

DER UNTERGANG DER »PRESIDENT«

Ein Gemälde des Düsseldorfer Malers Andreas Achenbach

VON LARS U. SCHOLL UND MARTINA SITT

Aus Düsseldorfer Privatbesitz gelangte im Jahre 1987 das großformatige Gemälde »Der Untergang der PRESIDENT« als Dauerleihgabe ins Kunstmuseum Düsseldorf. Das Gemälde stammte aus dem Atelier des Düsseldorfer Landschaftsmalers Andreas Achenbach (1815–1910). Es ist mit seiner Signatur und dem Datum 1842 versehen. Im Zuge der Vorbereitungen der Achenbach-Ausstellung »Das A und O der Landschaft«¹ stellte sich die Frage, an was für einen Schiffsuntergang bei diesem mit 180 x 225 cm großformatigen Gemälde erinnert werden sollte. Der in den Akten überlieferte Titel »Untergang der PRESIDENT« und die Tatsache, daß es um einen Raddampfer ging, der mit Eisbergen kollidierte, ließen schließlich Schiffahrtshistoriker und Kunsthistoriker zusammen auf Spurensuche gehen. Es galt zu klären, ob es sich um ein deutsches Schiff handelt, das in arktischem Gewässer zu Schaden kam, was den Maler zu einer solchen Darstellung in einem so imposanten Format veranlaßt haben konnte, wie der Maler sein Thema umgesetzt hat und welche technischen Hintergründe bei der Wiedergabe eines solchen Ereignisses vielleicht bekannt gewesen sein konnten. Auch mußte der Frage nach dem Auftraggeber und dessen möglichen Beweggründen zu einem solchen Großauftrag nachgegangen werden.

Daß kein deutsches Schiff in Frage kommen konnte, war bald herausgefunden. Die PRESIDENT, ein Seitenraddampfer der British American Steam Navigation Company, findet zwar keine Erwähnung in »The Oxford Companion to Ships and Sea« oder dem »Dictionary of British Ships and Seamen«.² Dagegen enthält Charles Hockings »Dictionary of Disasters at Sea« einen längeren Eintrag.³ Doch damit eröffneten sich erst recht weitere Fragen. Das vorläufige Ergebnis der Untersuchung der beiden Autoren, Lars U. Scholl vom Deutschen Schiffsarchiv und Martina Sitt vom Kunstmuseum Düsseldorf, wird hier präsentiert. Dabei dient im ersten Abschnitt eine kurze Einführung in die Anfänge der Dampfschiffahrt dazu, die technischen Hintergründe des Bildes und das Erscheinungsbild sowie die Frage der Realitätsnähe des gemalten Schiffes näher zu beleuchten. Der zweite Abschnitt bietet eine Übersicht über die zeitgenössische Rezeption, die der Untergang des Schiffes erfahren hat, und soll zur Klärung der Frage nach dem Bekanntheitsgrad dieses Unglücks als Motivation für den Auftraggeber beitragen. Indem im dritten Abschnitt das Gemälde genauer charakterisiert und in das Werk des Malers Achenbach eingeordnet wird, kann der Frage nach den Besonderheiten der malerischen Umsetzung eines solchen Ereignisses nachgegangen werden. Nach seiner aufwendigen Restaurierung ist das Gemälde nun präsentabel. Es hängt seit dem Sommer 1998 im Entree des Altonaer Museums in Hamburg und kann bereits bewundert werden, ehe man den Eintritt bezahlt hat.





I. DER SCHIFFFAHRTSHISTORISCHE ASPEKT

VON LARS U. SCHOLL

Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik

Das erste Schiff, das auf der Überquerung des Atlantik eine Dampfmaschine einsetzte, war der US-amerikanische Segler SAVANNAH. Nachträglich mit einer Hilfsmaschine und mit zusammenfalt- und abnehmbaren Schaufelrädern versehen, die auf Deck abgelegt wurden, während das Schiff unter Segeln fuhr, war sie im Jahre 1819 in nur 27,5 Tagen von Savannah nach Liverpool gesegelt.⁴ Bei dieser Überfahrt arbeitete die Dampfmaschine lediglich 85 Stunden. Deshalb wird der SAVANNAH auch der Titel »erster Dampfer, der den Atlantik überquerte« streitig gemacht. Nach weiteren Experimenten, sowohl Dampf als auch Segel zum Vortrieb zu nutzen, die von der RHADAMANTHUS, der CURACAO, der CAPE BRETON und der kanadischen ROYAL WILLIAM durchgeführt wurden⁵, war es dann der Raddampfer SIRIUS, der im Frühjahr 1838, allein von seiner Dampfmaschine angetrieben, von Cork in Irland nach New York fuhr. Daß die SIRIUS in die Annalen der Passagierschiffahrt als der Dampfer einging, der die erste Atlantiküberquerung vollbracht hatte, verdankte sie einem unvorhergesehenen Zufall.

Nachdem in der Mitte der 1830er Jahre erste Erfahrungen mit der Seitenbalanciermaschine gemacht worden waren und man einige Kenntnisse über die finanziellen Erfordernisse gesammelt hatte, die zum Betrieb eines Dampfschiffes notwendig waren, begann man ernsthaft darüber nachzudenken, das Problem der regelmäßigen Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik anzugehen. Unternehmende Männer in drei Hafenstädten gründeten



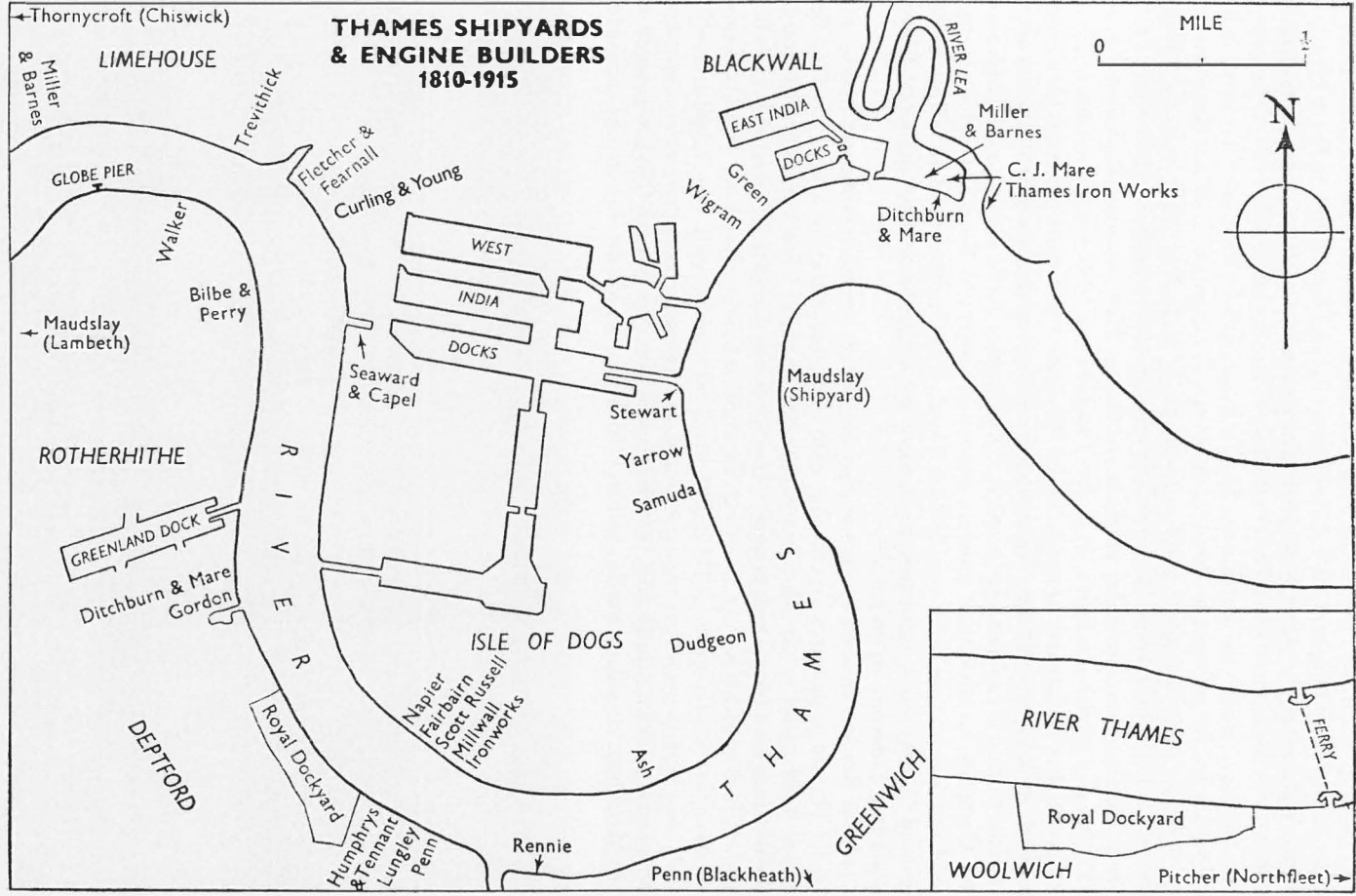
Junius Smith (1780 1853).
(Aus: E. Leroy Pond: Junius Smith.
1927, Reprint 1971, Frontispiz)

etwa gleichzeitig Reedereiunternehmen: die British and American Steam Navigation Company in London, die Great Western Steamship Company in Bristol und die Transatlantic Steamship Company in Liverpool.

Die treibende Kraft hinter der Gründung der British and American Steam Navigation Company war der Amerikaner Junius Smith.⁶ Geboren im Jahre 1802 in Hartford, Connecticut, kam der Jurist nach England, wo er heiratete und sich niederließ. 1832 besuchte er Amerika und diskutierte ohne großen Erfolg mit verschiedenen Geschäftspartnern die Möglichkeit einer transatlantischen Dampfschiffslinie. Nach seiner Rückkehr nach England schrieb er seinem Neffen:

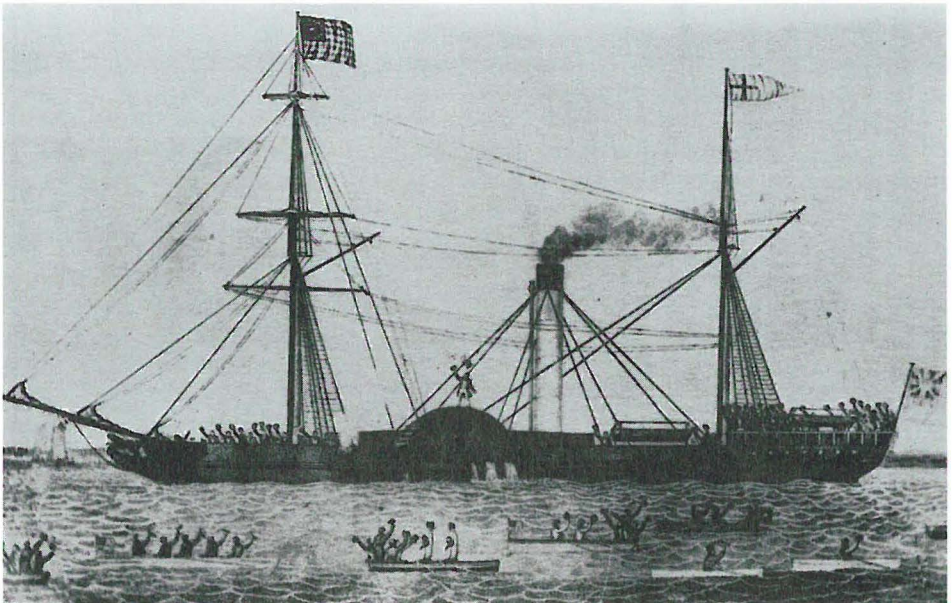
*Thirty-two days from New York to Plymouth and forty days to London is no trifle. Any ordinary seagoing steamer would have run it, the weather we had, in fifteen days with ease. I shall not relinquish this project unless I find it absolutely impracticable.*⁷

Die Werft Curling & Young an der Themse unterhalb der Tower Bridge. (Aus: Philip Barbury: Shipbuilders of the Thames and Medway, 1971, S. 158)



Erfolg hatte er zunächst mit seinem Plan nicht. Im Juni 1835 druckte er einen ersten Prospekt, der zur Gründung der Union Line of Steam Packet Ships from London to New York aufrief. Während er mit vielen Geschäftsleuten verhandelte, trafen sich die Direktoren der soeben konzessionierten Great Western Railway Company im Oktober 1835 in London zu einer Sitzung. Als einer der Direktoren darüber klagte, daß die Eisenbahnlinie bis nach Bristol zu lang sei, um sie bauen zu können, antwortete der Ingenieur Isambard Kingdom Brunel: *Why not make it longer? Build a steam ship to go to New York and call it GREAT WESTERN.*⁸ Diese Idee wurde bald ernsthaft verfolgt, und vermutlich erfuhr Smith davon. Denn umgehend veröffentlichte er einen erweiterten Plan mit einer Kapitalsumme von £ 500,000 und größeren Schiffen als in dem Prospekt von 1835. Ende November hielt die neu gegründete British and American Steam Navigation Company ein erstes Direktorengespräch ab. Zwar war das amerikanische Interesse gering, aber zwei Bankiers, der amerikanische Konsul in London und Joseph R. Pim, Direktor der St. George and Dublin Steam Ship Company, konnten unter anderem gewonnen werden. Als Sekretär fungierte Macgregor Laird, der jüngere Sohn von William Laird, dem Gründer der Laird-Werft in Birkenhead.⁹ Damit war es gelungen, die Reederei um einige Monate vor der Great Western Steam Ship Company zu gründen.¹⁰

Jede der Reedereien bemühte sich in ihrer Hafenstadt um einen hölzernen Raddampfer. An der Themse vergab man im Oktober 1836 einen Bauauftrag für einen rund 1860 BRT großen Raddampfer an die Werft von Curling & Young in Limehouse, nördlich von der Einfahrt zum West India Dock gelegen.¹¹ Das Schiff, mit drei Masten versehen und als Bark getakelt, hieß zunächst ROYAL VICTORIA. Es wurde jedoch aus Anlaß der Thronbesteigung von Königin Victoria im Juni 1837 in BRITISH QUEEN umbenannt. Der Stapellauf erfolgte am 24. Mai 1838, dem Geburtstag der Königin. In Anwesenheit des Premierministers, Lord Melbourne, verließ sie am 23. Juni 1838 das Baudock und wurde nach Glasgow gesegelt, wo ihre Maschinen eingebaut werden sollten.¹² In Bristol wurde die von Brunel entworfene



SIRIUS bei der Ankunft in New York am 23. April 1838. (Aus: Warren Tute: *Atlantic Conquest*. 1962, auf S. 36 folgend)

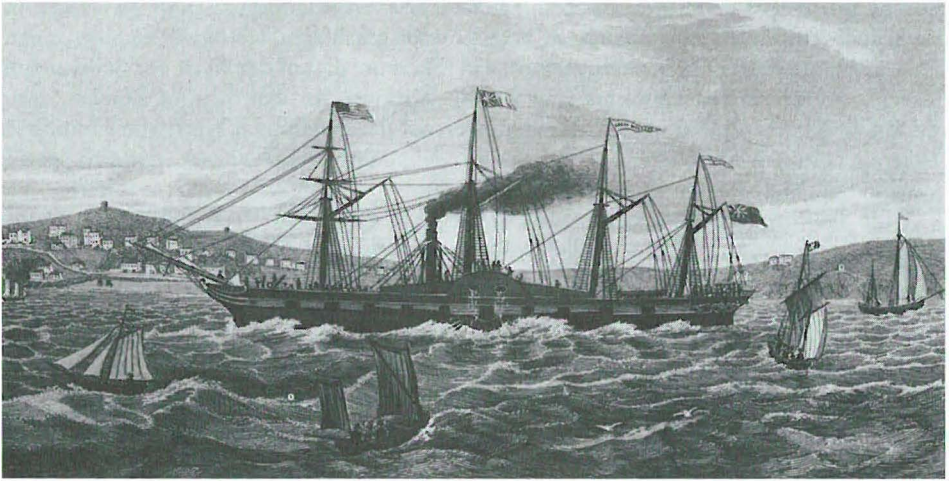
GREAT WESTERN von William Patterson gebaut. Die Arbeiten begannen im Juni 1836. Im August des folgenden Jahres wurde sie nach London geschleppt, wo ihre Maschinen eingebaut werden sollten. Dagegen charterte man in Liverpool die auf der Werft von William und Thomas Wilson in Liverpool gebaute ROYAL WILLIAM von der City of Dublin Steam Packet Company. 1838 erwarb man jedoch den auf der heimischen Werft von Humble & Milcrest gebauten dreimastigen Doppelschornsteindampfer LIVERPOOL, der sich am 20. Oktober mit 60 Passagieren auf den Weg machte.

Wäre alles nach Plan verlaufen, hätte die BRITISH QUEEN im Frühjahr 1838 in Dienst gestellt werden können. Ursprünglich sollte die Maschine von Robert Napier in Glasgow geliefert werden. Doch der Preis war der Reederei zu hoch, weshalb sie die Dampfmaschine bei dem Glasgower Maschinenhersteller Claude Girdwood & Company bestellte. Die Firma ging jedoch bankrott, so daß die Reederei gut ein Jahr später doch Robert Napier den Auftrag erteilen mußte, den er zwar annahm, aber zu einem wesentlich höheren Preis als im Jahre 1837. Als nun die GREAT WESTERN im Frühjahr 1838 abgeliefert werden und auf ihre Jungfernfahrt gehen sollte, mußten die Verantwortlichen der British and American Steam Navigation Company reagieren, wollten sie nicht ins Hintertreffen geraten. Also charterte man die 1837 von Robert Menzies & Son in Leith in Schottland erbaute SIRIUS von der St. George and Dublin Steam Packet Company, deren Direktoren Joseph Pim, James Beale und Paul Twigg auch dem Vorstand der British and American Steam Navigation Company angehörten. Sie war das neueste und größte Schiff der Reederei, das auf der Route London–Cork eingesetzt war. Am 1. März 1838 erschien in britischen Zeitungen folgende Anzeige:

*The three-masted, topsail schooner SIRIUS equipped with auxiliary steam-driven paddle wheels, a most graceful and elegant vessel owned by the British & American Steam Navigation Coy, will sail for New York on April 4 and commence the return journey on May 1.*¹³

40 Passagiere buchten die Überfahrt. Elf reisten in den Kabinen erster Klasse zum Preise von £ 140 inclusive Verpflegung und Wein, acht in Kabinen der zweiten Klasse im Vorderschiff zum Preise von £ 80, Verpflegung eingeschlossen, und 21 Passagiere fanden für £ 40 inclusive Verpflegung ihre Unterkunft im Zwischendeck. Die SIRIUS verließ am 28. März London mit einer Crew von 35 Mann unter der Führung von Richard Roberts, Leutnant der Royal Navy. Nach den Napoleonischen Kriegen gab es Ende der 1820er / Anfang der 1830er Jahre 3689 Leutnants der Royal Navy, von denen jedoch nur 669 im aktiven Dienst standen.¹⁴ Man bunkerte Kohlen in Cork und verließ diesen Hafen am 4. April 1838.¹⁵

Der im Vergleich zur GREAT WESTERN mit 700 BRT fast halb so große Raddampfer SIRIUS hatte also die Nase vorn, geriet aber bereits am 5. April in schwere See und schaffte nur 89 Seemeilen an jenem Tag. Die GREAT WESTERN segelte am 31. März von London nach Bristol, von wo die Atlantiküberquerung für den 7. April 1838 vorgesehen war.¹⁶ In der Nähe von Sheerness brach an Bord ein Feuer aus und setzte das Deck in Brand. Die Maschinen arbeiteten auf vollen Touren und konnten wegen der Rauchentwicklung nicht gestoppt werden. Später stellte sich heraus, daß man an eine Maschinenwache nicht gedacht hatte. Entsetzt mußten Brunel und ihn begleitende Wissenschaftler von ihrem Zollkreuzer aus sehen, wie die Mannschaft mit Pumpen das Feuer bekämpfte und schließlich löschte. Zeitweise wütete das Feuer derartig, daß man einen Totalverlust des Schiffes befürchten mußte. Aufgrund des Brandes wurden viele Buchungen für die Jungfernfahrt storniert.¹⁷ Mit nur einem Tag Verzögerung konnte die GREAT WESTERN am 8. April 1838 unter der Führung von Kapitän James Hosken (1798–1885), ebenfalls Offizier der Royal Navy, mit sieben Passagieren an Bord die Verfolgung der kleineren SIRIUS aufnehmen, die maximal 136 Meilen pro Tag in der ersten Woche erreichte, während die GREAT WESTERN durchschnittlich 200 Meilen schaffte. Als Durchschnittsgeschwindigkeit vermochte die SIRIUS 6,7 kn zu erzielen, während die von Maudslay, Sons & Field gelieferten Maschinen der GREAT WESTERN rund



GREAT WESTERN *passiert Clevedon auf der Rückkehr von New York.* (Aus: Dennis Griffith: *Brunel's GREAT WESTERN.* 1985, S. 43)

2 kn schneller liefen. Der Abstand zwischen den beiden Schiffen schmolz von Tag zu Tag. Doch je mehr Kohle verbraucht war, umso leichter wurde die SIRIUS und konnte sich mit dem Verfolger messen. Einmal schaffte sie an einem Tag 218 Seemeilen. Schließlich wurde es doch noch knapp. Als 453 Tonnen Kohle und 43 Fässer Harz verbrannt waren, wurden, um den nötigen Dampfdruck aufrechtzuerhalten, kurz vor dem Ziel das ganze Kabinenmeublement und alle Rahstengen verfeuert. Kapitän Roberts soll seine Mannschaft mit gezogenem Revolver gezwungen haben, seinen Anweisungen Folge zu leisten.¹⁸ Am 23. April 1838, nach 18 Tagen und 10 Stunden, erreichte die SIRIUS New York und ankerte im North River nahe der Batterie. Die historische und aufregende Wettfahrt war erfolgreich beendet.

*Während sich die Leute noch wunderten, wie die SIRIUS es geschafft hatte, den wilden Atlantik zu überqueren, wurde gemeldet ... daß ein riesiges Schiff in Sicht sei. Die GREAT WESTERN, die GREAT WESTERN, rief jedermann ... So ist das große Experiment völlig und gänzlich durchgeprobt worden, und es war durch und durch erfolgreich. Die einzige Frage ist nun in diesem Fall die des Geldes. Sind Postdampfer wirtschaftlich?*¹⁹

Nach nur 15 Tagen und 5 Stunden war also auch die GREAT WESTERN mit Glanz und Gloria in den Hafen von New York eingelaufen. Angespornt durch diese Erfolge schickte man auch in Liverpool den gecharterten Dampfer ROYAL WILLIAM mit 32 Passagieren und 10 000 Briefen an Bord am 5. Juli 1838 von dem Mersey nach Sandy Hook. Nach 18 Tagen und 23 Stunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,3 kn erreichte der kleinste der drei Raddampfer am 24. Juli 1838 New York. So strahlend das Ergebnis für die drei Reedereien auch war, in der Folgezeit sollten andere die Früchte dieser Pioniertaten ernten.

Die Frage der New Yorker Zeitung *Sind Postdampfer wirtschaftlich?* deutete an, worum es Ende der 1830er Jahre ging.²⁰ Seit die erste ROYAL WILLIAM im Jahre 1833 mit Wind- und Dampftrieb von der Isle of Wight und anschließend nach Gravesend an der Themse gesegelt war – im gleichen Jahr endete auch das Schiffahrtsmonopol der East India Company auf der Route nach Indien –, war die britische Regierung besonders der Dampfschiffahrt gegenüber aufgeschlossen. Es ging ihr darum, den weltweiten Transport britischer Post geeigneten Reedereien zu übertragen. Auf dem Nordatlantik dominierten die amerikanischen Paketsegler der Black Ball Line, die 1816 einen regelmäßigen 14täglichen Dienst zwi-



Isambard Kingdom Brunel.
(Aus: Richard Tames: *Isambard Kingdom Brunel*. 1980, S. 4)

schen New York und England eingerichtet hatte. Andere amerikanische Reedereien folgten bald, so daß in den 1820er Jahren fast der gesamte Post- und Passagierverkehr auf dem Nordatlantik in amerikanischer Hand war. Darüber hinaus drängten Yankee Briggs und Schoner in den mediterranen Fruchthandel ein, übernahmen den Opiumhandel mit dem Fernen Osten und vermochten billiger Waren aus dem Fernen Osten über Boston nach Europa zu transportieren als die Ostindische Kompanie. Der Postdienst, der nach den Napoleonischen Kriegen vom Post Office auf die Admiralität übergegangen war, wurde im Jahre 1834 erstmals auf der Strecke London–Rotterdam–Hamburg einem privaten Unternehmen, der General Steam Navigation Company, übertragen. Anderen Reedereien wurden ähnliche Postkontrakte in Aussicht gestellt, die finanziell sehr lukrativ waren. Es ging um Subventionen von 20 bis 40 Prozent der Operationskosten.

Die ersten erfolgreichen Dampferfahrten auf kürzeren Routen wie der Irischen See und der Ausgang der spektakulären Wettfahrt zwischen der SIRIUS und der GREAT WESTERN halfen natürlich, die Admiralität davon zu überzeugen, daß der Dampfschiffahrt für den Transport von Post und von Menschen die Zukunft gehörte. Auf der Rückfahrt von New York nach London hatte die SIRIUS den Paketsegler TYRIAN, der wegen einer Flaute im Atlantik herumdümpelte, eingeholt und dessen Post übernommen. Ein Mr. Wychoff, der Geschäftspost für die US-Botschaft in London bei sich hatte, stieg um. Die Nachrichtenübermittlung von Amerika nach England, die in der Zeit vor dem Telegraphenkabel oder der Funktelegraphie allein mit Segelschiffen möglich war, konnte dieses Mal mit Hilfe der SIRIUS schneller erfolgen.²¹ Im Vergleich zu den 40 Tagen, die die besten amerikanischen Paketsegler westwärts benötigten (23 ostwärts), hatte die GREAT WESTERN New York nach 15 Tagen erreicht, während sie für die Rückfahrt nur 14 Tage brauchte. Als Folge dieser Erkenntnis forderte die Admiralität am 7. November 1838 per Zeitungsannonce Angebote für den regelmäßigen Postdienst zwischen England und Halifax mit einer zusätzlichen Verbindung zwischen Halifax und New York an.

*Steam vessels required for conveying Her Majesty's Mails and Despatches between England and Halifax (Nova Scotia), and also between England and Halifax and New York.*²²

Bedingung war die monatliche Abfahrt von einem der fünf englischen Häfen Liverpool, Bristol, Plymouth, Falmouth oder Southampton mit einem Dampfer von mindestens 300 PS. Nur zwei Angebote gingen ein. Die St. George Steam Packet Co., Eignerin der SIRIUS, bot eine Transatlantikfahrt von Cork nach Halifax und Zubringerdienste mit kleineren Dampfern von Cork nach Liverpool und Halifax nach New York an. Die Great Western Steam Ship Company stellte lediglich einen monatlichen Dienst von Bristol nach Halifax in Aussicht. Den Anschluß nach New York vermochte sie nicht sicherzustellen. Da beide Angebote der Ausschreibung nicht entsprachen, lehnte die Admiralität sie ab. Diese Situation nutzte der in Halifax geborene Samuel Cunard, der bereits 1831 Geld in die ROYAL WILLIAM investiert hatte, und begab sich im Februar 1839 nach England, um sich in den Kampf um die Subventionen einzuschalten.²³ Er besaß weder eine Schiffahrtsgesellschaft noch Schiffe. Dagegen hatte er einflußreiche Freunde, die ihm die Türen in Regierungskreise öffneten.

Aber noch war nichts entschieden. Für die Transatlantic Steam Ship Company in



»British Queen«. Ölgemälde von Samuel Walters. Board of Trustees of the National Museums and Galleries on Merseyside (Walker Art Gallery, Liverpool)

Liverpool kam Ende 1839 das Aus, als sie ihren Betrieb einstellte. Ihr Raddampfer LIVERPOOL machte insgesamt sieben Atlantiküberquerungen. Alle Reisen brachten nur Verluste. Die ROYAL WILLIAM wurde nur drei Mal über den Atlantik geschickt. Das dritte Schiff, die UNITED STATES, wurde gleich nach dem Stapellauf an die Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. Ltd. (P & O) verkauft. Die Reederei wurde im Juli 1840 aufgelöst und ihr Vermögen in die P & O Company eingebracht.²⁴

Die British and American Steam Navigation Company konnte im Juli 1839 endlich die langersehnte BRITISH QUEEN übernehmen und am 10. Juli von London aus auf die Jungfernfahrt nach New York schicken. Sie machte am 12. Juli en route Stopp in Portsmouth, bevor sie in die offene See stach. Ihren Bug zierte eine weiße Galionsfigur, die Königin Victoria nachempfunden war. Das Schiff hatte einen rund 18 m langen und 9 m breiten Speisesalon mit Öffnungen zu den seitlich angeordneten Kabinen. 103 Passagiere konnten vor dem Maschinenraum untergebracht werden, die Schlafgelegenheiten für weitere 104 Passagiere befanden sich im Achterschiff. Im Damensalon gab es eine Bücherei und ein Piano. Ein begeisterter Besucher bezeichnete das Schiff überschwenglich als *the St. Paul's of naval architecture*. Die BRITISH QUEEN war das bis dahin größte und schnellste Dampfschiff auf dem Nordatlantik. Ihr Kapitän Roberts, der bereits die SIRIUS geführt hatte, schrieb am 1. Juli 1840 an einen Freund:

*I can only state there is no faster sea going vessel in the World, and time will tell. We have beat the GREAT WESTERN every voyage this year ... I have made the passage from Portsmouth to New York shorter than ever performed, only 13 d. 11 h from Pilot to Pilot. Let GREAT WESTERN do that if she can, though she has ten hours' shorter distance to run.*²⁵

Atlantiküberquerungen von Segelschiffen und Raddampfern im Jahre 1839

Segler	Ausreise	Heimreise
Black Ball Linie	33 Tage 17 Stunden	22 Tage 12 Stunden
Dramatic Linie	30 Tage 12 Stunden	20 Tage 12 Stunden
Star Linie	30 Tage	24 Tage
Swallow Tail Linie	35 Tage	22 Tage 12 Stunden
Raddampfer	Ausreise	Heimreise
GREAT WESTERN	16 Tage 12 Stunden	13 Tage 9 Stunden
BRITISH QUEEN	17 Tage 8 Stunden	16 Tage 12 Stunden
LIVERPOOL	17 Tage 4 Stunden	15 Tage 16 Stunden

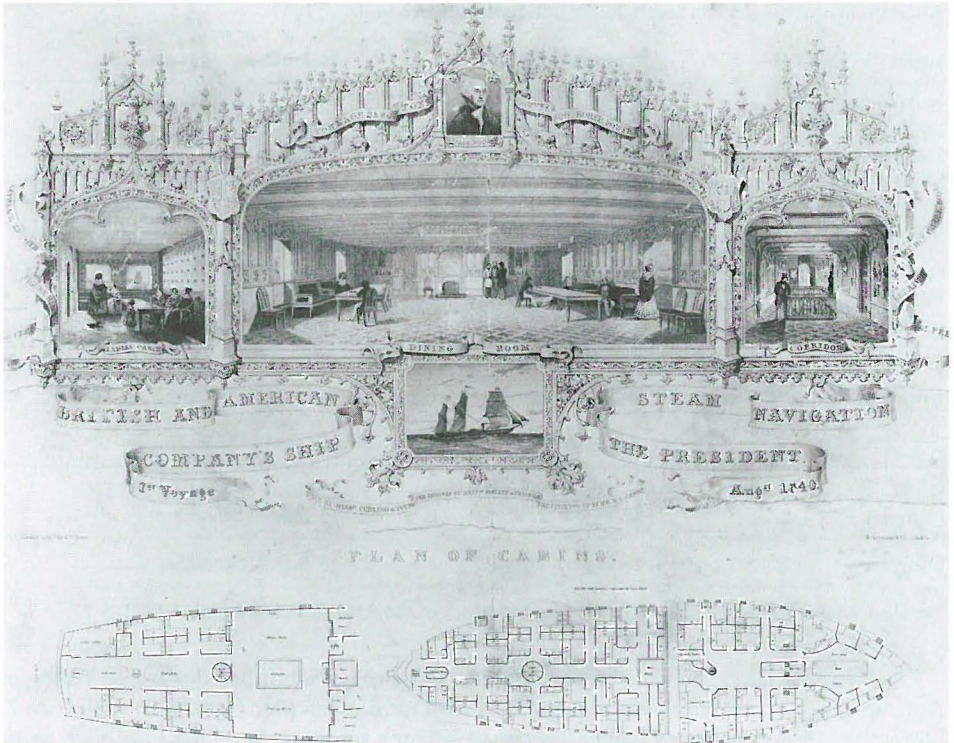
Durchschnittliche Dauer

	Ausreise	Heimreise
Segler	34 Tage 1 Stunde	22 Tage 1 Stunde
Dampfer	17 Tage	15 Tage 4 Stunden
Differenz	17 Tage 1 Stunde	6 Tage 21 Stunden

Quelle: Charles E. Lee: *The Blue Riband. The Romance of the Atlantic Ferry.* London 1932, S. 27.

Die Reederei hatte nach der *BRITISH QUEEN* ein zweites Schiff bei Curling & Young in Auftrag gegeben, praktisch ein Schwesterschiff. Der Raddampfer *PRESIDENT* sollte am 7. Dezember 1839 vom Stapel laufen. Der erste Versuch scheiterte, weil die Flut noch nicht hoch genug war. Auch ein zweiter Anlauf war nicht erfolgreich, so daß sie erst am Montag, dem 9. Dezember 1839, im Wasser schwamm. Sie wurde aus dem Limehouse Dock die Themse herunter nach Blackwall geschleppt, wo sie festmachte. Noch im Dezember segelte sie von dort nach Liverpool, wo ihr die beiden von Fawcett und Preston gebauten Seiten-balancier-Maschinen eingesetzt werden sollten. Auf der Passage erlitt sie im Kanal durch Stürme und falsche Verteilung des Ballastes größere Beschädigungen, die sie zwangen, die Marinewerft in Plymouth zur Reparatur aufzusuchen.²⁶ Ihre Segeleigenschaften wurden von Fachleuten als schlecht angesehen. Sie war topplastig und rollte bedenklich, besonders ohne Maschinen, auch in relativ ruhigem Wasser. Nach der Reparatur erreichte sie ohne Probleme Liverpool. Die beiden Maschinen leisteten lediglich 540 PS, viel zu wenig für ein Schiff dieser Größe. Die *PRESIDENT* unterschied sich von den anderen Raddampfern, da sie drei Decks statt einem hatte. So sah sie größer aus, obwohl sie etwas kürzer war als die *BRITISH QUEEN*. Die *PRESIDENT* ähnelte einer Fregatte, nicht zuletzt weil sie mit einem Pfortenband versehen war.²⁷

Sie war aus Eichenholz gebaut mit Tannenholzbeplankung und durchgehendem Oberdeck. Sie hatte drei Masten, von denen zwei hinter dem Schornstein standen. Sie war als Schoner getakelt. Eine zeitgenössische Lithographie vermittelt einen Eindruck von der Inneneinrichtung. Der Speisesaal war etwa 12,5 m breit und ca. 26,5 m lang. Auf der linken Seite ist der Damensalon zu sehen, nach rechts geht es in den Korridor, der zu Zwei- und Vierbett-Kabinen führt, in denen 110 Personen unterkommen konnten. Vor dem Maschinenraum befand sich die zweite Klasse, die 44 Personen Raum bot. Das Heck war mit britischen und amerikanischen Wappen sowie mit einem Löwen und einem Adler verziert, als Galionsfigur trug sie eine Büste von George Washington. Die Radabdeckungen waren jeweils mit einem fünfeckigen Stern dekoriert.



Damenkabine, Speisesaal und Flur sowie Kabinenplan der PRESIDENT unter dem Porträt von George Washington. Gezeichnet und lithographiert von T.T. Bury aus Anlaß der Jungfernfahrt im August 1840. Veröffentlicht von Ackermann & Co., London. (Courtesy of The Mariners' Museum, Newport News, Virginia)

Ehe sie ihre Jungfernfahrt machte, konnte die *PRESIDENT* am 30. Juli 1840 von der interessierten Öffentlichkeit in Liverpool besichtigt werden. Karten zum Preise von einem Shilling waren im Reedereikontor zu erwerben. Der Erlös sollte gemeinnützigen Zwecken zugeführt werden, deren Auswahl dem Bürgermeister überlassen wurde.²⁸ Am Sonnabend, dem 1. August, verließ sie Liverpool unter Führung von Kapitän R. J. Fayerer, Leutnant der Royal Navy, mit nur wenigen Passagieren.²⁹ Denn die *GREAT WESTERN* und die *ACADIA* fuhren etwa zur gleichen Zeit nach New York. Fayerer war der ehemalige Kapitän des Raddampfers *LIVERPOOL* von der Konkurrenzreederei. Am 17. August 1840 erreichte die *PRESIDENT* nach 16,5 Tagen New York bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,4 kn. Im Vergleich zu der Geschwindigkeit der *GREAT WESTERN* war das Ergebnis nicht zufriedenstellend. Viel schlimmer jedoch um die Reputation der Reederei noch abträglicher war der Umstand, daß die *PRESIDENT* auf ihrer Jungfernfahrt von dem Dampfer *ACADIA* des neuen Konkurrenten Samuel Cunard überholt wurde, obwohl die *ACADIA* drei Tage später abgefahren war.

Cunard war es am 4. Mai 1839 gelungen, den Postkontrakt, der £ 55,000 Subventionen umfaßte, von der britischen Admiralität zu erhalten.³⁰ Er hatte im Jahre 1840 zusammen mit George Burns aus Glasgow und David McIver aus Liverpool, Eignern von konkurrierenden Küstenschiffahrtlinien zwischen Glasgow und Liverpool, die *British and North American Royal Mail Steam Packet Company* (später als *Cunard Steam Ship Company* bekannt

geworden) gegründet und £ 270,000 Gründungskapital zusammengetragen, wobei er die Subventionssumme einbrachte. Die restlichen £ 215,000 stammten von Geschäftsleuten in Glasgow und Manchester. Darüber hinaus hatte er mit mehreren der Werften in Port Glasgow und Greenock den Bau der vier hölzernen Raddampfer BRITANNIA, ACADIA, COLUMBIA und CALEDONIA vereinbart, während der erfahrene Maschinenhersteller John Napier die erforderlichen Seitenbalancier-Maschinen lieferte. Mit welch atemberaubendem Tempo Cunard seine Konkurrenten vor vollendete Tatsachen stellte, erkennt man daran, daß alle vier Schiffe bereits 1840 in Fahrt kamen. Die BRITANNIA und ACADIA wurden nach 40 bzw. 33 Transatlantik-Rundreisen 1849 nach Deutschland verkauft und als BARBAROSSA resp. ERZHERZOG JOHANN in die Deutsche Bundesflotte eingebracht.³¹

Das für die Reederei enttäuschende Ergebnis der Jungfernfahrt ihres Raddampfers PRESIDENT führte einen Tag, bevor das Schiff nach New York auslaufen sollte, zu der abrupten und völlig überraschenden Ablösung von Kapitän Fayrer. Noch am 17. September hatte man die Abfahrt des Dampfers unter der Führung von Fayrer in »Gores's General Advertiser« annouciert.³² Ein Ersatzkandidat war mit dem ehemaligen Marineoffizier M. M. Keane schnell gefunden, so daß die PRESIDENT planmäßig am 1. Oktober 1840 nach New York abfuhr.

Damit war das Thema jedoch keineswegs beendet. Die Freunde des entlassenen Kapitäns luden für Mittwoch, den 30. September, um 11.00 Uhr zu einer öffentlichen Anhörung in den »Exchange News Room and Underwriter's Room« ein.³³ Der Raum war schnell überfüllt. Viele einflußreiche Kaufleute aus Liverpool, die meisten dort lebenden Marineoffiziere und viele englische und amerikanische Kapitäne von Handelsschiffen fanden sich ein. Per Akklamation wurde der Baumwollhändler Thomas Todd³⁴, Haupteigner der Firma Todd, Jackson & Co. mit Sitz in der Rumfort Street, gewählt, der die Versammlung damit begründete, *that it was for the purpose of inquiring in to the cause of the late abrupt dismissal of Capt. Fayrer from the command of the PRESIDENT.*

Er sagte weiterhin, daß die Öffentlichkeit ein Recht habe, die Entlassungsgründe zu kennen, da das Ansehen eines Schiffes hauptsächlich von dem Charakter seines Kapitäns abhängt. Fayrer habe mit Auszeichnung in der Royal Navy gedient, sei in Verteidigung des Vaterlandes verwundet worden und habe sich in der Handelsmarine eine untadelige Reputation erworben, was ja dazu geführt habe, daß man ihm die PRESIDENT anvertraut habe, *in preference of other applicants, principally for the ability and skill which he had displayed in command of the LIVERPOOL.*

Ein Passagier, Samuel Cossins, erhob sich und berichtete, man sei zwar ein wenig enttäuscht gewesen, daß die Überfahrt 16 Tage gedauert habe. Dem Kapitän sei jedoch kein

Die ersten Dampfschiffe auf dem Nordatlantik

Name	Länge	Breite	Tonnage	Maschinenleistung	Werft
SIRIUS	54,25 m	7,80 m	703	320 PSn	Rob. Menzies & Son, Leith
GREAT WESTERN	71,90 m	10,75 m	1320	400 750 PSn	William Patterson, Bristol
ROYAL WILLIAM	53,30 m	8,25 m	617	270 PSn	William und Thom Wilson, Liverpool
LIVERPOOL	68,00 m	9,45 m	1150	468 PSn	Humble & Milcrest, Liverpool
BRITISH QUEEN	74,70 m	12,35m	1863	500 PSn	Curling & Young, London
BRITANNIA	63,00 m	10,45 m	1154	440 740 PSn	Rob. Duncan & Co., Greenock
PRESIDENT	74,00 m	12,50 m	2366	540 PSn	Curling & Young, London

PSn = nominelle Pferdestärke

Quelle: Basil Greenhill: Steam before the Screw. In: Robert Gardiner (ed.): The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900. London 1993, S. 20.



»The Steamship PRESIDENT«. Ölgemälde von Samuel Walters. National Maritime Museum, Greenwich, London

Vorwurf zu machen. Denn man sei überzeugt, daß er alles für eine schnelle Überfahrt Erforderliche getan habe. Der erfahrene Ingenieur William Jones, der ebenfalls an Bord gewesen war, meinte, wenn die Direktoren wünschten, daß die PRESIDENT schneller fahre, dann müsse das Schiff stärkere Maschinen bekommen. Ein Mr. Daniel Neilson hatte berechnet, daß statt der vorhandenen 540 PSn mindestens 270 PSn zusätzlich erforderlich seien. Damit zeigten sich die Fachleute, Kollegen und Passagiere mit Kapitän Fayrer solidarisch und brachten ihre Mißbilligung gegenüber der Haltung der Reederei zum Ausdruck.

Kapitän Keane war am 1. Oktober nach New York gesegelt. Bereits 14 Tage später kündigte die Reederei eine weitere Reise ab Liverpool für den 1. Dezember 1840 an. Keane verließ New York wieder am 2. November, mußte aber wegen starker Nord-Ost-Stürme am 9. November umkehren, um neue Kohle zu bunkern. Am 11. November segelte er erneut von New York ab und erreichte Liverpool erst am 27. November. Daraufhin wurde die Passage zum 1. Dezember abgesagt. Am 26. November erschien in »Gore's Advertiser« ein längerer Artikel, der sich mit der Verspätung befaßte.³⁵ Die PRESIDENT und der Paketsegler OXFORD hätten am 2. November New York verlassen sollen. Besorgt halte man seit Tagen nach den Schiffen Ausschau. Während der Segler noch innerhalb der zu erwartenden Zeit liege, sei der Dampfer überfällig. Da am gestrigen Tage Nebel geherrscht und der optische Telegraph nicht gearbeitet habe, sei mit gespannter Unruhe darauf gewartet worden, daß das Schiff auf dem Mersey auftauche. Die Spekulationen über die Gründe der Verspätung gingen in verschiedene Richtungen. Die einen meinten, sie habe keine Kohlen mehr, andere vermuteten einen Maschinenschaden, und wiederum andere nahmen an, daß schlechtes Wetter ihre Abfahrt verzögert habe. Am folgenden Donnerstag wurden die Leser über die starken Stürme aufgeklärt, die die verspätete Ankunft verursacht hätten. Auch Keane war es nicht gelungen, die Reedereispitze zufriedenzustellen, so daß man sich von ihm trennte.

Am 14. Januar 1841 gab die Reederei bekannt, daß Leutnant Richard Roberts die Führung der *PRESIDENT* auf ihrer Fahrt am 10. Februar von Liverpool nach New York übernehmen werde. Der wollte eigentlich auf der *BRITISH QUEEN* bleiben, vermutlich weil ihm das Maschinenproblem der *PRESIDENT* bekannt war. Er soll den Dampfer als *coffin ship* bezeichnet haben.³⁶ Schließlich willigte er ein, nachdem die Reedereiführung zustimmte, daß auch der Erste Ingenieur der *BRITISH QUEEN* Peterson mit überwechselte. Am 10. Februar machte sich das Schiff auf seine dritte Rundreise mit modifizierten Schaufelrädern auf. Erst nach 21 Tagen erreichte sie New York. Auch ihrem dritten Kapitän gelang es nicht, die Zeit der *GREAT WESTERN* zu erreichen, geschweige denn zu unterbieten. Nach nur 8 Tagen war die *PRESIDENT* wieder beladen und mit insgesamt 136 Personen an Bord ausfahrbereit. Sie verließ New York am 11. März 1841 und versank auf dem Weg nach Liverpool spurlos im Nordatlantik. Was war geschehen? Warum ging sie verloren, während andere Schiffe, die zur gleichen Zeit den Atlantik befuhren, sicher an ihren Bestimmungsort gelangten?

Der Untergang der PRESIDENT

Ein Vorläufer der TITANIC Katastrophe von 1912 im 19. Jahrhundert?

Dem Betrachter von Achenbachs Gemälde, das die *PRESIDENT* im Kampf mit den Elementen, eingekreist von Eisbergen, zeigt, drängt sich unwillkürlich die Parallele auf zu der am 15. April 1912 auf ihrer Jungfernfahrt von einem Eisberg gerammten und anschließend untergegangenen *TITANIC* und führt zu der Frage, ob es fast genau 70 Jahre früher ein ähnliches Schiffsunglück gab, bei dem ein Passagierdampfer mit einem Eisberg kollidierte und unterging. Während zahlreiche Passagiere der *TITANIC* gerettet wurden, als das Unglück auf dem Weg von Southampton nach New York geschah, befand sich die *PRESIDENT* im März 1841 auf der Rückfahrt von New York nach Liverpool, als sie spurlos verschwand. Demnach war es weder den Zeitgenossen noch späteren Generationen möglich, den genauen Hergang des Unglücks zu rekonstruieren. Die große öffentliche Anteilnahme am Schicksal der *PRESIDENT*, die zu der traurigen Berühmtheit gelangte, der erste Dampfer gewesen zu sein, der auf dem Nordatlantik unterging, führte zu vielen Spekulationen über die möglichen Ursachen des Unglücks. Wir werden sehen, ob die Abwägung aller vorgebrachten Erklärungen eine Antwort darauf geben kann, wie die Version, die Achenbach wählte oder beauftragt war zu wählen, mit gesicherten Tatsachen in Einklang zu bringen ist.

Erstmals begann man sich am Sonnabend, dem 3. April 1841, in Liverpool zu sorgen. Die »Times« berichtet, daß man in Kürze den Paket-Segler *VIRGINIAN* erwarte, der New York nicht vor dem 14. März verlassen habe.³⁷ Möglicherweise habe Kapitän Allen Informationen über die *PRESIDENT*. Am Montag, dem 5. April, wurde berichtet, daß die *VIRGINIAN* den Dampfer nicht gesichtet habe. Am 7. April, morgens um 10.15 Uhr, war die *PRESIDENT* immer noch nicht angekommen. Die Kommunikation mit Holyhead mit Hilfe des optischen Telegraphen war wegen Nebels und Rauch unterbrochen. Die »Times« veröffentlichte eine Liste der 27 Passagiere und der zwei Kinder, die in New York an Bord gegangen waren. Unter ihnen befand sich der berühmte Schauspieler Tyrone Power (1797–1841), der als Komödiant irischer Herkunft seit 1826 große Erfolge in den Theatern des Londoner West-End gefeiert hatte.³⁸ Unter den übrigen Passagieren befand sich kein Deutscher und auch keine andere Person, deren Name einen Hinweis darauf geben könnte, warum der Großherzog von Baden das Gemälde in Auftrag gab.³⁹

Erstmals wurde im Liverpools »Albion« die Vermutung geäußert, daß der Dampfer nach Süden von der Route abgewichen sei, um auf der Azoreninsel Fayal neue Kohle zu

bunkern wie im Winter 1839, als sie 27 Tage unterwegs war. Am 8. April erschienen in der »Times« zwei Artikel. Es wurde von vielen Vermutungen gesprochen, die über *the probable fate of this unfortunate steam-ship* zirkulierten. Erfahrene Seeleute mutmaßten in Anbetracht der Länge des Dampfers, daß er im Sturm, der am 12. und 13. März vor den Newfoundland-Bänken herrschte, *great if not »fatal damage«* erlitten habe und gesunken sei.

Der zweite Beitrag wurde mit folgendem Satz eingeleitet, der einerseits auf die desaströse zweite Fahrt Bezug nahm, andererseits aber auch auf den glücklichen Ausgang verwies. *This is the second time within these months that intense anxiety has been created in the public mind relative to the fate of this fine vessel ... The vessel has, at present, been only two days longer at sea than the period which elapsed between the 2nd and 27th of November, and we yet hope to hear of her arrival.* Man bemühte sich zu betonen, daß technische Verbesserungen vorgenommen worden seien, die zum Verbrauch geringerer Kohlenmengen geführt hätten, und daß sich auch die Segeleigenschaften gegenüber der Fahrt von London nach Liverpool, als die *PRESIDENT* das Dock in Plymouth aufsuchen mußte, erheblich verbessert hätten.

Am 9. April wurden Nachrichten dementiert, nach denen der Segler *ORPHEUS* am 12. März mit der *PRESIDENT* Tuchföhlung gehabt habe. *There is no account of the steamer having been seen after she left New York on the 11th, the ORPHEUS having sailed two hours after her.*

Am folgenden Tag meldete sich ein Passagier, der die zweite Reise unter Kapitän Keane mitgemacht hatte, und versicherte, daß man an Bord trotz des heftigen Sturms nie an der Sicherheit gezweifelt habe. Er sei *never in a better or a safer sea-boat* gewesen. Andere Meinungen gingen dahin, daß die *PRESIDENT* eher nach New York zurückgekehrt oder nach den Bermudas abgedreht sei, um neue Kohle zu bunkern, als nach Fayal, weil dort kein Brennstoff zu bekommen war. Wenn sie wieder New York angelaufen hätte, wäre sie erst um den 26. April wieder ausgelaufen. *A few days longer, and the uncertainty and the alarm which prevail respecting the fate of this unfortunate ship may be expected to be cleared up and removed.*

Am Montag, dem 12. April, meinte man, daß man stündlich von dem Schiff hören werde. Am gleichen Tag erreichte die Redaktion der »Times« in London ein Brief mit dem Hinweis, daß am 7. April in der Nähe von Cork ein Dampfer gesehen worden sei, von dem man glaubte, daß es die *PRESIDENT* gewesen sei. Desweiteren wurde bekannt gegeben, daß unter den Passagieren auch Lord Fitzroy Lennox, zweiter Sohn des Duke of Richmond, war, der als Leutnant der Infanterie in Kanada gedient hatte und nun auf dem Wege zu seinem neuen Regiment sei.

32 Tage nach Abfahrt aus New York versuchte die »Times« auch am 13. April Hoffnung zu verbreiten. Nun wurde die Möglichkeit erörtert, daß das Schiff Madeira angelaufen haben könnte. Diese Information schien sich am 11. April zu bestätigen, als bekannt wurde, daß Mrs. Roberts, die Frau des Kapitäns, Briefe bekommen hatte, aus denen hervorging, daß das Schiff in Madeira gesehen worden sei. Sie hatte auch einen Brief von Kapitän Fayer erhalten, der wiederum meinte: *There is no doubt for the safety of the PRESIDENT. No doubt something has happened to the rudder or engines but I will stake my reputation on the stability of the ship. I have no doubt she has gone to Bermuda.*

Am folgenden Tag herrschte früh am Vormittag große Aufregung in Liverpool. Ein Dampfer aus Irland meldete *that a very large steam ship was standing off and on for water to enter the Victoria Channel.* Sogleich vermutete man, daß es sich um die *PRESIDENT* handele. Am Freitag, dem 16. April, schaltete sich die Königin ein und bat darum, durch einen besonderen Boten umgehend informiert zu werden, wenn das Schiff sicher eingetroffen sei. Die Reederei hatte am 11. März ihr zweites Schiff, die *BRITISH QUEEN*, von Portsmouth

nach New York geschickt. Am 29. März lief sie Halifax an, weil ihr Ruder beschädigt war. Als Grund wurde eine Kollision mit Treibeis angegeben. Zwar wurde diese Begründung bald als falsch dementiert. Aber nun war Eis mit in die Debatte gekommen, und sogleich war der Verdacht geäußert worden, daß die PRESIDENT auch mit Eis in Berührung gekommen sein könne. Es tauchten weitere Nachrichten auf, daß auch die CALEDONIA der Cunard Linie in ein Eisfeld geraten sei. Ausführlich wurde über die Debatte am 17. April berichtet.

Am 20. April versicherte Kapitän Fayrer, daß er davon ausgehe, daß ein Ruderschaden die PRESIDENT gezwungen habe, die Bermudas anzulaufen. Deshalb müsse man bis zum 25. April warten, ehe man realistischerweise Nachrichten von dort bekommen könne. *Captain Roberts is a sharp fellow, and will do much under any difficulties. He has his own engineer and officers – every thing to give confidence.* Am 26. April schrieb ein Palinurus [ein treuer Steuermann, eigentlich Steuermann des Æneas], daß Eisberge nicht im Februar oder März, sondern im Mai oder Juni in der Region anzutreffen seien, in der man die PRESIDENT vermutete. Von den Bermudas kommend, erreichte am 9. April ein Schiff New York ohne Nachrichten von der PRESIDENT. Dies wurde am 30. April 1841 in Liverpool bekannt.

Die tägliche Berichterstattung in der »Times« hörte vom 30. April an auf. Offensichtlich war man in London mehr oder weniger davon überzeugt, daß die PRESIDENT verlorengegangen war. In Liverpool vermeldete »Gore's Advertiser« Mitte Mai, daß *accounts from Bermuda to the 8th of April, 27 days after this vessel left New York, have destroyed every hope which existed, that, if she did not founder in the storm of the 12th and 13th of March, but was merely damaged, she might reach that island.*⁴⁰

Eine Woche später wurde bekannt, daß die PRESIDENT, die £ 85,000 gekostet hatte, nur mit £ 60,000 versichert war. *If, which seems but probable, she has been lost, the company will, therefore, lose £ 25,000.*⁴¹ Den ganzen Juni über hüllte sich »Gore's Advertiser« in Schweigen. Am 1. Juli 1841 meldete sich jedoch James Hosken, der Kapitän der GREAT WESTERN, aus Anlaß einer Untersuchung über die Ursache des Verschwindens der PRESIDENT zu Wort. Er schloß aus, daß überkommene Seen die Feuer der Dampfmaschinen gelöscht haben könnten. Ein gutes Dampfschiff sei das sicherste Schiff, das jemals auf dem Meere gefahren sei, selbst wenn die Maschinen Schaden genommen hätten. Er wurde dann zitiert mit den Worten: *I am not called upon nor do I feel justified in giving any opinion respecting what may have happened to the PRESIDENT which I yet believe is above water, possibly a log, working about at the mercy of winds and waves. Capt. Roberts is a sailor with energy of character and resources from a long experience, which is a strong inducement for hope that the president will yet be heard of.*⁴²

Diese Untersuchung hatte der britische Konsul im Hafen von New York, Mr. Buchanan, veranlaßt. Er hatte Anfang Juli zahlreiche Experten in das Konsulat gebeten: *for the purposes of inquiring into the condition of this steam ship when she put to sea last from New York, what cargo she had, how her coal was stowed, whether there was any deficiency of spars, yards, & c., whether or not she was hogged or strained by previous storms, and every particular connected with her up to the last time that she was sent to sea, so far as known by any one in the United States.*⁴³ Der Vertreter des New Yorker Lotsen sagte aus, daß Kapitän Roberts davon ausgegangen sei, daß er eine schnelle Überfahrt machen werde, daß sein Schiff im guten Zustand sei, daß er genug Brennstoff an Bord habe und daß die PRESIDENT gut getrimmt sei. Die entscheidende Aussage stammte von Kapitän Cole. Er habe die PRESIDENT zuletzt bei Sonnenuntergang am 12. April oben auf einer Riesenwelle gesehen, heftig stampfend unter enormen Mühen. Sie habe sich in dem gefährlichen Teil des Atlantiks zwischen Nantucket Shoal und St. George's Bank befunden, wo die Wellen sich so hoch wie vier- bis fünfstöckige Gebäude aufbauen. Es müsse sehr schnell sehr viel Wasser eingedrungen

FATE OF THE PRESIDENT.

The New York papers, received last night contain the particulars of a long investigation into the fate of this unfortunate vessel, instituted by Mr. Buchanan, the British Consul for the port of New York. He convened a meeting, at the office of his consulate, for the purpose of inquiring into the condition of this steam ship when she put to sea last from New York, what cargo she had, how her coal was stowed, whether there was any deficiency of spars, yards, &c., whether or not she was hogged or strained by previous storms, and every particular connected with her up to the last time that she was sent to sea, so far as known by any one in the United States.

The meeting was attended by Rear-Admiral Walton, Mr. George Barclay, the agent for Lloyd's in the port of New York, Mr. Thomas W. Moore, Her Majesty's packet agent, Mr. Henry Smith, of the firm of Wadsworth and Smith, the agents for the steam-ships President and British Queen, Captain Benjamin Waite, of the packet-ship England, Captain Cole, of the packet-ship Orpheus, Captain Bell, and several other gentlemen eminent for experience in nautical matters. The pilot who took the President to sea, Mr. Lockman, one of the New York pilots, was not present; but a gentleman was there to represent and speak for him. The meeting was organized by calling Rear-Admiral Walton to the chair, and appointing Mr. Barclay, secretary.

The gentleman who appeared for Mr. Lockman, the pilot, said, that when the pilot left the President, Captain Roberts observed that he felt satisfied of making a quick passage; that his vessel was in good order, he had abundance of fuel, &c.; and that with regard to her trim, she was only about one inch and a half by the head. Captain Cole, of the ship Orpheus,

Auszug aus: The Times, Tuesday, June 29, 1841

gen sein und möglicherweise die Feuer in den Kesseln der Dampfmaschine gelöscht haben. Am 13. März sei der Wind plötzlich von Nord-Ost auf Süd-Ost gedreht und habe die See noch mehr aufgewühlt. Er gehe davon aus, daß die PRESIDENT diesen Sturm nicht überstanden habe und in der Nacht vom 12. auf den 13. März mit allen Personen an Bord untergegangen sei. Dieser Meinung neigten sowohl Kapitän Waite des Paketseglers ENGLAND als auch alle anderen nautischen Experten zu.⁴⁴

Vor einem Untersuchungsausschuß des Unterhauses im Mai 1843 sagte Kapitän Edward Chappell, daß legislative Maßnahmen erforderlich seien, um Unfälle von Dampfschiffen weniger wahrscheinlich zu machen. Er habe 1839 oder 1840 davor gewarnt, daß über kurz oder lang ein schreckliches Unglück geschehen würde. Gefragt, ob er an die PRESIDENT gedacht habe, habe er geantwortet: »No, certainly not.« Er habe auch an sie gedacht, aber er

habe vor allem einem anderen Schiff gleicher Größe mißtraut. Als Grund gab er an, daß die Materialstärke für ein Schiff von 2000 tons nur für einen Dampfer von 1400 tons ausgelegt gewesen sei. Auf Nachfrage führte er aus, daß er sowohl die PRESIDENT als auch die BRITISH QUEEN im Bau inspiziert habe. Deshalb habe er beide Schiffe gemeint. Zwar sei die Werft so kompetent wie jede andere in der Welt, und sie habe sich beim Bau strikt an die Verträge gehalten. Die Stärke der Hölzer und Planken sei unzureichend gewesen.⁴⁵

Ende Juli 1841 lud die Reederei die Öffentlichkeit zu einer Besichtigung der BRITISH QUEEN in Liverpool ein. Die Eintrittsgelder erbrachten eine Summe von rund £ 336. Die nächsten Angehörigen eines jeden Besatzungsmitgliedes erhielten für acht Wochen 5 Shilling pro Woche. Der Rest des Geldes wurde unter den Witwen und Kindern aufgeteilt. Die Witwen erhielten jeweils £ 5, die Kinder unter 14 Jahren 10 Shilling.⁴⁶

In der gleichen Ausgabe wurden Meldungen aus Philadelphia veröffentlicht, daß der Kapitän der NORTH BEND in der Nähe von Cape Hateras ein Wrack habe treiben sehen, das bis zur Wasserlinie heruntergebrannt war. Deshalb habe er den Schiffsnamen nicht lesen können. Er meinte jedoch, daß es sich um ein Schiff mit drei Decks gehandelt haben müsse. Darum nehme er an, daß es die PRESIDENT gewesen sei.⁴⁷ Dies war das letzte Mal, daß »Gore's Advertiser« im Jahre 1841 über die PRESIDENT berichtete.

Am 17. September 1841 brachte die »Times« einen längeren Beitrag, der auf einen Artikel des »New York Herald« zurückging. Dieses Blatt wiederum zitierte die »St. Thomas Times«, die von einer Flasche mit einer Botschaft berichtete, die aufgefischt worden sei. *On Iceberg, March 17, 1841* lautete die Überschrift. Im folgenden wurde behauptet, die PRESIDENT sei am 14. März durch den Sturm auf eine Eisinsel gestoßen und so schnell mit Wasser vollgelaufen, *that we had barely time to escape to the ice before she went down*. Viele Einzelheiten wurden ausgebreitet, ehe der Schreiber mit dem Hinweis endete: *My hand freezes, and I cannot write no more*, nicht ohne den Hinweis, daß man die letzten Tage von einem Haikadaver und einigen Flaschen Wein auf dem schwimmenden Gefängnis gelebt habe.

Die »Times« kommentierte diesen Brief mit der Bemerkung, daß es sich dabei um einen schändlichen und üblen Scherz handle. Der Auszug aus dem Brief bewiese zu Genüge, daß er niemals auf einem Eisberg geschrieben worden sei. Seit langem stehe fest, daß die PRESIDENT nie auf eine Eisinsel gestoßen und deshalb untergegangen sei. *We proved by extracts from the logbooks of the SOUTH AMERICA, the GLADIATOR, and PAOLI, that the numerous icebergs which filled the Atlantic last spring did not come from the north till one month and one day after the PRESIDENT left the harbour of New York*. Die PRESIDENT sei, da halte man sich an die Aussage von Kapitän Cole, der mit seiner ORPHEUS den Raddampfer letztmalig in der Nacht des 12. März gesehen habe, in jener Nacht mit Mann und Maus untergegan-

Atlantiküberquerungen 1838 1840

Schiff	Abfahrts hafen	Abfahrtsdatum	Ankunftshafen	Ankunftsdatum	Zahl der Überfahrten
SIRIUS	Cork	4. April 1838	New York	23. April 1838	2
GREAT WESTERN	Bristol	8. April 1838	New York	23. April 1838	17
ROYAL WILLIAM	Liverpool	5. Juli 1838	New York	24. Juli 1838	3
LIVERPOOL	Liverpool	22. Okt. 1838	New York	23. Nov. 1838	7
BRITISH QUEEN	Portsmouth	12. Juli 1839	New York	27. Juli 1839	8
BRITANNIA	Liverpool	4. Juli 1840	Boston	18. Juli 1840	3
PRESIDENT	Liverpool	1. August 1840	New York	17. August 1840	3

Quelle: Basil Greehill: Steam before the Screw. In: Robert Gardiner (ed.): The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900. London 1993, S. 20.

gen. Cole habe dieselbe Route genommen, die auch die PRESIDENT gesegelt sei, und er habe keine Eisberge gesehen. Im übrigen sei nicht zu glauben, daß der Hurrikan Eisberge nach Süden, die Flaschenpost dagegen nach Norden getrieben habe. Der Artikel endete mit der hypothetischen Frage: *But, to have done with this hoax, we will ask if there is any one who believes for a moment that the above extract, so long, and worded so nicely and correctly, was written on a cake of ice in the middle of the Atlantic, with death staring the writer in the face, and the thermometer perhaps never so low?*⁴⁸

Letztendlich nahm sich die »Times« des Schicksals des *unfortunate* Raddampfers an und zitierte amerikanische Zeitungen, die erneut betonten, daß das Schiff nicht wegen der Stärke des Sturms und der aufgewühlten See untergegangen sein könne. Bezugnehmend auf die amerikanische Fregatte POTOMAC, die beinahe auf der St. George's Sandbank verloren gegangen sei, mutmaßte man, daß der Sturm die PRESIDENT gezwungen habe, in den Wind zu drehen, und daß sie, als sie zuletzt gesehen wurde, sich direkt vor der Sandbank befand.⁴⁹ Schließlich meldete sich auch eine Zeitung in Cork zu Wort und berichtete von einer Flaschenpost, die mit einer Botschaft *from a well-known comedian*, gemeint war Tyrone Power, angespült worden sei. Auf dem Blatt Papier soll gestanden haben, daß die PRESIDENT sehr schnell sinken würde.⁵⁰

Fassen wir zusammen: Die PRESIDENT ist nicht in die Nähe von Eisbergen gekommen. Eine dem TITANIC-Untergang 70 Jahre später vergleichbare Katastrophe hat es nicht gegeben. Aller Wahrscheinlichkeit ist der Raddampfer im Sturm, der am 12. März 1841 wütete, untergegangen. Jede andere Überlegung muß Spekulation bleiben. Somit ist festzuhalten, daß die Situation, in der Andreas Achenbach das Schiff darstellte, entweder seiner Phantasie entsprang oder auf den Wunsch des Bestellers zurückging. Im Merseyside Maritime Museum befindet sich seit 1960 neben einem Druck nach dem Gemälde von Samuel Walters – das Original wurde vor kurzem dem National Maritime Museum in Greenwich übergeben – ein Ölgemälde des Malers William J. Leatham. Leatham lebte in Brighton, stellte aber zwischen 1840 und 1855 vorwiegend in London aus. Er spezialisierte sich auf die Darstellung von Stürmen und dramatischen Meeresszenen. Leathems Gemälde, datiert 1841, trägt den Titel »The PRESIDENT as last seen signalling with the Brig PEARL«. Der Künstler porträtierte die PRESIDENT von Backbord aus, wie sie von einer Riesenwelle überspült wird. Der Bugspriet ist zerbrochen. Sowohl auf dem vorderen Teil des Oberdecks als auch auf dem Achterdeck sind Menschengruppen zu sehen. Die PRESIDENT hat drei Flaggen auf dem Besanmast gesetzt. Die der Brig PEARL signalisierte Botschaft läßt sich nicht identifizieren. Leatham hat auch noch eine andere Version der PRESIDENT gemalt, die den Dampfer im November 1840 im Sturm zeigt. Der Verbleib des Gemäldes ist unbekannt.⁵¹

Die weitere Geschichte der Reederei ist schnell erzählt. Die British and American Steam Navigation Company war finanziell ruiniert. Die SIRIUS hatte auf zwei Rundreisen keine 150 Passagiere transportiert und der Reederei einen Verlust von £ 3,500 eingebracht. Die BRITISH QUEEN, die £ 90,000 gekostet hatte, machte insgesamt neun Rundreisen und beförderte 1714 Passagiere. Die Einnahmen beliefen sich auf £ 82,000 bei gleichzeitigen Ausga-



Samuel Cunard. Gründer der British and North American Royal Mail Steam Packet Co., kurz Cunard Line. (Aus: Francis E. Hyde: *Cunard and the North Atlantic 1840–1973*. 1975, auf Seite 172 folgend)

ben von £ 70,691. Die Reederei errechnete aus diesen Zahlen einen Durchschnittsprofit von £ 1,257 pro Reise im Vergleich zu £ 1,350, die die *PRESIDENT* auf drei Reisen bei insgesamt 414 Passagieren eingefahren hatte.⁵² Diese Berechnung war nur Schönfärberei und zeugte nicht von kaufmännischer Professionalität. Denn weder waren Kapitalzinsen, Abschreibung und Versicherung noch Managementkosten berücksichtigt, so daß in Anbetracht aller Faktoren aus einem bescheidenen Profit ein substantieller Verlust zustande kommt. Die *Cruz* war, wie Bonsor resümiert, daß man im Jahre 1840 keine Dampfschiffahrtslinie auf dem Nordatlantik ohne staatliche Subventionen unterhalten konnte.⁵³ Die Reederei war bankrott und mußte liquidiert werden. Die *BRITISH QUEEN* wurde nach Belgien verkauft und verkehrte als erster kontinentaler Dampfer auf dem Nordatlantik ab April 1842 zwischen Antwerpen, Cowes und New York. Erfolg war ihr nicht beschieden. Ende 1842 wurde sie aufgelegt, 1844 abgewrackt. Junius Smith, der 1840 vom Harvard College den Dokortitel für seine Verdienste um die Dampfschiffahrt verliehen bekommen hatte, mußte seine Hoffnungen, von Königin Victoria geadelt zu werden, begraben. Er starb am 23. Januar 1853 an den Folgen eines mörderischen Überfalls, der auf ihn in seinem New Yorker Hause am 23. Dezember 1853 verübt worden war.⁵⁴ Dagegen wurde ein anderer Dampfschiffahrtspionier, Samuel Cunard, im Jahre 1859 in den Adelsstand erhoben.

II. DIE GESCHICHTE DES GEMÄLDES

VON MARTINA SITT

Nachdem die Hintergründe des dargestellten Ereignisses weitgehend geklärt werden konnten, blieben eine Reihe von Fragen offen: Wer würde z. B. das Ereignis des Untergangs der *PRESIDENT* als Thema eines Bildes in Auftrag geben? Denn daß es sich um einen finanzkräftigen Auftraggeber handeln mußte, besagt allein die auch für den Maler ungewöhnliche Dimension dieses Gemäldes. Zunächst half die Klärung der Provenienz einen Schritt weiter. Bevor das Bild am 12. April 1930 bei H. Helbing in München versteigert wurde und anschließend über die Düsseldorfer Galerie Julius Stern in den Besitz des Leipzigers Carl Schwarz und schließlich in Düsseldorfer Privatbesitz gelangte, befand es sich in der Großherzoglichen Gemäldegalerie in Karlsruhe. Leider enthielt die dort noch aufbewahrte alte Bildakte mit einer letzten Eintragung von 1921 keine Hinweise auf die Frage nach den genauen Umständen der Erwerbung. Nur das Erwerbungsdatum, November 1842, läßt sich erschließen. In wenigen der im Großherzoglichen Familien-Archiv vorhandenen Akten über Ankäufe der Karlsruher Gemäldegalerie fanden sich jedoch tatsächlich einige Briefe bezüglich der Bezahlung eines *großen Ölgemäldes den Untergang des Präsidenten vorstellend*. Am 11. November teilte der Galeriedirektor Frommel mit, daß man nun für das für das Akademiegebäude gefertigte Ölbild von Achenbach die Summe von 270 Friedrichsd'or zu entrichten habe.⁵⁵ Das entsprach der ungeheuren Summe von 1528 Talern, die Hälfte also des Jahresgehaltes des Düsseldorfer Akademiedirektors Wilhelm von Schadow. Andere, durchaus renommierte Künstler verdienten an Mittelformaten zur gleichen Zeit nur maximal um die 200 Taler, und der Preis für ein beachtliches Gemälde auf den renommierten Berliner Ausstellungen betrug 1850 im Durchschnitt 240 Taler. Achenbach konnte dann auch 1843 bei einem Verkauf an den Kunstverein für die Rheinlande und Westfalen bereits die für Düsseldorf gewaltige Summe von 1000 Talern für den »Hardanger Fjord« fordern, der im Format jedoch noch nicht an das Gemälde »Der Untergang der *PRESIDENT*« heranreicht. Frommel tat sich auch einigermaßen schwer damit, fast die Hälfte des gesamten Budgets, das von der für den Aufbau der Sammlung und die Einrichtung des neuen Akademiegebäudes zuständigen Kunstkommission zur Verfügung gestellt wurde, zur Begleichung dieser Rechnung aufzuwenden. Eigentlich hatte man beabsichtigt, eine Sammlung von Kopien antiker Skulpturen zu erwerben, und parallel dazu hatte man die *Restforderung des Malers von Schwind für das große Freskogemälde mit 3400 Friedrichsd'or* zu begleichen⁵⁶ sowie Aufwendungen für die Kartons und ihre Rahmung. Man bat daher den Großherzog bereits am 10. November, die Mittel insgesamt doch noch aufzustocken oder wenigstens für den Transport des Achenbachs, der vermutlich weitgehend per Schiff und bei gerollter Leinwand stattfinden und dennoch mit 91 Gulden zu Buche schlug, aus seiner persönlichen Schatulle aufzukommen. (Vgl. auch Nr. 1596, Brief vom 14. November 1843, der erkennen läßt, daß man sich mit der abschließenden Bezahlung bis dahin wohl nicht sehr beeilt hatte). Auch wenn es keinen Beleg für diese Vermutung gibt, so läßt doch der Ton der erhaltenen Briefe vermuten, daß der Achenbach nicht von seiten der Galerieleitung gewünscht wurde, sondern einem speziellen Wunsch des Großherzogs entgegenkam. Über die unmittelbare Rezeption des Bildes bei seiner Ankunft in Karlsruhe fehlen bislang die



»Der Untergang der PRESIDENT«. Ölgemälde von Andreas Achenbach (Ausschnitt). Düsseldorf, Kunstmuseum

Belege. Auch die Düsseldorfer Zeitungen, die bereits zu jener Zeit über das Leben des gerade erst 27jährigen Andreas Achenbach eine Art Hofberichterstattung pflegten³⁷, erwähnten diesen ehrenvollen Auftrag, der sicherlich einige Monate an harter Arbeit kostete, mit keiner Zeile. Üblicherweise wurde über die Bilder, die ein oder zwei Tage vor ihrem Abtransport aus Düsseldorf noch im Atelier des Künstlers stundenweise zu besichtigen waren, berichtet.

Warum die Bestellung des Großherzogs an einen Düsseldorfer erging, ließ sich bisher nicht eruieren. Achenbach, der bis zu jenem Jahr bereits nach Rußland (1832), Holland

(1832), Dänemark und Schweden (1835), Paris (1838), Norwegen (1839) und wiederum 1840 nach Holland gereist war, kann dem Badischen Großherzog eigentlich nur durch seine Berater oder die Presse bekannt gewesen sein. Einblick in sein detailliertes Tagebuch der Jahre 1841 und 1842 eröffneten aber leider keine weiterführende Erkenntnisse über die Motive eines solchen Auftrags. Eine Englandreise im Sommer 1841 ist nicht ausgeschlossen, doch einzig das Wort Dampfschiff fällt am 14. Juli 1841 ins Auge. Auf den entsprechenden Seiten des persönlichen Notiz-Büchleins geht es im übrigen um seine Lektüre der Romane von Walter Scott (21.8. 1841) und seine Eindrücke aus Delft (28.8. 1841), Luxemburg (20.9. 1841) und Nizza (23.12. 1841).⁵⁸ Auch ergaben weitere Anfragen bei den Historikern des Badischen Landesmuseums bislang nicht die erhofften Hinweise, da die Lebensgeschichte des Großherzogs überraschenderweise noch teilweise unerforschtes Territorium ist. Bekannt ist allerdings, daß er sich sehr für Schifffahrt interessierte und sogar erwog, Baden und insbesondere seine Residenz Karlsruhe durch einen Binnenhafen an die internationalen Verkehrswege anzuschließen. Man weiß auch von seinen Kontakten nach England, über die er von dem mysteriösen Untergang des Schiffes erfahren haben könnte. Ob eine Schifffskatastrophe als Motiv in jener Epoche seiner Regentschaft mit der politischen Stimmung in Baden 1841/42 in Zusammenhang gebracht werden kann, muß Spekulation bleiben. Sie wird dadurch genährt, daß er – ebenfalls im Tagebuch – den Namen *Belsazer* notiert (16.8. 1841), jenen biblisch verbürgten König (nach Daniel 5), der in Weinlaune befahl, die goldenen Gefäße herbeizuschaffen, die sein Vater Nebukadnezar aus dem Tempel in Jerusalem entführt hatte, so daß seine ganze Tischgesellschaft in diesem Gott gestohlenen Reichtum praßte. Plötzlich erschienen jedoch die Finger einer unbekanntenen Hand, die einen Spruch auf die Wand schrieben. Belsazer bekam Angst, da er den Text nicht entziffern konnte, und versprach demjenigen, der ihn entziffern könne, Purpurkleidung, eine goldene Kette und viel Macht. Die Geisterschrift besagte *mene mene tekel u-pharsin* (gezählt, gezählt, gewogen und zerteilt), was für Belsazer von Daniel, der es lesen kann, interpretiert wird als: *Gezählt hat Gott die Tage deiner Herrschaft und ihr ein Ende gemacht / gewogen hat er dich und zu leicht befunden / zerteilt hat er dein Reich und es den Medern und Persern gegeben*. Dieses Menetekel mag auch dem Großherzog zu denken gegeben haben. Einen Schiffbruch als sinnstiftendes Motiv zu betrachten, scheint auch in einem solchen Umfeld nicht ganz abwegig.

In der Kunst ging von dem Schiffbruch auch als einer Metapher immer schon eine große Suggestivität aus. Aufgrund ihrer semantischen Kraft und ihrer Mehrdeutigkeit bildete sie ein regelrechtes Gravitationsfeld, das zahlreiche Ereignisse gestalterisch in seinen Bann schlug.⁵⁹ Neben der allgemeinen Erinnerung an die Vergänglichkeit der Dinge konnten dadurch auch politische Anklänge dazukommen, wie sie Hans Blumenberg 1979 in seinem Essay »Schiffbruch mit Zuschauer« anspricht.⁶⁰ Eine Deutung der Schiffbruchmetapher im Sinne Johann Gottfried Herders von 1797 ist hier möglicherweise nicht von der Hand zu weisen: *Wir können der Französischen Revolution wie einem Schiffbruch auf offenem, fremdem Meer vom sichern Ufer herab zusehen, falls unser böser Genius uns nicht selbst wider Willen ins Meer stürzte*.⁶¹ So mag ein mehrschichtiges Interesse beim Auftraggeber vermutet werden, eine Einordnung dieses Werkes in das Œuvre Anhaltspunkte liefern, warum die Wahl des Auftraggebers auf diesen Maler fiel.

Der Bekanntheitsgrad des ehemaligen Zöglings der Düsseldorfer Kunstakademie war am Beginn der 1840er Jahre bereits immens. Nennenswerte Ehrungen und ehrenvolle Verkäufe setzten schon früh ein. Nachdem er im Alter von 16 Jahren mit seiner »Ansicht der Düsseldorfer Kunstakademie« für erstes Aufsehen gesorgt hatte und mit 31 Talern einen beachtlichen Kaufpreis erzielen konnte, kaufte der bekannte Berliner Sammler Athanasius Graf Raczyński 1834 ein Werk für seine Sammlung.⁶² Aus der Allgemeinen Deutschen Kunst-

ausstellung kaufte Friedrich von Preußen 1835 Achenbachs »Große Marine mit Leuchtturm«. 1836 erwarb der bayerische König Ludwig I. seinen »Seesturm an der schwedischen Küste«. 1837 gelang Achenbach ein Verkauf einer großen Marine an das Städelsche Kunstinstitut in Frankfurt, wo er auch zeitweise ein Atelier zugewiesen erhalten hatte. 1839 wurde er mit einer Medaille im Pariser Salon ausgezeichnet. Nach einer Norwegen-Reise, über die die heimische Presse berichtete, gelang ihm in Frankreich der Verkauf eines Gemäldes an die Sammlung Rohan. Im Pariser Salon wurde er mit einer goldenen Medaille III. Klasse geehrt. Unter der Überschrift *Wie man am Rhein einen Künstler ehrt ...* las man am 16. September 1843 über das Abschiedsgeleit, das man dem *Zögling der Düsseldorfer Akademie, einem Bürger dieser Stadt* bereitete, als Andreas schließlich zu seiner großen Italienreise aufbrach. *Es ist dies eine Ehrenbezeugung, die in der neueren Kunstgeschichte unter diesen Verhältnissen fast einzig darsteht*, kommentierte der Berichterstatter und fügte für einen eventuellen Skeptiker unter seinen Lesern noch hinzu, *er lese, wie das Ausland über ihn richtet, wie die Kenner in Paris und Brüssel über ihn und seine Werke urteilen! Sie sagen ... Achenbach ist ein großer Maler, Achenbach wird der größte Landschaftsmaler seiner Zeit werden!*⁶⁴ Die hier skizzierte Stimmung war also eine ideale Voraussetzung für einen Großauftrag auch aus einem Land – Baden –, das Achenbach selbst noch nicht besucht hatte. Immerhin qualifizierten seine bisherigen Erfahrungen mit dem bewegten Wasser als Bildelement ihn für ein solches Projekt.

Erste Bekanntschaft mit der elementaren Kraft des Meeres machte er im Rahmen seiner frühen Reisen mit seinem Vater nach Holland und Norwegen. 1832 erblickte er erstmals das Meer in Scheveningen, einem Ort, dem er Zeit seines Lebens verbunden blieb. Erneut befahl ihn an der holländischen Küste im Frühsommer 1835 beim Anblick des offenen Meeres atemlose Begeisterung. Sein Vater, der Poet und Reiseschriftsteller der Familie, hielt fest: *Noch verdeckten die Dünen und Sandhügel den Anblick des Meers; im Sturmschritt eilten wir darauf zu, und staunend ruhte das Auge auf der endlosen Fläche. In weiter Ferne erblickte man einige Segel, und die in langen Schwingungen majestätisch heranrollenden Wogen förderten manche wunderliche wiewohl ganz wertlose Gegenstände ans Licht.*⁶⁵

Am 10. Juli 1835 trafen die Reisenden in Kopenhagen ein und waren mehr als eine Woche zu Gast bei dem Marinemaler Friedrich Theodor Kloß (1802–1876)⁶⁶, von dessen Seestücken berichtet wird. Von Kopenhagen aus ging es, zunächst auf nassen Schiffsplanken, geschüttelt von einem widrigen Sturm, und später wohlbehalten auf dem Schiff des Schwagers des schwedischen Prinzen Oskar, Max von Leuchtenberg, nach Göteborg.⁶⁷ Das stürmische Wetter und Angst vor den Anstrengungen der Reise durch eine unwirtliche Gegend führten zur Aufgabe der weiteren Reisepläne Richtung Norwegen. Ein Ergebnis dieser Reise war die Ansicht eines Wasserfalls bei Trollhättan von 1836, ein Gemälde, das mit seiner imposanten Schilderung der Gischt sofort in Stettiner Privatbesitz verschwand, doch bald als farbloser und nicht annähernd so dramatisch wirkender Stich weite Verbreitung fand.⁶⁸ Sowohl die Gestaltung des bewegten Wassers als auch die Gestaltung der Details hatte sich Achenbach inzwischen intensiv erarbeitet. Der zuvor bereits erwähnte Marinemaler Kloß hatte nicht nur seine Kadetten der Marineakademie zu detaillierten Schiffstudien veranlaßt. Diese müssen auch für Achenbach zum Pflichtprogramm seiner frühen Jahre gehört haben. Das beweisen die von großer Starrheit bei der Anordnung gekennzeichneten »Marinen« von 1835 (Rheinisches Landesmuseum Bonn), »Ebbe« von 1837 (Niedersächsisches Landesmuseum Hannover) und das noch im Entstehungsjahr 1837 nach Braunschweig (heute Städtisches Museum) verkaufte Gemälde »Der Strand von Scheveningen«. Nahsichtigkeit, Detailfreude und Erinnerungen an niederländische Strandsituationen mögen den Käufer, Friedrich Löffbecke (1783–1847), zum Erwerb bewogen haben. Interessanterweise ist dieses Bild so konzipiert, daß der ideale Betrachterabstand ca. einen



»Der Untergang des englischen Kriegsdampfers PRÄSIDENT« (sic!). Nach einer Lithographie von Andreas Achenbach, 1851. Düsseldorf, Kunstmuseum

halben Meter beträgt, gerade für eine Hängung in einem höchst privaten Rahmen geeignet. In der Gesamtanlage zeichnet sich das Bild noch durch gewisse Unsicherheiten aus: während es links vorne beinahe Studiencharakter besitzt, wird rechts das offene Meer eher zögerlich als großräumig konzipiert. Auffällig ist allerdings das sehr präzise gezeichnete und gut kalkulierte Licht- und Farbenspiel. Die Gischt ist zart gelblich mit einem gebrochenen Weißton unterlegt. Die Pinselführung ist ruhiger, langgezogener als in den späteren Bildern wie u. a. auch bei dem Gemälde »Der Untergang der PRESIDENT«.

In einigen kleineren Marinestücken spricht sich dann bereits eine gewisse *Lust an der Katastrophe* aus, wie sie typisch wird für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dabei schafft sein ganz eigener Umgang mit Dramatik nicht nur Landschaftsausschnitte, sondern auch im kleinen Format grandiose Überblicke, die naturalistisch anmuten, aber im Prinzip hochgradig ausgefeilte Bühnenbilder sind.

Die künstlerische Umsetzung des Gemäldes

Die Gestaltung der Schiffskatastrophe der PRESIDENT, im riesigen Format für ein Salonpublikum inszeniert, ist also keinesfalls erst der Auftakt einer ganzen Reihe von Achenbachs dramatischen Schiffsuntergängen, sondern kann auf eine Reihe von Vorläufern verweisen.⁶⁹ Doch durch die enorme Größe bedingt, sind die hier eingesetzten Methoden der Bildge-

staltung wesentlich andere. Das Gemälde wirkt sowohl auf Distanz als auch aus der Nähe. Splitterndes Holz, zerberstende Masten, von den Naturgewalten tödlich bedrohte kleine Menschlein lassen die Katastrophe für den Betrachter hautnah erlebbar werden. Die Großartigkeit der Technik und ihr Scheitern sind eindrucksvoll in Szene gesetzt. Der Segelmast ist schon gebrochen, während der Dampf noch qualmt. Durch ihren Detailreichtum erhebt die Darstellung dennoch Anspruch auf Naturtreue. Vermeintlich wissenschaftliche Genauigkeit paaren sich hier mit einer großzügig panoramatisch angelegten Bühnenaussstattung, wodurch es in die Kategorie der *Sensationsbilder* zu zählen ist, wie man bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert im Pariser Salon jene Bilder bezeichnete, die besonders auffielen.⁷⁰ Wird Achenbach in der Marinemalerei bisher vornehmlich als Vertreter zweier Epochen gesehen, in seiner Frühzeit als Vermittler von Spätromantik und Realismus und in der Spätzeit von narrativem Genre und Naturwahrheit⁷¹, so bleibt sein Salonstück bei dieser Kategorisierung unberücksichtigt, obgleich es einen wichtigen Zwischenschritt in der Entwicklung seiner Marinen darstellt. Doch von Bedeutung ist hier nicht nur Achenbachs Fähigkeit der Wiedergabe des offenen Meeres, sondern auch sein Interesse für technische Entwicklungen. Dazu liegen allerdings bislang nur wenige Quellen vor. Aus den ausführlichen Erinnerungen des Hofmalers der Queen Victoria, dem ehemaligen Düsseldorfer Studienkollegen August Becker, entnimmt man immerhin eine Reihe anschaulicher Details. So trifft er 1854 Andreas Achenbach und Emanuel Leutze in London und besichtigt mit ihnen die Bank of England sowie eine Schiffswerft. Der deutsche Ingenieur Wilhelm Bauer (1822–1875) zeigt ihnen schließlich sein Modell zu einem Tauchschiff, dem späteren ersten U-Boot. Doch die zunehmende Industrialisierung nimmt Achenbach letztlich nur partiell wahr.⁷² Während die düsteren Wolken der Dampfschiffe ihm bei der Konzeption seiner windgepeitschten Marinen gute Dienste leisteten, findet z.B. die Lokomotive keine Beachtung. Nirgends durchschneidet sie mit ihren Rauchschwaden seine idyllischen Landschaften.⁷³ Seine Palette ist dabei in der Farbigkeit sehr reduziert und entspricht eher der düsteren Thematik der in Grau-blau oder grau-schwarzen Tönen gehaltenen Ausschnitte. Daß ihm dabei seine Phantasie und seine künstlerische Gestaltungskraft wichtiger sind als eine dokumentarische Richtigkeit, ist offensichtlich. Mit den technischen Raffinessen des gekenterten Schiffes hatte das Gemälde nichts im Sinn. Vermutlich wurden dem Künstler kaum mehr als die äußeren Fakten mitgeteilt. Möglicherweise waren daher für Achenbach künstlerische Vorgänger weit informativer als technische Details. Bereits 1804 war der Untergang der *LADY HOBARTH* (1803) spektakulär ins Bild gesetzt worden, die im Atlantik in der Nähe Neufundlands mit einem Eisberg kollidiert war. Dabei erreichten damals offenbar Mannschaft und Passagiere nach sieben Tagen noch die rettende Küste. Dies gehörte wohl eher zu den glücklichen Ausnahmen, da laut einer englischen Statistik von ca. 1830 bis dahin allein ca. 5000 Menschen bei Schiffsuntergängen ihr Leben lassen mußten.

Für die Gestaltung der *PRESIDENT* mag Achenbach wohl eher seine Phantasie als bekannte Vorlagen oder Fakten bemüht haben. Offenbar war es auch für den Auftraggeber nicht wichtig, ob das Schiff authentisch oder gar identifizierbar blieb. Die Motive des Auftraggebers lassen sich aus der Gestaltung des Werkes allein nicht ableiten. Die Rezeption der Arbeiten von Andreas Achenbach durch das Publikum war in jener Zeit ungemein positiv. Das muß auch für die Betrachter in Karlsruhe gegolten haben. Für die *Bleibende Sammlung* des Badischen Kunstvereins Karlsruhe wurde am 23. Mai 1844 die »Norwegische Landschaft«, datiert Januar 1838, zu dem respektablen Preis von 770 fl. erworben.⁷⁴ Zwar traten die Schiffsuntergänge als Bildthema nach seiner Rückkehr aus Italien 1845 zunächst in den Hintergrund, doch allein die *PRESIDENT* wurde noch von verschiedenen Sammlern bestellt. So griff Achenbach das Thema um 1850 erneut auf, und es entstand eine weitaus kleinere, heute verschollene Version, die über den Düsseldorfer Kunsthändler



»Der Untergang der PRESIDENT« Ölgemälde von Andreas Achenbach, 1842. Düsseldorf, Kunstmuseum/Altonaer Museum/Privatbesitz

Eduard Schulte verkauft wurde. Die Spur dieses Bildes läßt sich noch bis zum Zweiten Weltkrieg verfolgen, wo es auf einem Photo von 1943 identifiziert werden konnte. Diese Fassung war Anfang der 1850er Jahre als Lithographie vervielfältigt und etwa als Besitz eines J.L. Stettinius 1872 auf der Cincinnati Industrial Exposition als Nr. 6 gezeigt worden. Von dieser Lithographie können jedoch nur wenige Exemplare Verbreitung gefunden haben, da der Stein nach wenigen Abzügen zersprang.⁷⁵ Dennoch blieb bis in das späte 19. Jahrhundert Achenbachs legendäre Schiffskatastrophe im Bewußtsein seiner Bewunderer.

Andreas habe sich das Wasser *als beweglichstes Element vorzugsweise zur Darstellung* erkoren, wie ihn der bekannte Kunstkritiker Friedrich Pecht 1881 treffend charakterisierte.⁷⁶ Der österreichische Maler Emil Schindler bewunderte Andreas, der in der Natur wühlte, *wie die Schaufelräder seiner Dampfer in der Nordsee. [...] Mehr noch wie in der Luft und in ihren herrlichen Erscheinungen, liegt im Wasser die große Aufgabe für den Landschaftler, eine Aufgabe, die alle sonst der Kunst zugewiesenen weit hinter sich läßt. In der unterbrochenen Bewegung liegt eine Schwierigkeit, von der die Figurenmaler keine Ahnung haben. »Nur eine Sekunde der Rast« mag Andreas Achenbach ausgerufen haben, wenn das Meer die große Mutter und Zerstörerin allen Lebens, ihm ihre stürmischen Lieder ins Herz singen wollte, er hat sie gehört wie keiner, wie sie auch der große Meerpoet Böcklin nicht gehört hat.*⁷⁷ Indem es Achenbach 1842 scheinbar gelang, diese Sekunde im Kampf der Menschen gegen das übermächtige Element einzufangen, kam er in gewissem Grade den Forderungen des Publikums entgegen, das große Gefühle kleiner gewöhnlicher Menschen mit unabwendbaren Schicksalschlägen miterleben wollte. Die Sensationsphotographie ließ damals immerhin noch auf sich warten.

⁷⁵ Ich danke Dawn Littler, Adrian Jarvis und Anthony Tibbles, Liverpool, David Taylor, Greenwich, sowie David M. Williams, Leicester, für ihre Hilfe. Lars. U. Scholl

Anmerkungen:

- 1 Martina Sitt (Hrsg.): Andreas und Oswald Achenbach: »Das A und O der Landschaft«. Köln 1997.
- 2 Peter Kemp (ed.): *The Oxford Companion to Ships and Sea*. Oxford 1976; Grand Uden and Richard Cooper: *A Dictionary of British Ships and Seamen*. Harmondsworth 1980.
- 3 Charles Hocking: *Dictionary of Disasters at Sea during the Age of Steam*. Bd. 2. London 1969, S. 563.
- 4 John H. Morrison: *History of American Steam Navigation*. New York 1958, S. 406 f.; Cedric Ridgely Nevitt: *American Steamships on the Atlantic*. Newark 1981, S. 58–68.
- 5 Basil Greenhill: *Steam before the Screw*. In: Robert Gardiner (ed.): *The Advent of Steam. The Merchant Steamship before 1900*. London 1993, S. 11–27, hier auf S. 19.
- 6 E. Leroy Pond: *Junius Smith: A Biography of the Father of the Atlantic Liner*. Repr. New York 1971. 7 (Wie Anm. 6), S. 34.
- 8 Adrian Vaughan: *Isambard Kingdom Brunel: Engineering Knight Errant*. London 1993, S. 89.
- 9 *Dictionary of National Biography* Bd. 11. Oxford 1921/22, S. 407f.; Peter N. Davies: *The Trade Makers. Elder Dempster in West Africa 1852–1972*. London 1980, S. 35–51.
- 10 N. R. P. Bonsor: *North Atlantic Seaway*. Vol 1. Newton Abbot 1975, S. 54–59.
- 11 Zu Curling & Young siehe: Philip Banbury: *Shipbuilders of the Thames and Medway*. Newton Abbot 1971, S. 162 f.
- 12 Denis Griffiths: *Brunel's GREAT WESTERN*. Wellingborough 1985, S. 101.
- 13 Geoffrey Body: *British Paddle Steamers*. Newton Abbot 1971, S. 36.
- 14 John Wade (ed.): *The Extraordinary Black Book*. London 1832, S. 483.
- 15 R. A. Fletcher: *Steam Ships. The Story of their Development to the Present Day*. London 1910, S. 139ff.
- 16 Zum folgenden siehe Griffiths, wie Anm. 12.
- 17 Warren Tute: *Atlantic Conquest. The Men and Ships of the Glorious Age of Steam*. Boston 1962, S. 27.
- 18 Fletcher (wie Anm. 15), S. 140.
- 19 Zitiert nach F. C. van Oosten: *Dampfer erobern die Meere. Die Anfänge der Dampfschiffahrt*. Oldenburg 1975, S. 62.
- 20 Ronald Hope: *A New History of British Shipping*. London 1990, S. 263–286.
- 21 Lars U. Scholl: *The Global Communications Industry and its Impact on International Shipping before 1914*. In: David J. Starkey and Gelina Harlaftis (eds.): *Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850*. St. John's 1998, S. 195–215.
- 22 David Budlong Tyler: *Steam Conquers the Atlantic*. New York 1939, S. 68.
- 23 Francis E. Hyde: *Cunard and the North Atlantic 1840–1973*. London 1975.
- 24 C.R. Vernon Gibbs: *British Passenger Liners of the Five Oceans*. London 1963, S. 37 ff.
- 25 Fletcher (wie Anm. 15), S. 145.
- 26 Bonsor (wie Anm. 10), S. 56.
- 27 Griffiths (wie Anm. 12), S. 104–105.
- 28 *Gore's General Advertiser*, No. 3901, July 30, 1840.
- 29 *Lloyd's Register* 1840, s. v. LIVERPOOL.
- 30 Hyde (wie Anm. 23), S. 30 ff.
- 31 Arnold Kludas: *Die Kriegsschiffe des Deutschen Bundes 1848 bis 1853*. In: Walther Hubatsch (Hrsg.): *Die erste deutsche Flotte 1848–1853*. Herford 1981, S. 51–60.
- 32 *Gore's Advertiser*, No. 3908, September 17, 1840.
- 33 *Gore's Advertiser*, No. 3910, October 1, 1840.
- 34 Die Angaben zu Todd verdanke ich Adrian Allan, Archivar an der Sydney Jones Library der Universität Liverpool. Er ist Autor des Buches: *The Building of Abercromby Square*. University of Liverpool 1986. Todd lebte in den 1840er Jahren im Haus Nr. 10 Abercromby Square.
- 35 *Gore's Advertiser*, No. 3918, November 26, 1840 und No. 3919, December 3, 1840.
- 36 Hocking (wie Anm. 3), S. 563.
- 37 Die folgenden Angaben stammen aus den Ausgaben *The Times* von April–November 1841.
- 38 *Dictionary of National Biography*, Bd. 17. Oxford 1921/22, S. 260 f.
- 39 Die Passagierliste ist abgedruckt in: *The Times*, 7th April 1841.
- 40 *Gore's Advertiser*, No. 3942, May 13, 1841.
- 41 *Gore's Advertiser*, No. 3943, May 20, 1841.
- 42 *Gore's Advertiser*, No. 3950, July 1, 1841.
- 43 *The Times*, 29th June 1841.
- 44 Die Kommission bestand aus Vizeadmiral Jacob Walton, George Barclay, Lloyd's Vertreter im New Yorker Hafen, Thomas W. Moore, Königlicher Paket Agent, Henry Smith, Beauftragter der Fa. Wadsworth and Smith und Agent für die Bereederung der *PRESIDENT* und *BRITISH QUEEN*, den Kapitänen Benjamin Waite, Cole und Bell sowie weiteren nautischen Experten.
- 45 *British Parliamentary Papers. First and Second Reports from the Select Committee on Shipwrecks with Minutes of Evidence, Appendix and Index*. Shipping Safety 3. Shannon 1970, S. 46–49 (11. Mai 1843).

- 46 Gore's Advertiser, No. 3953, July 29, 1841.
- 47 Gore's Advertiser, No. 3953. Das Wrack will er am 3. Juni gesehen haben.
- 48 The Times, 17th September 1841.
- 49 The Times, 17th November 1841.
- 50 C. R. Benstead: Atlantic Ferry. London 1936, S. 78.
- 51 Diesen Hinweis verdanke ich Anthony Tibbles, Curator of Maritime History am Merseyside Museum.
- 52 Griffiths (wie Anm. 12), S. 101-103.
- 53 Bonsor (wie Anm. 10), S. 58.
- 54 Pond (wie Anm. 6), S. 266ff.
- 55 Akten im Generallandesarchiv Karlsruhe Nr. 237/4444 vom 11.11.1842 sowie Nr. 56/1585 und Nr. 9150 vom 19.11.1842.
- 56 Frommel spricht über den Auftrag an Schwind bereits am 25.8.1842.
- 57 Hierzu ausführlich Sitt (wie Anm. 1, S. 187ff., 192).
- 58 Generallandesarchiv Karlsruhe, Familienarchiv FA Personalia 10 Nr. 4/IV.
- 59 Dietrich Schwanitz: In tadelloser Haltung dem Tod entgegen. In: FAZ, Nr. 141, 21.6.1997, S. 13.
- 60 Hans Blumenberg: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher. Frankfurt a. M. 1979.
- 61 Johann Gottfried Herder: 17. Brief zur Beförderung der Humanität, zitiert nach Blumenberg (wie Anm. 60, S. 45).
- 62 Vgl. F. Büttner: Athanasius Graf Raczyński als Apologet der Kunst seiner Zeit. In: Die Sammlung Graf Raczyński. Ausstellungskatalog. Herausgegeben von M.P. Michalowski/Ch. Heilmann. München/Posnan 1992, S. 45-60.
- 63 Vgl. Kunst Blatt Nr. 18, 1837, S. 141.
- 64 Düsseldorfer Kreisblatt und Taeglicher Anzeiger, Jg. V, Nr. 252, 16.9.1843.
- 65 Hermann Achenbach: Reiseabenteuer und Begebenheiten in Nordamerika im Jahre 1833. Eigenverlag Düsseldorf 1835, S. 19.
- 66 Hermann Achenbach: Skizzen aus dem Norden oder Erinnerungen eines Ausruhenden. Düsseldorf 1836, S. 110. Der aus Braunschweig stammende Historiker und Marinemaler Kloss war ab 1828 in Kopenhagen von Th. Eckersberg ausgebildet worden und wurde dort Zeichenlehrer der Seekadetten und schließlich Professor der Kunstakademie.
- 67 Ebd., S. 117. Vgl. Aquarell »Abendstimmung«, dat. 1836, C.G. Boerner 1964, Nr. 140, das auf der Rückseite in Bleistift eine Skizze derselben Örtlichkeit aufweist, beschriftet mit G...burg 15. Juli 1835 Abends«.
- 68 Ebd., S. 142.
- 69 U. a. Wiesbaden, Landesmuseum, »Strandendes Schiff«, 1837; kl. Version im Landesmuseum Mainz.
- 70 Vgl. auch Philip Ursprung: Katastrophen für das Salonpublikum. In: Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte, Bd. 52, 1995, S. 63-71, hier bes. S. 64.
- 71 Vgl. Sabine Mertens: Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie. (= Schriften des DSM, Bd. 16). Hamburg 1987, S. 115.
- 72 In der Sammlung Joseph Longworth, Cincinnati, hat sich bis 1872 ein Gemälde mit dem Titel »Iron District, Westfalia« befunden.
- 73 William Turner hatte bereits 1844 »Regen, Dampf, Geschwindigkeit« gemalt und Adolph Menzel 1847 »Die Berlin Potsdamer Eisenbahn«.
- 74 Vgl. 175 Jahre Badischer Kunstverein »Bilder im Zirkel«, Ausstellungskatalog. Karlsruhe 1993, S. 212-13.
- 75 Heinrich Deiters: Festrede zum Künstler Jubiläum von Andreas Achenbach am 29. September 1885 in der Kunsthalle zu Düsseldorf. Düsseldorf 1885, S. 27.
- 76 Friedrich Pecht: Deutsche Künstler des neunzehnten Jahrhunderts. Studien und Erinnerungen. 3. Reihe. Nördlingen 1881, S. 331.
- 77 Emil L. Schindler: Das Menschenhandwerk in der Natur (1884), zitiert nach Heinrich Fuchs: E.J. Schindler. Wien 1970, S. 28.

The Shipwreck of the PRESIDENT. A work by the Düsseldorf painter Andreas Achenbach

Summary

In 1997 and 1998 an exhibition on the life work of the Düsseldorf landscape painters Andreas and Oswald Achenbach was held in Düsseldorf, Hamburg and Linz under the title "Das A und O der Landschaft." (The title is a play on words which uses a proverb coincidentally containing the painters' first initials and thus equating the two brothers' work with "the essence of landscape.") In the course of the preparations for the exhibition, a large-scale painting of a shipwreck by Andreas Achenbach (1815-1910) was closely examined. Signed in 1842, the depiction raised the question as to which shipwreck was to be commemorated with this work, whose size – 180 x 225 cm – clearly indicates a representational function. In written sources, references to the title "The Shipwreck of the PRESIDENT" had been found. This circumstance, along with the fact that the vessel must have been a paddle wheeler which collided with icebergs, led to the undertaking of joint research efforts by maritime historians and art historians. The scientists not only wanted to find out whether it was a German ship that had sunk in the arctic waters. They also hoped to discover the artist's reasons for painting such a scene in such an imposing format, the manner in which he realised his chosen theme and the technical background that may have been available to him for the reproduction of such an event. The question as to the identity of the patrons and their possible motives for granting such a large commission was a further focus of the research activities.

The question of the work's patronage was answered by acquisition records of the grand-ducal painting gallery in Karlsruhe. Insight was also gained into Achenbach's educational background in the genre of seascape painting. It was determined that his technical knowledge was not sufficiently advanced for the correct rendering of the vessel presumably shown in the work. No light could be shed, however, on the circumstances which moved the sovereign ruler of Baden to choose one of Germany's most renowned painters to depict the vessel of a British-American shipping company.

Research on the ship itself revealed that the PRESIDENT was a British paddle wheeler and one of the first passenger steamers on the North Atlantic. In the spring of 1841, the vessel disappeared on the return journey from New York to Liverpool. There were many speculations on the cause of the accident. With all probability, the violent storm of April 11 and 12, 1841 was responsible for the ship's failure to reach its destination. The other conjectures – including some based on supposed messages in bottles – all lack supporting evidence. Among the passengers who died in the shipwreck was no one whose fate is known to have been directly connected with the patron.

It was established, however, that the PRESIDENT did not collide with an iceberg and sink. Achenbach's painting is based on a contemporary sensational news report already exposed as such in 1841. None of the sources found to date lead to an explanation of why the patron commissioned the rendering of this particular situation.

Le naufrage du PRESIDENT.

Un tableau du peintre düsseldorfais Andreas Achenbach

Résumé

Dans le cadre des préparatifs d'une exposition sur l'œuvre des peintres paysagistes düsseldorfais Andreas et Oswald Achenbach, «Das A und O der Landschaft», montrée en 1997 et 1998 à Düsseldorf, Hambourg et Linz, un tableau de grand format de la main d'Andreas Achenbach (1815–1910), figurant un naufrage, a été plus amplement examiné. Signé en l'année 1842, ce tableau représentatif de 180 x 225 cm suscitait la question de savoir quel naufrage il était censé rappeler. Le titre retrouvé dans les dossiers: «Naufrage du PRESIDENT», et le fait qu'il devait s'agir d'un vapeur à roues ayant fait collision avec des icebergs, laissa finalement des historiens de la navigation et des historiens d'art effectuer des recherches communes: il fallait éclaircir s'il s'agissait d'un bateau allemand ayant été endommagé dans les eaux arctiques. Plus loin, il fallait découvrir ce qui avait poussé l'artiste à choisir un format de telle importance pour cette représentation, comment il avait réalisé son thème et sur quelles connaissances techniques il avait peut-être pu s'appuyer pour reproduire un tel événement. De surcroît, la question concernant le commanditaire et les raisons probables qui auraient pu le pousser à passer une commande de telle envergure devait être approfondie.

Grâce aux dossiers d'acquisition de la Gemäldegalerie grand-ducale de Karlsruhe, la question du commanditaire fut éclaircie. La formation préparatoire d'Achenbach en rapport avec la peinture de marine de l'époque put aussi être examinée de plus près. De même, il fut établi que le savoir technique de l'artiste n'était pas approprié à rendre les progrès évoqués par le bateau qu'il était censé représenter. Sans réponse resta la question de savoir pourquoi le Prince régnant de Bade choisit-il comme thème d'une commande le navire d'une société anglo-américaine, remettant sa réalisation à l'un des peintres allemands les plus célèbres.

Au cours des recherches concernant le navire, il fut découvert que le PRESIDENT était un vapeur à roues britannique qui comptait parmi les premiers vapeurs transportant des passagers sur l'Atlantique nord. Le navire disparut au cours de son voyage de retour de New York à Liverpool, au printemps 1841. Il fut énormément spéculé sur les raisons du naufrage. Il est pratiquement certain que le bateau n'a pas atteint son port de destination en raison de la tempête à caractère d'ouragan du 11 et 12 avril 1841. Toutes autres hypothèses, et jusqu'aux explications soi-disant basées sur des messages placés dans des bouteilles à la mer, sont sans fondement. Parmi les passagers qui trouvèrent la mort pendant la catastrophe, aucun d'entre eux ne se révéla avoir eu des liens avec le commanditaire, à tel point que le destin de la victime aurait pu le toucher directement.

Ce qui est certain, c'est que le PRESIDENT n'a pas fait collision avec un iceberg avant de sombrer. La représentation d'Achenbach se base sur une nouvelle à sensation contemporaine, qui se révéla telle en 1841 déjà. Jusqu'à présent, même en recourant aux dossiers, la raison qui poussa le commanditaire à se décider justement pour cette situation n'a pu être établie.