

Die deutschen Schnelldampfer. III, Vierschornsteiner - der Griff nach dem Blauen Band

Kludas, Arnold

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kludas, A. (1983). Die deutschen Schnelldampfer. III, Vierschornsteiner - der Griff nach dem Blauen Band. *Deutsches Schiffsarchiv*, 6, 91-108. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55872-6>

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

III. Viershornsteiner der Griff nach dem Blauen Band

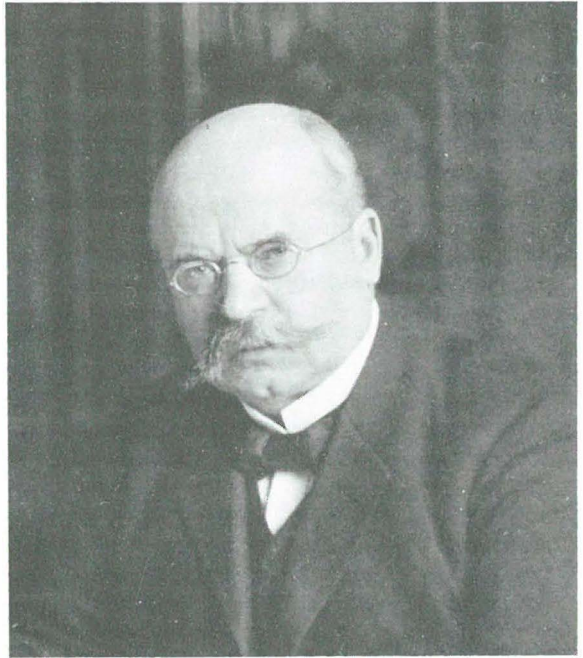
Die Teile I und II dieser Arbeit⁵³ zeichnen die Schnelldampferpolitik der beiden deutschen Großreedereien bis zum Beginn der 1890er Jahre nach. Damals besaß der Norddeutsche Lloyd mit den Schiffen der Flüsse-Klasse die größte Schnelldampferflotte der Welt, die aber wegen ihres Einschraubenantriebs und ihrer kleinen Schiffe veraltet war. Die Hamburg-Amerika Linie hingegen stand mit ihren vier Doppelschrauben-Schnelldampfern international recht gut da.

An dieser Situation hatte sich bis Mitte der 1890er Jahre nicht viel geändert. Allerdings hatte die Indienstellung der neuen Cunard-Schiffe *CAMPANIA* und *LUCANIA* (siehe Tabelle 9) 1893 der Hapag gezeigt, wie schnell ihre neuen Dampfer von der Entwicklung überholt worden waren. Immerhin blieben die vier Hapag Schiffe auf der sogenannten Kanalaroute an der Spitze. Für den Norddeutschen Lloyd dagegen waren die neuen britischen Dampfer ein Alarmsignal. Die Dampfer der Flüsse Klasse waren nur halb so groß wie die neuen Cunarder, und sie waren bis zu sechs Knoten langsamer. Wenn nicht augenblicklich gehandelt würde, liefe der Lloyd Gefahr, seine führende Stellung unter den internationalen Passagierschiffsreedereien zu verlieren.

Man wird dem gerade 40jährigen Heinrich Wiegand, Nachfolger Lohmanns auf dem Stuhl des NDL-Direktors, kaum um seine Aufgabe beneidet haben. Mit der Hypothek der Lohmannschen Fehlentscheidungen belastet, sollte er einen Ausweg aus der schwierigen Situation zeigen. In einer Zeit rasantester technischer Neuerungen galt es eine Lösung zu finden, die nicht nur für den nächsten Tag Bestand haben sollte, sondern in die Zukunft wies. Da es innerhalb des NDL keine Diskussion darüber gab, am Schnelldampfer auf dem Nordatlantik festzuhalten, konnten die Überlegungen nur dahin gehen, die Engländer zu übertreffen, und zwar nachhaltig und in jeder Beziehung. Die Voraussetzungen waren gegeben. Auch die leidige Hafenfrage in Bremerhaven wurde jetzt angepackt. Der neue Kaiserhafen und die dazugehörige leistungsfähige Schleuse sollten 1897 fertig sein.

1895 wurden mit der Stettiner »Vulcan«-Werft und mit F. Schichau in Danzig die Verträge für die Lieferung je eines Schnelldampfers abgeschlossen. Die Entwürfe der Werften waren, was die Schiffssicherheit und die Anordnung der Passagiereinrichtungen betraf, sehr maßgeblich von Wiegand und dem Leiter der Konstruktionsabteilung des NDL, Chefingenieur Wagner, beeinflusst. Für die Innenarchitektur zeichnete auch bei diesen Neubauten der Hausarchitekt des Lloyd, Johann G. Poppe, verantwortlich. Im übrigen ließ man den Werften bei der Gestaltung der Schiffe völlig freie Hand. Allerdings hatte der NDL auch das Risiko eines Mißerfolgs durch eine harte Garantieklausel⁵⁴ voll den Werften überlassen. Die Schiffe mußten in der Lage sein, im Nordatlantikbetrieb eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 Knoten zu erreichen, andernfalls brauchte der Lloyd sie nicht abzunehmen. Der Grund für diese harte Forderung: die Schiffe sollten sechs Tage nach ihrer Abfahrt von Cherbourg – dem letzten europäischen Hafen – so früh am Nachmittag in New York ankommen, daß die Passagiere noch am selben Tag von den Einreisebehörden abgefertigt werden konnten. Eine auch nur um wenige Stunden verzögerte Ankunft würde das unmöglich machen, also praktisch den Verlust eines ganzen Tages bedeuten.

*Dr. Heinrich Wiegand, unter dessen Leitung der Norddeutsche Lloyd die leistungsfähigste Schnell dampferflotte der Welt baute.
(Foto Hapag Lloyd)*

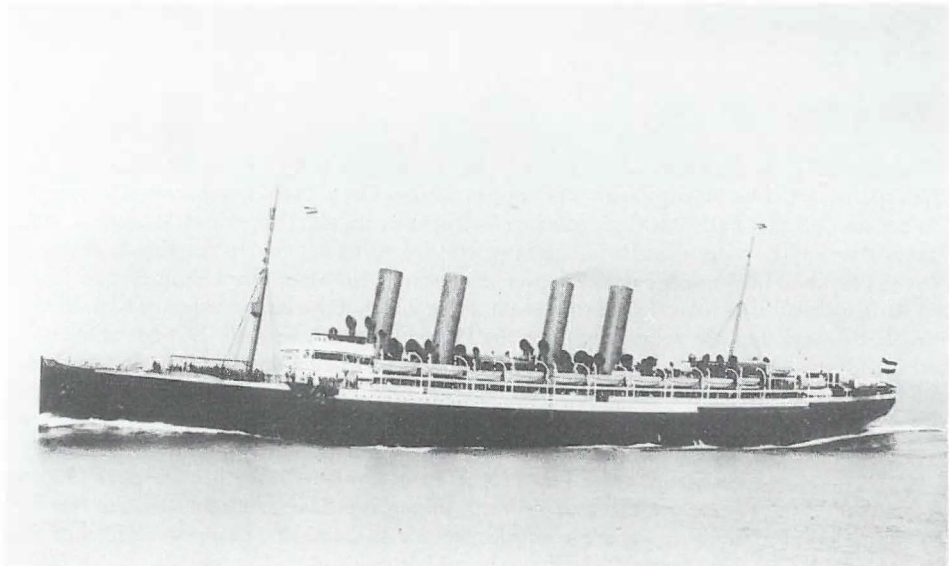


Das Stettiner Schiff war als erstes stapellauffertig. Mehr als 30 000 Menschen wurden in Gegenwart des Taufpaten, Kaiser Wilhelms II., Zeugen des Stapellaufs des größten Schiffes der Welt, das auf den Namen KAISER WILHELM DER GROSSE getauft wurde. Keine vier Monate später, am 29. August 1897, verließ das Schiff zum ersten Mal die Bauwerft zur Probefahrt, die gleichzeitig Überführungsfahrt nach Bremerhaven sein sollte. Diese erfuhr jedoch nach wenigen Meilen eine abrupte Unterbrechnung, als der Dampfer zwischen Stettin und Swinemünde in der Kaiserfahrt auf einer Sandbank festkam. Sofort bemühten sich Schlepper um den gestrandeten Dampfer, aber erst am 7. September gelang es den vereinten Kräften der Schlepper RÜGEN, KATTEGAT und SWINEMÜNDE, den Schnelldampfer aus seiner mißlichen Lage zu befreien. Abgesehen von diesem Zwischenfall verliefen die Erprobungen störungsfrei, und am 9. September übernahm der Norddeutsche Lloyd sein neues Flaggschiff unter dem Vorbehalt der bewußten Garantieklausel. Die für den 15. September geplante erste Reise wurde jetzt auf den 19. September festgelegt.

Mit der Jungferreise des Schnelldampfers KAISER WILHELM DER GROSSE⁵⁵ begann am 19. September 1897 das »Jahrzehnt der Deutschen« auf dem Nordatlantik. Bis zum Erscheinen der britischen Liner LUSITANIA und MAURETANIA würden zehn Jahre lang deutsche Dampfer dieses Vierschornsteintyps die Geschwindigkeitsrekorde auf dem Nordatlantik aufstellen. Als größtes Schiff der Welt erreichte die KAISER WILHELM DER GROSSE in den Anlaufhäfen Southampton, Cherbourg und New York gebührendes Aufsehen. Sie war der erste Vierschornsteindampfer auf den Weltmeeren, und ihre einzigartige Silhouette symbolisierte gleichermaßen Größe, Eleganz und Schnelligkeit. Der Große Kaiser, wie man das Schiff an der Küste bald nannte, machte auf Antrieb schnelle Überfahrten und schaffte schon im November 1897 die schnellste Reise, die je ein Schiff von Sandy Hook vor New York nach den Needles vor Southampton gemacht hatte. Einige Monate später, am 30. April 1898, verließ das Schiff Southampton und erreichte in 5 Tagen und 20 Stunden Sandy Hook. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,9 Knoten hatte KAISER WILHELM DER GROSSE als erstes deutsches Schiff das Blaue Band gewonnen!

Ungeduldig wartete der Lloyd jetzt auf die Fertigstellung des zweiten Schnelldampfers bei der Schichau-Werft, der im Oktober 1897 als KAISER FRIEDRICH vom Stapel gelaufen war. Dieses Schiff war kleiner als KAISER WILHELM DER GROSSE und hatte nur drei Schornsteine. Schichau gehörte damals zu den führenden Werften im Bau schneller Torpedoboote und hatte dem Lloyd angeboten, die geforderte Geschwindigkeit mit einem etwas kleineren Schiff und geringerer Maschinenleistung erreichen zu können, also ein billigeres Schiff als der »Vulcan« zu bauen. Obwohl die Ingenieure des NDL die Berechnungen der Werft bezweifelten, hatte Wiegand den zweiten Schnelldampfer bei Schichau bestellt⁵⁶. Die Probe- und gleichzeitige Übergabefahrt von Danzig nach Bremerhaven begann am 12. Mai 1898. Zum Entsetzen der Schichau-Ingenieure und der Lloyd Verantwortlichen ging das Konzept der Werft nicht auf. KAISER FRIEDRICH erreichte nur 20 statt der erforderlichen 22 Knoten. Der Norddeutsche Lloyd weigerte sich, das Schiff zu übernehmen. Erst auf die ausdrückliche Zusicherung der Werft hin, daß sie die Probleme in den Griff bekommen werde, erklärte sich der NDL zur vorläufigen Übernahme bereit.

Am 7. Juni 1898 legte KAISER FRIEDRICH⁵⁷ in Bremerhaven zur Jungfernfahrt nach New York ab. Trotz inzwischen vorgenommener Verbesserungen an der Maschinenanlage kam der Dampfer kaum über 19 Knoten hinaus. Für die Hinfahrt wurden 7 Tage und 11 Stunden benötigt, und für die Heimreise brauchte der Dampfer blamable 9 Tage, 2 Stunden und 30 Minuten, immer von Southampton nach New York gerechnet. Der Lloyd schickte das Schiff verärgert nach Danzig, wo sich die Ingenieure bis September bemühten, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Tatsächlich schaffte KAISER FRIEDRICH nun drei Reisen lang bessere Ergebnisse. Bei rund 20 Knoten Durchschnittsfahrt dauerten die Reisen zwischen 6 und 7 Tage. Aber das war natürlich immer noch weit weniger als die vereinbarten Werte. Erneut ging das Schiff in die Werft. Die Schichau-Leute mußten der Verzweiflung nahe gewesen sein, denn eigentlich hatten sie doch schon alles menschenmögliche versucht, um dem unglücklichen Schiff seine Geschwindigkeit zu geben. Trotzdem machte man sich noch einmal daran, die Kessel und Maschinen auf Höchstleistung zu trimmen. Schließlich verlängerte man sogar die Schornsteine um 4,5 m und hoffte, dadurch den Kesselzug zu verbessern. Im Frühjahr 1899 kehrte das



KAISER WILHELM DER GROSSE, zu seiner Zeit größtes und schnellstes Schiff der Welt. (Foto Hapag Lloyd)

Schiff in den Nordatlantikdienst zurück. Aber es bestätigte sich nur, was schon niemand mehr anders erwartete: KAISER FRIEDRICH war ganz offensichtlich außerstande, die vertraglich geforderte Geschwindigkeit zu erreichen. Die mehr als ein Jahr lang bewiesene Geduld des Norddeutschen Lloyd war am Ende, im Juni gab die Reederei das Schiff endgültig an die Bauwerft zurück.

Für Schichau bedeutete das einen doppelten Verlust, wobei der enorme finanzielle Schaden wahrscheinlich weniger ins Gewicht fiel als die mit der Rückgabe verbundene Blamage. Die gesamte internationale Öffentlichkeit hatte die Querelen um den Schnelldampfer beobachtet, und die Nichtabnahme eines solchen Objektes hatte es bisher nicht gegeben. Schichau protestierte – offensichtlich wider besseres Wissen – gegen den Schritt des NDL und verstieg sich dazu, dem Lloyd die Schuld am Versagen des Schnelldampfers zuzuschreiben. In der britischen Zeitschrift »The Marine Engineer« wurde im September 1899 folgende Zuschrift der Werft abgedruckt, die in ihrer Tatsachenverdrehung nicht kommentiert zu werden braucht.

To the Editor of THE MARINE ENGINEER.

Dear Sir,

In your esteemed journal of August 1st, page 207, you write that the KAISER FRIEDRICH has been withdrawn by the Norddeutscher Lloyd from service and returned to her builders. This not being the fact, I request you kindly to rectify it, in the next issue of your esteemed journal, according to the following data: – The KAISER FRIEDRICH was the property of the firm of F. Schichau, and in spite of her built as a high speed passenger steamer, requiring a good quality of coal, the Norddeutscher Lloyd mostly gave her a very inferior coal – besides, many of the stokers had no previous experience. Under these circumstances it could not give surprise that the KAISER FRIEDRICH was not able to develop her full speed, and there was no other way for the firm of F. Schichau but to withdraw its steamer and give her into other hands.

The KAISER FRIEDRICH will make her next voyages under the flag of the Hamburg-American Line.

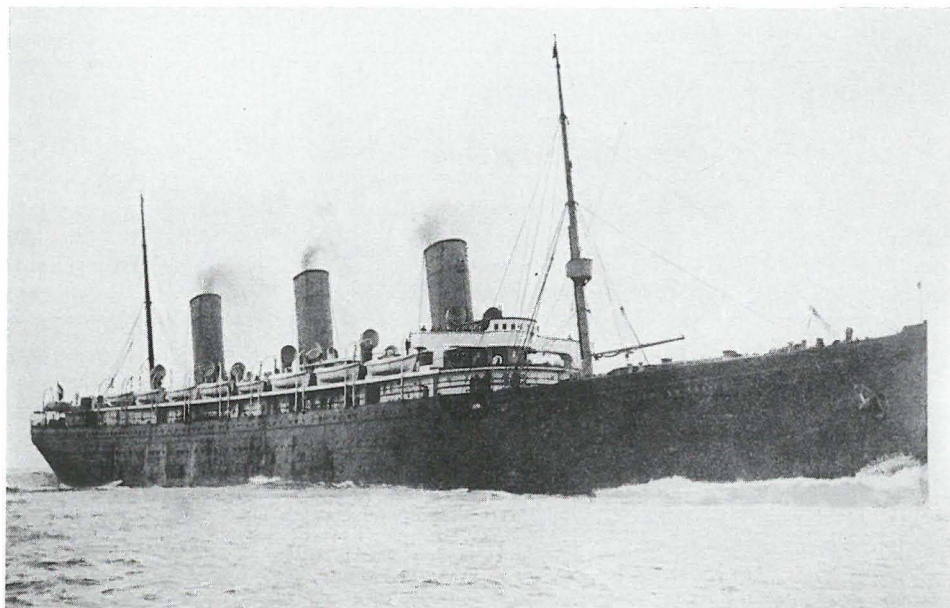
Reiterating to you in advance my best thanks for this rectification, I remain, dear Sir,

Yours very respectfully

F. Schichau

Elbing, August 7th, 1899

Tatsächlich hatte die Hamburg-Amerika Linie die KAISER FRIEDRICH probeweise von Schichau gechartert. Die Hapag besaß 1899 nur noch drei ihrer Zweischrauben-Schnelldampfer. Da bot sich KAISER FRIEDRICH als günstige Gelegenheit an, den Fahrplan wieder abzurunden, zumal das Schiff in der Geschwindigkeit genau der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse entsprach. Am 1. Oktober 1899 machte der Dampfer seine erste Reise unter der Hapag Flagge. Bis auf das Mißgeschick, daß KAISER FRIEDRICH auf dieser ersten Reise vor New Jersey Grundberührung hatte, verliefen die zehn Reisen für die Hapag erwartungsgemäß. Das betraf allerdings nur die Hapag-Erwartungen, die mit den 20 Knoten zufrieden war. Die Hoffnung der Werft, daß sich die Leistungen des Dampfers noch steigern ließen, wurden mit dem Ende der Hapag-Charter endgültig zunichte. Offenbar hatte die Hamburg-Amerika Linie den Dampfer von vornherein nur für die Überbrückung der Zeit bis zur Indienststellung ihres Schnelldampfers DEUTSCHLAND vorgesehen, der im Juni 1900 in Fahrt kommen sollte. Im Oktober 1900 verzichtete auch die Hapag auf die weitere Verwendung der KAISER FRIEDRICH, die von ihrer Bauwerft jetzt in Hamburg aufgelegt wurde. Fast zwölf Jahre lang dümpelte das Schiff dann an den Pfählen im Hamburger Schiffbauhafen vor sich hin und wurde schließlich fast ein Wahrzeichen der Hansestadt. Schichau hatte die Hoffnung noch nicht aufgegeben, den Nord-

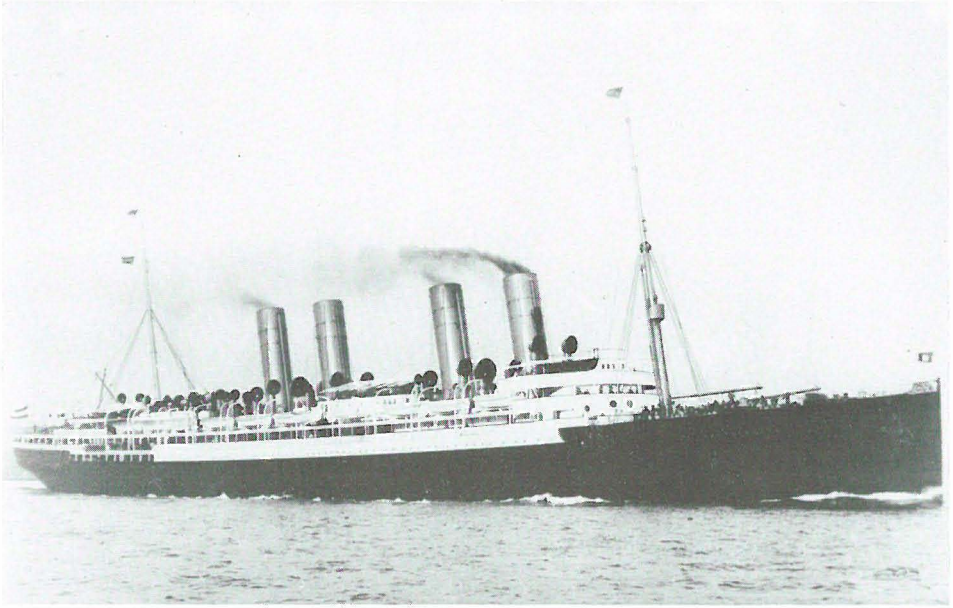


Dampfer KAISER FRIEDRICH konnte die hohen Erwartungen nicht erfüllen und lief nur zwei Jahre auf dem Nordatlantik. (Foto Sammlung Kludas)

deutschen Lloyd zur Abnahme des Dampfers zu bewegen, und hatte einen Prozeß angestrengt, der sich durch mehrere Instanzen über Jahre hinzog. 1908 entschied dann das Reichsgericht endgültig gegen Schichau. Wie sehr die KAISER FRIEDRICH-Affäre schließlich zum Trauma für die Werft wurde, kann man daran ablesen, daß der Name KAISER FRIEDRICH in der Jubiläumsschrift der Werft von 1912⁵⁸ nicht vorkommt, sondern das Schiff nur unter seinem späteren Namen BURDIGALA erwähnt wird.

Für den Norddeutschen Lloyd bedeutete das KAISER FRIEDRICH Desaster eine herbe Enttäuschung. Zwar hatte man nach der Rückgabe des Dampfers sofort zwei weitere Schnelldampfer des Typs KAISER WILHEM DER GROSSE in Stettin bestellt, aber vor 1901 würde das erste Schniff nicht in Fahrt kommen. Bis dahin mußte sich der Lloyd mit den verbliebenen Dampfern der Flüsse-Klasse behelfen, zu denen im Mai 1900 mit einjähriger Verspätung noch die KAISERIN MARIA THERESIA ex SPREE stieß. Dabei hätten gerade in den Jahren 1898–1900 alle Reedereien gern zusätzliche Schiffe gehabt. Durch den Spanisch-amerikanischen Krieg und den wenig später ausgebrochenen Burenkrieg wurden viele amerikanische und britische Schiffe von ihren Regierungen aus dem Nordatlantikdienst abgezogen, was für die Konkurrenz zusätzliches Geschäft bedeutete.

Bei der Hamburg Amerika Linie hatte man die Erfahrungen des NDL mit seinem neuen Schnelldampfer mit gespanntem Interesse verfolgt. Albert Ballin hatte sich selbst auf KAISER WILHELM DER GROSSE eingeschiffert und war von den Vorzügen des Lloyd-Dampfers tief beeindruckt. Dabei war Ballin zu jener Zeit schon keineswegs ein Freund des Schnelldampferbetriebs. Die hohen Betriebskosten dieser Schiffe und ihre ausschließliche Abhängigkeit von den unterschiedlichen Fahrgastströmen machten Ballin Sorge. Dazu kam die Erfahrung der Hapag, daß ihre 1890 hochmodernen Schnelldampfer der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse schon wenige Jahre später von britischen Schnelldampfern und jetzt von den Lloyd-Rennern so nachhaltig überholt worden waren. Statt Schnelldampfer hätte Ballin lieber zwei große Luxusdampfer mit geringerer Geschwindigkeit bauen lassen, wie er das 1897 dem Aufsichtsrat vor-



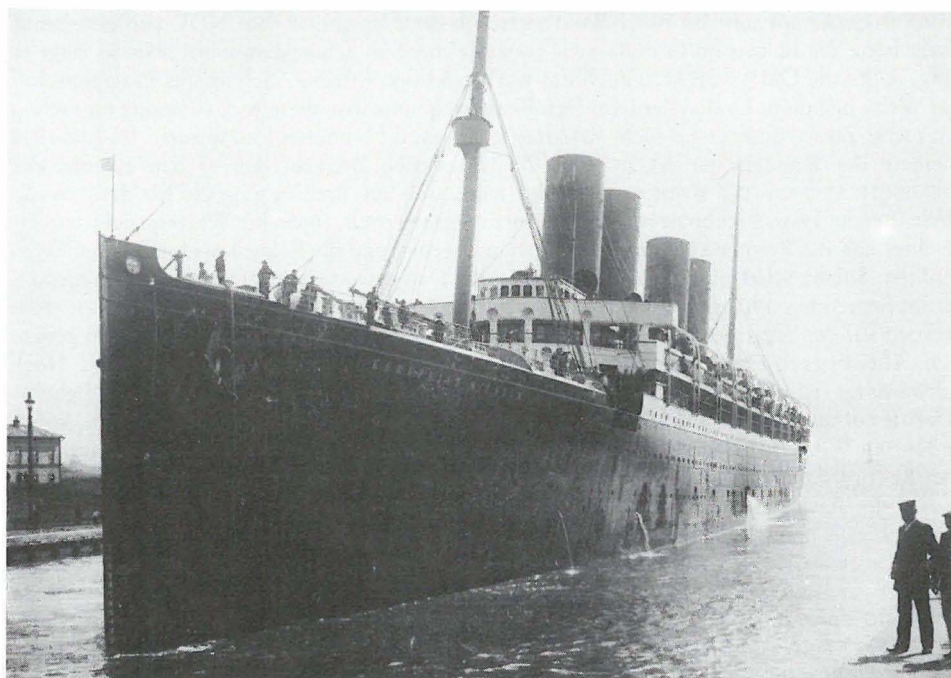
*Die DEUTSCHLAND der Hapag war von allen deutschen Schiffen am längsten im Besitz des Blauen Bandes.
(Foto Sammlung Kludas)*

geschlagen hatte⁵⁹. Aber dafür war die Zeit trotz der guten Erfahrungen, die die Hapag mit ihren großen kombinierten Passagier- und Frachtdampfern der P-Klasse machte, noch nicht reif, und der Aufsichtsrat lehnte ab. So kam es, daß die Hapag 1898 den Stettiner »Vulcan« mit dem Bau eines Schiffes beauftragte, dessen Spezifikation sich in einem Satz ausdrücken ließ: Der Hapag-Dampfer sollte den Lloyd-Dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE in jeder Beziehung übertreffen⁶⁰.

Am 10. Januar 1900 lief das Schiff nach der Taufe auf den Namen DEUTSCHLAND vom Stapel. Die Probefahrt im Juni verlief zufriedenstellend, wenngleich auch diesmal das Fahrwasser der Oder seine Abneigung gegen die Großschiffe des »Vulcans« dadurch zum Ausdruck brachte, daß es den Neubau auf einer Sandbank stoppte. Am 4. Juli 1900 ging die DEUTSCHLAND⁶¹ auf ihre Jungferreise über Cherbourg und Plymouth nach New York. Sie übertraf auf Anhieb die Geschwindigkeit des Großen Kaisers aus Bremen. Mit 22,42 Knoten Durchschnitt hatte sie 5 Tage, 15 Stunden und 46 Minuten von Eddystone Leuchtturm bis Sandy Hook gebraucht und war damit neue Inhaberin des Blauen Bandes. Mit ihren 16 502 BRT übertraf die DEUTSCHLAND auch in der Tonnage den Bremer Rivalen. Die Hapag hatte ihren Superlativ. Allerdings hatten die Hamburger niemals ungetrübte Freude an ihrem Schnelldampfer. Er blieb zwar für Jahre das schnellste Schiff der Welt, aber im Gegensatz zu seinem Konkurrenten KAISER WILHELM DER GROSSE neigte die DEUTSCHLAND dazu, bei hohen Fahrtstufen sehr stark zu vibrieren. Und da ein Schnelldampfer naturgemäß meistens hohe Fahrtstufen läuft, hieß der Hapag-Liner beim internationalen Reisepublikum sehr bald The Cocktail Shaker. Das mochte die Hapag zwar ärgern, aber damit ließ sich leben. Schlimmer war dann schon, was nach noch nicht einmal zweijähriger Dienstzeit im April 1902 passierte. Die DEUTSCHLAND hatte am 17. April New York verlassen und stand nach einer sehr stürmischen Überfahrt am 22. April 400 sm westlich von Bishop Rock, als ihr in der schweren See das Ruder abgerissen wurde. Kapitän Albers ließ die Geschwindigkeit auf 17 Knoten herabsetzen und steuerte das Schiff mit den beiden Schrauben. Ohne Hilfe erreichte die DEUTSCH

LAND Plymouth, lief dann weiter nach Cherbourg und erreichte schließlich Cuxhaven.⁶² Hier stellte man fest, daß die DEUTSCHLAND nicht nur ihr Ruder verloren hatte, sondern daß auch der gußeiserne Hinterstevan gebrochen war. Eine langwierige Reparatur war erforderlich. Der neue Hinterstevan mußte bestellt und hergestellt werden, und da in Hamburg damals kein Dock für die DEUTSCHLAND zur Verfügung stand, erklärten sich die Inhaber von Blohm & Voss bereit, ihr in Bau befindliches 17 000 t-Dock für die Reparatur beschleunigt fertigzustellen. Man nutzte die Monate, um einen ruhigeren Lauf der Maschinenanlage herbeizuführen. Aber selbst Otto Schlick, der beim Bau des Schnelldampfers mitgewirkt hatte, der dem Phänomen der Vibration in wissenschaftlichen Aufsätzen⁶³ und Experimenten nachgegangen war und dessen Massenausgleich für Kolbendampfmaschinen patentiert worden war, stand diesem akuten Problem ratlos gegenüber. Trotz aller Bemühungen blieb die DEUTSCHLAND der Cocktail Shaker.

Dieser technische Umstand hatte schiffahrtsgeschichtliche Folgen, denn er bewirkte direkt eine bedeutsame Wandlung in der Schiffbaupolitik der Hamburg-Amerika Linie. Die Tatsache, daß Schnelldampfer wegen der rasanten technischen Entwicklungen in jenen Jahren sehr schnell veralteten, die Tatsache der damals unvorhersehbar schnell anwachsenden Schiffsgößen und der Umstand, daß diese wachsenden Schiffsgößen zu schiffbau- und maschinenbau technischen Problemen führten, die die Techniker offensichtlich noch nicht ganz beherrschten, führten bei der Hapag zu einem Überdenken der eigenen Position und des künftigen Kurses⁶⁴. Die von Anfang an zu beobachtenden Vibrationen und die immensen Betriebskosten ihres Spitzenschnelldampfers hatten die Hapag zögern lassen, ein Schwesterschiff der DEUTSCHLAND zu bestellen. Das Desaster mit dem Hinterstevan, das die DEUTSCHLAND den ganzen Sommer 1902 hindurch aus dem Fahrplan nahm, brachte dann die klare Entscheidung: Die Hapag würde sich an dem Wettkampf um das Blaue Band bis auf weiteres nicht mehr betei-



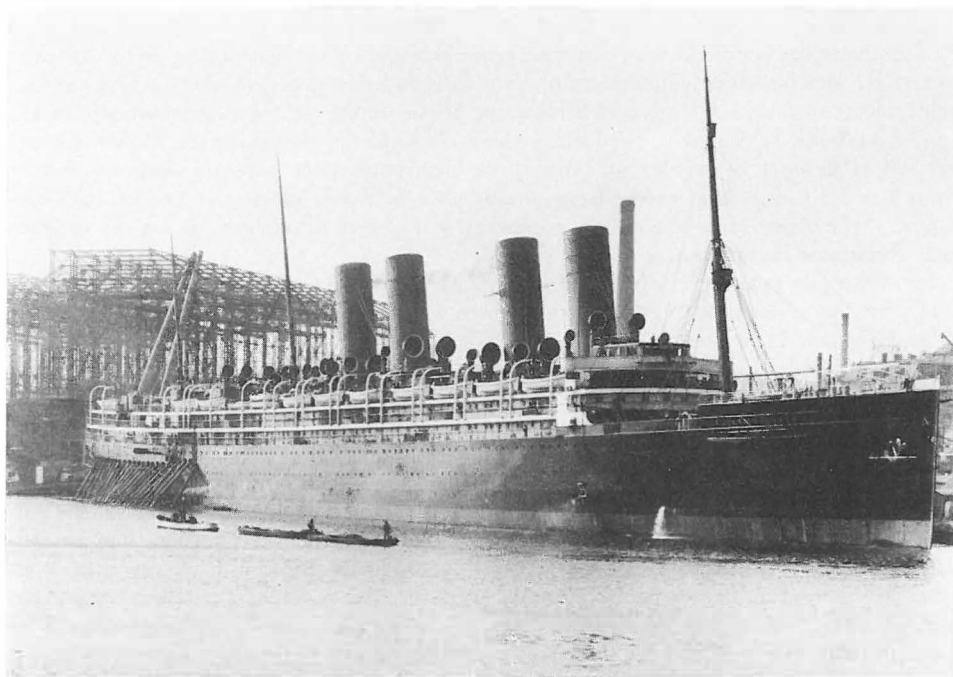
Der zweite Vierschornsteiner des Norddeutschen Lloyd, die KRONPRINZ WILHELM, gewann 1902 das Blaue Band. (Foto Hapag Lloyd)

gen. Zu einer solchen Entscheidung war inzwischen auch die britische White Star Line gelangt. Sie hatte 1899 ihre 17 000 BRT große OCEANIC (siehe Tabelle 9) als größtes Schiff der Welt in Dienst gestellt, die aber nur noch bedingt als Schnelldampfer anzusprechen war. Zwei Jahre später kamen dann die über 20 000 BRT großen Dampfer CELTIC und CEDRIC in Fahrt, deren Dienstgeschwindigkeit von 16 Knoten die Existenz von Schnelldampfern einfach ignorierte, deren komfortable Einrichtungen die der Schnelldampfer jedoch übertrafen. Solche Schiffe bestellte jetzt auch die Hapag, und ihre 1905 in Dienst gestellte 22 000 BRT große AMERIKA war damals das letzte Wort an schwimmendem Luxus.

Im Gegensatz zu den Hamburgern setzte der Norddeutsche Lloyd weiter auf den Schnelldampfer, was angesichts des großen Erfolgs mit KAISER WILHELM DER GROSSE voll berechtigt war. Es war von Anfang an das Ziel des Lloyd gewesen, auch mit dem neuen Schiffstyp wieder einen wöchentlichen Dienst nach New York einzurichten, der im Augenblick noch mit Hilfe älterer Tonnage durchgeführt wurde. Nachdem das Experiment KAISER FRIEDRICH gescheitert war, vergab der NDL Ende 1898 die Bauaufträge für zwei weitere Vierschornsteiner an den Stettiner »Vulcan«. Mit der DEUTSCHLAND hatte die Hamburg Amerika Linie dem Lloyd und dem »Vulcan« praktisch das Lehrgeld für die weitere Entwicklung dieses Schiffstyps bezahlt. Der am 30. März 1901 auf den Namen KRONPRINZ WILHELM getaufte zweite Lloyd-Schnelldampfer war eine nur geringfügig größere Weiterentwicklung des Typschiffs KAISER WILHELM DER GROSSE. Die Erwartungen, daß sich KRONPRINZ WILHELM⁶⁵ als ein ebenbürtiger Partner des Großen Kaisers erweisen würde, erfüllte sich vollkommen, wenngleich das Blaue Band vorläufig bei der DEUTSCHLAND blieb.

Der nächste Lloyd-Dampfer trug dann schon den inzwischen gewachsenen Schiffsgrößen Rechnung. Die fast 20 000 BRT große KAISER WILHELM II⁶⁶ lief am 12. August 1902 in Stettin vom Stapel und trat am 14. April 1903 die Jungferreise an. Der Lloyd war seinem angestrebten Ziel eines wöchentlichen Dienstes mit Vierschornsteinern sehr nahe. Inzwischen war der Konkurrenzkampf um das Blaue Band zwischen der Hapag und dem NDL voll entbrannt. Zwar hatte die Hapag im Grunde kein Interesse mehr an Schnelldampfern, aber so lange es ging, sollte die DEUTSCHLAND doch das werbeträchtige Attribut »Schnellstes Passagierschiff der Welt« behalten. Und außerdem: Den Bremern gönnte man diese Auszeichnung nun schon gar nicht. Zumal diese es gar nicht abwarten konnten, die Nummer 1 zu werden. Im Juni 1902 meldete der Kapitän der KRONPRINZ WILHELM nach Bremen, daß er den Rekord der DEUTSCHLAND um 0,2 Knoten überboten habe, und aus Bremen ging die Meldung in alle Welt. Bei der Hapag rechnete man die Bremer Angaben nach, entdeckte Widersprüche und erreichte, daß die Bremer kleinlaut einen Irrtum zugeben und die Rekordmeldung dementieren mußten. Solche Scharmützel mit Behauptung und Dementi wiederholten sich noch einige Male. Im September 1902 gelang es der KRONPRINZ WILHELM dann doch, den DEUTSCHLAND-Rekord auf der Westroute um 0,3 Knoten zu verbessern und damit das Blaue Band zu gewinnen. Allerdings mußte sie es genau ein Jahr später an die DEUTSCHLAND zurückgeben. Noch schwerer tat sich der neue Dampfer KAISER WILHELM II bei dem Versuch, Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen. Das Blaue Band, für das ja nur Fahrten auf der Westroute zählen, konnte KAISER WILHELM II nie erringen, während er in der umgekehrten Richtung im Juni 1904 den Rekord der DEUTSCHLAND um 0,07 Knoten von 23,51 auf 23,58 verbesserte.⁶⁷

Auf der Ausreise nach New York geriet KRONPRINZ WILHELM am 8. Oktober 1902 im Englischen Kanal in dichten Nebel. Mit nur drei Knoten Fahrt tastete sich gleichzeitig der kleine britische Kohlenfrachter ROBERT INGHAM durch den Nebel, als er von dem Schnelldampfer gerammt wurde, fast in zwei Teile zerbrach und innerhalb von vier Minuten sank. 13 Überlebende konnten von einem Rettungsboot der KRONPRINZ WILHELM aufgenommen werden, zwei Mann der ROBERT INGHAM wurden nicht mehr gesehen.⁶⁸ Der Lloyd-Dampfer brachte die Geretteten nach Southampton und setzte seine Ausreise fort, wobei er zu allem Überfluß ein zweites Mal kollidierte, diesmal mit einem britischen Torpedoboot. Außer Sachschaden hatte das zum Glück keine Folgen. Der Admiralty Court, das britische Seeamt, gab



Erheblich größer als seine Vorgängerinnen war KAISER WILHELM II. Das Foto zeigt das Schiff kurz vor der Fertigstellung an der Vulcan Werft in Stettin. Am Achterschiff sind die Stützbalken für die Schwimmpon- tons erkennbar, mit denen der Tiefgang des Schiffes für das Passieren der seichten Stellen im Oderfahrwasser verringert wurde. (Foto Sammlung Kludas)

dem deutschen Schnelldampfer die Alleinschuld an dem ROBERT INGHAM-Unfall.

Am 13. Juli 1906 passierte der DEUTSCHLAND ein ungewöhnlicher Unfall. Die Hapag hatte seit dem Juli 1904 Dover anstelle von Plymouth als englischen Zwischenhafen angelaufen. Beim Auslaufen aus dem Hafen war ein Wendemanöver befohlen worden, in dessen Verlauf die Trossenverbindung zu einem der Schlepper riß. Die DEUTSCHLAND trieb auf die Pier zu, und trotz sofortigen Voll-Rückwärtsmanövers und dem Werfen beider Anker krachte das Schiff vierkant in die steinerne Pier. Mit dem vollkommen demolierten Vorschiff konnte die DEUTSCHLAND ihre Reise nach New York nicht fortsetzen. 1500 Passagiere mußten umdisponiert werden. Die Reparatur des Dampfers zog sich bis Ende August hin.

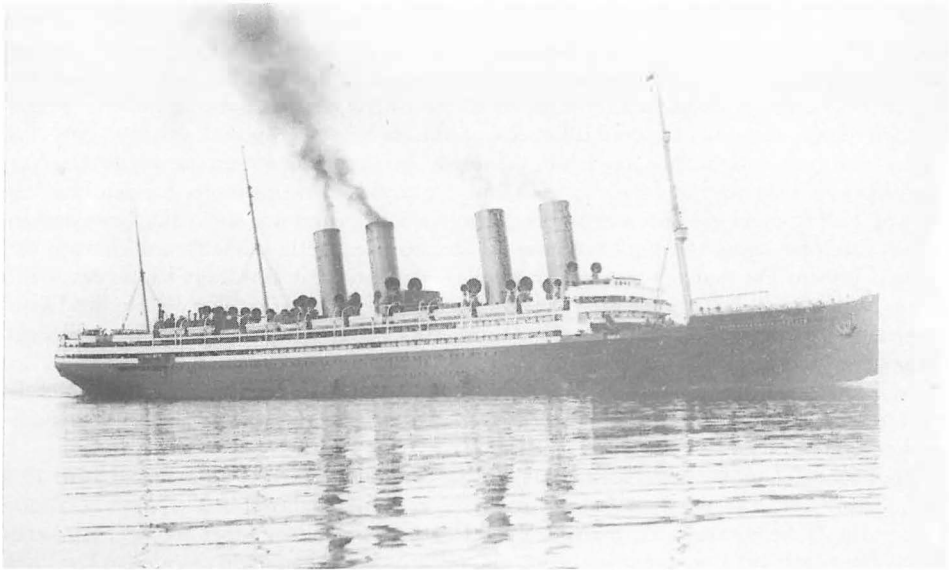
Ein folgenschwerer Unfall stieß dem Dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE am 21. November 1906 zu. Bei dunklem, aber sichtigem Wetter verließ der Schnelldampfer den Hafen Cherbourg, als ihm einlaufend der britische Passagierdampfer ORINOCO entgegenkam, dessen Kurs der Schnelldampfer kreuzen mußte. Kapitän Cüppers schätzte die Geschwindigkeit des Briten falsch ein und versuchte, vor dem Bug des Engländers dessen Kurs zu kreuzen anstatt ihn an Backbord zu passieren. Der Engländer hingegen erkannte diese Absicht des Lloyd-Dampfers nicht und drehte wie vorgeschrieben nach Steuerbord, wodurch die Kollision unvermeidbar wurde. Der Klippersteven der ORINOCO bohrte sich in die Steuerbordseite des Schnelldampfers, wobei fünf Fahrgäste in ihren Kabinen ums Leben kamen und eine Anzahl weiterer verletzt wurde. Von der ORINOCO waren drei Seeleute über Bord gefallen und ertrunken. Während das britische Admiralty Court dem deutschen Dampfer die Alleinschuld zuwies, kam das Seeamt in Bremerhaven zu dem mildereren Urteil, daß sich beide Schiffsführungen »in unentschuldbarem Irrtum über die Absicht ihres Gegendampfers«⁶⁹ befanden.

Ein kurioses Pech hatte KAISER WILHELM II 1907 in Bremerhaven. Am Sonnabend, dem 20. Juli, hatte das Schiff für seine Ausreise gebunkert und lag bei Beendigung dieser Arbeiten wegen der inzwischen eingetretenen Ebbe mit ebenem Kiel auf Grund. Als die Flut zurückkehrte, löste sich das Schiff aus dem Schlick und bekam infolge der nicht fachmännisch verteilten Bunkerkohle Schlagseite. Hierdurch gerieten die Kohlenforten unter die Wasserlinie und der Schnelldampfer lag wieder auf Grund, ehe Gegenmaßnahmen wirksam werden konnten. Zwar war der Rumpf bald wieder leergepumpt, aber die Kohle bildete eine breiige, für Feue-rungszwecke ungeeignete Masse, und auch sonst war einiges zu reinigen, so daß die vorgesehene Reise ausfallen mußte.

Im selben Jahr passierte dann dem Dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE das gleiche, was fünf Jahre zuvor der DEUTSCHLAND widerfahren war. Der Große Kaiser hatte fast die Hälfte seiner Fahrt von New York nach Bremerhaven zurückgelegt, als am 25. Oktober eine schwere achterliche See das Heck des Dampfers aus dem Wasser hob, wobei das Ruder verlörenging. Ebenso wie seinerzeit Kapitän Albers mit der DEUTSCHLAND schaffte auch Kapitän Polack es, sein Schiff mit den Schrauben zu steuern. KAISER WILHELM DER GROSSE erreichte mit 18 Knoten Fahrt sicher seinen Heimathafen.

Inzwischen hatte der Norddeutsche Lloyd seinen vierten Vierschornsteindampfer in Dienst gestellt, die KRONPRINZESSIN CECILIE. Dessen lange geplante Bestellung beim Stettiner »Vulcan« war nötig und möglich geworden, als der Lloyd 1904 seine verbliebenen alten Schnelldampfer LAHN und KAISERIN MARIA THERESIA günstig nach Rußland hatte verkaufen können. Daß diese durch einen neuen Dampfer ersetzt werden mußten, war selbstverständlich; weniger einfach war damals die Entscheidung, was für ein neues Schiff man bauen sollte. Wie-gand und sein Führungsstab standen damals vor einer ähnlich schwierigen Entscheidung wie 15 Jahre vorher Lohmann. Die schnelle Entwicklung im Schiff- und Maschinenbau hatte wieder einmal einen Scheideweg erreicht. Beim Norddeutschen Lloyd mußte man sich entscheiden, ob noch einmal einer der bewährten Vierschornsteiner bestellt werden sollte, oder ob es besser sei, mit einem größeren Schiff neue Wege zu beschreiten⁷⁰. Der Trend zu noch größeren Schiffen war unübersehbar. Die Hapag hatte in Stettin die 25 000 BRT große KAISERIN AUGUSTE VICTORIA in Auftrag gegeben, die zwar kein Schnelldampfer war, aber 1906 als größtes und komfortabelstes Schiff der Welt in Fahrt kam. Und die Cunard Line hatte 1904 – mit erheblicher Unterstützung der britischen Regierung – zwei Schnelldampfer in Auftrag gegeben, die 30 000 BRT groß sein würden und die den neuen Turbinenantrieb erhalten sollten. Die Turbine war zwar inzwischen ausgereift, im Dauerhochleistungsbetrieb, wie ihn ein Schnelldampfer verlangte, war sie allerdings noch nicht erprobt worden. Man konnte es Wie-gand und seinen Männern kaum verdenken, daß sie sich auf ein solches Experiment bei dem neuen Schnelldampfer nicht einlassen wollten. Die Alternative war die Dampfmaschine, mit der man aber schon bei KAISER WILHELM II an die Grenzen ihrer Entwicklungsmöglichkeit gestoßen war. Und damit war auch die Größe des neuen Schnelldampfers vorgegeben, wenn man bei der gleichen Geschwindigkeit bleiben wollte.

So war der Bau der KRONPRINZESSIN CECILIE, mochte er auch angesichts der absehbaren internationalen Entwicklung anachronistisch erscheinen, vom Standpunkt des ND L aus gerechtfertigt. Nachdem sich der Lloyd auf seine Rolle als Schnelldampfer Reederei festgelegt hatte, geriet er in die zwangsläufige Kausalität des Jonglierens zwischen dem technisch machbaren und dem kaufmännisch möglichen. Und das technisch machbare schritt so schnell voran, daß es kaufmännisch nicht immer empfehlenswert erschien, den Vorreiter zu machen. Außer dem ließ sich der Lloyd ja mit diesem technisch an sich überholten Schnelldampfer nicht auf eine Fehlentscheidung ein wie z.B. Lohmann seinerzeit mit den letzten Einschraubern. Der Lloyd besaß 1904 bereits drei gleichartige Schiffe, mit denen er sich auf dem Nordatlantik die führende Stellung erkämpft hatte. Mit dem neuen Schnelldampfer würde er dem Reisepublikum jetzt den ausgewogensten Dienst aller Nordatlantik-Reedereien anbieten können, mit wöchentlichen Abfahrten. Dazu kam der sprichwörtliche Service auf den Lloydsschiffen. Auf



Als letzter Vierschornsteiner kam 1907 die KRONPRINZESSIN CECILIE in Fahrt, bei deren Inneneinrichtung der Norddeutsche Lloyd erstmals von der mit Zierelementen überladenen Prunkarchitektur abging und dafür internationale Anerkennung erntete. (Foto Marius Bar)

absehbare Zeit würde man mit den vier Schnelldampfern im internationalen Konkurrenzkampf bestehen können und dabei soviel Geld verdienen, daß man sich eines Tages auch technisch wieder an die Spitze setzen konnte.

Die KRONPRINZESSIN CECILIE⁷¹ trat am 6. August 1907 ihre Jungferreise von Bremerhaven nach New York an. Ihr Debüt wurde von der Weltöffentlichkeit schon kaum mehr registriert. Die blickte nach Newcastle und Clydebank, wo die britischen Superliner ihre Probefahrten schon begonnen hatten. Einen Monat später nahmen sie ihren regelmäßigen Dienst auf und beendeten das Jahrzehnt der Deutschen auf dem Nordatlantik. Gegen die neuen Engländer hatte die KRONPRINZESSIN CECILIE natürlich keine Chance, das Blaue Band zu gewinnen. Sie war aber ihren Schwesterschiffen in jeder Beziehung ebenbürtig. Das Quartett der Bremer Vierschornsteiner konnte sich bis zum Ersten Weltkrieg erfolgreich gegen die internationale Konkurrenz behaupten.

Am 17. Juni 1914 entging KAISER WILHELM II nur knapp einer Katastrophe⁷². Das Schiff hatte Southampton mit Kurs Cherbourg verlassen und war im Kanal in dichten Nebel geraten. Man hatte gerade die Needles passiert, als sich der britische Dampfer INCEMORE mit großer Wucht in die Seite des Schnelldampfers bohrte. Durch zwei bis unter die Wasserlinie reichende Löcher in der Außenhaut und ein beschädigtes Schott drang Wasser ins Schiff. Doch die wasserdichte Unterteilung des Rumpfes hielt dem Wasserdruck stand. Mit beträchtlicher Schlagseite konnte KAISER WILHELM II nach Southampton zurücklaufen. Die Umstände des Zusammenstoßes waren die gleichen, die keine drei Wochen vorher den Untergang des britischen 14 000-Tonners EMPRESS OF BRITAIN verursacht hatten, der am 29. Mai 1914 im St. Lorenzstrom mit über 1000 Todesopfern gesunken war.

Wenige Wochen später begann der Erste Weltkrieg, der das weitere Schicksal der Schnelldampfer nachhaltig beeinflussen sollte⁷³. KAISER WILHELM DER GROSSE wurde am 2. August 1914 von der Kaiserlichen Marine als Hilfskreuzer übernommen. Als Passagierdampfer war das Schiff 1913 schon degradiert worden, als der Lloyd den Großen Kaiser zum reinen Auswandererschiff umrüsten ließ, der nur noch die III. Klasse und Zwischendecker beförderte.

Am 4. August 1914 lief der Schnelldampfer zum Handelskrieg aus. Drei Schiffe mit zusammen 10 500 BRT hatte der Hilfskreuzer versenkt, als er am 26. August bei Rio del Oro vor Spanisch-Westafrika beim Kohlebunkern von dem britischen Kreuzer HIGHFLYER überrascht wurde. Nachdem der deutsche Kommandant die geforderte Übergabe abgelehnt hatte, begann ein 90minütiges Gefecht, das der Hilfskreuzer schließlich wegen Munitionsmangels einstellen mußte. Die Besatzung verließ das Schiff, das durch Sprengpatronen versenkt wurde. Der Verlust dieses Schiffes machte deutlich, wie wenig die großen Schnelldampfer für den Handelskrieg als Hilfskreuzer geeignet waren. Ihr enormer Kohlenbedarf war auf See kaum zu decken.

Den Dampfer KAISER FRIEDRICH hatte die Schichauwerft 1912 schließlich doch noch verkaufen können. Die neugegründete Compagnie Sudatlantique in Bordeaux kaufte das Schiff, ließ es bei Blohm & Voss in Hamburg überholen und stellte es im Oktober 1912 in den Dienst Bordeaux – La Plata ein. Schon im November 1913 wurde der Dampfer wieder aufgelegt. Ganz offenbar waren auch die Franzosen mit den Leistungen des Schiffes nicht zufrieden. Erst im März 1915 kam die BURDIGALA wieder in Fahrt, diesmal als bewaffneter Transporter der französischen Marine. Am 14. November 1916 lief das unglückliche Schiff in der Ägäis auf eine deutsche Mine und sank.

Ihren Schnelldampfer DEUTSCHLAND hatte die Hamburg-Amerika Linie im Oktober 1910 nach Stettin geschickt, wo die »Vulcan«-Werft ihn zum Kreuzfahrtschiff VICTORIA LUISE umbaute. Am 23. September 1911 machte dieser damals größte Cruise Liner der Welt seine erste Reise. Nur noch 487 Passagiere waren jetzt in den luxuriösen Kammern des großen Dampfers untergebracht. Auch dieses Schiff stand seit seiner Schnelldampferzeit auf der Mobilmachungliste der Kaiserlichen Marine. Am 3. August 1914 von der Marine übernommen, baute man das Schiff zum Hilfskreuzer um. Erst auf der Probefahrt stellte man fest, daß sich die Maschinenanlage nicht für den Hilfskreuzereinsatz eignete. Die Hapag hatte bei dem Umbau 1911 die Kesselanlage halbieren lassen, so daß der Dampfer nur noch 17 Knoten lief. Das durch die Umrüstung verschandelte Schiff lag den ganzen Krieg über auf und war schließlich in so schlechtem Zustand, daß die Alliierten 1919 auf die Auslieferung des ehemaligen Schnelldampfers verzichteten. Die Hapag ließ das Schiff zum Auswandererdampfer umbauen, der ab Oktober 1921 unter dem Namen HANSA seine New-York-Reisen aufnahm. Äußerlich konnte man in dem Schiff, das nur noch zwei kleine Schornsteine hatte, kaum noch den früheren Schnelldampfer erkennen. Von 1922 an lief die HANSA im Hamburg-Kanada-Dienst, ehe sie 1924 aufgelegt und im Mai 1925 zum Verschrotten verkauft wurde.

KRONPRINZ WILHELM lag in New York, als der Erste Weltkrieg ausbrach. Am 3. August 1914 lief das Schiff aus, um sich auf See mit dem Kreuzer KARLSRUHE zu treffen. Dieser sollte dem Schnelldampfer zwei Geschütze abgeben, damit KRONPRINZ WILHELM seinen vorgesehenen Dienst als Hilfskreuzer antreten konnte. Am 6. August wurden die beiden 8,8-cm-Geschütze übergeben und der Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Trotz dieser provisorischen Umrüstung und der fast lächerlichen Bewaffnung konnte KRONPRINZ WILHELM acht Monate lang Handelskrieg führen und dabei 15 Schiffe mit zusammen 60 500 BRT versenken. Dann zwangen die erschöpften Vorräte und der reparaturbedürftige Zustand des Schiffes den Kommandanten zum Abbruch der Unternehmung. Am 10. April 1915 lief der Hilfskreuzer in Newport News ein, wo er am 26. April interniert wurde. Beim Kriegseintritt der Vereinigten Staaten beschlagnahmten die U.S.-Behörden am 6. April 1917 den inzwischen nach Philadelphia überführten Liner. Die US Navy wollte das Schiff als Hilfskreuzer benutzen und begann mit Reparaturen und Umbauten. Kurz nach der Umbenennung des Dampfers am 9. Juni in VON STEUBEN begann dann der Umbau zum Truppentransporter. Am 31. Oktober 1917 trat das Schiff im Konvoi die erste Transatlantikreise an. Zwei Jahre lang pendelte die ehemalige KRONPRINZ WILHELM zwischen Frankreich und den USA, ehe sie am 13. Oktober 1919 außer Dienst gestellt wurde. Das US Shipping Board legte den Dampfer auf und verkaufte ihn 1923 zum Verschrotten an die Boston Iron & Steel Metal Company.

Auch der Schnelldampfer KAISER WILHELM II befand sich im August 1914 in New York



Zu den letzten noch erhaltenen Originalstücken von der KRONPRINZESSIN CECILIE gehört dieser Kopf des Ganymed aus der Wandtäfelung des Ruachsalons I. Klasse, die das Deutsche Schiffahrtsmuseum aus den USA erwerben konnte.

(Foto Sammlung Kludas)

und wurde dort aufgelegt. Wie alle anderen deutschen Schiffe, die 1914 in den Häfen der neutralen USA Schutz gesucht hatten, wurde auch KAISER WILHELM II im April 1917 vom US Shipping Board beschlagnahmt. Die US Navy stellte den Liner am 21. August 1917 in Dienst. Der deutsche Name wurde erst am 5. September 1917 in AGAMEMNON geändert.⁷⁴ In den folgenden zwei Jahren beförderte das Schiff auf 19 Reisen 78 249 Menschen über den Atlantik, davon 36 097 nach Europa. Am 22. August 1919 außer Dienst gestellt, wurde die AGAMEMNON aufgelegt. Die US Mail Lines und später die United States Lines erwogen die Übernahme des Schnelldampfers für ihre Transatlantikdienste, kamen damit aber nie über das Planungsstadium hinaus. 1929 erhielt die AGAMEMNON den Namen MONTICELLO, blieb aber weiterhin in der Chesapeake Bay liegen. 1940 boten die Amerikaner das Schiff den Briten an, die aber kein Interesse zeigten. Daraufhin überführte man den Dampfer nach Baltimore, wo er bei der Boston Iron & Metal Company abgewrackt wurde.

Die KRONPRINZESSIN CECILIE hatte New York am 28. Juni 1914 mit Kurs Bremerhaven verlassen. An Bord des Schnelldampfers befanden sich 1216 Passagiere sowie Gold- und Silbermünzen und -barren im Wert von fast 15 Mio. Dollar. Die Zahlungsmittel waren für britische und französische Banken bestimmt. Mitten auf dem Atlantik erhielt Kapitän Polack die Nachricht vom unmittelbar bevorstehenden Kriegsausbruch. Sollte er die Fahrt weiter fortsetzen und dabei das Risiko der Aufbringung durch die britische Flotte eingehen? Oder war es besser, umzukehren und ins neutrale Amerika zurückzulaufen? Kapitän Polack entschied sich für die zweite Möglichkeit. Er ging auf Gegenkurs und verließ den üblichen Dampfertrack. Gleichzeitig ließ er die vier Schornsteine mit dem Anstrich der White Star Line – schwarzer Topp über gelbem Schornstein – versehen, um bei einer eventuellen Begegnung für den britischen Liner OLYMPIC gehalten zu werden. Diese Tarnung hätte allerdings nur einen oberflächlichen Betrachter täuschen können, denn die paarweise Schornsteinaufstellung der deutschen Vierschornsteiner machte eine ernsthafte Irreführung unmöglich. Zum Glück brauchte das aber nicht weiter bewiesen zu werden, denn bald hüllte dichter Nebel die KRONPRINZESSIN CECILIE ein. Und während Schlagzeilen in aller Welt nach dem Verbleib des deutschen Schnelldampfers fragten, rieben sich eines Morgens die Bewohner des kleinen Ferienortes Bar Harbor in Maine verwundert die Augen: auf der Reede zwischen den vorgelagerten Felseninseln lag das größte Schiff, das jemals in diesen Gewässern gesehen worden war, die KRONPRINZESSIN CECILIE. Für den Rest der Badesaison waren die Offiziere und Mannschaften des deutschen Schiffes der Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens in Bar Harbor⁷⁵. Doch mit

dem Herbst wurde der Ankerplatz für den Schnelldampfer zu unsicher, und man verholte den Dampfer nach Boston. Inzwischen hatten amerikanische Banken Schadenersatzforderungen an den Norddeutschen Lloyd gestellt, weil dieser die amerikanischen Zahlungen nicht den Empfängern zugestellt hatte. Das führte schließlich zur vorzeitigen Beschlagnahme der KRONPRINZESSIN CECILIE, die am 3. Februar 1917 vom Gerichtsvollzieher an die Kette gelegt wurde. Mit dem Kriegseintritt der USA legte dann das US Shipping Board seine Hand auf das Schiff. Am 28. Juli 1917 wurde die KRONPRINZESSIN CECILIE als Truppentransporter MOUNT VERNON von der US Navy übernommen. Zusammen mit ihrem Schwesterschiff AGAMEMNON und der VON STEUBEN war sie von unschätzbarem Wert beim schnellen Transport der amerikanischen Soldaten auf die französischen Schlachtfelder. Auf der Rückreise von Brest nach New York mit 1400 Verwundeten und 110 Mann Besatzung stand die MOUNT VERNON am 5. September 1918 200 sm westlich von Brest, als sie im Maschinenraum von einem Torpedo des deutschen U-Bootes U 82 getroffen wurde. 36 Mann des Maschinenpersonals wurden getötet. Zum Glück hielt das sofort einsetzende Abwehrfeuer das U-Boot von weiteren Schüssen ab, aber der Liner war in akuter Gefahr zu sinken. Fieberhaft wurden die Verwundeten in die Boote gebracht, die allerdings nicht gefiert wurden. Schließlich stellte sich heraus, daß die Schotten halten würden. Erst langsam und schließlich mit der für die Umstände beachtlichen Fahrt von 15 Knoten lief die MOUNT VERNON nach Brest zurück. Erst im Februar 1919 kam das Schiff wieder in Dienst und machte noch einige Repatriierungsfahrten von Frankreich nach den USA, ab 29. September 1919 in Regie der US Army. Danach legte man auch die MOUNT VERNON auf. An diesem jüngsten der ehemaligen deutschen Schnelldampfer waren die amerikanischen Nordatlantik-Reedereien sehr interessiert. Die United States Lines erwogen zeitweise den Umbau der MOUNT VERNON zum Motorschiff. Realisiert wurde jedoch keiner dieser Pläne. 1924 legte man MOUNT VERNON und AGAMEMNON vor Solomon's Island im Patuxent River in der Chesapeake Bay auf. Den beiden Schiffen gesellten sich in den 30er Jahren noch die ehemaligen deutschen Dampfer AMERICA und GEORGE WASHINGTON zu. Jahrelang bildeten die aneinandergebundenen, vor sich hinrostenden Passagierschiffe ein gespenstisches Bild, ehe die ansteigenden Schrottpreise 1940 zum Verkauf der AGAMEMNON und MOUNT VERNON an die Boston Iron & Metal Company führten, die die MOUNT VERNON an die Union Shipbuilding Company weitergab. Am 13. September 1940 machte die ehemalige KRONPRINZESSIN CECILIE in Baltimore fest, nachdem die Briten einen Ankauf des alten Dampfers abgelehnt hatten. Danach begannen die Schneidbrenner ihr Werk. Sie zerlegten die letzte Einheit einer der bemerkenswertesten Schiffsklassen der Geschichte, mit der Deutschland um die Jahrhundertwende erstmals maritime Weltbestleistungen vollbracht hatte.

Tabelle 9

Größe, Geschwindigkeit und Passagierkapazität der internationalen Spitzenschnelldampfer im Vergleich mit den deutschen Vierschornstein-Dampfern

Name	Reederei	1. Reise	BRT	Kn*	Fahrgäste		
					I	II	ZwD
CAMPANIA	Cunard	22.4.93	12950	21	600	400	1000
LUCANIA	Cunard	2.9.93	12952	21	600	400	1000
KAISER WILHELM DER GROSSE	NDL	19.9.97	14349	22	558	338	1074
KAISER FRIEDRICH	NDL	7.6.98	12481	19	400	250	700
OCEANIC	White Star	6.9.99	17272	19	410	300	1000
DEUTSCHLAND	Hapag	4.7.00	16502	22,5	467	302	1000
LA LORRAINE	C.G.T	11.8.00	11146	20	446	116	552
KRONPRINZ WILHELM	NDL	17.9.01	14908	22	367	340	1054
LA SAVOIE	C.G.T.	31.8.01	11168	20	437	118	500
KAISER WILHELM II	NDL	14.4.03	19361	23	775	343	770
LA PROVENCE	C.G.T.	21.4.06	13553	21	442	132	808
KRONPRINZESSIN CECILIE	NDL	6.8.07	19360	23	742	326	740
LUSITANIA	Cunard	7.9.07	31550	25	563	464	1138
MAURETANIA	Cunard	17.9.07	31938	25	560	475	1300

* Dienstgeschwindigkeit

Alle in den Tabellen 9 12 angegebenen Daten gelten für den Zeitpunkt der Indienststellung der Schiffe.

Tabelle 10

Ergänzende Hauptdaten zu den Vierschornstein-Dampfern in Tabelle 9

Name	Stapel- lauf	Bau- werft	Bau- Nr.	NRT	tdw t	Länge ü.A. m	Länge p.p. m	Brei- te auf Spt.	Raum- tiefe m	Tief- gang m
KAISER WILHELM DER GROSSE	4. 5.97	Vulcan	234	5521	6400	199,5	191,2	20,1	11,9	8,5
KAISER FRIEDRICH	5.10.97	Schichau	587	5147		182,9	177,3	19,4	11,5	
DEUTSCHLAND	10. 1.00	Vulcan	244	5196	5950	208,5	201,5	20,4		8,8
KRONPRINZ WILHELM	30. 3.01	Vulcan	249	5162	6900	202,2		20,2	12,0	8,8
KAISER WILHELM II	12. 8.02	Vulcan	250	6353	8700	215,3	208,2	21,9	12,3	8,8
KRONPRINZESSIN CECILIE	1.12.06	Vulcan	267	6584	8300	215,3	208,2	21,9	12,3	9,2

Tabelle 11

Ergänzende Schiffsdaten

Kesselanlagen

Name	Bestelljahr	Besatzung	Klassifikations- gesellschaft	Zahl der Decks	davon durchgeh. wasserd. Abt.	Anzahl Kessel	Dampfdruck atü	Heizfläche m ²	Feuerstellen	Kohlenverbr. t pro Tag	Bunkerrinhalt t
KAISER WILHELM DER GROSSE	1895	488	GL	6	4	17	14 12,1	7830	104		4500
KAISER FRIEDRICH	1895	420	GL	5	3		10				
DEUTSCHLAND	1898	543	GL	6	4	17	16 15	7940	112	500	4850
KRONPRINZ WILHELM	1898	527	GL	6	4	17	16 14,5	8720	112	500	4500
KAISER WILHELM II	1898	660	GL	6	4	19	19 15,4	10800	124	700	5600
KRONPRINZESSIN CECILIE	1904	670	GL	6	4	19	19 15,4	10900	124	720	5600

Tabelle 12

Maschinenanlagen und Maschinenleistungen der Vierschornstein-Dampfer

Name	Anz. und Art der Masch.	Zylinder Ø (Anzahl)				Kolb.- hub mm	Leistung PSi		Geschwindigkeit Knoten	
		Hoch- mm	Mittel- mm	Mittel- mm	Niederdr. mm		norm.	max.	Dienst	max
KAISER WILHELM DER GROSSE	2 III-Exp	1320	2279	–	2450 (2)	1752	28000	31000	22	22,5
KAISER FRIEDRICH	2 IV-Exp	1093	1625	2336	2362 (2)	1701	25000	28000	19	20
DEUTSCHLAND	2 IV-Exp	930	1885	2639	2850	1850	34000	37800	22,5	23,5
KRONPRINZ WILHELM	2 IV-Exp	865	1752	2490	2590	2006	30000	36000	22	23,3
KAISER WILHELM II	4 IV-Exp	940	1244	1880	2844	1778	40000	44500	23	23,6
KRONPRINZESSIN CECILIE	4 IV-Exp	940	1244	1880	2844	1778	40000	45000	23	23,6

III Exp = Dreifach Expansionsmaschine; IV-Exp = Vierfach-Expansionsmaschine

Tabelle 13*

Die Rekordreisen der deutschen Vierschornstein-Schnelldampfer in Ost-West-Richtung,
mit denen sie das Blaue Band gewannen

Datum	Schiff	Reedereivon	nach	sm	Tg.- Std. Min.	Kn
1894 21.-26.10.	LUCANIA	Cunard	Queenstown	Sandy Hook	2779 5-7-23	21.81
1898 30.3.-5.4.	KAISER WILHELM DER GROSSE	NDL	Needles	Sandy Hook	3120 5-20-0	22.29
1900 6.7.-12.7.	DEUTSCHLAND	Hapag	Eddystone	Sandy Hook	3044 5-15-46	22.42
1900 26.8.-1.9.	DEUTSCHLAND	Hapag	Cherbourg	Sandy Hook	3050 5-12-29	23.02
1901 26.7.-1.8.	DEUTSCHLAND	Hapag	Cherbourg	Sandy Hook	3141 5-16-12	23.02
1902 10.-16.9.	KRONPRINZ WILHELM	NDL	Cherbourg	Sandy Hook	3047 5-11-57	23.09
1903 2.9.-8.9.	DEUTSCHLAND	Hapag	Cherbourg	Sandy Hook	3054 5-11-54	23.15
1907 6.-10.10.	LUSITANIA	Cunard	Queenstown	Sandy Hook	2780 4-19-52	23.99

Die Rekordreisen der deutschen Vierschornstein-Schnelldampfer in umgekehrter Richtung
von West nach Ost, die für das Blaue Band nicht gewertet werden

Datum	Schiff	Reedereivon	nach	sm	Tg.- Std. Min.	Kn
1895 18.-24.5.	LUCANIA	Cunard	Sandy Hook	Queenstown	2897 5-11-40	22.00
1897 23.-29.11.	KAISER WILHELM DER GROSSE	NDL	Sandy Hook	Needles	3065 5-17-23	22.33
1900 18.-24.7.	DEUTSCHLAND	Hapag	Sandy Hook	Eddystone	3085 5-15-5	22.84
1900 4.-10.9.	DEUTSCHLAND	Hapag	Sandy Hook	Eddystone	2981 5-7-38	23.36
1901 13.-19.6.	DEUTSCHLAND	Hapag	Sandy Hook	Eddystone	3083 5-11-51	23.38
1901 10.-17.7.	DEUTSCHLAND	Hapag	Sandy Hook	Eddystone	3082 5-11-5	23.51
1904 14.-20.6.	KAISER WILHELM II	NDL	Sandy Hook	Eddystone	3112 5-11-58	23.58
1907 19.-24.10.	LUSITANIA	Cunard	Sandy Hook	Queenstown	2807 4-22-53	23.61

* Nach Noel R.P. Bonsor: North Atlantic Seaway. Vol. 5. Jersey 1980.

Anmerkungen:

- 53 Siehe Deutsches Schifffahrtsarchiv 3. 1980, S. 145ff. und 4. 1981, S. 93ff.
- 54 Lehmann Felskowski, G.: 50 Jahre Schiffbau 1857 1907. Berlin 1907. S. 69.
- 55 Eine ausführliche technische Beschreibung des Dampfers findet sich in: Stettiner Maschinenbau Actiengesellschaft »Vulcan«. Berlin 1899. S. 28ff. Vergl. auch Isherwood, J.H.: Norddeutscher Lloyd Liner Kaiser Wilhelm der Grosse. In: Sea Breezes. Vol. 10. 1950. S. 376ff.
- 56 Petzet, Arnold: Heinrich Wiegand. Bremen 1932. S. 132.
- 57 Isherwood, J.H.: The Kaiser Friedrich. A sad career. In: Sea Breezes. Vol. 24. 1957. S. 100ff.
- 58 Die Schichau Werke in Elbing, Danzig und Pillau 1837 1912. Berlin 1912.
- 59 Hüldermann, Bernhard: Albert Ballin. Oldenburg 1922. S. 113f.
- 60 Jahresbericht der Hamburg Amerikanischen Packetfahrt Actiengesellschaft in Hamburg. 1898.
- 61 Der Doppelschrauben Schnelldampfer »Deutschland«. In: Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Bd. XXXXIV, Nr. 44. S. 197ff. Vergl. auch Isherwood, J.H.: Deutschland of 1900. In: Sea Breezes. Vol. 34. 1962. S. 366ff.
- 62 Ausführlich in: Witthöft, Hans Jürgen: Nordatlantikrenner. Herford 1978. S. 52ff.
- 63 Schlick, Otto: On some Experiments made on Board the Atlantic Liner »Deutschland« during her Trial Trip in June, 1900. In: Papers of the Spring Meeting, Institution of Naval Architects, 1901.
- 64 Vergl.: Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwicklung. In: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. (Nauticus). Berlin 1904. S. 327ff.
- 65 Isherwood, J.H.: Kronprinz Wilhelm's Career. In: Sea Breezes. Vol. 23. 1957. S. 56ff.
- 66 Isherwood, J.H.: N.D.L. Liner Kaiser Wilhelm II of 1903. In: Sea Breezes. Vol. 44. 1970. S. 10ff.
- 67 Bonsor, N.R.P.: North Atlantic Seaway. Vol. 5. Jersey 1980. S. 1877f.
- 68 Shaum, John H. und William H. Flayhart: Majesty at Sea. Cambridge 1981. S. 19f.
- 69 Entscheidungen des Ober Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. 17. Band. Hamburg 1908. S. 750ff.
- 70 siehe Anm. 64.
- 71 Isherwood, J.H.: N.D.L. Liner Kronprinzessin Cecilie. In: Sea Breezes. Vol. 16. 1953. S. 330ff.
- 72 Shaum, John H.: a.a.O. S. 31.
- 73 Shaum, John H.: a.a.O. Die Kapitel 1 und 2 dieses Werkes enthalten sehr ausführliche Schilderungen der Kriegsschicksale der Vierschornsteiner.
- 74 Für die US Navy Zeit der Vierschornsteiner vergl. das Dictionary of American Fighting Ships. Vols. I VII. Washington 1959 1981.
- 75 Eine ausgezeichnete Schilderung dieser Reise und der Bar Harbor Episode gibt Sandra Paretti in ihrem Roman: Das Zauberschiff. Locarno 1977.