

›BREMEN‹ UND ›EUROPA‹

Kritisches zu einer »kritischen Studie«

VON ARNOLD KLUDAS

In Heft 33 der Zeitschrift Schiff und Zeit wurde ein Aufsatz veröffentlicht¹, der aggressiv abwertend über das Deutsche Schifffahrtsarchiv und meinen darin veröffentlichten Aufsatz über die letzten deutschen Schnelldampfer² urteilt. Wo so schweres Geschütz gegen einen anerkannten Fachmann und eine angesehene Zeitschrift aufgeföhren wird, da erwartet man handfeste Beweise. Schauen wir uns an, wie es damit steht.

Nur der erste Schuß ist ein Treffer, um im Bild zu bleiben: Die für 1938 angebotene Weltreise der BREMEN fand tatsächlich nicht statt; ich habe hier leider Vorankündigungen und den prächtigen 44 Seiten-Prospekt für bare Münze genommen, was ich in einer späteren Arbeit korrigiert habe.³

Danach gibt es dann nur noch fragwürdige bzw. sachlich unbegründete Einwände gegen meine Arbeit. So wird z.B. durch ein falsches Zitat⁴ der Eindruck suggeriert, ich würde etwas verschweigen wollen. Anlaß dieser Auslassungen ist meine Angabe in der Tabelle der technischen Daten: *Registrierte Länge (Germ. Lloyd)*. Dieser dem Kritiker offenbar unbekannte terminus technicus ist aber so vollkommen in Ordnung.

In einem dritten Beispiel⁵ wird mein Satz *Der Vorsteven war als ausfallender Plattenstevan gestaltet als unvollständige, einseitige Darstellung* bezeichnet, die den Sachverhalt verzerrt. Hier weiß allerdings der Kritiker offensichtlich gar nicht, was ein Vorsteven ist, nämlich *der vordere Abschluß eines Schiffes*⁶, und dieser war nun einmal bei der EUROPA ganz und bei der BREMEN im oberen Teil sowie auch im Bereich der Birne aus Platten gebaut. Die Unsicherheit des Kritikers in diesem Komplex äußert sich auch in seiner Bildunterschrift auf Seite 27.

Der Autor des Aufsatzes in Schiff und Zeit wendet sich danach drei Themengruppen zu: a) *Bau der Schiffe*, b) *Bau der Kessel- und Maschinenanlagen*, c) *Rekordfahrten*. Hierzu muß ich eine grundsätzliche Anmerkung machen: In meinen vielen Veröffentlichungen stand – trotz umfangreicher und zuverlässiger technischer Angaben – stets das Thema Schifffahrtsgeschichte im Vordergrund, während Technik und Schiffbaugeschichte nur soweit behandelt wurden, wie es zum Verständnis anderer Zusammenhänge notwendig war. Ich halte diese unterschiedliche Gewichtung auch deshalb für gerechtfertigt, weil alle schiffbautechnischen Gesichtspunkte stets in den zeitgenössischen Schiffsbeschreibungen nachgelesen werden können. Dem möglichen Einwand, daß das aber in so eine Arbeit ausführlich hineingehöre, möchte ich entgegenhalten, daß man dann auch fordern könnte, jedes historische Thema mit Adam und Eva zu beginnen, ohne die es ja die Menschheit und deren Schöpfungen nicht gegeben hätte.

In dem hier behandelten Aufsatz geht es dem Autor, Herrn Bertram, überwiegend um technische Detail- und Grundsatzfragen, die für mein Thema nicht relevant waren und die deshalb bei mir nicht behandelt wurden. Herr Bertram erweckt aber den Eindruck, daß alle von ihm angeschnittenen Fragen auch Thema meines Aufsatzes gewesen seien und er dazu (»korrigie-

rend«) Stellung nähme. Dem ist jedoch wie gesagt nicht so; Klagen über die daraus folgende Tatsache, daß zu diesem oder jenem Punkt bei mir nichts steht, gehen also ins Leere.

Herrn Bertrams Theorien und Ausführungen in dem Abschnitt *a) Bau der Schiffe* hätte ich übrigens sehr gern begründet und bewiesen statt nur behauptet gesehen. Sie würden dann möglicherweise genau so in sich zusammenfallen, wie die unsinnigen Behauptungen, die Herr Bertram vor einigen Jahren aufstellte⁷, daß nämlich die EUROPA im Gegensatz zur BREMEN Brennstoff nur für eine Atlantiküberquerung bunkern konnte (was selbstverständlich bei der BREMEN nicht anders war); daß auf der EUROPA anfangs ca. 270 Fahrgäste weniger als auf der BREMEN untergebracht werden konnten, wodurch dem Lloyd große Einnahmeausfälle entstanden seien; oder daß Blohm & Voss sich bei der EUROPA so verrechnet hätte, daß schließlich die Antriebswellen durch Absägen hätten gekürzt werden müssen.

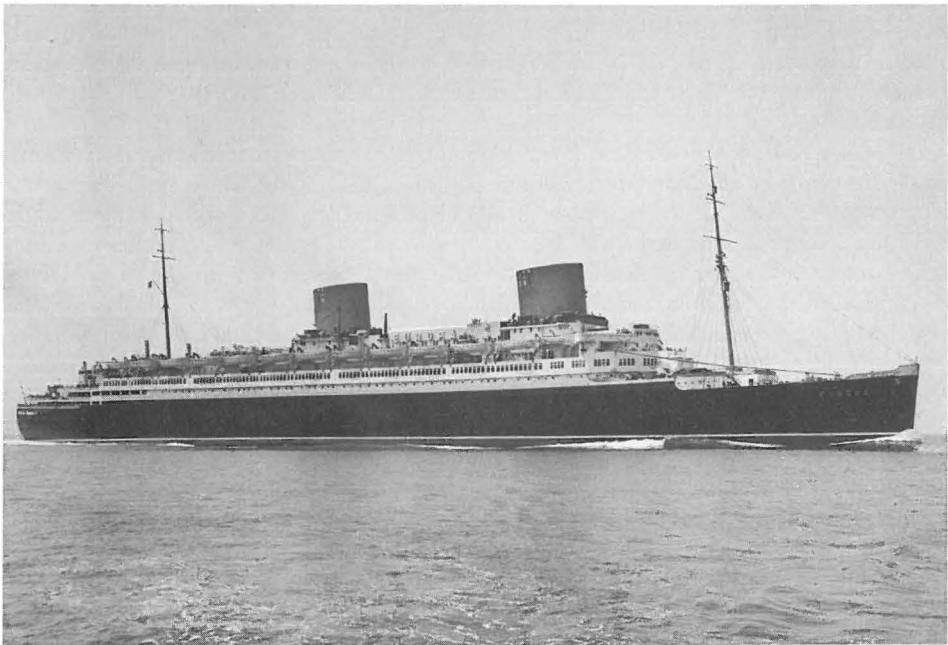
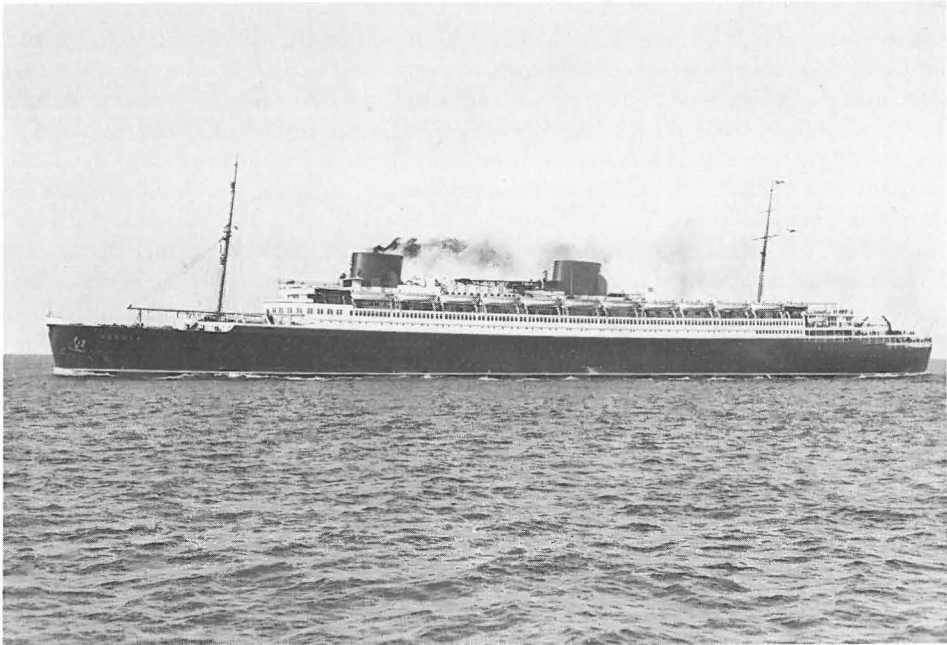
Bei seinem Bestreben, den Erbauern der EUROPA eins auszuwischen, verläßt den Autor bisweilen jegliche Fähigkeit zur kritischen Analyse. So zum Beispiel, wenn er zu Beginn seines Abschnitts *a) Bau der Schiffe* die schon 1951 von Blohm & Voss-Direktor Süchting widerlegten ausländischen Kritiker zitiert, die der EUROPA zu schwache Materialstärken attestiert hatten, weshalb die Amerikaner das Schiff nur 22 bis 23 Knoten hätten laufen lassen. Diese von Bertram behauptete Kausalität »Materialstärke/22-23 Kn« läßt sich übrigens (bezeichnenderweise?) aus der von ihm angeführten Quelle nicht belegen! Der Autor erkennt offenbar auch nicht, daß dieser ihm als Argument für die Überlegenheit der BREMEN über die EUROPA dienende Vorwurf seinen Zweck verfehlt, weil er ganz genau auch die BREMEN treffen mußte, die ja nach denselben Klassifikationsvorschriften gebaut worden war. Bedenklich auch hier wieder die Arbeitsweise: Herr Süchting wird in wörtlicher Rede »zitiert«, diese aber im Konjunktiv wiedergegeben.

Im Abschnitt *b) Bau der Kessel- und Maschinenanlagen* wird mir unterstellt, daß ich einen *herabsetzenden Satz*⁸ über Prof. Bauer geschrieben haben soll. Diese subjektive Interpretation meiner Worte wäre aber nur dann richtig, wenn man das Wort »profilieren« ausschließlich negativ verwenden dürfte, was bekanntlich nicht der Fall ist.

Am Schluß dieses Abschnittes steht Ungereimtes.⁹ Die Unterlegenheit der EUROPA in Bezug auf Dienstgeschwindigkeit bei gleichem Brennstoffaufwand habe ich nie bestritten, ich habe sie im Gegenteil in meinem Aufsatz ausdrücklich herausgearbeitet. Selbstverständlich aber hatte auch die EUROPA stets Kraftreserven für das Aufholen von Zeitverlusten, auch wenn das in Schiff und Zeit bestritten wird.¹⁰ Für die 26,25 Knoten, die beide Schiffe meistens liefen, brauchte die EUROPA 87000 PSw, 136000 aber standen ihr zur Verfügung; selbst bei einer Beschränkung auf 120000 PSw war da noch Aufholreserve drin.

Auch in diesem Abschnitt gibt es einen bezeichnenden Hinweis auf unzulängliche Arbeitsmethoden des Autors, wenn die Überlegenheit der BREMEN-Maschine mit folgendem Vergleich »bewiesen« wird: Die EUROPA habe auf der Jungfernfahrt 1093 t Heizöl pro Tag verbraucht, die BREMEN bei 87000 PS nur 685 t.¹¹ Das ist ein typischer Apfel- und Birnen-Vergleich, denn wie bekannt, errang die EUROPA auf der Jungfernfahrt das Blaue Band, wofür sie ihre gesamten PS einsetzen mußte, während der angegebene BREMEN-Verbrauch der einer normalen 26,3 Kn Reise ist. Wenn der Autor, wie er schreibt, die entsprechenden Werte für die EUROPA nicht ermitteln konnte, dann hätte er redlicher Weise auf den Vergleich verzichten müssen.

Im abschließenden Abschnitt *c) Die Rekordfahrten* wird es dann ganz bunt. Über fünf Seiten¹² hinweg wird argumentiert und berechnet, werden physikalische und astronomische Phänomene gedeutet und nördliche bzw. südliche Routen gewertet, so daß es einem im Kopf schwirrt. Und das alles mit dem einzigen Ziel, zu beweisen, daß die BREMEN ein schnelleres Schiff gewesen sei als die EUROPA. Das war ohne Zweifel immer dann der Fall, wenn wie bereits gesagt beide Schiffe mit den gleichen Brennstoffkosten auskommen sollten. Dann lief



Seitenansichten der Schnelldampfer BREMEN und EUROPA. Das obere Foto zeigt die BREMEN in ihrer ersten Form, mit dem Flugzeugkatapult zwischen den noch nicht verlängerten Schornsteinen. Auf dem unteren Bild ist die EUROPA Mitte der 30er Jahre abgebildet, ohne Katapult und mit verlängerten Schornsteinen. (Fotos: Archiv DSM)

die leichtere BREMEN schneller als die schwerere EUROPA. Das habe ich nicht nur nie bestritten, sondern im Gegenteil ausdrücklich dargelegt. Daß dies so ist, schließt aber nicht aus, daß die EUROPA durchaus auch schnellere Reisen machen konnte als die BREMEN, was sie z.B. mit ihren zwei Bestzeiten beim Erringen des Blauen Bandes bewiesen hat. Die Tatsache, daß die BREMEN das Blaue Band nur von Juli 1929 bis März 1930 besessen hat, die EUROPA hingegen von März 1930 bis August 1933, also rund fünf Mal so lange, will manchem nicht in den Kopf, zumal doch die BREMEN auf mehreren Transatlantikreisen schneller war als die EUROPA auf ihren Rekordreisen.

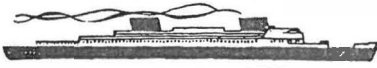
Und hier, bei den Gesetzmäßigkeiten des Blauen Bandes, liegen denn auch die tieferen Gründe für den unterschweligen Groll gegen die scheinbare Ungerechtigkeit gewisser Tatsachen. Über das Blaue Band ist viel geschrieben worden, leider nur wenig Gescheites. Die ersten verlässlichen und vergleichbaren Daten über das Blaue Band veröffentlichte 1955 Bonsor.¹³ 1973 erschien die deutsche Ausgabe von Hughes' Kampf ums Blaue Band¹⁴, die gegenüber der englischen Ausgabe um eine Liste der Rekordfahrten (nach Bonsor) erweitert worden war. 1979 brachte Schiff und Zeit einen Beitrag über das Blaue Band¹⁵, dessen Autoren die beiden oben genannten damals wichtigsten Werke zu ihrem Thema offenbar nicht kannten. Entsprechend hilflos und fehlerhaft taperten sie durch die Materie, obwohl sie in ihrer Einleitung selbstbewußt vorgaben, *einiges richtigzustellen bzw. zu ergänzen* zu haben. Dies selbstverständlich nicht in ihren eigenen, sondern in den Werken anderer Autoren, aus denen sie z.B. falsch zitierten und die so »gefundenen« Widersprüche dann kritisierten.¹⁶ 1980 erschien schließlich Band 5 der Neuausgabe des Bonsor¹⁷, dessen überarbeitete Tabelle der Blaue-Band-Reisen bis heute die zuverlässigste Zusammenstellung darstellt. Bonsor unterschied völlig zu recht zwischen Rekordfahrten in östlicher und westlicher Richtung, ordnete sie aber alle unter dem Oberbegriff Blaues Band ein. Das ist insofern ein wenig verwirrend, weil dann mehrere Schiffe gleichzeitig das Blaue Band haben könnten und es sozusagen ein Blaues Band 1. Klasse und eines 2. Klasse gäbe, weil eben die Fahrt nach Westen generell schwieriger ist als die nach Osten.

In meinem Aufsatz über die AUGUSTA VICTORIA Klasse¹⁸ habe ich mich 1981 als erster mit dieser Problematik auseinandergesetzt und dargelegt, daß tatsächlich in ungeschriebener Übereinkunft nur die Reisen westwärts für das Blaue Band gewertet wurden, an deren Ende meist der triumphale Empfang im Welthafen New York stand. Reisen in östlicher Richtung wären demnach lediglich als Rekordreisen einzustufen. In ebenfalls ungeschriebener Übereinkunft wird für die Zuerkennung des Blauen Bandes die auf der Rekordfahrt erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit zugrundegelegt; die von Herrn Bertram über Seiten hinweg angeführten Zeitverschiebungen oder gefahrenen Umwege sind hier also völlig irrelevant! Diese sich auf allgemein praktizierte Usancen stützende Sichtweise wird sich in der schreibenden Zunft aber wohl nur langsam durchsetzen, weil seit mehr als hundert Jahren eben leider mehr Falsches als Richtiges dazu geschrieben wurde.

Um auf den Aufsatz in Schiff und Zeit zurückzukommen: Alle diese Fakten und Gesichtspunkte lagen meinen Ausführungen erkennbar zu Grunde; sie stehen auch nicht im Gegensatz zu den Fahrtergebnissen, die Schiff und Zeit veröffentlichte. Bei soviel Übereinstimmung bleibt unerfindlich, warum der Autor dem Deutschen Schiffsarchiv eine verschleiende Auswahl von Daten vorwirft¹⁹, und was er eigentlich auf den fünf Seiten zum Thema Rekordfahrten beweisen wollte.

Ich will hier noch ein Dokument vorlegen (siehe nebenstehende Abbildung), das meine These von den ungeschriebenen Usancen belegt, die von den Reedereien in diesem inoffiziellen Wettkampf um das Blaue Band durchaus eingehalten wurden.²⁰ Trotz der darin erwähnten schnelleren Reise der BREMEN in östlicher Richtung nennt der Norddeutsche Lloyd ausdrücklich die EUROPA als Inhaberin des Blauen Bandes.

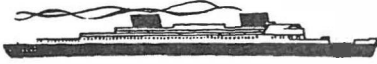
THE TRANSATLANTIC LINERS OF THE NORTH GERMAN LLOYD



LINERS



OF THE



NORTH GERMAN LLOYD



TRANSATLANTIC RECORDS

The EUROPA is the holder of the Blue Ribbon of the Atlantic, having crossed from Cherbourg breakwater to Ambrose Lightship in March, 1930, in 4 days, 17 hours and 6 minutes. The BREMEN'S eastbound records still stand as the fastest ever made – from Ambrose Lightship to Plymouth in 4 days, 14 hours, 30 minutes – and from Ambrose Lightship to Cherbourg breakwater, 4 days, 18 hours.

The BREMEN established a new transatlantic record when she crossed from Cherbourg to Ambrose in March, 1932, in 4 days, 17 hours, 10 minutes.

So bleibt am Ende die Frage, ob dieser Aufsatz ... der Wissenschaft dienlich ist, schreibt Schiff und Zeit abschließend über meine Arbeit.²¹ Der Fragesteller beweist Mut, denn diese Frage könnte seine Urteilsfähigkeit disqualifizieren. Apropos Urteilsfähigkeit: Niemand wird von einem Chefredakteur verlangen können, daß er die sachliche Richtigkeit jedes namentlich gezeichneten Beitrags im Detail nachprüft. Der Chefredakteur von Schiff und Zeit hätte aber sicherlich gut daran getan (und bei derart die wissenschaftliche Integrität des kritisierten Autors berührenden Angriffen wäre es sogar seine Pflicht gewesen), das monströse Gedankengebäude des Herrn Bertram ein wenig kritischer zu betrachten, was ihm die nachträgliche Erkenntnis hätte ersparen können: O si tacuisses, philosophus mansisses.

Ich möchte – wie Schiff und Zeit – mit einer Frage schließen: Dient es der von der DGS und dem DSM angestrebten freundschaftlichen Zusammenarbeit, wenn in Schiff und Zeit immer wieder (sic) solche im Ton unangemessenen und in der Sache fragwürdigen Spitzen gegen das Deutsche Schiffahrtsmuseum abgeschossen werden?

Anmerkungen:

- 1 Bertram, Georg: »BREMEN« und »EUROPA«. Die letzten deutschen Schnelldampfer auf der klassischen Nordatlantikroute. In: Schiff und Zeit, Heft 33, (Herford) 1991, S. 25-34.
- 2 Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer. Teil V. BREMEN und EUROPA – Ausklang einer Ära. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 11, 1988, S. 177-214.
- 3 Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt. Band V. Eine Ära geht zu Ende 1930-1990. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 22). Hamburg 1990.
- 4 Wie Anm. 1, S. 25.
- 5 Wie Anm. 1, S. 25, Spalte 1 und 2.
- 6 Claviez, Wolfgang: Seemännisches Wörterbuch. Bielefeld 1973.
- 7 Briefe Herrn Bertrams an mich aus den Jahren 1987/88.
- 8 Bertram (wie Anm. 1), S. 28, Spalte 3.
- 9 Bertram (wie Anm. 1), S. 29, Spalte 2.
- 10 Bertram (wie Anm. 1), S. 29, Spalte 2.
- 11 Bertram (wie Anm. 1), S. 28, Spalte 3.
- 12 Bertram (wie Anm. 1), S. 29-33.
- 13 Bonsor, Noel R.P.: North Atlantic Seaway. Prescott 1955.
- 14 Hughes, Tom: Der Kampf ums Blaue Band. Oldenburg und Hamburg 1973.
- 15 Cornwell, E.L., und Jochen Brennecke: Das Blaue Band. In: Schiff und Zeit, Heft 10, (Herford) 1979, S. 11-16.
- 16 Cornwell/Brennecke (wie Anm. 15) verwechseln in ihrer Anm. 9 in einem meiner Bücher zwei Schiffe; als ich auf diesen Umstand hinwies, warf mir der Chefredakteur von Schiff und Zeit das angeblich unübersichtliche Layout des Buches vor.
- 17 Bonsor, Noel R.P.: North Atlantic Seaway. Vol. 5. Jersey 1980.
- 18 Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer. Teil II. Die AUGUSTA VICTORIA Klasse – Anschluß an das Weltniveau. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 93-108 (zu Blaues Band S. 96ff.).
- 19 Bertram (wie Anm. 1), S. 33, Spalte 3.
- 20 The Transatlantic Liners of the North German Lloyd. 12seitiges Werbeheft des Norddeutschen Lloyd, 1932 in den USA herausgegeben.
- 21 Bertram (wie Anm. 1), S. 33, Spalte 3.