

# DIE DEUTSCHEN SCHNELLDAMPFER

VON ARNOLD KLUDAS

## IV. Die IMPERATOR Klasse    Höhepunkt einer Epoche

Albert Ballin hatte dem Bau von Schnelldampfern seit den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts zunehmend kritisch gegenübergestanden. Im Teil III dieser Arbeit<sup>76</sup> haben wir gesehen, daß die Hamburg–Amerika Linie (Hapag) ihren Vierschornstein-Schnelldampfer DEUTSCHLAND 1898 gegen das Votum Ballins bestellt hatte. Die Erfahrungen mit diesem Schiff waren dann auch keineswegs so, daß sie eine Sinnesänderung beim Generaldirektor der größten Reederei der Welt hätten bewirken können. Ballins Politik in bezug auf die Spitzenschiffe seiner Reederei war klar: Er setzte auf das komfortable Großschiff, das den Nachteil der geringeren Geschwindigkeit durch ein unübertroffenes Luxusangebot für den Fahrgast mehr als wettmachte. Inzwischen hatte er auch seinen Aufsichtsrat von der Richtigkeit dieser Ansichten überzeugt, wie der Bau der AMERIKA (22 000 BRT) und des damals größten Schiffes der Welt, der 25 000 BRT großen KAISERIN AUGUSTE VICTORIA, bewies. Doch als dieses Schiff 1906 in Dienst gestellt wurde, hatte man in Großbritannien mit dem Bau zweier Schiffe begonnen, deren Größe und Geschwindigkeit alles bisher Dagewesene übertreffen würden. Die Cunard-Liner LUSITANIA und MAURETANIA sollten die jetzt fast zehn Jahre andauernde Vorherrschaft der Deutschen auf dem Nordatlantik brechen. Diese über 30 000 BRT großen Dampfer waren kaum in Fahrt gekommen, als die Pläne der White Star Line zum Bau noch größerer Schiffe bekannt wurden. Gleich drei 45 000 BRT große Liner wollte die White Star Line bauen lassen. Diese bedeutsamen Entwicklungen zwangen natürlich auch die Hapag zu neuen Überlegungen.

Tatsächlich war Ballin keineswegs untätig gewesen. Auf die 30 000 Tonner der Cunard Line hatte er 1906 mit der Bestellung eines 30 000 Tonners bei Harland & Wolff in Belfast geantwortet.<sup>77</sup> Dieser Dampfer war als vergrößertes Schwesterschiff der AMERIKA konzipiert worden, lag also auf der Linie der Ballinschen Baupolitik. Als ein Jahr später die White Star-Pläne bekannt wurden, ließ die Hapag ihr Harland & Wolff-Projekt modifizieren. Jetzt sollte ein Dreischraubenschiff mit 44 000 BRT entstehen, also ein Schiff von genau der gleichen Art wie die geplanten White Star-Liner. Die rückläufige Geschäftslage infolge der Wirtschaftskrise in den USA führte allerdings 1907 zu einer vorläufigen Sistierung<sup>78</sup> der Baunummer 391, die dann nie gebaut wurde. Ob diese Stornierung tatsächlich nur auf die erwähnte Wirtschaftskrise zurückzuführen war, läßt sich nicht mehr belegen. In Hamburg hatten sich inzwischen neue Gesichtspunkte ergeben. Unter dem Eindruck der ständig wachsenden Schiffsgrößen und angesichts der rasanten Entwicklung der beiden deutschen Großreedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd hatte sich die Stettiner »Vulcan«-Werft zu einem spektakulären Schritt entschlossen. Da sie die jetzt geforderten Schiffsgrößen wegen der unzulänglichen Fahrwasserhältnisse der Oder auf ihrer Stettiner Werft nicht mehr bauen konnte, hatte die »Vulcan«-Werft im Jahr 1905 einen Zweigbetrieb in Hamburg gegründet. An der Vorgeschichte dieser Gründung war Hapag-Chef Ballin insofern nicht unbeteiligt, als er in einem Schreiben an die »Vulcan«-Geschäftsleitung auf den internationalen Trend zu weiter wachsenden Schiffsgrößen hingewiesen hatte und schrieb: *Es würde mich bei unseren nahen geschäftlichen und persönlichen Beziehungen schmerzen, den Vulcan von der Position, welche er sich im Laufe der Jahre durch die Tüchtigkeit seiner Leitung erkämpft hat, heruntersteigen zu sehen.*<sup>79</sup> Der

»Vulcan« galt damals als die leistungsfähigste Werft in Deutschland, und als die Hamburger Anlagen 1909 produktionsfertig ausgebaut waren, erteilte die Hamburg–Amerika Linie der Werft den Auftrag zum Bau eines Vierschraubendampfers<sup>80</sup>, mit dem man direkt an das stornierte Harland & Wolff-Projekt anknüpfte. Als die Ingenieure der »Vulcan«-Werft in Zusammenarbeit mit der Technischen Abteilung der Hamburg–Amerika Linie ein Jahr später die fertigen Baupläne vorlegten, war das projektierte Schiff bereits 50 000 BRT groß.<sup>81</sup>

Doch ein Dampfer, und sei es auch der größte der Welt, war keine ausreichende Antwort auf die neue Konstellation der Konkurrenzreedereien auf der Nordatlantikroute. Die drei unmittelbaren Rivalen der Hapag waren der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der mit seinen vier Vierschornsteinern den regelmäßigsten wöchentlichen Schnelldienst mit 22–23 Knoten schnellen Schiffen anbot und der damals die größte Anzahl Fahrgäste aller Reedereien der Welt beförderte. Der nächste Mitbewerber war die Cunard Line, deren neue 30 000-Tonner mit 25 Kn Dienstgeschwindigkeit die schnellsten Schiffe waren. Die größte Konkurrenz aber mußte die Hapag 1910 in der White Star Line sehen, deren 45 000-Tonner ab 1911 in Fahrt kommen sollten. Wie die Hapag hatte auch die White Star Line seit den 1890er Jahren mehr auf komfortable Großschiffe als auf Schnelldampfer gesetzt. Folgerichtig begegnete sie den Schnelldampfern der Cunard Line mit den neuen 45 000-Tonnern, die zwar langsamer, aber eben größer und viel komfortabler waren als die Cunard-Schiffe. Und was für Albert Ballin das Entscheidende war – diese neuen Dampfer würden nicht mehr wie die bisherigen White Star-Liner von Liverpool nach New York fahren, sondern von Southampton. Damit traten sie erstmals in unmittelbare Konkurrenz zur Hapag und dem Norddeutschen Lloyd. Während aber der Lloyd mit seinen schnelleren Vierschornsteinern dieser neuen Konkurrenz vorläufig gelassen entgegenblicken konnte, mußte die Hapag handeln. Das war angesichts der in Frage stehenden Schiffsgrößen und Geschwindigkeiten sowie der Finanzkraft der britischen Reedereien sicherlich leichter gefordert als ausgeführt.

Die Cunard Line hatte beim Bau ihrer Schnelldampfer auf erhebliche staatliche Subventionen zurückgreifen können, die die britische Regierung aus drei Gründen recht bereitwillig zur Verfügung gestellt hatte: 1. war es im nationalen britischen Interesse wünschenswert, die seit 1897 andauernde deutsche Vormachtstellung auf dem Nordatlantik zu brechen, 2. mußte die Cunard Line gegen die Werbungs- bzw. Verdrängungsversuche des Morgan-Trusts gewappnet werden, der bereits die meisten großen britischen Nordatlantikeedereien besaß bzw. kontrollierte, und 3. erhielt Cunard die bei Schnelldampferbauten üblichen Hilfskreuzer-Subventionen der britischen Admiralität. Auch die White Star Line hatte keine finanziellen Probleme bei ihrem neuen Bauprogramm. Sie konnte zwar nicht auf staatliche Hilfen zurückgreifen, aber als Paradepony der in J. Pierpont Morgans International Mercantile Marine Company – dem sog. Morgan Trust<sup>82</sup> – zusammengeschlossenen Schiffahrtsgesellschaften erhielt sie selbstverständlich das nötige Geld für diese Neubauten. Morgans ehrgeiziges Ziel war das Transportmonopol auf dem Nordatlantik, und um das zu erreichen, scheute er keine Ausgaben.

Die Hapag hatte niemals Regierungshilfe in Anspruch genommen, und auch den Ankaufs- bzw. Fusionsplänen des Morgan-Trusts hatte sie stets widerstanden. Als größte Reederei der Welt verfügte sie selbstverständlich über entsprechende Finanzkraft, aber eine überzeugende und wirtschaftlich wirksame Antwort auf die Herausforderungen der Cunard Line und der White Star Line warf doch erhebliche Probleme auf. Und die waren nicht nur finanzieller Natur. Finanzprobleme lassen sich durch Kapitalerhöhungen und Anleihen beheben.

Schwerer wogen die technischen Probleme. Als 1909 der Auftrag an den »Vulcan« vergeben wurde, reichten die Berechnungen des Germanischen Lloyd für Festigkeit und Stabilität nur bis zu Schiffen von etwa 30 000 Tonnen. Sämtliche Konstruktionswerte für den Neubau mußten also erst einmal in mühevoller Rechenarbeit ermittelt werden. Aus diesem Vortasten in völlig neue Abmessungen und Gewichte erklärt sich auch das Anwachsen der Entwurfsgröße in der Konstruktionsphase von 38 000 auf 50 000 BRT. Weiter war die Frage des Antriebs zu klären. Sollte man bei der bewährten Vierfachexpansions-Dampfmaschine bleiben? Diese war schon bei den letzten Vierschornsteinern des Norddeutschen Lloyd an der Grenze ihrer



Abb. 1 *Albert Ballin, Chef der Hamburg-Amerika Linie und Initiator der IMPERATOR-Klasse (Foto Hapag-Lloyd AG)*

Leistungsfähigkeit angelangt. Das neue Schiff sollte aber eineinhalbmal größer werden als die Lloyd-Dampfer; eine Geschwindigkeit von über 20 Knoten wäre mit der Kolbenmaschine nicht erreichbar gewesen. Auch das für die neuen White Star Liner geplante Konzept der Kombination von Kolbendampfmaschine und Abdampfturbine würde den Neubau auf höchstens 21 Knoten bringen. Es erschien der Hapag aber wünschenswert, die neuen White Star-Bauten in der Geschwindigkeit deutlich zu übertreffen. So blieb nur der Turbinenantrieb, der beim damaligen Stand der Technik wiederum eigene Probleme aufwarf. Das erheblichste dabei war die Reduzierung der hohen Umdrehungsgeschwindigkeit der Turbine auf ein für den Schraubenantrieb vertretbares Maß. Weil man damals noch keine zuverlässigen Untersetzungsgetriebe bauen konnte, mußte man einen komplizierten Kompromiß zwischen Durchmesser des Turbinenläufers und Konstruktion des Propellers eingehen, um bei ca. 180 upm einen tragbaren Wirkungsgrad zu erzielen.

Schließlich durfte auch ein ganz wichtiger wirtschaftlicher Aspekt nicht unbeachtet bleiben. Die Passagierquoten im Nordatlantikverkehr waren durch komplizierte internationale Abmachungen der im Nordatlantischen Dampferlinien-Verband zusammengeschlossenen Reedereien aufgeteilt. Am Zustandekommen dieser sogenannten Pools war die Hamburg-Amerika Linie mit ihrem Chef Albert Ballin maßgeblich beteiligt gewesen. Der Pool regelte nach einem

Schlüssel, wieviel Prozent der Passagiere die einzelnen Reedereien jährlich befördern durften. Bei abweichenden Ziffern waren Ausgleichszahlungen fällig. Damit ein solches Vertragswerk nicht die Expansion der einzelnen Reedereien blockieren konnte, hatte man eine Tonnagegleitklausel vereinbart, die einer Reederei bei Einstellung zusätzlicher Tonnage auch eine höhere Passagierquote zugestand. Allerdings war eine so rasante Entwicklung, wie sie jetzt anstand, nicht vorhergesehen worden; der Zuwachs an Passagierplätzen auf den neuen Schiffen würde den vertraglichen Zuwachs der Poolquoten erheblich übertreffen. In dieser Frage setzte Ballin auf Verhandlungen, die er zu gegebener Zeit einleiten wollte.<sup>83</sup>

Am Ende dieser vielfältigen technischen, finanziellen und reedereipolitischen Erwägungen stand schließlich die Spezifikation für den Riesendampfer, dessen Kiel am 18. Juni 1910 auf dem Helgen der Hamburger »Vulcan«-Werft gelegt wurde: ein 50 000 BRT-Schiff mit Turbinenantrieb für 23 Knoten Dienstgeschwindigkeit, das über 4 000 Passagiere in vier Klassen und ca. 1 000 Mann Besatzung aufnehmen und im Frühjahr 1913 geliefert werden sollte. Nachdem diese Daten und ihre Realisierbarkeit feststanden, schrieb die Hapag zwei weitere Schiffe dieses Typs aus, die im Frühjahr 1914 und im Frühjahr 1915 geliefert werden sollten. So also sah Albert Ballins Antwort auf die Herausforderung der Konkurrenz aus. Eine wahrhaft geniale Antwort, die der Hamburg–Amerika Linie für lange Zeit eine sichere Führungsrolle bringen mußte. Wir werden darauf noch zurückkommen.

Um die beiden Folgeaufträge der Hapag gerieten die Werften Blohm & Voß und die Hamburger »Vulcan«-Werft in einen Wettbewerb. Der »Vulcan« betrachtete sich als die führende deutsche Werft, was durch den Pionier-Auftrag für den Hapag-Riesendampfer unterstrichen worden war. Aufgrund der Erfahrungen bei den Vorarbeiten zu diesem Projekt rechnete man sich gute Chancen aus, auch die Anschlußaufträge buchen zu können. Für Blohm & Voß bedeutete die Hapag-Ausschreibung Herausforderung und Chance zugleich. Die Eigner von Blohm & Voß hatten ihre Werft gerade für den Großschiffbau ausgebaut – auch dieser Umstand war einer der Gründe für den »Vulcan«-Schritt nach Hamburg gewesen –, und das Unternehmen genoß international einen ausgezeichneten Ruf. Im Kriegs- und im Handelsschiffbau hatte Blohm & Voß bereits Hervorragendes geleistet, und schon früh hatte man sich erfolgreich um die deutsche Lizenz für Parsons-Turbinen bemüht. Dazu kam eine zielstrebige Personalpolitik, die eine ganze Reihe führender Fachleute an die Werft gebunden hatte. Blohm & Voß – und nicht mehr der »Vulcan« – war 1910 die führende deutsche Werft. Die Öffentlichkeit hatte das nur noch nicht zur Kenntnis genommen. Mit dem Bau der großen Hapag-Schnelldampfer würde man das nachhaltig beweisen können. Tatsächlich erhielt Blohm & Voß den Auftrag, und zwar für beide Schiffe. Ausschlaggebend war dabei nicht nur das finanziell bessere Angebot, sondern auch die technische Überlegenheit des Blohm & Voß-Entwurfs, der z. B. eine strömungsgünstigere Unterwasserform und ein Kreuzerheck (mit aufgesetztem Handelsschiffsheck) vorsah und im Gegensatz zum antiquierten Blattruder der *IMPERATOR* ein wirksameres Balanceruder aufwies.<sup>84</sup>

Schon wenige Wochen nach der Auftragserteilung wurde im September 1911 bei Blohm & Voß der Kiel für die Baunummer 212 gelegt. Ein Vierteljahr vorher hatte der erste 45 000-Tonner der White Star Line, die *OLYMPIC*, seine Jungfernerreise über den Atlantik angetreten. Am 10. April 1912 folgte ihr Schwesterschiff *TITANIC*, die aber nie in New York ankommen sollte. In der Nacht zum 14. April kollidierte sie mit einem Eisberg und sank wenige Stunden später. 1 503 Menschen fanden dabei den Tod. Diese größte Schiffskatastrophe in Friedenszeiten war ein traumatischer Schock für die gesamte zivilisierte Menschheit. Das größte Schiff der Welt, das die Öffentlichkeit für unsinkbar gehalten hatte – es war von einem Eisberg aufgeschlitzt worden wie eine Konservendose und innerhalb von zweieinhalb Stunden gesunken! Niemals wieder sollte das Verhältnis der Menschen zur Technik so unbefangenen fortschrittsgläubig sein wie vor der *TITANIC*-Katastrophe.

Als die *TITANIC* sank, lag die *IMPERATOR* in Hamburg fast stapellauffertig auf dem Helgen. Auch im Hapag-Haus hatte man die Nachricht von dem Untergang mit Betroffenheit registriert. An der hohen Zahl der Opfer machte besonders betroffen, daß es kaum Tote hätte zu

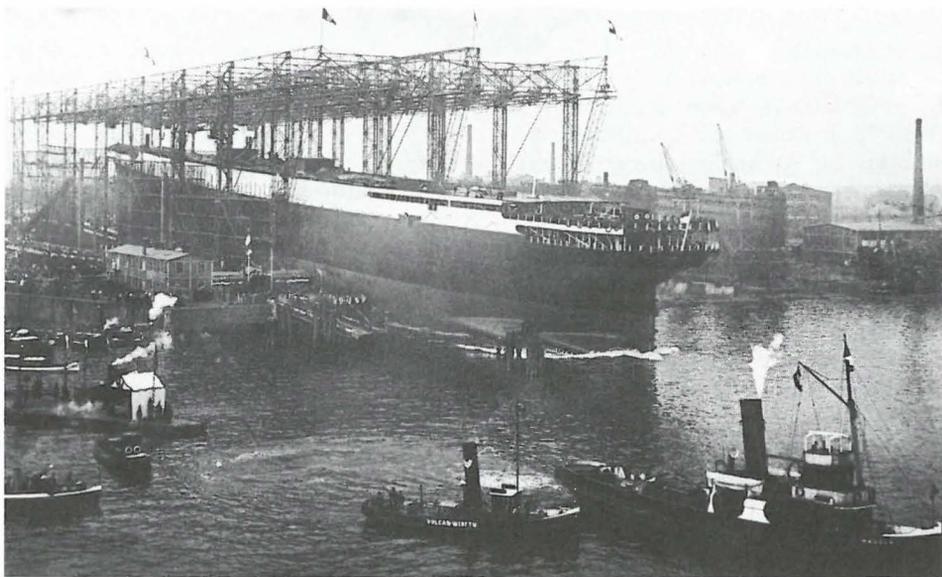


Abb. 2 Stapellauf des Riesendampfers IMPERATOR am 23. Mai 1912 auf der »Vulcan«-Werft in Hamburg. (Foto Sammlung Kludas)

geben brauchen, wenn auf der TITANIC genügend Rettungsboote gewesen wären. Ein Blick auf die Konstruktionszeichnungen der IMPERATOR machte deutlich, daß auch die Passagiere dieses größten Schiffes der Welt in einem gleichartigen Notfall keine besseren Überlebenschancen hätten. In ähnlicher Gefahr befanden sich vor dem TITANIC-Untergang übrigens alle Passagiere von Schiffen über 10 000 BRT Größe. Die Anzahl der mitzuführenden Rettungsboote richtete sich international nicht nach der Zahl der Menschen an Bord, sondern nach der Größe der Schiffe. Daß Schiffe einmal sehr viel größer als 10 000 BRT sein würden, konnte man sich zum Zeitpunkt dieser Vereinbarungen einfach nicht vorstellen. Das Schicksal der TITANIC schuf hier Wandel. Noch bevor es Gesetz wurde, rüsteten die Reeder ihre Schiffe mit zusätzlichen Rettungsbooten aus. Bei den Schiffen der IMPERATOR-Klasse führte die Vergrößerung der Bootszahl zu einem ganz neuen Konzept der Aufstellung. Da aus Stabilitätsgründen die Zahl der Boote auf dem Bootsdeck<sup>85</sup> nicht vergrößert werden konnte, beschränkte man sich hier auf sechs Boote pro Schiffseite und brachte die anderen zwei Decks tiefer auf dem unteren Promenadendeck unter.

Am 23. Mai 1912 war dann der große Tag gekommen: Die IMPERATOR lief vom Stapel. Zehntausende von Zuschauern hatten sich auf der Werft und den umliegenden Ufern versammelt, um dem bedeutsamen Ereignis beizuwohnen. Kaiser Wilhelm II., dem zu Ehren das Schiff den Namen IMPERATOR erhalten hatte, war Taufpate gewesen. Elf Monate vergingen dann mit der Ausrüstung des Riesendampfers, ehe am 22. April 1913 die Leinen zur ersten Probefahrt losgeworfen wurden. Die erfuhr jedoch schon nach wenigen hundert Metern eine Unterbrechung, als die IMPERATOR querab der Altonaer Landungsbrücken auf Grund geriet. Die Kommentare der Stettiner Werftleute zu diesem Malheur sind nicht überliefert. Immerhin war man ja von Stettin nach Hamburg umgezogen, weil man nicht immer wieder seine großen Schiffe auf einer Sandbank sehen wollte. Und nun saß schon der erste Neubau in Hamburg gleichfalls fest. Zum Glück aber nur eine Tide lang. Nach dreizehn Stunden kam die IMPERATOR unbeschädigt und ohne Hilfe frei und setzte die Reise nach Groden fort, wo sie für die Probefahrt mit Kohlen und Proviant ausgerüstet wurde. Am 26. und 27. April absolvierte das

Schiff zwei Probefahrten, bei denen Turbinenlager heißliefen. Nachdem diese Schäden behoben und andere Restarbeiten in der Werft erledigt worden waren und der Dampfer eine dritte Probefahrt gemacht hatte, konnte die offizielle Probefahrt für den 23. Mai angesetzt werden. Kaiser Wilhelm II. nahm als Ehrengast daran teil, und die *IMPERATOR* bestand alle Tests großartig. Trotzdem wurde das Schiff nicht wie üblich von der Hapag abgenommen, sondern blieb bis zur Rückkehr von der ersten Reise Eigentum der Werft. Die Jungferreise der *IMPERATOR* begann am 10. Juni 1913 in Cuxhaven und führte über Southampton und Cherbourg nach New York.

Das riesige Schiff<sup>86</sup> stand naturgemäß überall im Mittelpunkt des Interesses, und die internationale Presse berichtete ausführlich und enthusiastisch. Natürlich gab es auch negative Stimmen, die allerdings nicht immer fair und objektiv argumentierten.<sup>87</sup> Am meisten wurde die Galionsfigur der *IMPERATOR* kritisiert. Der Berliner Bildhauer Bruno Kruse hatte einen riesigen Bronzeadler geschaffen, der in seinen Krallen die Weltkugel umfing, die den Mittelpunkt eines Strahlenkranzes bildete. Man kann sicher über den künstlerischen Wert dieser Skulptur streiten, und man darf auch fragen, ob denn die Bedeutung dieses in jeder Hinsicht für sich selbst sprechenden Schiffes überhaupt noch durch ein allegorisches Monument unterstrichen werden mußte. Diese Figur als Ausdruck deutschen Chauvinismus' zu mißdeuten, scheint jedoch böswillig. Ins Reich der Albernheiten gehört auch jene bis in unsere Tage kolportierte Legende, daß Albert Ballin diesen Adler nur deshalb anbringen ließ, weil er fürchtete, der in Bau befindliche britische Dampfer *AQUITANIA* könnte die Länge der *IMPERATOR* übertreffen.<sup>88</sup> Diese Maßnahme wäre aber selbst im zutreffenden Fall sinnlos gewesen, weil die Schiffslänge selbstverständlich nur über den Rumpf und nicht über eventuell darüber hinausragende Adler oder Flaggenstöcke gemessen wird. Weitere Kritik richtete sich gegen die luxuriöse und verschwenderische Ausstattung der Passagiereinrichtungen in der I. Klasse. Hier hatte die Hapag allerdings alles überboten, was es bisher auf Schiffen gegeben hatte. Man mag einen solchen Luxus aus grundsätzlichen moralischen Gründen ablehnen, weil er nur den wenigen Reichen vorbehalten sei. Dann müßte ein solcher Kritiker aber auch den weitaus größten Teil des menschlichen Kulturerbes auf den Gebieten der Architektur und der bildenden Kunst ablehnen. Die großen Schifffahrtsgesellschaften überboten sich von jeher darin, durch luxuriöse Einrichtungen Fahrgäste anzuziehen. In den ersten Großschiffen dieses Jahrhunderts wurden bald sogar die Luxushotels an Land übertroffen. Es war eigentlich selbstverständlich, daß die *IMPERATOR* auch auf diesem Gebiet das Beste bot. Daß hierbei gelegentlich auch Kitschelemente Eingang fanden, braucht nicht zu wundern. Schiffe wurden nicht in erster Linie als Kunstwerke konzipiert, sondern sie waren Verkehrsmittel mit einer Lebenserwartung von ungefähr 20 Jahren. In dieser Zeit sollten sie ihrer Reederei Geld einbringen. Und das würden sie um so besser können, je mehr sie dem Geschmack des reisenden Publikums entgegenkamen. Unter Anerkennung dieser Prioritäten muß man die Kunstkritik an Schiffseinrichtungen als rein akademisch oder am Wesentlichen vorbeigehend ansehen.

Die *IMPERATOR* konnte eine nie dagewesene und auch später nie wieder erreichte Zahl von Fahrgästen befördern. Jeweils über 900 Menschen fanden in der I. und der II. Klasse Platz. Auch die III. Klasse hatte Betten für fast 1 000 Passagiere. Schon mit diesen Ziffern übertraf die *IMPERATOR* alle bisherigen Passagierschiffe (vergl. Tabelle). Doch damit war die Fahrgastkapazität noch keineswegs erschöpft. Nicht weniger als 1 772 Menschen konnten in der IV. Klasse, auch Zwischendeck genannt, untergebracht werden. Gegen diese Zwischendeckeinrichtungen ist im Nachhinein viel falsche und oft absurde Kritik vorgebracht worden. Nicht nur gegen die vierte Klasse auf der *IMPERATOR*, sondern grundsätzlich gegen die Zwischendeckeinrichtungen auf Passagierdampfern, die vor 1914 meist mit III. Klasse bezeichnet wurden. Diese Kritik richtet sich stets gegen die Reedereien, und sie resultiert durchweg aus einem falschen Sozialverständnis. Tenor solcher Kritik, besonders in jüngster Zeit, ist stets die Annahme, daß der böse Reeder den reichen Leuten Luxus bot, während er die armen Auswanderer im Zwischendeck zusammenpferchte.<sup>89</sup> Dieses eingängige Klischee läßt außer acht, daß der Reeder wie

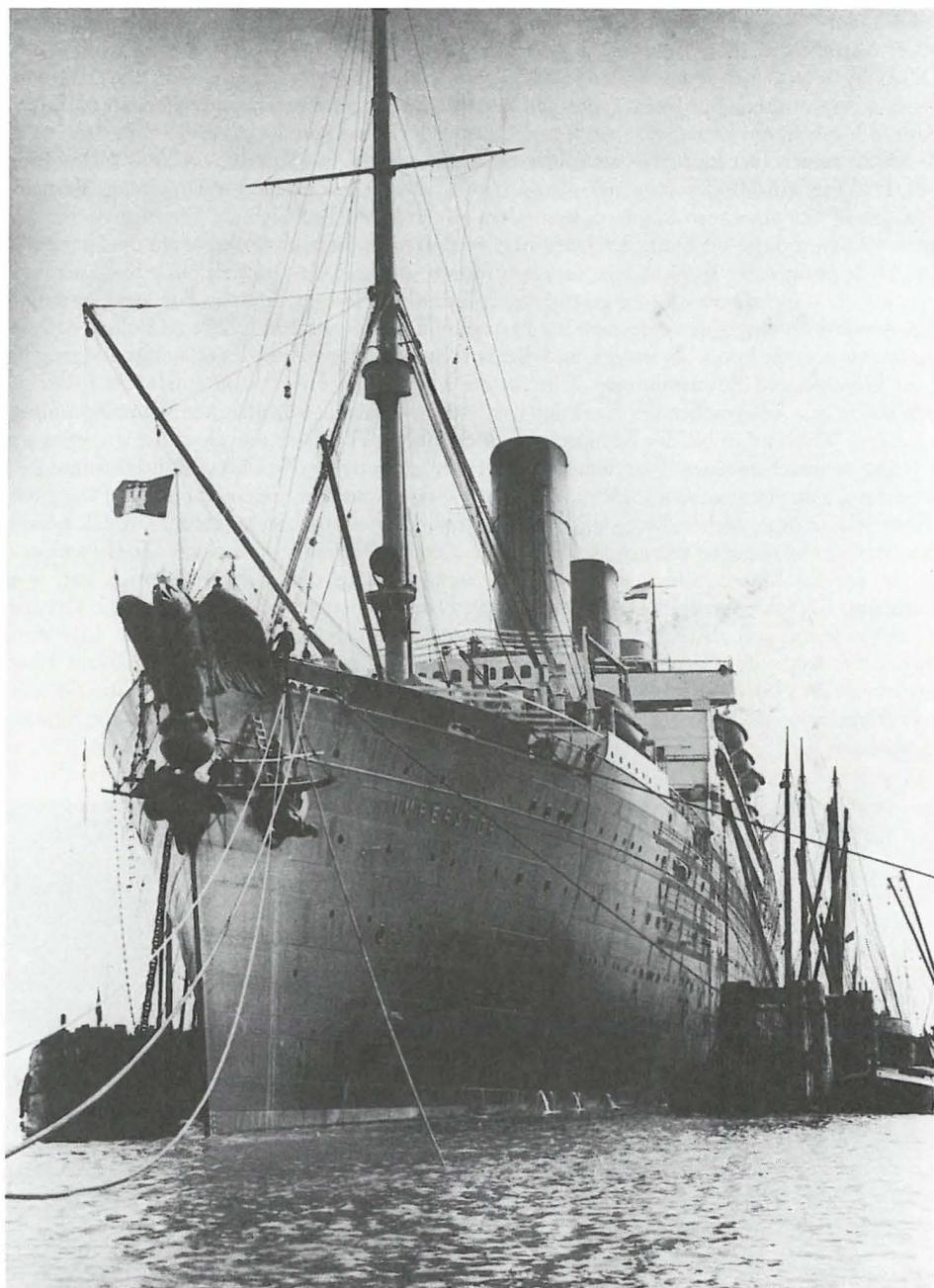


Abb. 3 Die IMPERATOR während der letzten Vorbereitungen für die Probefahrten. (Foto Archiv DSM)

jeder andere Geschäftsmann sich an den Gesetzen von Angebot und Nachfrage orientieren muß. Gefragt war aber von den Auswanderern eine möglichst billige Überfahrtsmöglichkeit. Das billigste war gerade recht, denn das ersparte Geld würde man in der neuen Heimat gut gebrauchen können. Ein Reeder, der den Auswanderern für einen entsprechenden Aufpreis Komfort angeboten hätte, wäre mit leeren Decks über den Atlantik gefahren – und dann bald in den Konkurs. Der Passagier, also auch der Auswanderer, bestimmte, was die Reederei ihm bot. Daß hier ein Mindeststandard nicht unterschritten wurde, dafür sorgten strenge Bestimmungen in den einzelnen Ländern, besonders in den USA! Daß sich die Verhältnisse für die armen Auswanderer im Laufe der Jahre stets verbesserten, ist in erster Linie auf die »kapitalistische Segnung« der Konkurrenz zurückzuführen. In einer Gesellschaft ohne Konkurrenzdruck z. B. wäre immer nur der gesetzliche Mindestlevel festgeschrieben. Die konkurrierenden Reedereien hingegen versuchten die Passagiere dadurch auf ihre Schiffe zu locken, daß sie ihnen etwas mehr boten als andere, und dieses Mehr fand dann eines Tages wieder Eingang in neue Gesetze und Bestimmungen. Um auf die *IMPERATOR* zurückzukommen: Auf diesem Schiff war den Ansprüchen der Auswanderer in einer bis dahin unbekannten Weise Rechnung getragen. Während es bei der Konkurrenz unterhalb der II. Klasse nur die meist vornehm als III. Klasse umschriebenen Zwischendeckeinrichtungen gab – also Schlafsaal-Unterbringung –, übertraf auf der *IMPERATOR* sogar die IV. Klasse diesen Standard, indem über 1 000 Passagiere dieser Klasse in einfachen Zwei- und Vierbettkammern untergebracht waren. Die III. Klasse der *IMPERATOR* dagegen war etwas ganz Neues, eine Art Vorläufer der späteren Touristenklasse. In der IV. Klasse fanden die Passagiere zwar alles für die Überfahrt nötige vor, wie Bettzeug, Eßplatz, Geschirr, Waschräume etc. Damit war dann allerdings auch die Grenze dessen erreicht, was als Gegenleistung für den niedrigen Fahrpreis geboten wurde. Das wird durch das folgende Zitat deutlich, das trotz seiner scheinbaren Herzlosigkeit nicht böse gemeint war: *Auf dem Schnelldampfer IMPERATOR sind umfangreiche Büchereien für alle schriftkundigen und lesebereiten Passagierklassen, das heißt bis herab zur dritten Kajüte, vorhanden.*<sup>90</sup>

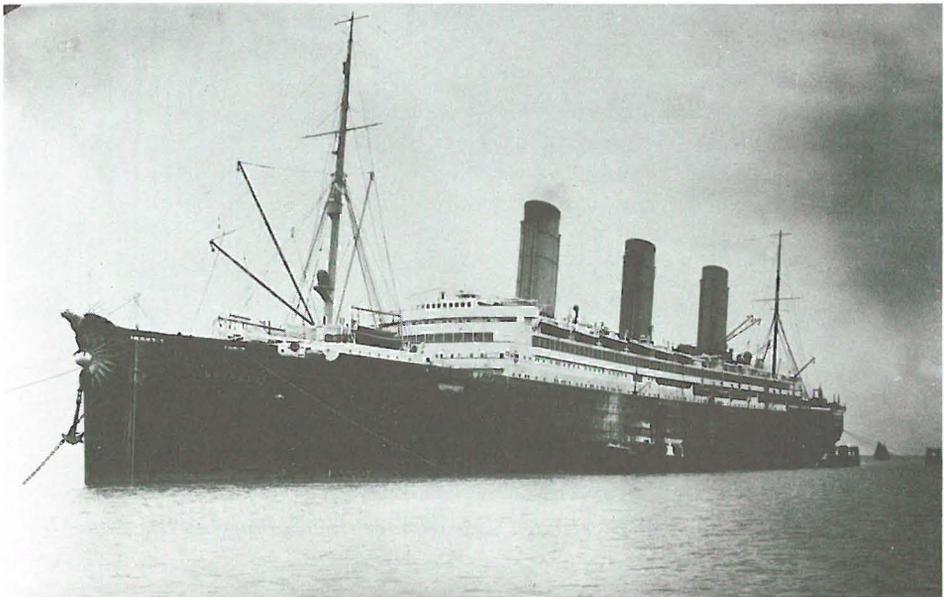


Abb. 4 Schnelldampfer *IMPERATOR* im Frühdunst eines Sommertages auf Altenbruch-Reede bei Cuxhaven. (Foto Sammlung Kludas)



Abb. 5 Klar zur ersten Probefahrt. Die VATERLAND verläßt ihre Bauwerft Blohm & Voss in Hamburg. (Foto Hapag-Lloyd AG)

Als die IMPERATOR zum dritten Mal in New York lag, brach in der Nacht auf den 28. August 1913 im achteren Proviautraum ein Feuer aus, bei dessen Bekämpfung der 2. Offizier ums Leben kam. Im Verlauf dieser ersten Reisen stellten sich einige Kinderkrankheiten heraus. Problematisch waren zwei Punkte. Einmal war die Stabilität der IMPERATOR ungenügend. Das Schiff litt unter einer erheblichen Topplastigkeit, die beim Zusammentreffen kritischer Umstände gefährlich werden konnte. Zum anderen hatten die Heizer Schwierigkeiten, den erforderlichen Dampfdruck zu halten. Die Hapag mußte zusätzliche Heizer anmustern, was aus Kostengründen unerwünscht war. Um diese Mängel zu beheben, ging die IMPERATOR im November 1913 an die »Vulcan«-Werft. Zur Verbesserung der Stabilität verkürzte man die Schornsteine um drei Meter, entfernte in den oberen Decks alle schweren Holzmöbel und Wandverkleidungen etc., die durch leichteres Inventar ersetzt wurden. Die Dampfprobleme wurden durch den Einbau einer Zusatzölfueuerung behoben. Als die IMPERATOR im März 1914 wieder in See ging, konnte sie gleich auf der ersten Reise ihre Qualitäten als erstklassiges Seeschiff beweisen. In einem ungewöhnlich schweren Sturm verlor der Dampfer vier seiner Rettungsboote, außerdem hatte der Bugadler so schwere Beschädigungen erlitten, daß er demontiert werden mußte.

Wenige Wochen später war auch das zweite Schiff der Klasse fertig zur Jungferreise. Die VATERLAND war am 3. April 1913 vom bayerischen Kronprinzen Rupprecht getauft worden. Wie schon die IMPERATOR sollte auch die VATERLAND ursprünglich den Namen EUROPA

erhalten. Beim ersten Schiff hatte man zu Ehren des deutschen Kaisers darauf verzichtet, und auch jetzt ergab sich eine Änderung. Man ging bei der Hapag und bei Blohm & Voß wie selbstverständlich davon aus, daß auch dieses Schiff in Gegenwart des Kaisers vom Stapel laufen würde. Doch in Berlin hatte man sich etwas anderes überlegt. Das Verhältnis zwischen den Hohenzollern und den Wittelsbachern war nicht ungetrübt, und die Bayern fühlten sich nicht immer ganz heimisch im neuen Deutschen Reich. Vielleicht konnte der Stapellauf des größten Schiffes der Welt zu einer Brücke zwischen den Bayern und den Preußen werden. Das bayerische Herrscherhaus wurde gebeten, den Taufpaten für das neue Schiff zu stellen. Tatsächlich sagten die Wittelsbacher zu; König Ludwig schickte seinen Sohn und Kronprinzen Rupprecht zum Stapellauf nach Hamburg. Protokollarisch wurde dieser Besuch dadurch aufgewertet, daß Kaiser Wilhelm II. dem Ereignis fernblieb, der Kronprinz also die ranghöchste Persönlichkeit war. Die symbolische Wirkung – nicht nur auf die Bayern – war beträchtlich, als Rupprecht von Bayern als Repräsentant Deutschlands das größte Schiff der Welt auf den Namen VATERLAND taufte.

Ein Jahr später, am 29. April 1914, ging die VATERLAND<sup>91</sup> auf ihre Probefahrt, der am 14. Mai 1914 die Jungferreise von Cuxhaven über Southampton und Cherbourg nach New York folgte. Die VATERLAND war rund 2000 BRT größer als die IMPERATOR und technisch, wie schon erwähnt, in mancher Hinsicht weiterentwickelt. Die Großartigkeit ihrer Passagiereinrichtungen übertraf noch einmal die der IMPERATOR. Entscheidend hierfür war eine völlig neue Konstruktionsidee der Blohm & Voß-Ingenieure. Bisher war die Gestaltung der großen Gesellschaftsräume in den oberen Decks immer dadurch beeinträchtigt gewesen, daß die Kesselschächte mit den Schornsteinrohren mittschiffs angeordnet waren. Auf der VATERLAND hatte man erstmals diese Kesselschächte über den Backbord- und Steuerbord-Kesselräumen getrennt nach oben geführt und sie erst über dem Promenadendeck in dem gemeinsamen Schornstein vereint. Diese Anordnung hatte zwei wesentliche Vorteile. Erstens wurde eine günstigere Voraussetzung für die Luftzirkulation in den Passagierdecks geschaffen. Zweitens ergaben sich für die Innenarchitekten ungeahnte neue Möglichkeiten. Zum ersten Male in der Geschichte der Schiffsarchitektur konnten die Raumfluchten auf dem Promenadendeck und die Mittelgänge in den Passagierwohn decks mit einer durchgehenden Mittelachse gestaltet werden, was die Raumwirkung und den Eindruck von Größe und Weite beträchtlich steigerte. Im Gegensatz zum Norddeutschen Lloyd, der seine Schiffe grundsätzlich von deutschen Architekten ausbauen ließ, arbeitete die Hamburg–Amerika Linie bei den Schiffen der IMPERATOR-Klasse mit britischen, deutschen und französischen Innenarchitekten zusammen. Ballin glaubte dadurch dem Geschmack eines internationalen Reisepublikums besser gerecht werden zu können.

Am 20. Juni 1914 war eine nach Zehntausenden zählende Menschenmenge auf der Werft von Blohm & Voß Zeuge eines der glanzvollsten Stapelläufe in der Geschichte der deutschen Schifffahrt. Der Kaiser war erschienen mit vielen anderen Prominenten. Die junge Gräfin Hannah von Bismarck taufte das größte Schiff der Welt auf den Namen des größten deutschen Kanzlers: BISMARCK. Es war das letzte unbeschwert festliche maritime Ereignis des zweiten Deutschen Reiches, das 43 Jahre vorher von dem Fürsten Otto von Bismarck gegründet worden war. Acht Tage nach diesem Stapellauf fielen die Schüsse von Sarajewo, und vier Jahre später war das Werk Bismarcks in einem Meer von Blut und Tränen zerronnen. – Als zehn Wochen vor dem Stapellauf eine Hamburger Zeitung ihre Leser um Vorschläge für den Namen des neuen Schiffes bat, schrieb ein Geistlicher: *Es kommt meiner Ansicht nach nur ein Name in Betracht: »Friede«. Es gibt für die Gegenwart und die Zukunft kein Wort von entscheidenderer Bedeutung für die ganze Welt.*<sup>92</sup> Wie recht dieser Mann hatte, ist heute, siebenzig unruhige Jahre später, erschreckend deutlich geworden.

Damals dachte kaum jemand an Krieg. Seit mehr als vierzig Jahren hatte es in Europa keinen Krieg gegeben. In dieser Zeit war das Deutsche Reich zu einer der führenden Nationen der Welt aufgestiegen. Die Deutschen waren mit Recht stolz auf das Erreichte. Auch Albert Ballin, dessen Aufstieg vom kleinen Auswandereragenten zum mächtigen Chef der größten Reederei

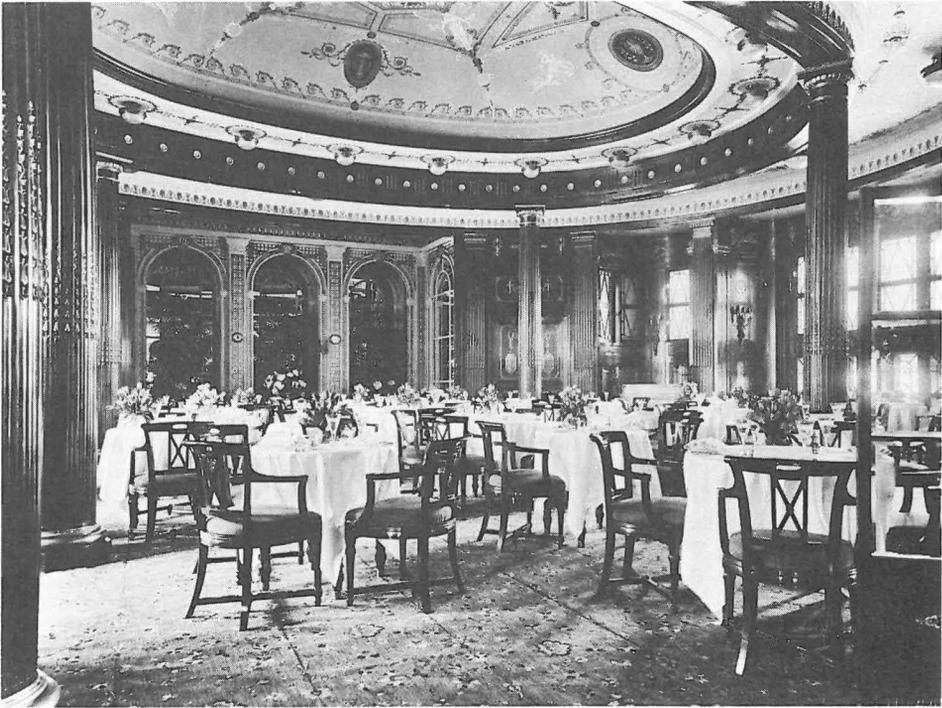


Abb. 6 Dieser Blick in das Ritz-Carlton-Restaurant des Schnelldampfers VATERLAND vermittelt einen beispielhaften Eindruck von dem Luxus der Gesellschaftsräume in der I. Klasse. Im Hintergrund ist links der Durchgang zum Wintergarten erkennbar. (Foto Hapag-Lloyd AG)

der Welt und zu einer der einflußreichsten Persönlichkeiten in Deutschland anschaulich die Möglichkeiten jener Zeit darstellte, konnte zufrieden sein. Er stand kurz vor seinem großen Ziel: ein weltumfassendes Transport-Imperium mit Sitz in Hamburg zu schaffen.

Schauen wir uns einmal an, wo Ballin und die Hamburg–Amerika Linie am Vorabend des Ersten Weltkriegs standen.

Mit 194 Ozeanschiffen von zusammen 1 307 411 BRT war die Hapag die mit weitem Abstand größte Reederei der Welt.

Auf dem Nordatlantik, der wichtigsten Verkehrsstraße im Weltverkehr, war Ballin schon jetzt – noch vor Indienststellung der BISMARCK – die Führung sicher. Die Hapag hatte 1913 die internationalen Poolverträge gekündigt und verhandelte jetzt über neue Quoten.<sup>93</sup> Mit der nationalen Konkurrenz, dem Norddeutschen Lloyd, war bereits ein modifizierter Schlüssel vereinbart worden. Statt bisher 75 % der Passagierzahlen des Norddeutschen Lloyd würde die Hapag nun 150 % der Lloydzahlen befördern! Und der Lloyd hatte auf lange Zeit keine Möglichkeit, das durch eigene Neubauten zu ändern. Seine vier Schnelldampfer vom Vierschornsteintyp begannen zu veralten, zumal die IMPERATOR-Klasse gleich schnell war. Den Schritt zum Großschiff hatte der Lloyd nur sehr halbherzig getan, indem er zwei langsame, vom technischen Konzept her schon bei der Bestellung veraltete 30 000 BRT-Dampfer zur Lieferung ab 1915 bestellt hatte.

Aber auch im internationalen Vergleich lag die Hapag vorn. Die Cunard Line besaß neben ihren beiden 31 000-Tonnern die 45 000 BRT große neue AQUITANIA. Die letztere war kleiner als die IMPERATOR-Schiffe, und die beiden Blaue-Band-Renner boten weit weniger Komfort bei nur geringfügig höherer Geschwindigkeit.

Und die dritte Konkurrenzreederei – alle anderen Nordatlantik-Reedereien spielten Nebenrollen –, die White Star Line, hatte sich von der TITANIC-Katastrophe noch nicht erholt. Ihr dritter 45000-Tonner würde erst 1915 in Fahrt kommen, und an einen Ersatzbau für die TITANIC war vorläufig nicht zu denken.

Auch auf dem Südatlantik war die Hapag dabei, in Führung zu gehen, oder zumindest mit der dort tonangebenden Hamburg-Süd gleichzuziehen. Zwei 20 000 BRT große Neubauten würden hier ab 1915/16 in Fahrt kommen. Die britischen Reedereien hatten dem damals nichts entgegenzusetzen.

Genauso sah es in der Passagierfahrt nach der Westküste Südamerikas aus. Für die direkte Route durch den gerade eröffneten Panama-Kanal war ein 21 000 BRT Dampfer in Bau, der ebenfalls die Schiffe der britischen Konkurrenz in den Schatten stellen würde.

Für den Ostasiendienst, der für die europäische Wirtschaft eine schnell wachsende Bedeutung erlangt hatte, ließ die Hapag die vier größten Frachtdampfer der Welt bauen, und außerdem zwei 19 000 BRT-Passagierdampfer. Solche optimal für dieses Fahrtgebiet geeigneten Schiffe besaß keine andere Reederei; und zumindest der vom Deutschen Reich subventionierte Reichspostdampfer-Dienst des Norddeutschen Lloyd wäre in Bedrängnis geraten. Das wiederum hätte zu Verhandlungen und in deren Verlauf zum Festschreiben der Hapag Dominanz geführt.

In der Afrika-Fahrt begnügte sich Ballin vorläufig mit der seit 1907 bestehenden Fahrplangemeinschaft, die er mit Woermann eingegangen war.

Als einziges großes Fahrtgebiet ohne Hapag-Dienst blieb die Australienfahrt, die sich in Deutschland die Deutsch-Australische DG und der Norddeutsche Lloyd teilten.

Diese Weltgeltung verdankte die Hamburg–Amerika Linie der zielstrebigem und genialen Führung ihres Generaldirektors Albert Ballin.<sup>94</sup> 1886 war Ballin als Leiter des Passagegeschäftes in die Hapag eingetreten. Die Reederei war damals ein schlecht und inkonsequent geführtes Unternehmen, das keine richtungweisenden eigenen Ideen entwickelte, sondern nur hilflos auf die Maßnahmen anderer reagierte. Unter Ballin wurde das anders. Schon 1889 war er zum Direktor des Unternehmens avanciert. Und 25 Jahre später hatte er das oben beschriebene Imperium geschaffen, ohne jemals eine einzige Mark Subvention vom Staat gefordert zu haben, ohne sich in den vielen, langen Jahren der internationalen Expansion jemals unversöhnliche Gegner geschaffen zu haben. Ein Musterbeispiel friedlicher Aufbauarbeit, dem – mehr oder weniger direkt – viele zehntausend Menschen ihre sichere Existenz verdankten. – Man hat Ballin vorgeworfen<sup>95</sup>, daß auch sein Ausbau der Hamburg–Amerika Linie einer der Gründe gewesen sei, die in ihrer Summierung schließlich zum Ersten Weltkrieg geführt hätten. Ein Vorwurf beinhaltet immer eine Schuldzuweisung. Deshalb scheint dieser Vorwurf absurd. Wenn tatsächlich das friedliche Streben eines Unternehmens nach dem technisch und wirtschaftlich Machbaren für andere einen Kriegsgrund darstellen sollte, dann wären auf jeden Fall nicht das Unternehmen oder seine Leitung daran schuld.

Doch kehren wir zu den Schiffen der IMPERATOR-Klasse zurück, jenen Aushängeschildern einer großen Leistung. Als im August 1914 die Völker Europas in den Krieg gestürzt wurden, war die IMPERATOR gerade in ihrem Heimathafen angekommen. Für viereinhalb Jahre sollte sie hier nun untätig liegenbleiben. Ihr Schwesterschiff VATERLAND befand sich bei Kriegsausbruch zum vierten Mal in New York. Die Hapag legte ihr Schiff für die Kriegsdauer auf, nur eine kleine Restbesatzung blieb an Bord. Auf dem dritten Schwesterschiff, der noch unvollendeten BISMARCK, wurden mit Kriegsbeginn alle Arbeiten eingestellt. So dümpelte das Hapag-Trio einer ungewissen Zukunft entgegen. Die Hoffnung auf ein schnelles Ende des Krieges zerplatzte bald. Im April 1917 traten die USA gegen Deutschland in den Krieg ein. Die in New York liegende VATERLAND wurde vom US Shipping Board beschlagnahmt. Dann rüsteten die Amerikaner das Schiff zum Truppentransporter aus und stellten es in den Dienst der US Navy. Am 6. September 1917 wurde die VATERLAND in LEVIATHAN umbenannt. Zwei Jahre lang beförderte das Schiff jetzt GIs nach Frankreich und brachte sie nach dem Waffenstillstand wieder in die USA zurück. Danach legte man das Schiff in New York auf. Dort lag seit vier

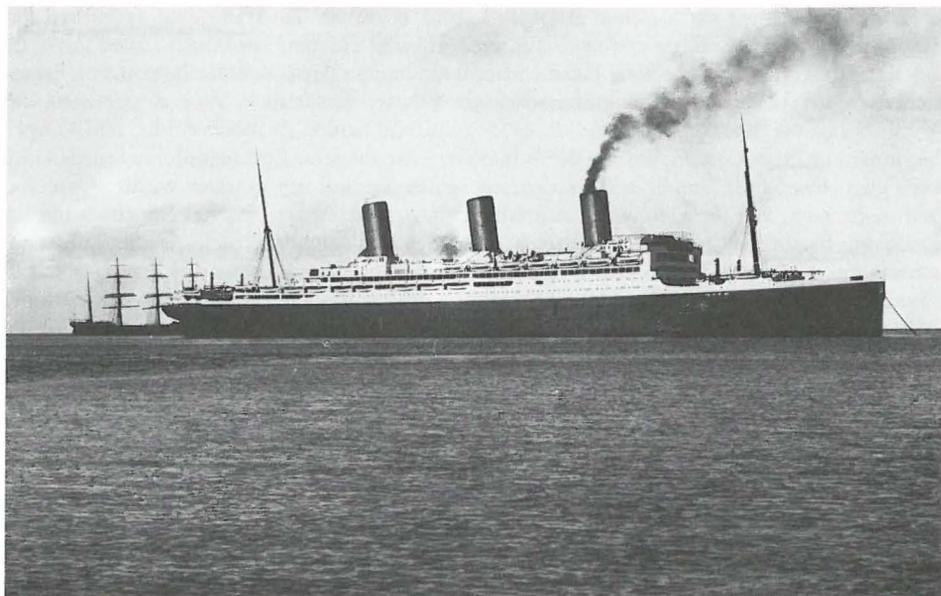


Abb. 7 Das größte jemals in Deutschland gebaute Passagierschiff – Hapag-Schnelldampfer BISMARCK. (Foto Stadtarchiv Cuxhaven)

Wochen bereits das Schwesterschiff IMPERATOR untätig am Kai. Diese war am 27. April 1919 zum letzten Mal aus Hamburg ausgelaufen, um in Brest von der US Navy als Transporter übernommen zu werden. Am 5. Mai begann sie ihre Fahrten, die schließlich im August in New York endeten.

Bei der Aufteilung der deutschen Handelsflotte unter die Siegermächte wurde die IMPERATOR als Ersatz für die 1915 versenkte LUSITANIA an Großbritannien gegeben. Im Februar 1920 machte sie ihre erste Passagierreise nach dem Krieg in Charter der Cunard Line. Ein Jahr später kaufte Cunard das Schiff vom staatlichen Shipping Controller. Unter dem Namen BERENGARIA<sup>96</sup> versah der Liner weiter den Liniendienst zwischen Southampton und New York, den das Schiff ja schon aus seiner Zeit unter der Hapag-Flagge kannte. Im September 1921 entschloß sich die Cunard Line zu einem Umbau der Passagiereinrichtungen und zur Umstellung der gesamten Kesselheizung auf Ölfeuerung. Bis zum Mai 1922 war die Werft von Armstrong, Whitworth & Co. in Newcastle mit diesen Arbeiten beschäftigt. Dann kehrte die BERENGARIA in den gewohnten Dienst zurück. Sie war jetzt mit 52 226 BRT vermessen und ihre Passagierkapazität betrug 972 Personen in der I. Klasse, 630 in der II., 606 in der III. und 515 in der Touristenklasse.

Das dritte Schiff der IMPERATOR-Klasse, die BISMARCK, gehörte seit 1919 ebenfalls den Briten. Der Versailler Vertrag hatte die Ablieferung bestimmt. Vorläufig war der Dampfer aber noch weit von seiner Fertigstellung entfernt. Die Deutschen setzten verständlicherweise keinen allzugroßen Ehrgeiz in eine schnelle Beendigung der Ausrüstungsarbeiten. Ein Brand am 5. Oktober 1920 verzögerte die Ablieferung noch einmal um Monate. Im Februar 1921 verkauft der Shipping Controller den Neubau zusammen mit der IMPERATOR an die White Star Line bzw. die Cunard Line. Aber noch dauerte es ein weiteres Jahr, ehe die BISMARCK fertiggestellt war.

Ja, das Schiff hieß noch immer BISMARCK, und es war in den traditionellen Farben der Hamburg–Amerika Linie gestrichen, als es am 28. März 1922 den Hamburger Hafen mit Kurs auf England verließ. So wie zwei Jahre vorher beim letzten Auslaufen der IMPERATOR hatten sich auch jetzt wieder unzählige Menschen am Elbufer versammelt. Eine Flagge hatte das größte Schiff der Welt nicht gesetzt, als es langsam und lautlos elbabwärts fuhr. Am 1. April begannen die Probefahrten, die von der White Star Line auf zehn Tage ausgedehnt wurden und bei denen das Schiff immer wieder in allen seinen Funktionen getestet wurde. Offenbar vermutete man, daß die Deutschen absichtlich ein paar versteckte Mängel eingebaut hätten. Doch die BISMARCK funktionierte perfekt. Auf der Meilenfahrt schaffte sie die Spitzengeschwindigkeit von 24,75 Knoten. Endlich waren die Briten zufrieden. Das Schiff erhielt in Liverpool die White Star-Schornsteinmarke und wurde in MAJESTIC umbenannt, ein würdiger Name für das größte Schiff der Welt.<sup>97</sup> Am 10. Mai 1922 begann sie ihre Jungferreise im Liniendienst zwischen Southampton und New York.

Die White Star Line und die Cunard Line hatten 1922 beschlossen, ihren Nordatlantikdienst gemeinsam zu betreiben. Mit der Einstellung der MAJESTIC in diesen Fahrplan begann der wohl berühmteste Liniendienst der Schiffahrtsgeschichte. Sechs schnelle Riesendampfer boten mit uhrwerkgleicher Regelmäßigkeit wöchentlich zwei Abfahrten von Southampton nach New York und ebenfalls zwei Abfahrten pro Woche in umgekehrter Richtung. Die als »The Big Six« bekannt gewordenen Schiffe dieses Dienstes waren die 56 000 BRT große MAJESTIC ex BISMARCK (White Star Line), die BERENGARIA ex IMPERATOR mit 52 000 BRT (Cunard Line), die beiden 45 000-Tonner AQUITANIA (Cunard) und OLYMPIC (White Star), die MAURETANIA (Cunard) mit 31 000 BRT und schließlich die HOMERIC ex COLUMBUS (White Star) mit 34 000 BRT. Dieses letzte Schiff, ursprünglich für den New York-Dienst des Norddeutschen Lloyd geplant, paßte wegen seiner geringen Geschwindigkeit von nur 19 Knoten nicht ganz in den Rahmen der »Big Six«.

Während also IMPERATOR und BISMARCK unter neuen Namen wieder im Nordatlantik Dienst liefen, war die LEVIATHAN ex VATERLAND bisher nicht wieder in Fahrt gekommen. Anfang 1922 lag das Schiff noch immer in New York, wo es 1919 seine letzte Reise als Truppentransporter beendet hatte. Das United States Shipping Board hatte zwar 1920 beschlossen, den Transporter wieder zum Fahrgastschiff umzubauen, war dabei aber auf Schwierigkeiten gestoßen. Die Amerikaner besaßen zwar das Schiff, verfügten aber nicht über die detaillierten Konstruktionsunterlagen. Diese lagen in Hamburg bei Blohm & Voß. Hier war man auch durchaus bereit, den Amerikanern die Baupläne zu verkaufen, aber der Preis von 1 Million Dollar war dem Shipping Board zu hoch. So machten sich also 200 Ingenieure daran, die fehlenden Unterlagen selbst zu erarbeiten, was natürlich seine Zeit dauerte. Im Februar 1922 konnte die LEVIATHAN<sup>98</sup> dann endlich nach Newport News überführt werden, wo die Shipbuilding & Drydock Company mit der Wiederherstellung des Passagierschiffes begann. Für einige Monate erhielt der Liner auf dem Papier den Namen PRESIDENT HARDING, ehe man bei LEVIATHAN blieb. Doch inzwischen hatten die Amerikaner neue Probleme. Sie hatten seit 1917 das größte Schiff der Welt gehabt, dieser Superlativ galt aber nach Indienststellung des 2 000 BRT größeren Schwesterschiffs MAJESTIC ex BISMARCK nicht mehr. Doch hier ließ sich etwas machen. Alle Vermessungsvorschriften lassen findigen Köpfen die Möglichkeit, sie – durchaus legal – zu manipulieren, wovon Reeder in allen Ländern stets regen Gebrauch machten. Meistens so, daß das Schiff eine geringere Tonnage bekam und damit Gebühren sparte, die sich in fast allen Häfen nach der Vermessung staffeln. Daß eine Reederei den umgekehrten Weg gehen wollte, war ein ungewöhnliches Novum, aber kein technisches Problem. Durch Einbeziehung vorher nicht vermessener Räume, z. B. Teile des Promenaden decks, wurde die ehemalige VATERLAND um fast 10 % vergrößert! Inzwischen hatte man auch über die Geschwindigkeit der LEVIATHAN nachgedacht. Sie war zweifellos das schnellste Schiff der IMPERATOR-Klasse; 1914 hatte sie auf der Probefahrt 25,8 Knoten erreicht. Vielleicht, so überlegte man, lag ja noch ein Superlativ drin, wenn man die Kessel auf Ölfuerung umstellte und die fast 50 % Leistungsreserve der Maschinenanlage aktivierte. – Und die Amerikaner

schafften es tatsächlich. Am 19. Juni 1923 ging die mit 59 956 BRT vermessene LEVIATHAN auf Probefahrt, und mit dem Golfstrom im Rücken lief das Schiff 24 Stunden lang eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,48 Knoten! Natürlich: Im Nordatlantikdienst würde sich das nie durchhalten lassen. Aber darum ging es den Managern der United States Lines auch gar nicht. Sie konnten jetzt mit Fug und Recht behaupten, das größte und schnellste Schiff der Welt zu besitzen, und sie nutzten das propagandistisch voll aus. Am 4. Juli, dem amerikanischen Nationalfeiertag, lief der Liner zur ersten Reise New York–Southampton aus. Die Passagierkapazität betrug jetzt 970 I., 542 II., 944 III. und 935 IV. Klasse; später, 1930, auf 940 I. Klasse, 666 Touristenklasse und 1042 III. Klasse modifiziert.

Doch die LEVIATHAN machte ihren neuen Eignern nicht die erhoffte Freude. Das hatte eine ganze Reihe von Gründen. Die Reisenden hatten sich an den unübertroffenen Service der europäischen Reedereien gewöhnt, der eine Bordatmosphäre schuf, die sich nicht einfach kopieren ließ. Dazu kam die Prohibition, das Alkoholverbot in den USA, das auch auf den Schiffen galt und den amerikanischen Reedern schwer zu schaffen machte. Schließlich war die LEVIATHAN in ihrer Reederei ein Einzelschiff ohne vergleichbaren »running mate«, also ohne die Möglichkeit, einen ausgewogenen Fahrplan anzubieten, wie ihn z. B. die »Big Six« fuhren. Dazu kamen Ende der 20er Jahre die Weltwirtschaftskrise und die europäischen Großschiffe ILE DE FRANCE, BREMEN und EUROPA. 1931 zogen die Amerikaner die erste Konsequenz aus dieser Entwicklung: Sie reduzierten die Tonnage der LEVIATHAN auf 48 932 BRT, um so an Hafengebühren zu sparen. Diese unverhältnismäßig große Verringerung der Vermessung noch unter die frühere VATERLAND-Tonnage erklärt sich dadurch, daß die US-Vermessungsvorschriften grundsätzlich günstigere Vermessungen ermöglichten als die europäischen. Fast alle amerikanischen Passagierdampfer waren deshalb nach europäischen Maßstäben untervermessen. Doch diese Einsparungen änderten an der negativen Kostenbilanz ebensowenig wie der Versuch, ab 1932 durch eine Ausdehnung der Fahrten auf Bremerhaven mehr Fahrgäste zu gewinnen.

Dazu kam Konkurrenz aus der eigenen Reederei. Mit ihren Neubauten MANHATTAN und WASHINGTON stellte die United States Lines 1932/33 zwei erstklassige Passagierschiffe in den Dienst New York–Kanalhäfen–Hamburg ein. 1934 lohnte sich der Einsatz der LEVIATHAN dann endgültig nicht mehr. Am 14. September wurde sie in New York aufgelegt. Im Dezember 1937 kauften die britischen Abwrackfirmen Metal Industries in Rosyth und Thos. W. Ward in Sheffield die ehemalige VATERLAND. Unter britischer Flagge verließ das Schiff am 26. Januar 1938 zum letzten Mal seinen Heimathafen New York mit Kurs auf Rosyth in Schottland, wo es am 14. Februar eintraf. Danach beendeten die Schneidbrenner den 25jährigen Lebensweg der LEVIATHAN ex VATERLAND.

Mitte der 30er Jahre hatten sich auch für BERENGARIA ex IMPERATOR und MAJESTIC ex BISMARCK die Zeiten geändert. Cunard und die White Star Line bildeten jetzt eine gemeinsame Reederei, die Cunard-White Star Line. Grund für diese Fusion war eine Bedingung der britischen Regierung gewesen, die ihre Subventionen für den Bau der 80 000 BRT großen QUEEN MARY davon abhängig gemacht hatte. Und diese 1935 in Dienst gestellte QUEEN MARY wiederum war es, die die MAJESTIC im Nordatlantik-Dienst überflüssig machte. Im Mai 1936 verkaufte man das Schiff nach nur 14 Dienstjahren zum Abwracken. Dieses Schicksal blieb der MAJESTIC allerdings vorerst erspart, denn die britische Admiralität erwarb den Dampfer von der Abwrackwerft, ließ ihn zum Schulschiff umrüsten und stellte ihn im April 1937 als HMS CALEDONIA in Dienst. In Rosyth dient sie fortan als stationäres Schulschiff. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs sollte die CALEDONIA zum Truppentransporter hergerichtet werden, geriet jedoch am 29. September 1939 in Brand und sank auf ebenem Kiel in flachem Wasser. Thos. W. Ward übernahm 1940 das Verschrotten des Wracks.

Als letztes Schiff der IMPERATOR-Klasse blieb 1936 die BERENGARIA im aktiven Passagierdienst. Sie sollte bis 1940 in Fahrt bleiben und dann von der QUEEN ELIZABETH, dem zweiten 80 000 Tonner der Cunard-White Star Line, abgelöst werden. Doch dazu kam es nicht. Am 3. März 1938 verwüstete ein Brand weite Teile der Passagiereinrichtungen der in New York

liegenden BERENGARIA. Das Schiff lief ohne Passagiere nach Southampton zurück und wurde dort aufgelegt. Schnell stellte man fest, daß eine Reparatur angesichts der nur noch für zwei Jahre geplanten Dienstzeit nicht mehr lohnen würde. Das war das Aus für die ehemalige IMPERATOR. Am 7. November 1938 ging sie zum Abwracken nach Jarrow, wo sie 1939 bis auf den Doppelboden verschrottet wurde. Diesen schleppte man 1946 nach Rosyth und zerteilte ihn dort für den Hochofen.

Die Dampfer der IMPERATOR-Klasse waren fast 25 Jahre lang die größten Schiffe der Welt. Als Höhepunkt einer wichtigen Entwicklungsphase der internationalen Passagierschifffahrt haben sie ihren bleibenden Platz in der Schiffahrtsgeschichte. Zwei Schiffsglocken der IMPERATOR, eine im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven<sup>99</sup> und eine im Museum für Hamburgische Geschichte – beide auf abenteuerlichen Umwegen schließlich nach Deutschland zurückgelangt – erinnern hier an die drei größten deutschen Passagierschiffe.



Abb. 8 Die große Nebelglocke der IMPERATOR, die dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 1979 von der Historical Society in Brooksville, Maine, geschenkt wurde. (Foto K.-P. Kiedel)

Tabelle 14

Größe, Dienstgeschwindigkeit und Passagierkapazität der internationalen Spitzenschnelldampfer im Vergleich mit der IMPERATOR-Klasse

Name	Reederei	1. Reise	BRT	Kn	Passagiere			
					I	II	III	IV
LUSITANIA	Cunard	7. 9. 07	31 550	25	563	464	1 138	
MAURETANIA	Cunard	17. 9. 07	31 938	25	560	475	1 300	
OLYMPIC	White Star	14. 6. 11	45 324	21	1 054	510	1 020	
TITANIC	White Star	10. 4. 12	46 329	21	905	564	1 134	
IMPERATOR	Hapag	10. 6. 13	52 117	23	908	972	942	1 772
VATERLAND	Hapag	14. 5. 14	54 282	23	752	535	850	1 532
AQUITANIA	Cunard	30. 5. 14	45 647	23	618	614	1 998	
BRITANNIC	White Star	(1915)	48 158	21	790	830	953	
BISMARCK	Hapag	(1915)	56 551	23	750	545	850	

*Tabelle 15*  
Ergänzende Daten der IMPERATOR-Klasse

Name	Stapellauf	Bauwerft	Bau- nr.	NRT	tdw	Länge ü. a. m	Länge p. p. m	Breite a. Sp.	Raum- tiefe m
IMPERATOR	23. 5. 12	Vulcan	314	23 881	12 000	277,1	268,2	29,9	19,2
VATERLAND	3. 4. 13	B & V	212	23 548	12 000	289,5	276,1	30,5	19,2
BISMARCK	20. 6. 14	B & V	214	26 370	15 850	291,4	278,0	30,5	19,2

*Tabelle 16*  
Ergänzende Daten der IMPERATOR-Klasse

Name	Bestelljahr	Besatzung	Klassifika- tionsges.	Anzahl der Decks	davon durch- gehend	Wasserver- drängung voll ausge- rüstet	Tiefgang dabei m	Wasserdichte Abteilungen
IMPERATOR	1909	1 180	GL	11	5	60 200	11,3	13
VATERLAND	1911	1 234	GL	11	5	63 900	11,7	14
BISMARCK	1911	1 000	GL	11	5	64 000	11,7	14

*Tabelle 17*  
Maschinen- und Kesseldaten der IMPERATOR-Klasse

Die Turbinenanlagen bestanden aus je vier Turbinensätzen, die jeder einen Propeller antrieben.

IMPERATOR besaß Turbinen der Bauart Curtis-AEG-Vulcan, während VATERLAND und BISMARCK in Lizenz bei Blohm & Voss gefertigte Parsons-Turbinen erhielten.

IMPERATOR und VATERLAND hatten Kohlefeuerung (IMPERATOR ab 1914 mit Zusatzölfeuerung), während BISMARCK nach 1919 mit Ölfeuerung ausgerüstet wurde.

Name	Anzahl der Turbinenlaufkränze	Größter Trommel- durchmesser mm	Leistung PSw/upm		Dienstgeschwindig- keit Kn	max. Geschwindig- keit Kn	Anzahl der Wasser- rohrkessel	Dampfdruck atü	Heizfläche m <sup>2</sup>	Bunkervorrat t
			normal	max.						
IMPERATOR	165	3 650	61 000	84 000	23	23,5	46	16	18 583	8 200
VATERLAND	224	3 900	61 000/171	90 700/194	23	25,84	46	17,9	19 550	8 700
BISMARCK	224	3 900	66 000	86 000	23	24,75	48	17,9	20 438	8 200

## Anmerkungen:

- 76 Die deutschen Schnelldampfer. Teil II. Vierschornsteiner der Griff nach dem Blauen Band. In: Deutsches Schiffsarchiv 6, 1983, S. 91 ff.
- 77 Hamburg Amerika Linie. Jahresbericht 1906.
- 78 Hamburg Amerika Linie. Jahresbericht 1907.
- 79 Zit. in: Die Hamburg Amerika Linie und das Elb Projekt des Stettiner Vulcan. In: Deutsche Industrie Deutsche Kultur, Jg. III, ca. 1905, Nr. 8, S. 1.
- 80 Hamburg Amerika Linie. Jahresbericht 1909.
- 81 Hamburg Amerika Linie. Jahresbericht 1910.
- 82 Ausführlich bei: Overzier, Paul: Der Amerikanisch Englische Schiffsfahrts Trust Morgan Trust. Berlin 1912, und bei Murken, siehe Anm. 83.
- 83 Ausführlich zum Komplex Pools: Murken, Erich: Die großen transatlantischen Linienreederei Verbände, Pools und Interessengemeinschaften. Jena 1922.
- 84 Interessante Einzelheiten zum damaligen Dreiecksverhältnis Blohm & Voß Hapag Vulcan in: Wrobel, Gustav: Weltfahrt eines Schiffbauers. Hamburg 1951, S. 66 ff.
- 85 Die von der Hapag zum Stapellauf der IMPERATOR herausgegebene Broschüre: Dampfer IMPERATOR Das größte Schiff der Welt. Hamburg 1912, zeigt auf dem beigegebenen Längsschnitt noch die ursprünglich geplante Bootsaufstellung.
- 86 Ausführliche technische Beschreibung: Der Vierschrauben Turbinenschnelldampfer IMPERATOR. In: Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Jg. 1914, S.93 ff.
- 87 Vergl. Isherwood, J. H.: BERENGARIA, ex IMPERATOR. In: Sea Breezes, Vol. 27, 1959, S. 329.
- 88 Z. B. bei Maddocks, Melvin: Die großen Passagierschiffe. TIME LIFE Bücher. Amsterdam 1979, S. 55.
- 89 Vergl. z. B. Blumenschein, Ulrich: Luxusliner. Oldenburg und Hamburg 1975, S. 98 ff. und Maddocks: a.a.O., S. 58.
- 90 Turbinen Schnelldampfer IMPERATOR. Hamburg 1913, S. 17.
- 91 Ausführliche technische Beschreibung: Der Vierschrauben Turbinendampfer VATERLAND der Hamburg Amerika Linie. Berlin 1918.
- 92 Zitiert in: Die von Blohm & Voss. Sonderheft Hamburger Abendblatt Nr. 1, um 1962.
- 93 Hamburg Amerika Linie. Jahresbericht 1913.
- 94 Die bisher letzte und sehr gründliche Ballin Biografie schrieb: Cecil, Lamar: Albert Ballin. Hamburg 1969.
- 95 Vergl. z. B. Hessel, Manfred: Riesendampfer VATERLAND. In: modellbau heute. Berlin/Ost, H. 12, 1984, S. 15 ff. und Witthöft, Hans Jürgen: HAPAG Hamburg Amerika Linie. Herford 1973. S. 55. Bei Witthöft wird auch der Londoner Daily News Leader aus dem Januar 1914 zitiert: ... *und wenn unser Anspruch auf die Herrschaft der Meere bedroht ist, so kommt diese Drohung nicht von den deutschen Dreadnoughts [Schlachtschiffe], sondern von Herrn Ballin.*
- 96 Isherwood, J. H.: BERENGARIA, ex IMPERATOR. In: Sea Breezes, Vol. 27, 1959, S. 326 ff.
- 97 Isherwood, J. H.: White Star Liner MAJESTIC of 1922. In: Sea Breezes, Vol. 42, 1968, S. 414 ff.
- 98 Die ausführlichste je über ein einzelnes Schiff veröffentlichte Beschreibung gibt: Braynard, Frank O.: World's Greatest Ship. Vol. 1 6. New York u.a.O. 1972 1983.
- 99 Kludas, Arnold: Die Rückgabe der IMPERATOR Glocke. In: Deutsche Schifffahrt, H. 1, 1980, S. 25 ff.