



Internationales
Maritimes Museum
Hamburg

MAARITIME REVOLUTIONEN



Das Internationale Maritime Museum
Hamburg zu Gast im MKdW

Das Internationale Maritime Museum zu Gast im MKdW

Im Sommer 2024 war das Museum Kunst der Westküste mit der Ausstellung „Zwischen Sturm und Stille“ zu Gast im Internationalen Maritimen Museum Hamburg im Kaispeicher B. Aus hochkarätigen Werken seiner Sammlung entwickelte das MKdW einen vielschichtigen Blick auf „Meer & Küste“ – von Dünen- und Strandlandschaften über Arbeitswelten an der Küste bis zu den dramatischen norwegischen Küstenmotiven und den Gefahren auf hoher See – und verband dabei historische mit zeitgenössischer Kunst.

Im Februar 2026 steht nun der Gegenbesuch an: Das Internationale Maritime Museum ist mit seiner Ausstellung unter dem Titel „Maritime Revolutionen“ zu Gast im Museum Kunst der Westküste auf Föhr. Die Ausstellung richtet den Blick auf jene technologischen, wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert, die nicht nur die Lebens- und Arbeitswelt an Land, sondern auch Seefahrt, Handel und das Leben auf See und an den Küsten nachhaltig veränderten. Diese Veränderungen werden durch eine Auswahl an ausdrucksstarken Exponaten aus der umfangreichen maritimen Sammlung der Peter Tamm Sen. Stiftung veranschaulicht.

Unser Dank gilt dem MKdW für die offene und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Der Dialog beider Häuser beruht auf dem Vermittlungsauftrag, der beide Häuser verbindet: Die maritimen Erfahrungsräume des Menschen erlebbar zu machen und aus verschiedenen Perspektiven heraus zu vermitteln. Dieser gemeinsamen Mission bleiben das Internationale Maritime Museum und die Peter Tamm Sen. Stiftung verpflichtet.

Das IMMH – Hamburgs Maritimes Herz

Im Herzen von Hamburgs HafenCity, befindet sich das Internationale Maritime Museum Hamburg. Auf 9 Stockwerken präsentiert das IMMH seit 2008 über 3.000 Jahre Seefahrtsgeschichte auf 12.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche. Im historischen Kaispeicher B, dem ältesten Speichergebäude des Hamburger Hafens hat die maritime Sammlung der Peter Tamm Sen. Stiftung seine Heimat gefunden. Ausgehend von einem einzigen Miniaturmodell eines Frachtschiffes hat Museumsgründer Prof. Peter Tamm Sen. Im Laufe seines Lebens die größte private Sammlung zur Schifffahrtsgeschichte zusammengetragen: Die Sammlung umfasst über 1.700 Schiffsmodelle, über 55.000 Miniaturmodelle, aber auch eine Kunstsammlung von über 7.000 Gemälden, Zeichnungen, Aquarellen und Drucken zu maritimen Themengebieten. Das IMMH vermittelt die maritime Geschichte der Menschheit in all ihren Facetten in seinen Ausstellungen und bietet über seine umfangreiche Bibliothek und sein Archiv mit zahlreichen Konstruktionszeichnungen unterschiedlichster Schiffe, Fotografien, Nachlässen und historischen Dokumenten einzigartige Quellen für wissenschaftliche Forschung ebenso wie für die interessierte Öffentlichkeit an.

INHALT

Grußworte

Das Internationale Maritime Museum zu Gast im MKdW.....	2
Das IMMH – Hamburgs Maritimes Herz	3

Maritime Revolutionen

Maritime Revolutionen.....	7
----------------------------	---

1. Merkantile Revolution:

Handelsschiffahrt zwischen Wind und Dampf	9
Aufbruch an den Küsten.....	11
<i>Off Fort Rouge, Calais</i>	12
<i>Frühes Dampfschiff im Seegang</i>	13
<i>Snow-Storm</i>	14
<i>The Fighting Temeraire</i>	15
Mit Dampf über den Ozean.....	16
Im Zeichen von Geschwindigkeit und Effizienz.....	17-18
<i>„Hammonia“</i>	18
Das letzte Hoch der Frachtsegler vor Kap Hoorn.....	18
<i>Die Reede vor Southampton</i>	19
<i>„Padua“</i>	20
Viermastbark „Padua“ von Laeisz.....	21
<i>„Japanese Prince“</i>	22-23

2. Eiserne Revolution:

Von Holzspanten zu Eisenplatten.....24-26

Gefahren auf See.....	26-27
<i>Die Madonna der Meere und der erste Sturm</i>	29
<i>Viermastbark unter Sturmsegeln auf hoher See</i>	30-31
<i>Die entmastete „Pinnas“ vor der Le-Maire-Straße</i>	32
<i>Nach dem Sturm</i>	33
<i>Arratoon Apcar</i>	34

Isambard Kingdom Brunel und

<i>die größten Schiffe der Welt</i>	35-40
„Great Eastern“ und die Grenzen des Wachstums.....	37
Unterseeisches Telegraphenkabel.....	41
Revolution im Marineschiffbau.....	42-43
<i>Die hölzerne Dampffregatte „Jylland“</i>	44-45
<i>„Vizeadmiral Popov“</i>	46
<i>„USS Oregon“</i>	47

3. Touristische Revolution – Die Neuentdeckung des Reisens auf See.....48-49

Zwischen Furcht und Faszination: Reisen unter Dampf.....	49-50
Vom Transportmittel zum schwimmenden Hotel.....	51-53
<i>„Kaiser Wilhelm der Große“</i>	54-55
Reisen um des Reisens willen: Die Geburt der Kreuzfahrt.....	56-57
<i>Ein Schiff für Vergnügungsreisen:</i> <i>„Prinzessin Victoria Luise“</i>	58-59
Das Passagierschiff als Spiegel der Gesellschaft.....	60-61
<i>Passagierdampfer „Vaterland“ der HAPAG</i>	62-63
<i>Bark und Schnelldampfer „Deutschland“</i>	64-65
Die bunte Welt der Seereisen – Reederei plakate zwischen Werbung und Ideologie.....	67-69

Impressum.....70

MARITIME REVOLUTIONEN

das Internationale
Maritime Museum Hamburg
zu Gast im MKdW



Über drei Jahrtausende lang war die Seefahrt den Winden ausgeliefert. In Folge der industriellen Revolution begann sich dieses uralte Verhältnis zwischen Mensch und Meer am Ende des 18. Jahrhunderts zu verändern. In den folgenden hundert Jahren wandelte sich die Schifffahrt tiefgreifend: Die Kraft der Maschine ersetzte die Kraft des Windes.

Das Gemälde „The White Ship“ von Barry Mason blickt aus romantischer Distanz auf diesen Moment des Umbruchs: Das stolze weiße Segelschiff, umdrängt von Dampfern, steht sinnbildlich für das Ende einer Epoche, vom Übergang von der naturgebundenen, Seefahrt unter Segeln in die mechanische Epoche der Dampfschifffahrt: „Ein Londoner Dock kurz vor dem Ersten Weltkrieg“, beschreibt der Künstler sein Sujet. „Auf einem stählernen Rahsegler hängen die Segel zum Trocknen, er soll an seinen Liegeplatz verholt werden; die Schlepper stehen bereit.“ Das stolze weiße Segelschiff ist von verschiedenen Dampfern aus Stahl umgeben. Deren schlichte Formen stehen im Kontrast zum eleganten Segler und lassen sie wie Werkzeuge des neuen, mechanischen Zeitalters erscheinen. Mit feinem Gespür für Licht, Farbe und Spiegelung gestaltet Mason Himmel, Wasser und Schiffe zu einem dichten, beinahe melancholischen Panorama. Wie ein verbindendes Motiv taucht überall Rost auf: Ein Symbol für Vergänglichkeit.

Die Ausstellung „Maritime Revolutionen“ beleuchtet diese Umwälzungen aus drei Perspektiven – dem Wandel des Handels, dem industriellen Schiffbau und der neuen Erfahrung des Reisens auf See. Gemeinsam zeichnen diese drei Revolutionen das Bild einer Zeit, in der der Mensch seine Beziehung zur See neu definierte.

MERKANTILE REVOLUTION

Handelsschifffahrt zwischen Wind und Dampf

Merkantile Revolution

Über Jahrtausende bestimmte der Wind die Handelswege, die Dauer von Reisen und den Rhythmus des Welthandels. Mit der Einführung der Dampfmaschine entstand eine neue Verlässlichkeit, die das wirtschaftliche Handeln auf See und an Land nachhaltig veränderte.

Diese Entwicklung setzte zunächst an den Küsten ein, wo Werften modernisiert und Erfahrungen mit den neuen Dampfmaschinen gesammelt wurden. Zugleich blieb das Segelschiff noch über Jahrzehnte hinweg das vertraute Bild auf den Meeren. Der Übergang von Wind- zu Dampfkraft war kein plötzlicher Bruch, sondern ein längerer Prozess, in dem traditionelle und neue Formen der Schifffahrt nebeneinander bestanden.

Diese Übergangszeit war eine Phase technischer Experimente, wirtschaftlicher Anpassung und wachsender Erwartungen an die Möglichkeiten des maschinellen Antriebs, der sich von zunächst sehr spezialisierten Bereichen der Schifffahrt mit zunehmender technischer Weiterentwicklung in immer neue, immer breitere Bereiche der Seefahrt ausweitete. Nicht nur die Schiffe selbst, sondern auch die Umwelt, in der sie operierten, veränderte sich mit der Industrialisierung an Land, aber auch mit der Mechanisierung der Schiffe selbst und der Arbeiten auf den Werften, in den Häfen sowie letztendlich auch an Bord.

Die Mechanisierung der Schifffahrt versprach Erleichterung, wo bisher Muskelkraft eingesetzt werden musste, Zuverlässigkeit, wo Flauten oder Sturm an eine verlässliche Planbarkeit von Warenströmen durch Flaute, Sturm und Unwetter nicht zu denken war und Geschwindigkeit, wo die lange Reisezeit von Segelschiffen Handel unattraktiv gemacht hatte. Der Übergang vom Segelzeitalter in die mechanisierte Welt der Dampfschifffahrt rief jedoch nicht nur begeisterte Stimmen hervor – die spezifischen Risiken der Dampfschifffahrt werden an späterer Stelle ebenso behandelt wie die Vorbehalte, die Seereisende zunächst mit den neuartigen Schiffen verbanden. Der Wechsel von der Segel- zur Dampfschifffahrt fand auch seinen Widerhall in der künstlerischen Sicht auf die See.



Barry Mason
The White Ship
Öl auf Leinwand



Die Perspektive der romantischen Kunst auf diesen Wandel – und auf den Umgang mit nun obsolet gewordenen Symbolen nationaler Größe und Identität, etwa in J. M. W. Turners „The Fighting Temeraire“ – blickt nicht nach vorn, in eine Zukunft voller technischer Verheißungen. Sie fokussiert vielmehr jene Elemente der menschlichen Begegnung mit dem Meer, die im Wandel verloren gehen.

Merkantile Revolution // AUFBRUCH AN DEN KÜSTEN

AUFBRUCH AN DEN KÜSTEN

Die ersten Versuche, Dampfmaschinen in Fahrzeugen zu nutzen, werden häufig mit den frühen Eisenbahnen verbunden. Die Geschichte der dampfbetriebenen Fortbewegung beginnt jedoch nicht an Land, sondern auf dem Wasser. 1783 fuhr mit der „Pyroscaphe“ das erste dampfbetriebene Schiff auf der Saône und 1812 beförderte die „Comet“ Passagiere über den Clyde – 23 Jahre bevor die erste Eisenbahnstrecke eröffnet wurde.

Die einfachen Dampfmaschinen am Anfang des 19. Jahrhunderts verbrauchten enorme Mengen Kohle und neigten zu Ausfällen. In der Flussschiffahrt und entlang der Küsten fiel dies jedoch nicht so schwer ins Gewicht: Die englischen Kohlevorkommen lagen in der Nähe von Flüssen und Kanälen und boten reichlich Gelegenheiten zum Kohlebunkern. Die Möglichkeit, unabhängig von Windrichtung und -geschwindigkeit auf dem Wasser zu navigieren und ihre große Wendigkeit verschafften Dampfern insbesondere in den engen Wasserstraßen in Küstennähe schon früh entscheidende Vorteile. Die offene See jedoch stellte sie noch vor Herausforderungen.





Clarkson Frederick
Stanfield
Off Fort Rouge, Calais
1849
Öl auf Leinwand

Clarkson Stanfield hielt sich 1828 in Calais und Boulogne zum Zwecke einer mehrwöchigen Kur auf, während der er zahlreiche Zeichnungen anfertigte, die vermutlich als Basis dieses Gemäldes dienten. Die Darstellung des aufziehenden Sturmes vereint auf eindrucksvolle Weise die naturnahe Beobachtung des Himmels mit der herausragenden Fähigkeit des Künstlers, die Bewegung des Wassers einzufangen. Vor dem Hintergrund der 1695 errichteten Festung inszeniert Stanfield einen niederländischen Küstensegler, dem im Hintergrund ein früher Dampfer begegnet – ein Vorzeichen des im Beginn begriffenen Wandels der Schifffahrt.

Ein Dampfschiff kämpft sich durch bewegte See. Die Wellen sind Vorboten des aufziehenden Unwetters, das sich auf der rechten Bildhälfte ankündigt. Der Rauch aus dem Schornstein deutet den starken Wind an und lässt ahnen, dass den Menschen an Bord das Schlimmste noch bevorsteht: An Deck des kleinen Dampfschiffes bleibt die Besatzung den Naturelementen schonungslos ausgeliefert.

Zunächst galt das Gemälde als Werk eines unbekannten Künstlers – die hohe malerische Qualität und der prächtige Rahmen ließen jedoch auf einen bekannten Meister schließen. Eine nähere Untersuchung offenbarte, dass sich unter der Versiegelung der Rückwand die Signatur des französischen Marinemalers Théodore Gudin fand. Das Gemälde wurde an der rechten Seite beschnitten. Dadurch erhielt es das ungewöhnliche quadratische Format. Leider ging so ein Teil des Bildes verloren, das einst für zusätzliche Dramatik der Szene sorgte, indem der Himmel über eine größere Fläche dunkel und bedrohlich wirkte.

Jean Antoine Théodore
Gudin
Frühes Dampfschiff im Seegang
Öl auf Holz



Merkantile Revolution // SNOW-STORM

1

Ein Raddampfer kämpft in stürmischer See gegen einen Schneesturm an. Robert Brandard gelingt es, in seiner Radierung die dramatische Darstellung des Sturmes abzubilden, für die J. M. W. Turners Gemälde bereits von Zeitgenossen bewundert wurden. Turner behauptete, den dargestellten Sturm selbst an Bord erlebt zu haben, wo er sich über mehrere Stunden an einen Mast habe binden lassen, um das Naturereignis zu verfolgen. Schon Zeitgenossen waren skeptisch, ob diese Schilderung wahr sei. In der Arbeit zeichnet sich der Beginn des neuen technischen Zeitalters ab. Turner, der mit dem Physiker Michael Faraday (1791–1867) persönlich bekannt war, könnte aus dieser Bekanntschaft zu der energiegeladenen Darstellung des frühen Dampfschiffes und seiner Auseinandersetzung mit den Naturgewalten auf hoher See inspiriert worden sein.

Robert Brandard
(nach Turner, J.M.W.)
Snow-Storm
Stich auf Papier



Merkantile Revolution // THE FIGHTING TEMERAIRE

1

Der bereits stark ausgeschlachtete Rumpf des ehemals stolzen Linienschiffs „Temeraire“ wird 1838 von einem Dampfschlepper auf der Themse nach Rotherhithe geschleppt, um dort abgewrackt zu werden. Die „Temeraire“ hatte sich 1805 in der Schlacht bei Trafalgar dadurch hervorgetan, dass sie das Flaggschiff Admiral Nelsons, die heute als Nationalsymbol Großbritanniens erhaltene „Victory“ vor dem Angriff der französischen Schiffe schützte und durch ihren Einsatz zum Sieg in dieser bedeutenden Seeschlacht beigetragen hatte. Als das Schiff 1838 abgewrackt wurde, markierte dies für die Zeitgenossen das Ende einer der bedeutendsten Epochen britischer Schifffahrts- und Marinegeschichte. Turner setzt das gealterte Kriegsschiff und den kleinen Schaufelraddampfer bewusst in Beziehung: Das ausgediente Symbol maritimer Größe wird von dem modernen Dampfer seinem Ende entgegengezogen. Im Jahre 2005 wurde es in einer Umfrage der BBC zum bedeutendsten britischen Gemälde gewählt.



James Tibbits Willmore
(nach Turner, J.M.W.)
The Fighting Temeraire
Stich auf Papier

MIT DAMPF ÜBER DEN OZEAN

Für den Antrieb setzten die frühen Dampfschiffe auf Schaufelräder. Mit ihnen war es endlich möglich, unabhängig von Windstärke und Windrichtung zu navigieren. Seitlich am Rumpf angebrachte Schaufelräder machten die Dampfer besonders wendig. Der Schaufelradantrieb erwies sich jedoch als anfällig, wenn eines der beiden Räder durch Seegang aus dem Wasser gehoben wurde. Die fragilen Schaufeln waren außerdem dafür anfällig, beschädigt oder gar im Sturm zertrümmert zu werden. Zudem war die Effizienz der frühen Dampfmaschinen ein Problem: Je weiter die Dampfer fahren mussten, desto mehr Kohle mussten sie mitführen,

was den Platz für Passagiere oder Fracht zusätzlich reduzierte. Viele frühe Dampfschiffe setzten daher weiterhin eine vollwertige Segeltakelage ein. Frühe Dampfschiffe waren gegenüber Segelschiffen nur dann profitabel, wenn große Gewinnspannen für eine schnellere Überfahrt oder aber staatliche Subventionen diese Nachteile ausglich. Insbesondere der Transport von Post und Paketsendungen und von Passagieren waren ein Segment, auf dem sich das Dampfschiff rasch etablieren konnte.

IM ZEICHEN VON GESCHWINDIGKEIT UND EFFIZIENZ

Ein Handelsschiff muss in erster Linie Gewinne einfahren. Dampfschiffe ermöglichten erstmals die Einrichtung zuverlässiger termingerechter Verbindungen. Sie mussten ihren Zielhafen schnell erreichen und mit möglichst wenig Brennstoff auskommen. Ihre Schaufelräder arbeiteten jedoch nur bei einem bestimmten Tiefgang optimal. Jede Änderung durch Verbrauch von Kohle oder das Löschen von Ladung minderte die Leistung der Dampfer spürbar. Ab den 1840er Jahren setzte sich deshalb zunehmend die Schiffschraube durch, die unabhängig vom Tiefgang zuverlässig arbeitete. Sie verlangte jedoch eine wesentlich stabilere Konstruktion: Die langen Propellerwellen, die von der Maschine in der Mitte des Schiffes angetrieben wurden, erzeugten Vibrationen, die hölzerne Rümpfe nicht gut verkrafteten. Erst mit dem Aufkommen von Eisen und später Stahl im Schiffbau in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts konnte sich der Schraubenantrieb endgültig durchsetzen. Neue, effizientere Dampfmaschinen erreichten zudem bald einen geringeren Kohleverbrauch und größere Geschwindigkeiten.

„Hammonia“



Die ersten Schiffe, die von der 1847 gegründeten „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ (HAPAG) eingesetzt wurden, waren Segler. 1855 bestellte man mit der „Hammonia“ und der „Borussia“ die ersten Dampfschiffe. Mit einem Rumpf aus Eisen, einer Dampfmaschine – die mit 360 Pferdestärken auf eine Schraube wirkte –, sowie einer Hilfsbesegelung folgt „Hammonia“ dem Beispiel, das die legendäre „Great Britain“ von Isambard Kingdom Brunel für Transatlantikdampfer aufgestellt hatte. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 12 Knoten erreichte sie New York in 17 Tagen und bot Raum für 54 Passagiere der ersten Klasse, 146 in der Zweiten sowie 310 Zwischendeckspassagiere – zumeist Auswanderer.

Spätestens in den 1880er Jahren hatte sich das Dampfschiff in seiner endgültigen Form entwickelt und war oft auch auf langen Strecken wettbewerbsfähig. Dennoch hielten sich Segelschiffe beim Transport bestimmter Rohstoffe bis ins 20. Jahrhundert, weil ihr Laderaum ganz für Fracht zur Verfügung stand und sie keine Kohle bunkern mussten. Die berühmten „Flying-P-Liner“ der Hamburger Reederei F. Laeisz etwa beförderten Salpeter aus Südamerika nach Hamburg und mussten dabei die besonders gefährliche Route um Kap Hoorn befahren: Auf der Jungfernfahrt des Flying-P-Liners „Parchim“ 1884 gelang dem Föhringer Kap Hoornier Johannes Früdden eine Umfahrung des Kaps in 6 Tagen und 20 Stunden, die „Susanna“ hingegen kämpfte 99 Tage gegen einen Sturm, bevor sie Kap Hoorn hinter sich bringen konnte. Wer diese Fahrten auf Segelschiffen bewältigt hatte, war Teil einer eingeschworenen Seefahrergemeinschaft, den „Kap Hoorniers“ – Fahrten unter Dampf qualifizierten ausdrücklich nicht für eine Mitgliedschaft.

DAS LETZTE HOCH DER FRACHT- SEGLER VOR KAP HOORN



Anton Melbye
**Die Reede vor
Southampton
1845**
Öl auf Leinwand

Auf der Reede vor Southampton liegt in ruhiger See ein durch Sturm entmastetes englisches Kriegsschiff vor Anker. Es wird gerade ausgeschlachtet. Vor dem Panorama Southamptons und des Hafens sind im Hintergrund Raddampfer und weitere Segelfahrzeuge zu erkennen. In der zunehmend mechanisierten Seefahrt lohnt es sich nicht mehr, das beschädigte Schiff wieder seetüchtig zu machen – es wird künftig als „Hulk“ im Hafen bleiben und als Lager oder Unterkunft für Seeleute dienen.



Die „**Flying-P-Liner**“ der Hamburger Reederei F. Laeisz stellen einen letzten Höhepunkt in der Konstruktion von Segelschiffen dar. Die „Padua“ lief 1926 als letztes dieser Schiffe vom Stapel. Mit ihren vier Masten und langen, schlanken Linien besaß sie ein besonders elegantes Erscheinungsbild und war ganz auf Geschwindigkeit ausgelegt. Hauptsächlich transportierte sie Salpeter aus Südamerika und Weizen aus Australien. 1933 stellte sie einen Geschwindigkeitsrekord für die Route Hamburg–Australien mit einer Fahrzeit von 67 Tagen auf.

„Padua“

Johannes Holst
Viermastbark „Padua“
1930
Öl auf Leinwand

Die stolze Viermastbark „Padua“ trotz den stürmischen Launen des Atlantiks. Mit seiner dramatischen Darstellung der aufgepeitschten See unter einem düsteren Himmel inszeniert Johannes Holst einen der berühmten Flying-P-Liner der Hamburger Reederei F. Laeisz. Der Künstler zeigt das Schiff unter Sturmsegeln gegen die Naturgewalten kämpfend.



Die 1911 gebaute „Japanese Prince“ ist ein typischer Vertreter eines Stückgutfrachtschiffes um die Wende zum 20. Jahrhundert. Das besonders detailreich ausgeführte Modell im Maßstab 1:100 zeigt die mit Dampfkraft betriebenen Kräne und Winden für die Arbeit mit den Ladungsgütern. Vor der Erfindung einheitlicher Frachtcontainer war es insbesondere die Einführung solcher dampfbetriebenen Hilfsmaschinen, die die Arbeit der Seeleute auf Handelsschiffen einfacher, schneller und insbesondere sicherer machte.



„Japanese Prince“

EISERNE REVOLUTION

Von Holzspanten zu Eisenplatten

Eiserne Revolution

2

Die immer größeren Dampfmaschinen an Bord erforderten eine zunehmend stabile Konstruktion der Schiffe. Insbesondere der um 1850 eingeführte Schraubenantrieb mit den langen Antriebswellen, die den Rumpf Maschinenraum, der sich zumeist in der Mitte des Schiffes befand, bis ans Heck durchzogen, erzeugte beim Betrieb starke Vibrationen. Der Schiffskörper musste diese aufnehmen können, ohne Schaden zu nehmen – und Eisen schien dafür das ideale Material zu sein. Es war härter als Holz, widerstand den Beanspruchungen durch die Maschinen und ermöglichte zudem den Bau deutlich größerer Schiffe.

Eiserne Schiffe stießen jedoch zunächst auf Skepsis. Hochwertiges Metall war knapp, was bei Bau und Instandsetzung zu Problemen führte und die magnetischen Eigenschaften des Eisens bargen weitere ungeahnte Herausforderungen: Kompassreagierte empfindlich auf den neuen Werkstoff und konnten sogar so weit abgelenkt werden, dass der Kurs des Schiffes nicht mehr sicher bestimmt werden konnte. Dies war ein Problem, das erst in den 1880er Jahren endgültig gelöst werden konnte, indem die Schiffskompassre in ein Gehäuse mit Korrekturmagneten eingebaut wurden. Diese Korrekturmagneten mussten regelmäßig neu eingestellt werden, was bald ein wichtiger Bestandteil der wissenschaftlich-technischen Ausbildung wurde, die zur Erlangung eines Kapitänspatents nötig war. Das höhere Gewicht der eisernen Konstruktionen veränderte auch die Art und Weise, in der Schiffe gewartet wurden. Für die wachsenden Schiffe mussten bald immer größere Trockendocks errichtet werden. Während Segelschiffe gegen den Bewuchs der Rümpfe mit Meeresorganismen geschützt werden konnten, indem ihre Hülle mit Kupferplatten beschichtet wurden, konnte dies bei eisernen Schiffen gerade nicht umgesetzt werden. Elektrische Wechselwirkungen zwischen den beiden Metallen sorgten für eine viel stärkere Korrosion entlang der Berührungspunkte von Eisen und Kupfer. Bis zur Erfindung wirksamer Schutzanstriche gegen den Bewuchs blieb nur, eiserne Schiffe häufiger ins Dock zu holen, um ihren Rumpf zu reinigen, was ihre Wartungskosten gegenüber Segelschiffen gerade zu Beginn ihrer Entwicklung ungünstig erscheinen ließ.

Vorangetrieben wurde die Entwicklung neuer Antriebstechnologien und Materialien von einer neuen Generation von Schiffbauingenieuren wie



Robert Napier, John Scott Russell und Isambard Kingdom Brunel. Sie erprobten immer neue Konstruktionsformen – nicht alle davon erfolgreich. Doch gerade in dieser Phase des Experimentierens nahm der moderne Schiffbau allmählich Form an. Der Schiffbau war zuvor eine von Generation zu Generation von Handwerksmeistern weitergegebene Kunst und selbst die in Serie hergestellten Segelkriegsschiffe der Royal Navy unterschieden sich sogar stark voneinander, wenn sie auf derselben Werft und direkt nacheinander gefertigt wurden. Die Ingenieure entwickelten diese Kunst zu einer modernen Wissenschaft weiter. John Scott Russell gibt in seinem 1864 erschienenen Werk „The Modern System of Naval Architecture“ der jungen Generation von Schiffbauern jene Erkenntnisse mit auf den Weg, die er und seine Weggefährten noch hätten in mühseliger Pionierarbeit erarbeiten müssen.

GEFAHREN AUF SEE

Eiserne Dampfschiffe wurden immer größer und galten als Sinnbilder von Stabilität, Fortschritt und Sicherheit in einer zunehmend technisch und wissenschaftlich geprägten Schifffahrt. Dennoch blieben auch sie den Kräften der See ausgeliefert: Einer Natur, die allen menschlichen Berechnungen und Erfindungen zum Trotz stärker sein konnte als jedes Schiff. Segel- und Dampfantrieb brachten je eigene Risiken mit sich:

Für Segelschiffe waren Stürme selbst bis ins späte 19. Jahrhundert eine ständige Bedrohung. Mit wachsender Segelfläche ließen sich große eiserne Frachtschiffe bei widrigen Winden nur

schwer steuern und die Besatzung musste auf wechselnde Winde schnell und präzise reagieren, um Schiffe mit vielen Masten und Segeln im Sturm unter Kontrolle zu behalten. So hatten die meisten der späten Frachtsegler vier Masten; der geringe Geschwindigkeitsgewinn eines fünften recht-



fertigte das hohe Risiko nicht. Das Segelschiff hatte seine technologische Grenze erreicht.

Dampfschiffe dagegen litten unter neuen Gefahren: Mit Seewasser betriebene Kessel setzten sich rasch zu, Materialschwächen führten zu schweren Explosionen an Bord. Diese spektakulären Unfälle, die mit großen Dampf Wolken und lautem Knall in Küstennähe, im Hafen oder auf Flüssen weithin hör- und sichtbar waren und deren Folgen oft schwere Brandverletzungen bei Besatzungen, Passagieren oder Hafenpersonal waren, beschleunigten die Einführung strenger Sicherheitsprüfungen, in Deutschland ab 1871 durch die „Dampfkessel-Überwachungs- und Revisions-Vereine“, die Vorläufer des heutigen TÜV.

Doch nicht nur die neue Technik selbst barg Problemquellen: In Folge der Industrialisierung nahm der Schiffsverkehr rapide zu und an den Küsten und Flussläufen, die die See mit den inländischen Industriezentren über Wasserstraßen verbanden oder die traditionellen Standorte der bedeutenden Hafenstädte waren, kam es regelrecht zum Verkehrskollaps – die Ausformulierung verbindlicher Verkehrsregeln in den verstopften Häfen war in vielen Ländern eine direkte Folge der Industrialisierung in den Häfen und auf dem Wasser.

Sicherheit war zudem ein wichtiger Aspekt in der Passagierschifffahrt – nicht nur die beeindruckende Größe, sondern auch bestimmte Aspekte der technischen Ausstattung wurden mit Sicherheit gleichgesetzt und intensiv beworben. Bereits in den 1850er Jahren versah Isambard Kingdom Brunel sein neuestes Passagierschiff mit wasserdichten Schotten und einer doppelten Außenhülle, die bei einer Kollision oder Grundberührung Wassereinbrüche eindämmen sollte – tatsächlich lief die „Great Eastern“ vor der Küste Nordamerikas auf Grund, ohne dass das Schiff in ernsthafte Gefahr geriet, zu sinken. Aber auch weniger einleuchtende Bestandteile von Schiffen wurden mit Sicherheit assoziiert: Während bei Fabrikgebäuden die Höhe der Schornsteine mit der Modernität der Produktion gleichgesetzt wurde, war es bei Schiffen deren Anzahl, die mit Sicherheit in Verbindung gebracht wurde.



**Die Madonna der Meere
und der erste Sturm**
Bronze

Seit 1985 blickt die „Madonna der Meere“ am Fischmarkt in Altona unbeirrt auf das offene Wasser hinaus. Die Bronzestatue von Manfred Sihle-Wissel geht auf eine Initiative der Kap Hoorniers zurück, die in Hamburg einen Ort des Gedenkens für die auf See gebliebenen Seeleute schaffen wollten. Die kauende Frauenfigur am Elbufer steht sinnbildlich für das Warten der Hinterbliebenen auf die Rückkehr der Verschollenen. Die Figur verdeutlicht die tiefe Verzweiflung der Angehörigen, die ihre Väter, Brüder oder Söhne an die wütende See verloren haben. Allen technischen Errungenschaften zum Trotz lassen sich die Gewalten der Natur bis heute nicht durch den Menschen bändigen. Für viele Seeleute wurde ihre erste Sturmfahrt zu einer lebenslang prägenden Erfahrung. Die Inszenierung im folgenden Raum lässt die Erinnerung eines Seemanns an die Ereignisse während seines ersten Sturmes wieder lebendig werden. Die multimediale Inszenierung vermittelt bildgewaltig mit einer eindrucksvollen Geräuschkulisse das Gefühl, der unbändigen Gewalt der aufgepeitschten See ausgesetzt zu sein.



Bild Mitte

Johannes Holst
**Viermastbark der Hambur-
ger Reederei B.Wencke**
Söhne unter Sturmsegeln
Öl auf Leinwand

Mit aufgeblähten Marssegeln kreuzt eine Viermastbark gegen den Wind. Gischt überspült das Schiffsdeck, der Sturm hat zugenommen, und Böen kräuseln die Oberfläche der Wogen. Die Schilderung dieser Atmosphäre nimmt gefangen: Man glaubt, den Wind und die Feuchtigkeit in der Luft zu spüren.

Das aufgemalte weiße Pfortenband ist eine Anleihe an klassische Frachtsegler, die mit Kanonen hinter den Geschützporten ausgestattet waren. Stählerne Viermaster wie dieser bildeten den letzten Höhepunkt in der Konstruktion von Frachtsegelschiffen. Sie transportierten Getreide oder Salpeter über den Südatlantik und rund um Kap Hoorn nach Europa. Solche Frachtsegler blieben in wenigen Fällen noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz.



Unter dramatischer Bewölkung kämpft die entmastete „Pinna“ mit der schweren See. Der Frachtsegler der Hamburger Reederei F. Laeisz war im Salpeterhandel zwischen Deutschland und Chile eingesetzt. Am 26 April 1929 geriet die „Pinna“ in der Le-Maire-Straße bei Feuerland in einen Orkan, in dem die Masten brachen. Der chilenische Passagierdampfer „Alfonso“ konnte über Funk zur Hilfe gerufen werden und alle 25 Besatzungsmitglieder and Bord nehmen. Jemand an Bord der „Alfonso“ schoss ein Foto der sinkenden „Pinna“, auf der nur noch der Kreuzuntermast stand. Dieses Foto diente Johannes Holst als Vorlage bei der Entstehung seines Gemäldes, das eindrucksvoll verdeutlicht, dass die Seefahrt allem technischen Fortschritt zum Trotz ein gefährliches Unterfangen in einer lebensfeindlichen Umgebung bleibt.

Johannes Holst
Die entmastete „Pinna“ vor der Le-Maire-Straße
1946
Öl auf Leinwand

Eine entmastete Bark dümpelt manövrierunfähig in den Wellen, ihre Masten sind gebrochen und ihr Tauwerk hängt in die See. Vor den Resten von Abendrot am Horizont ist in der Ferne ein Rahsegler zu sehen: die Hoffnung auf Rettung für die Mannschaft. Vilhelm Melbye war an der Kunstakademie Kopenhagen Schüler seines Bruders Anton. Bereits zu seinen Lebzeiten war er für die romantische Darstellung von Dramen auf See bekannt. „Nach dem Sturm“ ist durch seine warme Farbgebung und das emotionale Narrativ der Seenotrettung ein charakteristisches Beispiel für die Impulse der Romantik: Die zahlreichen Darstellungen vergangener Epochen, die die Beherrschung der See durch den technischen Fortschritt feiern, werden zunehmend von Motiven ersetzt, die die Machtlosigkeit des Menschen gegenüber der Natur schildern.

Vilhelm Melbye
After the Storm
1873
Öl auf Leinwand



Der eiserne Frachtdampfer „Arratoon Apcar“ lief am 17. Februar 1878 vor der Küste Floridas auf ein Riff – tragischerweise direkt an der Stelle, an der gerade ein Leuchtturm errichtet wurde, um vor den felsigen Untiefen zu warnen. Drei Tage lang kämpfte die Besatzung vergeblich darum, ihr Schiff freizubekommen. Heute sind die Reste ihres Wracks ein beliebtes Ziel für Taucher.

Im Gegensatz zu vielen anderen sogenannten Kapitänsbildern, die oft eine technisch-dokumentarische Darstellung des Schiffes bleiben, überschreitet das Werk von John Scott (1802–1885) die Grenzen seines Genres. Viele Kapitänsbilder konzentrieren sich dabei auf eine möglichst vorteilhafte und dynamische Inszenierung der Schiffe. Die sorgfältig ausgearbeitete Atmosphäre von Himmel und Wasser bei Scott verleiht seinen „Porträts“ hingegen eine malerische Qualität, die für Kapitänsbilder beinahe schon untypisch ist.

John Scott
Arratoon Apcar
Öl auf Leinwand



ISAMBARD KINGDOM BRUNEL UND DIE GRÖßTEN SCHIFFE DER WELT

Neben neuen Technologien entstand mit dem Ingenieur auch eine neue Berufsgruppe. Der Brit Isambard Kingdom Brunel (1806 – 1859) verkörpert die idealtypische Vorstellung des technikbegeisterten Erfinders und Unternehmers im 19. Jahrhundert. Sein Leitspruch „Plan without fear or compromise“ steht sinnbildlich für einen Zeitgeist, der technische Grenzen als Herausforderung verstand, die es zu überwinden galt. Brunel begann seine Karriere als leitender Ingenieur bei der Great Western Railway, konstruierte Brücken und Eisenbahnviadukte und unterstützte seinen Vater beim Bau des ersten Tunnels unter der Themse in London. Bald schon wandte er sich aber dem Schiffbau zu und entwarf drei Schiffe, die Maßstäbe setzten. Jedes

einzelne war ein Experiment und ein Schritt über das Bekannte hinaus. Brunels Entwürfe zeigen, wie sehr technischer Fortschritt im 19. Jahrhundert auch vom Wagemut Einzelner geprägt wurde.

„Great Western“, war 1838 das größte Passagierschiff der Welt. Brunel hatte erkannt, dass große Schiffe bei voller Auslastung deutlich effizienter betrieben werden können, weil ihr Kraftstoffverbrauch bei steigendem Volumen langsamer wächst als die Passagier- oder Frachtkapazität. Brunel hatte sich zum Ziel gesetzt, mit der „Great Western“ den Atlantik zum ersten Mal gänzlich unter Dampfkraft zu überqueren. Brunels Konkurrenten Junius Smith und Robert Napier verfolgten dasselbe Ziel – jedoch hatte ihr Schiff keine Chance, rechtzeitig fertiggestellt zu werden, weshalb sie den Dampfer „Sirius“ spontan charterten und für die Überfahrt umbauen ließen.

Isambard Brunels Schiffe jedoch schienen vom Pech verfolgt zu sein. Noch bevor die „Great Western“ von Bristol aus die Mündung des Flusses Avon erreicht hatte, um ihre Überfahrt nach New York zu beginnen, brach ein Feuer im Maschinenraum aus. Brunel, der sich an Bord befand, stürzte in der entstehenden Unruhe beim Begutachten des Brandes mehrere Meter





in die Tiefe und musste verletzt von Bord gebracht werden, woraufhin zahlreiche Passagiere ihre Überfahrt stornierten – die „Great Western“ verließ Avonmouth vier Tage nach der „Sirius“ mit nur sieben zahlenden Gästen an Bord. „Sirius“ erreichte am 22. April 1838 als erstes New York; die viel schnellere „Great Western“ konnte einen großen Teil der Verspätung wieder einholen und traf am folgenden Tag dort ein.

Sie war zwar nicht der erste Dampfer, der den Atlantik bezwungen hatte, mit ihrer deutlich schnelleren Überfahrt und im Kontext der Rivalität zwischen den Reedern trug sie jedoch dazu bei, die schnellste Passage von Europa nach Nordamerika zu einem Wettstreit zwischen Reedereien und Konstrukteuren zu machen. Im späteren 19. und frühen 20. Jahrhundert wurde dieser Wettstreit – nun eng mit nationalem Prestige und teils erheblichen staatlichen Fördermitteln für den Bau schneller Passagierschiffe verbunden – unter dem Begriff des ‚Blauen Bandes‘ bekannt.

1843 lies Brunel sein zweites Passagierschiff vom Stapel, die „Great Britain“. Gänzlich aus Eisen gebaut und von einer Schiffschraube angetrieben war sie das erste moderne Passagierschiff das den Atlantik überquerte. Die „Great Britain“ war aufgrund hoher Baukosten und zahlreicher technischer Probleme, die weitere Werftaufenthalte erforderten, wirtschaftlich nicht erfolgreich. Nachdem sie 1846 vor Irland auf Grund gelaufen war und weitere, umfassende Reparaturen nötig wurden, ging die Betreibergesellschaft in Konkurs. Nachdem sie mehrfach weiterverkauft worden war, wurden schließlich ihre Dampfmaschinen ausgebaut und die „Great Britain“ wurde ab 1882 als Frachtsegler eingesetzt. Sie endete als Bunkerschiff für Kohle auf den Falklandinseln, wo sie 1970 geborgen wurde, um nach Großbritannien zurückgebracht und als Museumsschiff am Ort ihrer Entstehung, dem Great Western Dockyard, konserviert zu werden.



THE BOWS OF THE GREAT EASTERN

Brunels drittes Schiff war noch größer und noch ambitionierter als seine Vorgänger. Die „Great Eastern“ übertraf 1858 mit ihren gewaltigen Ausmaßen jedes zuvor gebaute Schiff um ein Vielfaches. Mit fünf Schornsteinen, sechs Masten, doppelwandigem Rumpf und wasserdichten Schotten war sie ein technisches Wunder und ein einziges großes ingenieurwissenschaftliches Experiment. Brunel hatte zusammen mit dem Schiffbauer John Scott Russell entworfen, um 4.000 Passagiere ohne Zwischenhalt nach Australien zu befördern. Jules Verne wurde von dem riesigen Schiff zum Titel seines Romans „Eine schwimmende Stadt“ („Une ville flottante“) inspiriert.

Bereits der Bau von Rückschlägen und tödlichen Unfällen überschattet und die gewaltige Verantwortung zehrte an Brunels ohnehin angeschlagener Gesundheit. Zudem stand auch der Stapellauf der „Great Eastern“ unter einem schlechten Stern: Mehrere Versuche, das gigantische Schiff ins Wasser gleiten zu lassen, scheiterten; der eiserne Koloss war das größte Objekt, das

je von Menschenhand an Land bewegt worden war und weigerte sich beharrlich, seinen Weg ins Wasser zu finden. Mehrere Werftarbeiter kamen ums Leben, als eine der riesigen Ketten, die das Schiff hielten, riss. Der zweite Versuch gelang, das Schiff hatte jedoch nun den Ruf, vom Unglück verfolgt zu sein.

Brunel hatte zuvor in einem Brief an die Gesellschaft beschrieben, wie viel Arbeit er in dieses Schiff, das sein Meisterwerk werden sollte, hineingesteckt hatte.

Kurz vor dem Stapellauf der „Great Eastern“ ließ sich Brunel auf dem Deck seines Schiffs portraieren – der Stress hatte jene selbstbewusste Ausstrahlung, die noch sein berühmtes Portrait

„The fact is, that I never embarked in any one thing to which I have so entirely devoted myself, and to which I have devoted so much time, thought, and labour, on the success of which I have staked so much reputation, and to which I have so largely committed myself [...]“¹

¹Brunel, Isambard Kingdom: Letter to the Directors of the Great Eastern Steam Navigation Company. August 16, 1854. In: Brunel, Isambard (Ed.): The Life of Isambard Kingdom Brunel, Civil Engineer. London, 1870.



von Robert Howlett vor den gewaltigen Ketten auf der Werft seines Partners J. Scott Russell, zeigt, schwinden lassen. Die Stereographie sollte sein letztes Portrait werden: Noch an Bord kollabierte Brunel mit einem Schlaganfall und musste von Bord getragen werden. Die kurze Zeit später angesetzte Testfahrt konnte er nicht antreten. Wenige Tage später, schon vor der britischen Küste, tötete eine Explosion im Maschinenraum der „Great Eastern“ fünf Besatzungsmitglieder. Brunel starb kurz nachdem man ihm die Nachricht mitgeteilt hatte.

Auch die weitere Karriere der „Great Eastern“ verlief zunächst wirtschaftlich enttäuschend und weitere Unfälle hielten Passagiere fern. Zudem erwies sich die gewaltige „Great Eastern“ zwar in technischer Sicht als zukunftsweisende Konstruktion, jedoch gab es um 1860 noch keinen Markt für Passagierdampfer dieser Größe. Erst ein halbes Jahrhundert später am Beginn des 20. Jahrhunderts, erreichten die größten Luxusliner schließlich die gewaltigen Ausmaße von Brunels „Leviathan“, wie die „Great Eastern“ während ihrer Bauzeit genannt wurde. 1864 wurde sie schließlich verkauft und diente als Spezialschiff beim Verlegen des ersten funktionierenden transatlantischen Telegraphenkabels zwischen Großbritannien und Nordamerika. In dieser Rolle war sie auch wirtschaftlich erfolgreich und verlegte unter anderem Telegraphenkabel nach Indien. Wenig glamourös endete sie schließlich als schwimmender Ballsaal und – aufgrund ihrer gewaltigen Ausmaße – weithin sichtbare schwimmende Werbefläche bei Liverpool. Die „Great Eastern“ verdeutlicht die Grenzen technischen Fortschritts: So wegweisend sie für die Konstruktion von Passagierschiffen gewesen sein mag, erwies sie sich als wirtschaftlich für ihre Zeit zu ambitioniert. Aufgrund seiner Leistungen auf zahlreichen Gebieten der aufkommenden Ingenieurwissenschaften – von eisernen Brücken, Eisenbahnen, Schiffen, bis hin zur Untertunnelung der Themse in London – gilt Isambard Kingdom Brunel als einer der herausragenden Persönlichkeiten der Industrialisierung in Großbritannien und vielleicht weltweit – wie kaum ein anderer setzte Brunel seiner durch technischen Fortschritt geprägten Zeit mit seinen zahlreichen Beiträgen und Ideen seinen Stempel auf.



Wie großartig und aberwitzig seine Konstruktionen den Zeitgenossen vorgekommen sein müssen, zeigt ein aus dem Umfeld der irischen Arbeiter stammendes Lied, dass die Projekte Brunels in die Nähe schierer Wunder-tätigkeit rückt.²



²„Paddy's Panacea“, auch bekannt unter dem Titel „The Humours of Whiskey“ handelt von den zahlreichen, dem irischen Whiskey zugeschriebenen positiven und heilsamen Eigenschaften. Die letzte Strophe zählt dazu die Wunderheilungen Christi ebenso, wie Unsterblichkeit und beendet die sich zuspitzende Zuschreibung mit der Behauptung, Brunels Konstruktionen seien dem Whiskey entsprungen: „What'll make the dumb talk? what'll make the lame walk? What's th' Elixir of Life and Philosopher's Stone? And what help'd Mr. Brunel to dig the Thames Tunnel? Sure wasn't it the spirit of nate Inishowen!“ – Paddy's Panacea. In: Six Hundred and Seventeen Irish Songs and Ballads, Wehman Bros. New York, ca. 1900, S.118.



Unterseeisches
Telegraphenkabel

Die Telegraphie ermöglichte zum ersten Mal, in relativ kurzer Zeit über weite Strecken hinweg zu kommunizieren. Mit speziellen Unterseekabeln waren auch Verbindungen über Ozeane hinweg möglich. Die „Great Eastern“ verlegte 1865–1866 das erste funktionierende transatlantische Telegraphenkabel – ein Unterfangen, das ebenso ambitioniert wie das gewaltige Schiff selbst war. Einmal riss das Kabel mitten auf dem Ozean und musste mit einem Fanghaken am Meeresboden gefunden, gegriffen und dann an Bord der „Great Eastern“ wieder mit dem Rest des Kabels verbunden werden. Brunels gewaltiges Schiff entpuppte sich aufgrund seiner gewaltigen Maße als besonders geeignet für diese hochspezielle und komplexe Aufgabe: Ihr Rumpf, der eigentlich Platz für tausende Passagiere bieten sollte, konnte die vielen Kilometer des dicken Telegraphenkabels auf großen Spindeln aufnehmen und ihr Deck erlaubte das Aufstellen der nötigen Spezialmaschinen. Das Unterseekabel in der Ausstellung stammt nicht von der „Great Eastern“, sondern vom ersten skandinavischen Telegraphenkabel, das 1876 verlegt wurde.

Die Dampfmaschine bot erstmals die Möglichkeit, nach rein strategischen und taktischen Notwendigkeiten zu navigieren. Doch auch im militärischen Schiffbau war die Dampfmaschine nicht unumstritten: Die Bunker für Kohle beanspruchten wertvollen Schiffsraum, Schaufelräder waren verwundbar gegenüber Geschützfeuer und die begrenzte Reichweite früher Maschinen schränkte die Einsatzreichweite und Ausdauer der Kriegsschiffe ein.

Mit der Einführung von Eisen- und Stahlschiffen wurde der Aufbau und Unterhalt einer modernen Marine zum Privileg von Industrienationen, da für Bau und Wartung der großen, eisernen Kriegsschiffe eine indust-

rialisierte Wirtschaft nötig war. Wie auch im Seehandel zementierte die Revolution des Marineschiffbaus den Vorsprung einiger Staaten.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war der Marineschiffbau geprägt von Experimenten mit neu eingeführten Antriebstechnologien, wie der besser für den militäri-

schen Einsatz geeigneten Schiffsschraube, neuen eisernen und stählernen Panzerplatten und immer größeren Geschützen.

Wie sehr die Einführung der neuen industriellen Verfahren und Werkstoffe die Kriegführung auf dem Meer verändern würde, wurde 1862 beim ersten Aufeinandertreffen von mit Eisen gepanzerten Dampfschiffen im Amerikanischen Bürgerkrieg deutlich: Das konföderierte Schiff „Virginia“, dass aus dem mit Eisenplatten und Teakholz gepanzerten Rumpf einer ausgebrannten Dampffregatte konstruiert worden war, hatte die Flotte der Nordstaaten in der Mündung des Flusses James angegriffen und wurde am folgenden Tag vom Panzerschiff „Monitor“ der Union gestellt. Hatte die „Virginia“

REVOLUTION IM MARINESCHIFFBAU



am Vortag mehrere der hölzernen Schiffe der Nordstaaten versenken können, blieb der Kampf zwischen den beiden eisernen Kontrahenten ergebnislos: Keines der beiden Schiffe war im Stande, die Panzerung seines Gegners zu überwinden, schließlich zog sich die „Virginia“ zurück.

An diesem 7. und 8. März 1862 waren die bisherigen hölzernen Marinen mit einem Mal obsolet geworden und ein Wettlauf hatte begonnen, der bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts andauern sollte: Der Wettlauf zwischen Panzerung und Waffenstärke zwischen immer neuen Kriegsschiffgenerationen. Über weite Strecken des 19. Jahrhunderts waren die Offiziere und Konstrukteure stets auf der Suche nach Möglichkeiten, um noch größere Kanonen auf immer größere Schiffe mit immer neuen Panzerstahlsorten in immer größerer Dicke zu montieren. Diesen Rüstungswettlauf konnten sich bald auch Nationen, die noch im Segelzeitalter bedeutende Seestreitkräfte unterhalten hatten, kaum mehr leisten. Die Einführung eines neuen Waffensystems ab den 1870er Jahren verhiess mit einem revolutionären Ansatz das Primat vom waffenstarrenden Schlachtschiff beenden zu können. Die Denkschule der sogenannten Jeune École vertrat die These, dass man auf die riesigen Stahlschiffe verzichten könne, wenn man stattdessen eine Vielzahl kleiner, dafür aber besonders schneller Schiffe konstruiere. Diese Schiffe setzten nicht auf große Kanonen und dicke Panzer, sondern auf ihre Geschwindigkeit und das neue Waffensystem des Torpedos, dessen enorme Sprengkraft auch bei den größten Kriegsschiffen vernichtende Schäden hervorrufen konnte.

Gegen Ende des Jahrhunderts hatte sich jedoch gezeigt, dass diese neuen Torpedoboote kaum hochseetauglich waren und durch die konventionellen Kriegsschiffe effektiv bekämpft werden konnten, deren Kanonen inzwischen eine immense Reichweite und Feuerrate aufwiesen. Die Entwicklung der Kriegsschiffe mündete zum Ende des 19. Jahrhundert in weitestgehend standardisierten Klassen von Kriegsschiffen: Von Torpedobooten über Torpedobootzerstörer und Kreuzer bis hin zu den großen Linienschiffen. Den vorläufigen Schlusspunkt markierte die 1906 fertiggestellte „HMS Dreadnought“, die mit einheitlichen Geschützen in drehbaren Türmen den Standardtyp des Schlachtschiffes definierte, das noch bis zum Ersten Weltkrieg das dominante Waffensystem auf See war.

Die dänische Fregatte „Jylland“ von 1860 ist ein Beispiel für ein frühes militärisches Dampfschiff. Mit klassischem Holzrumpf und Geschützen in Breitseite ähnelt sie einem Kriegsschiff der napoleonischen Zeit. Ihre Schraube ließ sich zum Segelbetrieb einziehen, denn der Kohlevorrat ihrer Dampfmaschine erlaubte nur kurze Fahrten unter Dampf. Ihr hölzerner Rumpf zeigt die Skepsis, mit der viele Marinen Eisen als Material für ihre Kriegsschiffe zunächst begegneten: Auf den hölzernen Kriegsschiffen konnten Schiffszimmerleute Gefechtsschäden und Wassereinbrüche mit seit Jahrhunderten erprobten Verfahren noch auf See reparieren. Eiserne Kriegsschiffe hingegen konnten nicht von Bordhandwerkern repariert werden, sondern mussten eine Werft anlaufen. Zudem bot die schlechte Qualität des Eisens zunächst keinen guten Schutz gegen Beschuss. Für kleinere Länder wie Dänemark waren hochwertige Industrieprodukte und die Infrastruktur, sie zu verarbeiten, zudem nur schwer erreichbar – viele Nationen ließen ihre ersten Dampfkriegsschiffe daher von ausländischen Werften bauen. Als sich in den 1840er Jahren ein Konflikt zwischen den deutschen Staaten und Dänemark über Schleswig und Holstein abzeichnete, beschloss das erste deutsche Parlament in der Frankfurter Paulskirche die Aufstellung einer ersten gemeinsamen Flotte. Die Dampfschiffe für diese Bundesflotte wurden aus Großbritannien angekauft. Auch Dänemark erwarb bereits 1863 mit der „Rolf Krake“ in Großbritannien ihr erstes mit Eisen gepanzertes Dampfschiff.

Die hölzerne
Dampffregatte
„Jylland“



Die „Jylland“ wurde 1864 im Deutsch-Dänischen Krieg in der Seeschlacht bei Helgoland eingesetzt und nach Ende dieses Krieges vor allem für repräsentative Zwecke eingesetzt: In den 1870er und 1880er Jahren beförderte es den dänischen König Christian IX. Die „Jylland“ ist heute als Museumsschiff erhalten. Ein Gemälde von Vilhelm Arnesen aus dem Jahre 1912 zeigt die „Jylland“ im Hafen von Kopenhagen zwischen weiteren Segel- und Dampfschiffen.



„Vizeadmiral
Popov“

Das russische Küstenpanzerschiff „Vizeadmiral Popov“ von 1875 mit seinem beinahe kreisrunden Rumpf und seinem geringen Tiefgang stellt ein besonders exotisches Kriegsschiff dar. Der kühne Entwurf zielte darauf ab, ein besonders manövrierfähiges Schiff mit starker Panzerung als stabile Plattform für die immer größeren Geschütze schaffen. Die Idee erwies sich jedoch im Einsatz als Flop: Die nach ihrem Konstrukteur „Popovkas“ genannten Schiffe waren nur schwer zu manövrieren und anfällig für Seegang. Konstruktionen wie diese verdeutlichen die Experimentierfreude in einer Phase intensiver schiffbautechnischer Innovation, in der auch unkonventionelle Ideen der Ingenieure verwirklicht wurden.

Die „USS Oregon“ der US Navy von 1896 steht exemplarisch für den Kriegsschiffbau am Ende des 19. Jahrhunderts. Die sogenannten Einheitslinienschiffe bildeten eine standardisierte Bauform, die alle Eigenschaften moderner Schlachtschiffe vereinte: Schwere Geschütze in drehbaren Geschütztürmen, um die Panzerung feindlicher Schiffe zu durchbrechen, ein dicker Gürtelpanzer aus modernem Stahl entlang der Wasserlinie und leistungsfähige Dreifachexpansionsdampfmaschinen für eine große Reichweite und hohe Geschwindigkeit hatten sich als Erfolgsrezept herausgebildet. Als Schiff der US Navy war die „Oregon“ kleiner als die meisten europäischen Schiffe ihrer Zeit. Ihre Konstruktion ist das Ergebnis der vorherrschenden Außenpolitik der Vereinigten Staaten am Ende des 19. Jahrhunderts: Unter der Prämisse des Isolationismus war die Marine auf den Schutz der eigenen Küsten ausgelegt, eine große Reichweite und besondere Seetüchtigkeit standen nicht im Fokus, weshalb US-amerikanische Schiffe oft kleiner und mit einem geringeren Freibord ausgestattet waren, also weniger Abstand zwischen Deck und Wasseroberfläche besaßen. Was bei hoher Geschwindigkeit oder in starkem Seegang ein Problem war, reduzierte zugleich die Fläche, die feindlichem Beschuss ausgesetzt war – „Oregon“ bot ein kleineres Ziel.

Obwohl bei ihrer Konstruktion der Schutz der eigenen Hoheitsgewässer im Vordergrund gestanden hatte, wurden „Oregon“ und die anderen amerikanischen Linienschiffe um die Jahrhundertwende vor allem in Konflikten in Übersee eingesetzt: In der Karibik nahm „Oregon“ am spanisch-amerikanischen Krieg von 1898 teil, war 1899 im Pazifik stationiert und nahm an der Niederschlagung des Boxer-Aufstands in China teil.

Die britische „HMS Dreadnought“ machte bei ihrer Fertigstellung 1906 alle bisherigen Schlachtschiffe, darunter auch „Oregon“, mit einem Schlag obsolet. Während die Einheitslinienschiffe auf zahlreiche Waffensysteme in unterschiedlichsten Kalibern setzten, verzichteten die neuen „Dreadnoughts“ zugunsten ihrer gewaltigen Hauptartillerie auf einen Großteil der verschiedenen Geschützsysteme. Ihre Einführung markierte die letzte große Revolution in der Entwicklung der Schlachtschiffe, bevor sie im kommenden Jahrhundert vom Flugzeug als wichtigstes Waffensystem auf See abgelöst wurden.

TOURISTISCHE REVOLUTION

Die Neuentdeckung des Reisens auf See

Touristische Revolution // ZWISCHEN FURCHT UND FAZINATION

3

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts wandelten sich Passagierschiffe von Transportmitteln zu schwimmenden Luxushotels, aus Passagieren wurden Gäste, aus Überfahrten wurden Erlebnisse und Reedereien entwickelten Programme, Bordrituale und prachtvolle Interieurs, die das Meer zum Schauplatz einer modernen, luxuriösen Reiseerfahrung machten. Doch galten frühe Passagierdampfer vielen Menschen als unheimliche Maschinen, deren Hitze, Lärm und Enge die Reisenden mehr in Schrecken versetzten, anstatt sie zu begeistern. Erst im Laufe des Jahrhunderts entwickelten sich Seereisen, die lange als beschwerlich und gefährlich galten, durch neue Technik und Formen der Reiseorganisation zu einem Erlebnis, dass neben Sicherheit, Geschwindigkeit und Planbarkeit vor allem Luxus versprach.

ZWISCHEN FURCHT UND FAZINATION:

REISEN UNTER DAMPF

„Ein so großes Schiff ist etwas höchst Imposantes, man kann wohl sagen Fürchterliches. Es wird, wie Du wohl weißt, durch Räder fortbewegt, die verbunden mit dem Geräusch des Schnellsegelns, ein solches Gezisch verursachen, daß es auf dem Schiff schwerhalten muß, sich zu verstehen. Doch ist dieses nicht das eigentlich ängstliche. Aber im Schiff steht eine



hohe dicke Säule, aus der unaufhörlich der Dampf hinausströmt, in einer Rauchsäule mit ungeheurer Gewalt und einem Geräusch, wie das bei der Flamme bei einem brennenden Hause. Wenn das Schiff stillsteht oder der Dampf so stark wird, daß der die Sicherheitsventile öffnet, so fängt das Ding dermaßen zu brausen und zu heulen an, daß man meint, es wolle sogleich in die Luft fliegen. Kurz, das Ganze gleicht einer Höllenmaschine, doch soll keine Gefahr dabei sein [...].³

– Annette von Droste-Hülshoff an ihre Mutter über ihre erste Fahrt auf einem Dampfschiff im Oktober 1825.

Die Dichterin Annette von Droste-Hülshoff formulierte 1825 eindrucksvoll den mulmigen Eindruck, der sich vielen Passagieren beim Anblick eines Dampfers einprägte.

Die Berichterstattung in den gerade als erstes Massenmedium aufkommenden Zeitungen trugen ebenfalls nicht gerade zur Beruhigung der Reisenden bei: Oft war von spektakulären Unfällen an Bord von Dampfschiffen zu lesen.

Obwohl von den Reedereien und von staatlicher Seite recht bald Maßnahmen hinsichtlich der technischen Sicherheit von Schiffsdampfmaschinen sowie für die Regelung des immer dichter werdenden Dampferverkehrs in großen Häfen getroffen wurden, haftete den frühen Passagierdampfern zunächst der Ruf an, ein geradezu lebensgefährliches Verkehrsmittel zu sein. „Iron Coffins“, „Eiserne Särge“ wurden sie hingegen zu Unrecht genannt: Eine Überfahrt im Dampfschiff war nicht gefährlicher als die Fahrt auf einem Segelschiff.

³ Woesler, Winfried (Hrsg.): Annette von Droste-Hülshoff, Historisch-Kritische Ausgabe. Werke, Briefwechsel. Band VIII.1, Briefe 1805-1838. Tübingen 1987, S. 74.

VOM TRANSPORTMITTEL ZUM SCHWIMMENDEN HOTEL

Neben der Sorge um die Sicherheit des neuen Verkehrsmittels waren es insbesondere die Strapazen einer Seereise, der die Reedereien begegnen mussten. Da frühe Dampfmaschinen kaum in der Lage waren, große Distanzen mit ihrem Kohlevorrat zurückzulegen, waren frühe Dampfer daher mit einem kompletten Satz Segel ausgestattet. Sie legten den Großteil ihrer Reise unter Segeln zurück und betrieben ihre Dampfmaschine nur für wenigen Tage. Die „Savannah“, die 1819 als erstes Dampfschiff den Atlantik überquerte, setzte ihre Dampfmaschine bei einer Reisezeit von 29 Tagen nur etwa 90 Stunden ein, was etwa 12% der gesamten Reisezeit beträgt. Entsprechend verlängerte sich die Reisezeit.

Zahlreiche Reiseberichte zeichnen ein zwiespältiges Bild früher Dampfschiffreisen. Charles Dickens etwa verarbeitete die Erlebnisse seiner ersten Atlantiküberfahrt auf dem Schaufelraddampfer „Britannia“ in seinen „American Notes“: Ausgiebig schildert er die beengten Verhältnisse in seiner Kabine und die unter den Passagieren grassierende Seekrankheit, die die Reise alles andere als angenehm machte. Die Eintönigkeit der langen Seereise sei insbesondere durch die tägliche Struktur der Essenszeiten unterbrochen worden, wobei aufgrund der langen Reisezeit die Qualität des



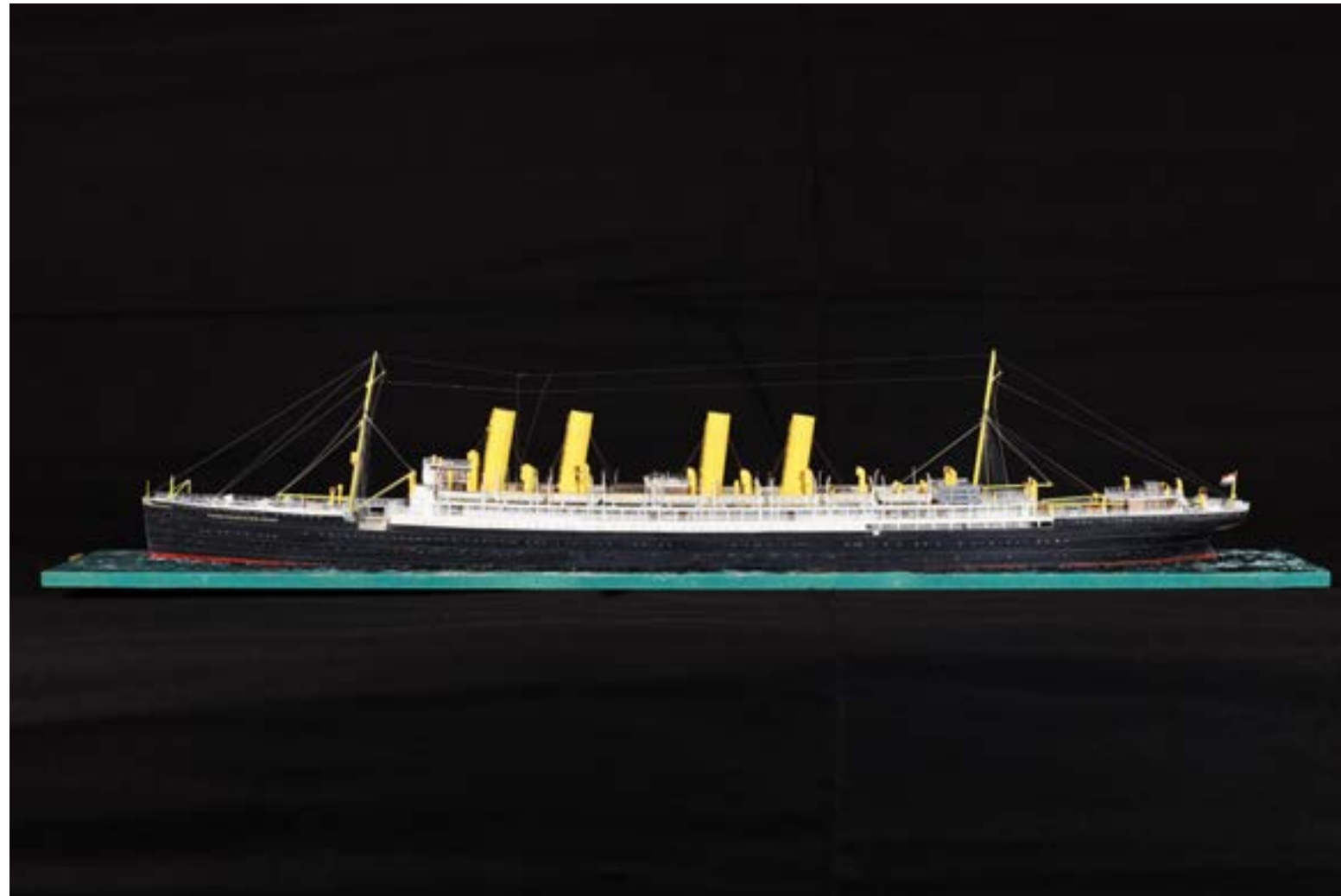
Essens zunehmend schlechter geworden sei. Seine Rückreise nach Großbritannien trat Dickens schließlich auf einem Segelschiff an.

Um diese Probleme zu bewältigen, investierten die Dampfschiffreedereien nicht nur in die Geschwindigkeit ihrer Schiffe und warben mit immer schnelleren Verbindungen, sondern auch in die Ausstattung ihrer Schiffe. Design und Qualität der Einrichtung ihrer Schiffe orientierte sich zunehmend an der Architektur von Luxushotels an Land – die Passagiere sollten nicht bemerken, dass sie sich an Bord dieser „Gläsernen Paläste“ auf einem Schiff inmitten des Ozeans befanden. Ein ausgefeiltes Bordprogramm mit zahlreichen Aktivitäten sollte die Eintönigkeit der langen Seereise mit zudem Erlebnissen füllen: Neben einem engmaschigen Tagesablauf mit Kapitänsdinner und Aufenthalt in prunkvollen Salons bedeutete dies insbesondere auch sportliche und spielerische Aktivitäten, die bald fester Teil der Seereisen wurden.

Ein besonderes Highlight bildeten sogenannte Äquatortaufen, bei denen die Überfahrt der Äquatorlinie an Bord feierlich begangen wurde. In einer theaterhaften Inszenierung traten der Meeresgott Neptun und sein Gefolge auf, stellten den Passagieren, die zum ersten Mal den Äquator querten, spielerische Prüfungsaufgaben, die zur Belustigung der Beteiligten und Umstehenden zu absolvieren waren: So wurden die Täuflinge etwa mit Rasierschaum eingeschmiert, wurden symbolisch „rasiert“ oder mussten kleine Mutproben bestehen. Auch Alkohol spielte bei diesen Anlässen oft eine große Rolle. Am Ende der Prüfungsaufgaben, die manchmal auch den Charakter eines fingierten Gerichtsprozesses hatten, stand die „Taufe“, bei der die Passagiere mit Wasser bespritzt und „gereinigt“ wurden. Im Anschluss erhielten die Täuflinge Memorabilia, wie beispielsweise Taufscheine oder Zeugnisse, oft mit einem vom Meeresgott bestimmten „Taufnamen“.



Bereits die erste Atlantiküberquerung mit einem Dampfschiff im Jahre 1838 war ein Wettrennen zwischen der „Sirius“ und der „Great Western“. 1898 schickte der Norddeutsche Lloyd aus Bremen ein neuartiges Schiff in dieses Rennen um das „Blaue Band“: Die „Kaiser Wilhelm der Große“ setzte neue Maßstäbe für die Größe moderner Luxusliner und war das erste Schiff mit vier Schornsteinen, die fortan zum Markenzeichen der großen Passagierdampfer wurden: Die Anzahl der Schornsteine eines Passagierschiffes wurden von den Zeitgenossen als Zeichen der Sicherheit gesehen, sodass Kunden bei der Buchung ihrer Reisen auf die Überfahrt auf einem „four stacker“ bestanden. Bei ihrer Fertigstellung war die „Kaiser Wilhelm der Große“ das größte Schiff der Welt mit einer Länge von über 190 Metern. Lediglich Isambard Kingdom Brunels „Great Eastern“ war noch länger gewesen. Eine technische Neuerung war der Einsatz eines Funktelegraphen der Marconi Company. Am 7. März 1900 setzte sie den ersten Funkspruch von einem auf See befindlichen Schiff an die Küste ab. Bis 1900 blieb die „Kaiser Wilhelm der Große“ das schnellste Schiff auf dem Atlantik. Das Prestige der schnellsten Atlantikdampfer war nicht nur für die Reedereien von großer Bedeutung, sondern auch für das Selbstverständnis der großen Seefahrtnationen. Nachdem nun deutsche Schiffe den Geschwindigkeitsrekord



„Kaiser Wilhelm der Große“

hielten, ließ die britische Reederei Cunard mit umfangreicher Unterstützung durch staatliche Subventionen die beiden Schnelldampfer „Mauretania“ und „Lusitania“ bauen. Teil der Übereinkunft für die staatliche Finanzierung war, dass die beiden Liner für die Royal Navy die neue Antriebstechnologie der Dampfturbinen erproben sollten. Eine enge Verzahnung von zivilen und militärischen Interessen bei Finanzierung und Bau großer Passagierschiffe war nichts Ungewöhnliches. Verbreitet war etwa die Praxis, dass Fracht- oder Passagierschiffe beim Bau mit Vorrichtungen zum Einbau von Schiffsgeschützen versehen wurden und im Kriegsfall an die Marine ausgeliehen oder verkauft werden mussten. Auch die „Kaiser Wilhelm der Große“ wurde im Ersten Weltkrieg als sogenannter „Hilfskreuzer“ eingesetzt: 1914 zum Kriegsschiff umgerüstet wurde sie noch im selben Jahr versenkt. Zu trauriger Berühmtheit gelangte auch ihr Konkurrent von Cunard, die „Lusitania“, die 1915 auf der Rückkehr aus den USA von einem U-Boot der kaiserlichen Marine torpediert und versenkt wurde, wobei beinahe 1.200 Menschen ihr Leben verloren, darunter 128 Amerikaner. Die Versenkung der „Lusitania“ heizte die internationalen Debatten um den Einsatz von U-Booten gegen zivile Schifffahrt an und waren ein Faktor im Kriegseintritt der Vereinigten Staaten im Jahre 1917.

REISEN UM DES REISENS WILLEN:

DIE GEBURT DER KREUZFAHRT

All dem Programm und der luxuriösen Ausstattung zum Trotz blieben die Wintermonate, auf denen auf dem Atlantik mit schweren Stürmen und besonders unruhiger See zu rechnen war, für die Reedereien Verlustgeschäfte:

Obwohl Firmen wie Thomas Cook seit den 1840er Jahren frühe Formen der All-inclusive-Reisen anboten, waren Seereisen auch Ende des 19. Jahrhunderts noch Mittel zum Zweck und die Schiffe waren oft lediglich Vehikel für den Transport zu einem definierten Reiseziel. 1891 hatte Albert Ballin bei der Hamburger Reederei HAPAG eine Idee, wie man die teuren Luxusdampfer auch in der Winterflaute gewinnbringend betreiben könnte: Er schickte einen seiner größten Dampfer, die „Augusta Victoria“, von Cuxhaven aus auf eine Rundreise ins Mittelmeer: Nachdem in Southampton britische und amerikanische Passagiere an Bord gekommen waren,

steuerte sie unter anderem Gibraltar, Alexandria, Beirut, Konstantinopel, Athen und Neapel an, wo die Passagiere die Reiseziele zudem auf ausgiebigen Landgängen erkunden konnten. Die Reise der „Augusta Victoria“ gilt als Geburtsstunde der modernen Kreuzfahrten.



Die erste Kreuzfahrt ist für Albert Ballin und die HAPAG ein Erfolg gewesen. Wie bereits auf der ersten Fahrt der „Augusta Victoria“ nutzte die HAPAG auch in den nächsten Jahren ihre Atlantikliner für die sogenannten Vergnügungsreisen. Es zeigte sich jedoch, dass die auf eine schnelle Atlantiküberquerung ausgelegten Schnelldampfer nur bedingt für die Aufenthalte in den warmen Gefilden von Mittelmeer und Karibik geeignet waren. Zudem wollte Ballin ein noch luxuriöseres, von noch mehr Aktivitäten und Festlichkeiten begleitetes, Reiseerlebnis für seine betuchten Kreuzfahrtgäste schaffen, als das mit den herkömmlichen Dampfern mit ihren Mehrklassenkabinen möglich schien. Für Ballin, der inzwischen zum Generaldirektor der HAPAG aufgestiegen war, stand fest: Eine ganz neue Art Passagierschiff musste her, das speziell auf die Anforderungen seiner innovativen Art der Seereisen zugeschnitten war.

Im Juni des Jahres 1900 lief schließlich die nach der Tochter des Kaisers benannte „Prinzessin Victoria Luise“ bei Blohm und Voss in Hamburg vom Stapel. Ihr Aufbau unterschied sich grundlegend von dem der herkömmlichen HAPAG-Dampfer. Am augenfälligsten war zunächst die weiße Farbe ihres mit üppigen Ornamenten versehenen Rumpfes. Mit ihrem eleganten Klipperbug, an dem eine Gallionsfigur die Züge der Namensgeberin trug, und ihrer eleganten Linienführung griff das neue Schiff die Designsprache privater Yachten auf, insbesondere dürfte die Staatsyacht Kaiser Wilhelms, „Hohenzollern“, Pate gestanden haben: Wilhelm II. soll Ballin gar zu Details der Ausstattung des Luxusdampfers beraten haben.

In dieser Gestaltung spiegelt sich das Selbstverständnis der wohlhabenden bürgerlichen Eliten am Ende des 19. Jahrhunderts wider. Sie griffen die Repräsentationsformen des Adels – etwa die Ästhetik der kaiserlichen Yacht – auf, überführten sie jedoch in eine moderne, kommerzielle Form der Freizeitkultur: Die Nordlandkreuzfahrten der HAPAG etwa nahmen Anleihen bei den Seereisen des Kaisers, brachten jedoch ein eigenes Reiseprogramm, eigene Bordrituale und neue Formen der Unterhaltung hervor. Dass die „Prinzessin Victoria Luise“ dabei sogar größer war als die kaiserliche Yacht „Hohenzollern“, unterstreicht den Anspruch, aristokratische Symbolik nicht nur zu imitieren, sondern zu übertreffen.

Die Kabinen an Bord der „Prinzessin Victoria Luise“ waren ausschließ-

lich der ersten Klasse zugeordnet und sämtlich mit eigenem Bad und WC ausgestattet. Insgesamt boten sie Platz für 196 Passagiere. Nach ihrer Jungfernfahrt nach New York im Januar 1901 wurde die „Prinzessin Victoria Luise“ für zahlreiche Kreuzfahrten der HAPAG eingesetzt, etwa zu den westindischen Inseln oder durch das Mittelmeer ins Schwarze Meer. Zwei geplante weltumspannende Kreuzfahrten konnten nicht realisiert werden: Ein Streik bei Blohm und Voss verhinderte, dass das Schiff rechtzeitig zu der als Jungfernfahrt geplanten Weltreise fertiggestellt werden konnte und der zweite Versuch scheiterte am Beginn des Russisch-Japanischen Krieges 1904.

Dem ersten Kreuzfahrtschiff war zudem keine lange Karriere vergönnt. Bei einer Kreuzfahrt in der Karibik versuchte Kapitän Brunswig nachts und ohne die Unterstützung eines Lotsen in den Hafen von Kingston einzulaufen und berechnete die Position seines Schiffes falsch. Die „Prinzessin Victoria Luise“ lief mit großer Geschwindigkeit auf ein Riff auf, wodurch der Rumpf schwer beschädigt und die Maschinen aus ihren Verankerungen gerissen wurden. Wenige Minuten nach dem Unfall verließ Kapitän Brunswig die Brücke und nahm sich in seiner Kabine das Leben. Die Besatzung hielt dies geheim und evakuierte nach Sonnenaufgang alle Passagiere über die zu einer Kette arrangierten Rettungsboote. Nachdem auch ein Versuch des kleinen Kreuzers „Bremen“, den Luxusdampfer vom Riff zu schleppen, gescheitert war, musste die „Prinzessin Victoria Luise“ als Totalverlust abgeschrieben werden.



Ein Schiff für
Vergnügungsreisen:
„Prinzessin Victoria Luise“

DAS PASSAGIERSCHIFF ALS SPIEGEL DER GESELLSCHAFT

Die Gesellschaften im 19. Jahrhundert waren streng nach Klassenzugehörigkeit gegliedert und die Zugehörigkeit zu einer Klasse prägte nahezu sämtliche Bereiche des Lebens. Diese Struktur fand sich auch an Bord der Passagierschiffe wieder. An Bord der Atlantikliner gab es in der Regel neben der ersten und der zweiten Klasse noch eine Dritte. Dabei waren sämtliche Räumlichkeiten so angelegt, dass sich Angehörige der verschiedenen Klassen nicht begegneten. Die Speisesäle, Aufenthaltsräume und Kabinen waren streng voneinander getrennt und so angelegt, dass sich auch die Korridore nicht überschneiden. Die Einrichtung der dritten Klasse war bereits ein sozialer Fortschritt: Lange waren die Passagiere der untersten Preisklasse im sogenannten „Zwischendeck“ untergebracht, ein Begriff, der von den Bereichen zwischen den einzelnen Lagerräumen eines Frachtschiffes stammt. „Zwischendecker“ wurden dementsprechend lange



nicht als Passagiere, sondern als Frachtgut gezählt und entsprechend schlecht waren Unterbringung und Verpflegung. Die besondere Geringschätzung für Zwischendeckspassagiere steht in engem Zusammenhang mit der frühen Geschichte der transatlantischen Passagierschiffahrt. Bevor sich die Dampfschiffe auf dem Atlantik durchgesetzt hatten, wurde auf der Route von Europa nach Nordamerika auf dem ebenen, das ganze Schiff durchziehenden Laderaum der Frachtsegler eine zusätzliche Ebene eingezogen, um Auswanderer aufzunehmen, die in der Neuen Welt ihr Glück suchten. Auch viele Dampfschiffe, die schwerpunktmäßig Auswanderer transportierten, waren keine reinen Passagierschiffe, sondern hatten zudem Frachtgüter geladen. Noch bis zum Ersten Weltkrieg bildeten Auswanderer einen Großteil der Passagiere der untersten Klassen an Bord der Transatlantikliner. Ab 1918 brach die Zahl der Emigranten zunehmend ein, sodass die Reedereien auch die dritte Klasse in Touristenklassen weiterentwickelten und zunehmend Angestellte, Studenten oder Angehörige der unteren Mittelschicht als Kundenklientel zu gewinnen suchten. Große Bedeutung wurde den Passagierschiffen als nationale Symbole beigemessen. Bereits ihre Namensgebung deutete auf das Prestige hin, das für die Reedereien und darüber hinaus für die großen Industrienationen aus den Meisterstücken ihrer zivilen Schifffahrt abgeleitet wurde: Schiffe wie „Vaterland“, „France“ oder „Britannia“ beschwören schon mit ihrem Namen das nationale Selbstverständnis jener Nationen, deren Flagge sie führten.

Carl Wilhelm Hugo Schnars-Alquist war ein gefragter Maler von Seestücken, die für seine auf zahlreichen Seereisen geschärfte Genauigkeit in der Darstellung der See bekannt sind. Seine intensiver Reisetätigkeit hatte ihn mit einem Erfahrungsschatz ausgestattet, die es ihm wie kaum einem anderen Künstler ermöglichte, das Meer an einer Vielzahl von geographischen Orten, in vielerlei Stimmungen, Licht- und Wetterverhältnissen sowie mit einem hohen Grad an Genauigkeit abzubilden. Ab 1898 Professor, schuf er zudem zahlreiche Werke für die Ausstattung der großen Passagierdampfer der Hamburg-Amerika-Linie, beispielsweise für den großen Speisesaal der Ersten Klasse sowie für das große Treppenhaus an Bord des „Imperator“ – dem seinerzeit größten Schiff der Welt, das im Jahre 1913 selbst die Schwestern des berühmten White Star-Dampfers „Titanic“ übertraf. Die auf dem in dieser Ausstellung abgebildete „Vaterland“ wurde 1914 fertiggestellt und ist bis heute das größte Passagierschiff, das unter deutscher Flagge gelaufen ist. Während des Ersten Weltkrieges wurde sie von den USA beschlagnahmt und nach Kriegsende an Großbritannien übergeben, wo der Dampfer von der Cunard Line als „Berengaria“ betrieben wurde. Ihr Schwesterschiff „Bismarck“ kam zur White Star Line und fuhr dort als „RMS Majestic“. Ein Reedereiplakat von Walter Thomas zeigt „Majestic“ in der Ausstellung im Dienst der White Star Line.



Carl Wilhelm Hugo
Schnars-Alquist
Passagierdampfer
„Vaterland“ der
HAPAG
Öl auf Leinwand



Willy Stöwer
Bark und Schnelldampfer
„Deutschland“
1908
Öl auf Leinwand

Der Schnelldampfer „Deutschland“, Gewinner des Blauen Bandes für die schnellste Atlantiküberfahrt, begegnet auf hoher See einem Segelschiff, welches in der schweren See wie aus der Zeit gefallen wirkt. Mit seiner Entstehungsgeschichte eröffnet dieses Gemälde von Willy Stöwer eine Perspektive auf die politische Instrumentalisierung sowohl der Seefahrt als auch der Kunst, die sie darstellt.

Der Kapitänssohn und Autodidakt Willy Stöwer stellte 1893 ein Bild der im Bau befindlichen Staatsyacht „Hohenzollern“ aus, das Kaiser Wilhelm II. sofort kaufte. Stöwer, 1907 zum Professor ernannt, begleitete fortan den Kaiser nicht nur auf dessen zahlreichen Seereisen, sondern schuf mit anderen Marinemalern wie etwa Hans Bohrdt mit seiner Kunst ein Bildprogramm, in dem sich die politischen Ambitionen des wilhelminischen Kaiserreichs spiegelten. Stöwers Gemälde fungierten als Projektionsflächen für das maritime Weltmachtstreben Deutschlands und trugen zur visuellen Popularisierung von Flottenpolitik, Kolonialanspruch und technischer Überlegenheit bei. Auch als Vorstandsmitglied des deutschen Flottenvereins stellte er selbst seine Kunst in den Dienst der wilhelminischen Propaganda der Weltgeltung zur See. Stöwers Nähe zum Kaiserhaus wie auch zu führenden Industriellen und Reedereien zeigt sich nicht zuletzt in der breiten medialen Verwertung seiner maritimen Motive – von offiziellen Auftragswerken über Reedereiplakate bis hin zu Sammelbildern mit Schiffsportraits der kaiserlichen Flotte, die der Schokoladenfabrikant Stollwerck seinen Tafeln beilegte.

Auch nach der Abdankung Wilhelms blieb Stöwer Anhänger der Monarchie; das Ende des Kaisers und seiner Ambitionen war zugleich jedoch auch das Ende von Stöwers künstlerischem Erfolg.

Einen spannenden Blick auf Seereisen bieten zeitgenössische Werbeplakate, die von Reedereien, Reisebüros oder Fremdenverkehrsvereinen herausgegeben wurden. Mit aufwendigem Farbdruck visualisierten sie die Passagierliner und Reiseziele: Insbesondere Schnelligkeit, Sicherheit und Komfort der neuesten Dampfer wurden ins Zentrum der Werbung gerückt. Der Norddeutsche Lloyd etwa lässt seinen Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ am Pier vor einem auf die See scheinenden Vollmond elegant in Szene setzen. Gleichsam drückt das Plakat die gesellschaftlichen Realitäten um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert aus: Den Vordergrund des Plakats nimmt eine Familie ein, die im Begriff ist, für ihre Reise an Bord zu gehen. Ihr offensichtlich schweres Gepäck wird ihnen von zwei Dienstboten nachgetragen, bei einem von beiden handelt es sich vermutlich um einen jugendlichen Pagen.

Die Reedereiplakate griffen zudem die Rolle auf, die den großen transatlantischen Luxusdampfern im Wettbewerb der Industrienationen um nationales Geltungsstreben zukam. Das Plakat für die Hamburg-Amerika-Linie von Hans Bohrdt, einem der führenden deutschen Marinemaler seiner Zeit, zeigt den HAPAG-Schnelldampfer „Deutschland“, dessen vier Schornsteine bereits auf seine hohe Reisegeschwindigkeit hinweisen, was durch die Bugwelle und die Gestaltung des Rauches noch unterstützt wird. Am oberen Bildrand befindet sich der Wappenadler des Kaiserreiches, der in seinen Klauen die schwarz-weiß-rote Nationalflagge neben der Reederei-flagge der HAPAG hält. Das Plakat hebt die hohe Geschwindigkeit der „Deutschland“ hervor: Sie benötigt für eine Atlantiküberfahrt „5 Tage 7 Stunden 38 Minuten“. Hans Bohrdt war neben Willy Stöwer einer der bedeutendsten Künstler, dessen Werke die deutsche „Weltgeltung zur See“ als Bildpropaganda in Szene setzten. Eines

DIE BUNTE WELT DER SEEREISEN - REEDEREIPLAKATE ZWISCHEN WERBUNG UND IDEOLOGIE



seiner bekanntesten Motive ist „Der letzte Mann“, ein Propagandamotiv, das einen deutschen Matrosen auf den Trümmern seines untergegangenen Schiffes mit der Kriegsflagge in der Hand inszeniert. Bereits vor dem Ausbruch des Weltkrieges drückt die Inszenierung der zivilen Dampfschiffe die Konkurrenz und den Expansionsdrang der Industrienationen aus. Ebenso lassen die Motive das Selbstverständnis der modernen Hafenstädte erkennen, die als Drehkreuze der neuen Seetouristik dienten: Der Hamburger Künstler Ivan Sally Seligmann etwa zitierte Hamburgs Beinamen als „Tor zur Welt“, indem er einen Luxusliner beim Durchfahren des Hamburger Stadtwappens zeigte. Seligmann, der an der Hamburger Kunstgewerbeschule bei Friedrich Adler und Carl Otto Czeschka lernte, hatte mit der Klasse Adlers 1914 an der Werkbundausstellung in Köln teilgenommen und unter anderem liturgische Objekte für den Gebrauch in jüdischen Haushalten entworfen. Nach dem ersten Weltkrieg beschäftigte er sich vor allem mit Gebrauchsgrafik. Wegen seines jüdischen Glaubens verfolgt, wurde Seligmann von den Nationalsozialisten ab 1933 mit immer schärferer Verfolgung aus seinem Beruf gedrängt, 1942 nach Theresienstadt deportiert und schließlich 1944 in Auschwitz ermordet. Seligmanns ebenso eindrucksvolle wie pointierte Darstellung seiner Heimatstadt als maritimes Drehkreuz bekommt vor dem Hintergrund seiner Verfolgung eine historisch ambivalente Dimension.



Reedereiplakat
Compañias
Hamburguesas
Druckgrafik



Ivan Sally Seligmann
Plakat für den Hambur-
ger Fremdenverkehrs-
verein
Druckgrafik



Reedereiplakat
Compañias Hamburg-
uesas: Salamanca
Druckgrafik



Hans Bohrdt
Hamburg-Amerika-
Linie: Deutschland
(später Victoria Luise,
Hansa)
Druckgrafik



Diese Publikation erscheint anlässlich der Ausstellung:
Maritime Revolutionen - Das Internationale Maritime Museum Hamburg zu Gast im MKdW

22 FEB - 13 SEP 2026

Herausgeber	Peter Tamm Sen. Stiftung Internationales Maritimes Museum Hamburg
Vorstand	Peter Tamm Jan Tersteegen
Kurator	Jan-Malte Döring-Quaas
Ausstellungsgestalterin/ Grafische Gestaltung	Inken Christine Peters
Mediendesign	Hauke Jörgensen
Digitalisierung	Katharina Tersteegen
Restauratorin	Milena Del Duca
Registratur	Dominik Draheim
Social Media	Evgenia Tiourine
Ausstellungsbau und Logistik	Heiko Lorenz Jörg Durst Anna Mieves Wilhelm Kirchhöfer
Besonderer Dank:	Dr. Axel Gießmer Gerrit Menzel Patrick Rivière

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form ohne schriftliche Genehmigung des Museums reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

MARITIME REVOLUTIONEN

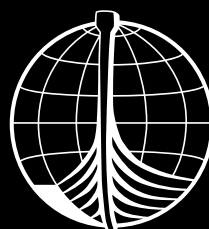
**Das Internationale Maritime Museum
Hamburg zu Gast im MKdW**

**Internationales Maritimes
Museum Hamburg
Peter Tamm Sen. Stiftung**

Kaispeicher B
Koreastraße 1
20457 Hamburg
Tel. +49 40 300 92 300
E-Mail: info@imm-hamburg.de
www.imm-hamburg.de

**Für mehr Informationen zur
Ausstellung:**

**museum
kunst der westküste**



**Internationales
Maritimes Museum
Hamburg**