1974. p. 7.
- 5 Zuletzt Hans Jürgen Witthöft in: MS Europa. Herford 1979. p. 97f.
- 6 Die Kriegsschiffsbauten des Vulcan und der 1882 an die Hapag gelieferte Nordatlantik Passagierdampfer *Rugia* bewiesen das entsprechende Können der Werft.
- 7 Huldermann, Bernhard: Albert Ballin. 4. Aufl. Oldenburg 1922. p. 22.
- 8 Die Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. in Glasgow war die Nachfolgefirma von John Elder.
- 9 Bessel, Georg: Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927. p. 531.
- 10 Hardegen, Friedrich, und Smidt, Käthi: H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Leipzig 1920. p. 251 f.

- 11 Bericht nebst Anlagen zur 36. ordentlichen General Versammlung des Norddeutschen Lloyd am 29. April 1893. p. 4.
- 12 Offenbar hatte man hier den Unfall der *City of Paris* im Sinn, der im März 1890 bei hoher Geschwindigkeit die Steuerbordwelle brach. Die ohne Belastung durchdrehende Maschine flog auseinander, wodurch Außenhaut und das Schott zum Backbordmaschinenraum leckgeschlagen wurden. Der Wassereinbruch setzte dann auch die Backbordmaschine außer Betrieb. Selbstverständlich liefert dieser Unfall kein Argument gegen das Doppelschraubensystem.
- 13 Die *Augusta Victoria* der Hapag, siehe Tabelle 1.
- 14 Bericht nebst Anlagen zur 34. ordentlichen Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd am 29. April 1891. p. 2.
- 15 Fry, Henry: *The History of North Atlantic Steam Navigation*. London 1896. p. 212.
- 16 Schon 1879 hatte es auf dem Hamburger Dampfer *Theben* elektrische Lampen gegeben, die jedoch nur zum Beleuchten der Decks beim nächtlichen Laden und Löschen dienten.
- 17 Neubaur, Paul: *Der Norddeutsche Lloyd*. Leipzig 1907. p. 227.
- 18 Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 7. Band. Hamburg 1888. p. 552 ff.
- 19 Ebd. 9. Band. Hamburg 1892, p. 112 ff.
- 20 Ebd. p. 117 ff.
- 21 Ebd. p. 121 ff.
- 22 Ebd. p. 321 ff.
- 23 Ebd. p. 497 ff.
- 24 Ebd. p. 244 ff.
- 25 Ebd. 10. Band. Hamburg 1894, p. 190 ff.
- 26 Ebd. p. 267 ff.
- 27 Isherwood, J. H.: *German Liner Spree*. In: *Sea Breezes*. Vol. 21. 1956. p. 257 ff.
- 28 Entscheidungen des Oberseeamtes und der Seeämter des Deutschen Reichs. 11. Band. Hamburg 1897. p. 596 ff.
- 29 Z. B. bei Neubaur, Paul: *Der Norddeutsche Lloyd*. Leipzig 1907. p. 50.
- 30 Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 14. Band. Hamburg 1904. p. 188 ff.