



Dagmar Bellmann

VON HÖLLENGEFÄHRTEN ZU SCHWIMMENDEN PALÄSTEN

Die Passagierschifffahrt auf dem Atlantik 1840-1930

campus

Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen

Dagmar Bellmann studierte Geschichte und Germanistik an der TU Darmstadt.

Dagmar Bellmann

Von Höllengefährten zu schwimmenden Palästen

Die Passagierschiffahrt auf dem Atlantik (1840–1930)

Campus Verlag
Frankfurt/New York

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des Graduiertenkollegs
»Topologie der Technik«.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-593-50305-9

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2015 Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag GmbH, Frankfurt am Main

Umschlagmotiv: © picture-alliance/akg-images, 3253386: Der Passagierdampfer »Muenchen« des Norddeutschen Lloyd beim Anlegen am Kai in Bremerhaven um 1925.

Druck und Bindung: CPI buchbücher.de, Birkach

Gedruckt auf Papier aus zertifizierten Rohstoffen (FSC/PEFC).

Printed in Germany

Dieses Buch ist auch als E-Book erschienen.

www.campus.de

Inhalt

1. Einleitung.....	9
1.1 Konzeption und Aufbau	11
1.2 Forschungsstand und Quellenlage.....	19
2. Die Passagierschiffahrt auf dem Atlantik.....	28
2.1 Ein Landwirt auf Erkundungsreise (<i>Persia</i> 1859).....	30
2.2 Vorbild Segelschiffe: Die ersten Dampfschiffe auf dem Atlantik	32
2.3 Vergnügungsreisen auf See: die 1880er Jahre	37
2.4 Schiffahrt als nationale Passion: 1890 bis 1914.....	43
2.5 Seereisen nach dem Ersten Weltkrieg.....	46
2.6 Die Reedereien: Angleichung statt Standardisierung.....	50
2.7 Exkurs: Kleines Soziogramm der Reisenden	53
3. Konsum und 'Tourismus'	69
3.1 Der protegierte Maschinenvolontär (<i>Chemnitz</i> und <i>Großer Kurfürst</i> 1908).....	69
3.2 Der ›Reisende‹ und der ›Tourist‹	73
3.3 Reisen als Konsum: Chancen und Risiken.....	76
4. Der Passagier und das Meer.....	85
4.1 Ein Geschäftsmann auf einem Höllengefähr (<i>Servia</i> 1884)	86
4.2 Die Symbolkraft des Meeres.....	89
4.3 Das Erhabene des Meeres und der Technik	92

4.4	Die Überfahrt mit dem Segelschiff	98
5.	Imaginationen: Die Vermittlung neuer Erfahrungen	103
6.	Imaginationen in der Presse: Die großen Ideale	107
6.1	Die romantische Fortschrittserzählung der Dampfschiffahrt	111
6.2	Schwimmende Paläste und Städte	119
6.3	Romantische Heldenerzählungen	124
6.4	Kulturkritik an der Moderne.....	127
6.5	Die Tragödie.....	132
6.6	Exkurs: Der Sonderfall der <i>Titanic</i>	137
6.7	Die Komödie als neue Form der Unterhaltung.....	143
7.	Imaginationen in der Fiktion: Potenziale einer Seereise.....	149
8.	Imaginationen in der Werbung: Wunschvorstellungen	157
8.1	Ein Professor auf Studienfahrt (<i>Monte Oliva</i> 1925)	162
8.2.	Werbung in den Kinderschuhen: 1870er bis 1890er Jahre.....	165
8.3	Schiffsreise als Vergnügen: Die Jahre bis 1914.....	169
8.4	(Scheinbar) gleiches Recht für Alle: Die 1920er und 1930er Jahre.....	180
9.	Imaginationen in der Reiseliteratur: Anspruch auf die Wirklichkeit	184
9.1	Auswandererliteratur: Anleitung und Moralinstanz.....	185
9.2	Reiseführer: Das Bemühen um Objektivität	191
9.3	Ratgeber und Essays: Reisen als Ausnahmezustand.....	193
9.4	Reiseberichte: Der persönliche Eindruck	197
9.5	Die Popularität von Charles Dickens und Dr. Johnson	205

10. Der Schiffsraum: Schutz, Fürsorge und Entfaltung.....	209
10.1 Als Schiffsarzt auf Reisen (<i>Arctadia, Tucuman, Cap Vilano, Main</i> 1910–1911).....	215
10.2 Die Angst vor dem Untergang.....	221
10.3 Rollen, Stampfen und Schwanken.....	234
10.4 Das Schiff als Störfaktor.....	247
10.5 Abgrenzung zu Mitreisenden.....	260
10.6 Service und Essen.....	265
10.7 Sanitäre Einrichtungen.....	271
10.8 Vom Einheitsraum zur Vielfalt.....	276
10.9 Raumgestaltung zwischen Publikumsgeschmack und Kunst.....	292
11. Die Praxis der Seereise: Bewältigungsstrategien.....	303
11.1 Als Touristin am Nordkap (<i>Sierra Cordoba</i> 1928).....	307
11.2 Rituale.....	310
11.3 Spiele und Unterhaltung.....	329
11.4 Die Seekrankheit als Initiation.....	341
11.5 Der Kapitän als Institution.....	347
11.6 Bordzeitungen.....	359
11.7 Der Flirt.....	364
12. Fazit.....	369
Schreibweisen und Abkürzungen.....	375
Tabellen.....	376
Abbildungen.....	377
Dank.....	379
Literatur.....	380

Dieses Buch ist meiner Großmutter »Omilene« Helene Bellmann,
geb. Schneider (1902–1988) gewidmet. Als Kind saß ich nachmittags oft
bei ihr, während sie mir von früher erzählte. Von ihr stammt meine
Begeisterung, mich mit Geschichte zu beschäftigen.

1. Einleitung

Was bedeutet uns heutzutage das Reisen auf See? Was macht den großen Reiz von Kreuzfahrten aus und wie lässt er sich historisch erklären? Diese Frage berührt keinesfalls nur tourismusgeschichtliche Aspekte. Viel wichtiger ist die Frage, wie sich das Verhältnis der Menschen zum Meer gewandelt hat. Als um das Jahr 1840 die ersten Dampfschiffe den Atlantik überquerten, galt es im westlichen Kulturkreis noch als Binsenweisheit, dass es gefährlich ist, ein Schiff zu betreten: »[...] wenn uns der liebe Gott vor Sturm behüdet, ich bin immer in Todesangst.«¹ Ganz anders klingt da das Erlebnis einer Seereise aus dem Jahr 2009: »Ein Highlight war auf jeden Fall die Spa Suite. In der Sauna zu sitzen und aus dem fahrenden Schiff auf das Wasser zu schauen war einzigartig.«² Wie ist dieser Wandel in der Einstellung gegenüber Seereisen von »gefährlich« zu »vergnügend und entspannend« zu erklären?

Meist wird diese Wahrnehmungsveränderung mit der technischen Entwicklung der Schifffahrt, mit den geschickten Marketingstrategien der Reedereien und mit dem Aufstieg des modernen Massenkonsums in Zusammenhang gebracht. Damit lässt sich die Passagierschifffahrt als Geschichte der Moderne lesen.³ Die Frage nach dem »Warum« des Wandels ist jedoch

1 So die Zwischendeckspassagierin Alwine Schleicher über ihre Überfahrt 1855 auf einem Segelschiff, Deutsches Schifffahrtsmuseum (1855), III A 1379/19, Schleicher, Malwine Therese, »Tagebuch, geführt an Bord der Barke Nord Sea«, S. 1–8 (Transkript).

2 So das Model Eva Padberg, die das Kreuzfahrtschiff AIDAbella 2008 getauft hatte, in einem Interview im Magazin der AIDA-Kreuzfahrtflotte, o. A. (2009), »Es bringt Glück, wenn die Taufpatin ihr Schiff besucht...«, in: *AIDA Magazin*, 1, S. 74–75, hier S. 74. Selbst wenn der Werbecharakter dieser Aussage berücksichtigt wird, macht allein die Tatsache, dass eine solche Äußerung überhaupt möglich ist, deutlich, wie sehr sich das Image einer Seereise gewandelt hat.

3 So Bernhard Rieger, der die atlantischen Dampfschiffe als »icons of modernity« in Deutschland und Großbritannien bewertet, wobei er als Hauptkomponenten dieser Moderne eine Kombination aus neuen Konsumgewohnheiten, verbesserter Technik und

keineswegs so einfach zu beantworten. Eine Seereise blieb noch lange Zeit nach Einführung der Dampfschiffahrt auf offener See für alle, die sie unternahmen, eine gefährvolle und mit äußerst zwiespältigen Gefühlen verbundene Angelegenheit.

Eine Seereise ist eine besondere Form des Reisens. Ein Schiff ist ein künstlich erschaffener und isolierter Raum inmitten einer menschenfeindlichen Umgebung und dient deshalb nicht nur als Transportmittel, sondern auch als unentbehrlicher Schutz. Zugleich bildet das Schiff einen Mikrokosmos, eine Welt im Kleinen.⁴ Der Gegensatz zwischen der ›Zivilisation‹ und der ›Natur‹, aber auch gesellschaftliche Gegensätze werden stärker empfunden, denn die Aufmerksamkeit der Reisenden wird durch die Dauer der Reise, die Isoliertheit und Enge des Schiffes stärker fokussiert als bei anderen Transportmitteln wie der Eisenbahn, wo ein Aussteigen an den Bahnhöfen jederzeit möglich ist. Und schließlich existiert ein reichhaltiges kulturelles ›Gepäck‹ in Bezug auf das Meer, was wiederum die Wahrnehmung und Bewertung einer Seereise beeinflusst.

Das Neuartige an der Dampfschiffahrt bestand in der Möglichkeit, Reisen auf See mit positiven Vorstellungen und angenehmem Zeitvertreib zu verbinden. Dieser Prozess, der sich während eines längeren Zeitraumes vollzog, erforderte ein Umdenken in der Vorstellungswelt der Reisenden. Eine Überfahrt auf dem offenen Meer rief bei ihnen häufig das Gefühl hervor, sich in einer Übergangsphase im Niemandsland zwischen zwei Welten zu befinden, existenzieller Einsamkeit und lebensbedrohlicher Gefahr ausgeliefert zu sein. Dieser ambivalente Zustand des ›Dazwischen‹ verlangte nach Bewältigungsstrategien, die es möglich machten, eine Seereise als positiv zu erleben. Die vorliegende Arbeit widmet sich diesen Bewältigungsstrategien, aber auch ihren Grenzen.

Nationalismus ausmacht. Vgl. Rieger, Bernhard (2005), *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890–1945*, Cambridge [u. a.], S. 178 und 191.

4 Moderne Ferienclub-Anlagen, aber auch *gated communities* in Städten weisen eine ähnliche Abgeschlossenheit auf und teilen daher auch gemeinsame Merkmale mit einem Passagierschiff: die Erzeugung eines Gemeinschaftsgefühls, die Abschottung von der Außenwelt sowie das Gefühl von Sicherheit und Verlässlichkeit, das mithilfe von Technik erzeugt werden soll.

1.1 Konzeption und Aufbau

Es sind die Wechselwirkungen zwischen Meer, Schiff und Reisenden, die für den Wandel in der Bewertung von Seereisen verantwortlich gemacht werden können. Jede Veränderung einer dieser Komponenten veränderte zugleich alle anderen.

Die geisteswissenschaftliche Forschung tut sich schwer, das Meer konzeptionell zu erfassen. Der Kulturwissenschaftler Christopher L. Connery formuliert es so:

»Perhaps the oceanic, as close an approximation of the infinite as the visible, physical world can provide, requires some of the abstraction that is »space«, its existence being somehow between place and space, but inadequately described by either term.«⁵

Materielle Räume können für menschliche Gesellschaften nicht *per se* existieren, sondern konstituieren sich erst durch kulturelle Praktiken und Vorstellungen. Das offene Meer ist für den Menschen lebensfeindlich und lässt sich nur mit technischen Hilfsmitteln, das heißt mit Booten und Schiffen, erschließen. Der materielle Raum des Meeres ist nur durch das technische Artefakt des Schiffes befahrbar und somit erlebbar. Technischer Wandel muss daher mit einem Wahrnehmungswandel einer Seereise einhergehen. Der materielle Raum eines Schiffes ist wiederum nur mithilfe von kulturellen Praktiken und Vorstellungen erfahrbar. Deshalb stehen die sich ändernden Beziehungen zwischen Reisenden, Schiff und Meer im Mittelpunkt meines Interesses. Anstelle einer geschlossenen Raumtheorie möchte ich mich an die Bestimmung des Raumes als relationale Anordnung von Körpern im Sinne von Leibniz anlehnen⁶, die wechselseitig aufeinander einwirken. Wenn in dieser Arbeit der Raum des Schiffes angesprochen wird, muss neben dem materiellen Raum immer auch dieser relationale Raumbegriff »mitgedacht« werden.

Das Erleben einer Seereise benötigt das Zusammenspiel der materiellen Räume des Schiffes und des Meeres mit kulturellen Praktiken und Vorstellungen. Dieses Verhältnis wird anhand der Untersuchungsebenen Imagination, Raum und Praxis untersucht. Unter »Imagination« ist die Darstellung von Seereisen in veröffentlichten Texten, und unter »Raum« die dingliche

5 Connery, Christopher (2006), »There was No More Sea: the supersession of the ocean, from the bible to cyberspace«, in: *Journal of Historical Geography*, 32, S. 494–511, hier S. 508.

6 Vgl. Leibniz, Gottfried Wilhelm (2006), »Briefwechsel mit Samuel Clarke«, in: Jörg Dünne u. Stephan Günzel (Hg.), *Raumtheorie – Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt am Main, S. 58–73.

Wirksamkeit des Schiffsraumes und der Schiffstechnik auf die Passagiere zu verstehen. Unter »Praxis« hingegen werden die kulturellen Praktiken und Handlungsmuster der Reisenden gefasst.

Eine positivistische Fragestellung, wie Reisende eine Seereise empfanden und ob sich Widersprüche zwischen der Darstellung von Seereisen und der »tatsächlichen« Wahrnehmung der Reisenden zeigen lassen, ist aus drei Gründen undurchführbar: Es ist erstens nicht nachvollziehbar, was »wirklich« gedacht und gefühlt wurde, da die Selbstzeugnisse der Passagiere mit Vorwissen aller möglichen Provenienz eingefärbt sind. Zweitens wurden gerade ambivalente Gefühle selten eindeutig beschrieben, weshalb sich nur auf potenzielle Ambivalenzen hinweisen lässt. Ähnlich problematisch ist die Frage nach den Akteuren. Nicht immer lassen sich für so komplexe Prozesse wie Mentalitätsveränderungen konkrete Handelnde benennen. Manche Veränderungen wurden von einzelnen Akteuren gezielt herbeigeführt. Andere wiederum lassen sich nur im Nachhinein als gemeinschaftlicher Prozess der Beteiligten rekonstruieren, ohne dass jene Veränderungen intendiert waren, die sich später als die entscheidenden herausgestellt haben.

Die von Journalisten, Schriftstellern und Reedereien verbreiteten Vorstellungen, das heißt Imaginationen, wie eine Schiffsreise zu verlaufen habe und wie sie zu bewerten sei, werden in den Imaginationskapiteln analysiert. Hier wird mit dem Konzept des *emplotments* von Hayden White gearbeitet⁷, mit dessen Hilfe sich wiederkehrende Erzählstrategien über die moderne Passagierschiffahrt und die Interferenzen zwischen den verschiedenen Kommunikationsmedien aufspüren lassen. Es waren hauptsächlich die Narrative der Romanze und der Komödie, mit denen die neue Art des Reisens auf den Weltmeeren dargestellt wurde (vgl. Kap. 5–9). Diese Imaginationen waren indes auch gewissen Grenzen unterworfen, sobald sie mit der tatsächlichen Reiserfahrung von Passagieren kollidierten.

Eine zweite Ebene stellt daher die Gestaltung der Passagierschiffe dar, die im Raumkapitel erörtert wird. Der den Passagieren gebotene Komfort mit den drei einzelnen Elementen des Schutzes, der Fürsorge sowie der Entfaltung wird das Analysemuster bilden, anhand dessen die Bemühungen der Akteure analysiert werden. Die Akteure waren Reedereien und Schiffbau-

⁷ White, Hayden (2000 [Reprint of 1973]), *Metahistory. The historical imagination in nineteenth-century Europe*, Baltimore, Md. Viele Ansätze bleiben jedoch an der Oberfläche, ohne den White'schen Kategorien von Tragödie und Romanze wirklich näher auf den Grund zu gehen.

ingenieure, die versuchten, den Wünschen ihrer Kunden entgegenzukommen bzw. dem nahezukommen, was sie für die Kundenwünsche hielten, denn Marktforschungsinstrumente wie Kundenbefragungen waren bis zum Ersten Weltkrieg weitgehend unbekannt. Nur durch Briefe von Passagieren, Meldungen von Agenturvertretern und der Presse sowie durch Reiseberichte eigener Angestellter konnten die Schiffsgesellschaften eine Vorstellung davon entwickeln, was beim Publikum Erfolg hatte. Das Hauptziel aller Bemühungen war es, die Schiffsreise für die Passagiere so komfortabel wie möglich zu machen, das heißt die Passagiere die Einschränkungen und potenziellen Unannehmlichkeiten einer Schiffsreise so wenig wie möglich spüren zu lassen. An vorderster Stelle stand bei der Gestaltung des Schiffsraumes eine gewünschte Analogiebildung zwischen dem Leben an Bord und dem Leben an Land, die parallel dazu in Imaginationen verbreitet wurde. Es wird hier jedoch deutlich werden, dass die Materialität des Schiffsraumes diesen Zielen immer wieder enge Grenzen setzte. Zudem wird zu zeigen sein, dass mit der zunehmenden Technisierung der Schiffe die Bewältigung technisch bedingter Schwierigkeiten im Vergleich zu anderen Thematiken wie zum Beispiel der Sicherheit einen immer höheren Stellenwert einnahm.

Als dritte Ebene lässt sich schließlich die Praxis nennen, an der Passagiere, Schiffsmannschaften und -führer sowie Journalisten und Verfasser von Reiseberichten und -ratgebern gleichermaßen beteiligt waren. Praktiken an Bord sind nicht nur als Beschäftigungstherapien gegen Langeweile zu begreifen. Sie hatten einen öffentlichen Charakter und dienten der Erhöhung des Sozialprestiges. Sie wirkten für die Beteiligten gleichzeitig gemeinschaftsbildend wie exkludierend. Praktiken stellten Handlungsanweisungen dar und wirkten deshalb bis zu einem gewissen Grad disziplinierend. Vor allem aber gaben sie den Reisenden einen Interpretationsrahmen, der ihnen half, die Besonderheiten einer Schiffsreise und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten und Gefahren zu bewältigen. Dies wird mit dem Konzept der Liminalität nach Victor Turner analysiert werden.⁸ Das ethnologische Konzept der Liminalität ist mittlerweile längst in den Kulturwissenschaften angekommen.⁹ Turners Theorie war ursprünglich an traditionellen

⁸ Turner, Victor W. (1982), *From ritual to theatre. The human seriousness of play*, New York, hg. v. ders. und Turner, Victor W. (1995), *The ritual process – Structure and anti-structure*, New York.

⁹ Die Aktualität des Themas zeigt sich unter anderem in der vom transcript-Verlag herausgegebenen Reihe *Literalität und Liminalität*, die mittlerweile 16 Bände umfasst. Der Aufsatz von Rolf Parr in dem Band *Schriftkultur und Schwellenkunde* fasst den Stand der Forschung zusammen, vgl. Parr, Rolf (2008), »Liminale und andere Übergänge – Theoretische

Stammesgesellschaften ausgerichtet, denen er erst später Industriegesellschaften gegenüber stellte. Diese dichotomische Unterscheidung kann durchaus in Frage gestellt werden. Zudem trennt Turner zu streng zwischen einer Struktur (die alltägliche Welt) und einer Anti-Struktur (die Welt der Liminalität). Bei aller berechtigten Kritik an Turners Konzept zieht es seinen Reiz jedoch daraus, dass es die Zerbrechlichkeit der menschlichen Existenz, die in Grenzsituationen besonders hervortritt, deutlich machen kann. Seine Ideen sollten deshalb als Gedankenanstrengung und Interpretationshilfe genutzt werden, um den besonderen Charakter einer Seereise zu verstehen, die sowohl eine Krise als auch eine Chance sein kann. Die Seereise als Ganzes lässt sich als Phase des Übergangs, das heißt als liminale Phase verstehen, die mit der Abreise, Überfahrt und Ankunft klar vom »normalen Alltag« abgegrenzt ist. Reisende auf See befinden sich in einem Zustand des »Dazwischen«, denn ihr normales Leben ist für die Dauer der Reise aufgehoben. Im Untersuchungszeitraum dieser Arbeit löste dieser liminale Schwebzustand zwischen zwei Welten auf einem den meisten Reisenden fremden Element häufig Angst vor den Naturgewalten und dem Tod in den Fluten aus; er konnte aber auch zu einem Gefühl der eigenen Nichtigkeit, der inneren Leere und der Langeweile führen. In dieser Situation entstand häufig eine spontane Gemeinschaft der Reisenden, die Turner als *communitas* identifizierte.¹⁰ Es wird zu zeigen sein, dass diese *communitas* die Seereise durch Rituale und Spiele bewältigte, die zugleich das Potenzial für soziale Veränderungen in sich trugen (vgl. Kap. 11). Die zunehmende Veränderung dieser Praktiken führte jedoch auf der anderen Seite zu einer Routinisierung und damit zu einer Abschwächung ihrer haltgebenden Wirkung.

Modellierungen von Grenzonen, Normalitätsspektren, Schwellen, Übergängen und Zwischenräumen in Literatur- und Kulturwissenschaft«, in: Achim Geisenhanslüke u. Georg Mein (Hg.), *Schriftkultur und Schwellenkunde*, Bielefeld, S. 11–63. Vgl. für die Literaturwissenschaft Braungart, Wolfgang (1996), *Ritual und Literatur*. Univ., Habil.-Schr.-1994 Gießen, 1993 (= *Konzepte der Sprach- und Literaturwissenschaft* 53), Tübingen. Die Theaterwissenschaft hat sich unter dem Begriff »Performativität« des Liminalitätskonzeptes angenommen, vgl. Fischer-Lichte, Erika (Hg.) (2005), *Diskurse des Theatralen*, Tübingen [u. a.].

10 Nach der Definition von Turner ist eine *communitas*: »Society as an unstructured or rudimentarily structured and relatively undifferentiated comitatus, community, or even communion of equal individuals who submit together to the general authority of the ritual elders.« (Turner, *The ritual process* 1995, S. 96).

Sowohl das Konzept des *emplacement* wie das der Liminalität führten in den unterschiedlichsten Forschungsdisziplinen zu heftigen Diskussionen.¹¹ Diese Arbeit hingegen konzentriert sich auf das Analysepotenzial dieser Konzepte, weshalb ich ihnen nicht in allen Punkten gefolgt bin, sondern sie stattdessen als methodische Werkzeuge begriffen habe.

Zur zeitlichen und geografischen Fokussierung der Arbeit möchte ich zuletzt noch auf einige Punkte verweisen: Trotz der Beschränkung auf den atlantischen Ozean lassen sich ähnliche Entwicklungen auch für Seereisen auf dem Pazifik finden. Dennoch gelten für jedes Weltmeer spezifische Bedingungen. Eine Überfahrt nach New York war kürzer als eine Fahrt nach Indien oder gar Australien; lediglich die Überfahrt von Europa nach Südamerika benötigte ebenfalls mehrere Wochen. Auch klimatisch herrschen auf jedem Weltmeer andere Bedingungen, die wiederum Auswirkungen auf die Raumgestaltung der Schiffe sowie die Reiseerfahrung haben: Das Klima auf dem Atlantik ist wesentlich rauer als auf anderen Weltmeeren, was vor allem winterliche Überfahrten zu einem alles andere als angenehmen Erlebnis machten. Demgegenüber ist auf tropischen Weltmeeren die Hitze ein ständig wiederkehrendes Thema, weshalb sich das Bordleben eher an Deck abspielte. Zudem nahmen der Indische und der Pazifische Ozean im Kontext des Kolonialismus eine wichtige Rolle als Verbindungen zwischen Kolonialmächten und ihren Kolonien ein. Die Kontakte zwischen verschiedenen Kulturkreisen an Bord nahmen deshalb einen anderen Stellenwert ein als auf atlantischen Schiffen, nämlich als Konfrontation zwischen dem vermeintlich »fortschrittlichen« Westeuropa und den Kolonialvölkern. Es lassen sich nur begrenzt Analogien zu dem Misstrauen ziehen, das den Auswanderern vor allem aus osteuropäischen und südeuropäischen Ländern auf atlantischen Schiffen entgegengebracht wurde. Alle diese unterschiedlichen Faktoren ermöglichen im Hinblick auf die Fragestellung dieser Arbeit nur einen begrenzten Vergleich zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Pazifik.

Die hier eingenommene Perspektive geht von den Passagieren aus. Aus diesem Grund werden nicht nationale Spezifika, sondern internationale Gemeinsamkeiten der Reisenden in den Blick genommen. Der Fokus wird auf

11 Zur Kritik an Turner vgl. auch Wulf, Christoph u. Zirfas, Jörg (2004), »Performative Welten – Einführung in die historischen, systematischen und methodischen Dimensionen des Rituals«, in: Christoph Wulf u. Jörg Zirfas (Hg.), *Die Kultur des Rituals. Inszenierungen, Praktiken, Symbole*, München, S. 7–48. Zu Hayden White und seinen Kritikern vgl. Kap. 5.

den höheren Passagierklassen liegen, denn hier lag der Anteil der internationalen Klientel besonders hoch. Aufgrund des umfangreichen Themas war eine Beschränkung auf Überfahrten mit britischen und deutschen Passagierschiffen nötig. Angesichts der Tatsache, dass auf sämtlichen atlantischen Passagierschiffen eine internationale Klientel reiste, können die hier untersuchten Entwicklungen für die gesamte westliche Hemisphäre dennoch als typisch betrachtet werden.

Geografisch steht bei der atlantischen Passagierschiffahrt die Fahrt zwischen den USA und Europa im Vordergrund. Südamerika als Fahrtroute wird nur am Rande in einigen Quellen betrachtet werden. Diese Wahl ist einfach zu erklären: Es handelte sich bei der Nordatlantikroute um die wirtschaftlich wichtigste Strecke weltweit sowohl in Bezug auf das Passagier- als auch das Frachtaufkommen. Dies zog wiederum zwei Konsequenzen nach sich: Erstens fuhren die Flaggschiffe der großen Reedereien und damit die neuesten, schnellsten und prestigeträchtigsten Schiffe auf dieser Strecke. Zweitens war der Nordatlantik in der öffentlichen Wahrnehmung, das heißt in Reise- und Presseberichten, am prominentesten vertreten.

Der Untersuchungszeitraum beginnt um 1840 als den Anfang der atlantischen Dampfschiffahrt und endet in den 1930er Jahren. Ab Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam die Passagierschiffahrt praktisch zum Erliegen. Es verkehrten immer weniger Passagierschiffe auf dem Atlantik und die großen Dampfer wurden in Truppentransporter umgewandelt. Nach dem Krieg hingegen änderte sich das Wesen der Passagierschiffahrt. Die Handelsflotten mussten nach den Kriegsverlusten nicht nur neu aufgebaut werden, sondern das Transportmittel Flugzeug trat immer stärker in den Vordergrund und beendete schließlich die Ära der atlantischen Passagierschiffahrt als unumgängliches Verkehrsmittel. Übrig blieb nur die Luxusüberfahrt mit Schiffen wie zum Beispiel der *Queen Elizabeth* der Cunard Line.

Innerhalb dieses großen Zeitfensters werde ich einen Schwerpunkt zwischen 1880 und 1914 setzen. Denn erst ab der Zeit um 1880 sind in den Archiven der Schifffahrtsunternehmen Quellen in nennenswertem Umfang erhalten. Für die Frühzeit der Passagierschiffahrt stehen hingegen fast nur Quellen in Form von Reiseberichten und Presseartikeln zur Verfügung. Die Begrenzung mit Beginn des Ersten Weltkriegs lässt sich hingegen damit erklären, dass der Grundstock an Erfahrungen von atlantischen Seereisen bis zu diesem Zeitpunkt gelegt worden war. Die Passagierklientel änderte sich

zwar in den 1920er Jahren. Die grundsätzlichen Änderungen im Wahrnehmungsmuster von Reisen zur See waren zu diesem Zeitpunkt aber bereits erfolgt.

Das individuelle Erleben einer Seereise war unterschiedlich. Einigen machte die Reise Angst, bei anderen löste sie Begeisterung aus. Einige empfanden eine Reise als Vergnügen, andere hingegen als eintönig. Sechs dieser Berichte werden im Laufe der Arbeit ausführlicher vorgestellt. Sie geben eine Bandbreite verschiedener sozialer Schichten, Berufe und Nationalitäten über einen Zeitraum von über 70 Jahren wieder:

- J. H. Vessey 1859, Landwirt, auf einer Überfahrt von Liverpool nach New York;¹²
- R. W. Walker 1884, Beruf unbekannt, auf einer geschäftlichen Reise von Liverpool nach New York;¹³
- Carl Commentz 1907/08, angehender Schiffbauingenieur, als Maschinen-Volontär auf Überfahrt von Bremerhaven nach Baltimore und zurück ab New York;¹⁴
- Maximilian Thumm 1911, Schiffsarzt, auf mehreren Reisen nach Südamerika, entlang der südamerikanischen Küste und auf dem Nordatlantik;¹⁵
- Victor Klemperer 1925, Professor für Romanistik, auf Studienfahrt nach Südamerika;¹⁶
- Clara Plassmann 1928, Beruf unbekannt, auf einer Vergnügungsfahrt zum Nordkap.¹⁷

12 National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (28.3.1859), DX/1727, Vessey, J. H., »Letter to his Father Written on board RMS Persia [transcript]«.

13 National Museums Liverpool, Merseyside Maritime Museum (16.2.1884), DX/1099, Walker, R. W., »Manuscript of Voyage account aboard Cunard liner *Servia* [transcript]«.

14 Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (1908), Reg. Nr. 2089/II, Commentz, Carl, »Briefe und Erinnerungen Reise nach Nordamerika [Transkript]«

15 Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (1910–11), Reg. Nr.1042, 1, Thumm, Maximilian, »Reise als Schiffsarzt nach Südamerika, von Buenos Aires nach Patagonien, und zurück nach Hamburg [Transkript]« und Deutsches Tagebucharchiv Emmendingen (30.3.1911–2.5.1911), Reg. Nr. 1042, 2, Thumm, Maximilian, »Reise als Schiffsarzt auf der Main des Norddeutschen Lloyd [Transkript]«.

16 Klemperer, Victor (1996), *Leben sammeln, nicht fragen wozu und warum – Tagebücher 1925–1932*, Berlin.

17 Tagebucharchiv Emmendingen (1928), Reg. Nr. 809/IV, Plassmann, Clara, »Nordkapfahrt 1928. Ein Reisetagebuch«.

Diese Berichte waren nicht für eine Veröffentlichung bestimmt, sondern wurden entweder als privates Tagebuch geführt (Walker und Klemperer) oder als Reisebericht für Verwandte und Freunde (Vessey, Commentz, Thumm, Plassmann) angelegt. Diese sehr persönlichen Berichte werden zur Einstimmung auf das jeweilige Thema an den Anfang einiger Kapitel gestellt werden. Sie zeigen auf, dass die Größe, Ausstattung, Schnelligkeit und Passagierzusammensetzung der Schiffe auch innerhalb des gleichen Zeitraumes erheblich voneinander abweichen konnten. Die technische Ausstattung und die Verhältnisse an Bord eines Schiffes waren je nach Reederei, Schiff und Destination (Nord- oder Südamerika) unterschiedlich. Auch die Dauer einer Überfahrt konnte je nach den Wetterbedingungen von den jeweils aktuellen Durchschnittswerten stark abweichen. In der Forschungsliteratur wird häufig nur von den großen Prestigedampfern wie der *Titanic* und der *Vaterland* berichtet. Aus dem Blick gerät dabei die Tatsache, dass die Mehrzahl der Passagiere nicht auf diesen teuren Dampfern reiste, sondern auf älteren, langsameren und damit preisgünstigeren Schiffen. Für ein- und denselben Zeitraum unterschieden sich deshalb die Erfahrungen der Reisenden in puncto Komfort und Fahrtdauer teilweise erheblich voneinander.

In den sechs Reiseberichten wurden dennoch viele gemeinsame Themen angeschnitten. Es ging immer wieder um die Seekrankheit, aber auch um die Angst vor dem Untergang, die auf der anderen Seite auf Begeisterung über die Kraft und Schönheit des Meeres traf. Ebenso war die soziale Segregation immer wieder ein Thema, dem die Entstehung einer Bordgemeinschaft, einer *communitas*, gegenüber stand. Die Diskrepanz zwischen dem Bedürfnis nach Privatheit und Rückzug und dem erzwungenen Miteinander auf engstem Raum wurde genauso behandelt wie Bewältigungsstrategien von unangenehmen oder befremdlichen Situationen. Manche Reisende wie Victor Klemperer beschrieben Gefühle des ›Dazwischen‹, in dem sie sich wie in einem Niemandsland fühlten. Mit diesem liminalen Zustand des ›Dazwischen‹ ging ein Gefühl der Orientierungslosigkeit einher. In diesem Zusammenhang thematisierten die Reisenden häufig das Gefühl der Nichtigkeit der menschlichen Existenz. Während Reisende wie Victor Klemperer dies jedoch eher als bedrohlich empfanden, zog genau dies Menschen wie Maximilian Thumm an. Die Technik der modernen Passagierschiffahrt nahm bei den Passagieren eine unterschiedliche Rolle ein: Mal half die technische Ausstattung, negative Gefühle gegenüber einer Seereise zu überwinden, mal konnte sie neue Ängste auslösen.

1.2 Forschungsstand und Quellenlage

In jüngster Zeit werden in der historischen und geografischen Beschäftigung mit dem Meer immer stärker Forderungen nach einer neuen konzeptuellen Herangehensweise laut. Der Schifffahrtshistoriker Lewis R. Fischer fällt 2011 ein vernichtendes, aber dennoch nicht von der Hand zu weisendes Urteil über den Stand der maritimen Geschichtsforschung: Unter anderem beschränke sie sich zu sehr auf die nationale Schifffahrt, kontextualisiere ihre Studien nicht ausreichend, verfehle allgemeine Debatten in der Geschichtswissenschaft, und es mangle ihr an methodischem und theoretischem Background.¹⁸

Zu dieser Kritik müssen jedoch einige einschränkende Bemerkungen gemacht werden, denn je nach Fachgebiet fällt die Forschungslage sehr unterschiedlich aus. Drei Geographiehistoriker haben drei innovative geisteswissenschaftliche Forschungsrichtungen zum Meer identifiziert:¹⁹ David Lambert, Luciana Martins und Miles Ogborn unterscheiden erstens zwischen »Sea currents«, das heißt aktuellen Forschungsperspektiven auf die See, worunter sie Atlantic History verstehen.²⁰ Als zweiten Forschungsweig definieren sie »Sea visions«, worunter sie Forschungen zur See als Imaginationsraum und ästhetischen Raum subsumieren. Der Hauptvertreter ist hier Christopher L. Connery. Dieser betrachtet den Ozean als ein »prime activator of the trope of the sublime: limitless, unfathomably deep, indefinite«, das

18 Fischer, Lewis R. (2011), »Are We in Danger of Being Left with Our Journals and not Much Else: The future of Maritime History?«, in: *The Mariner's Mirror*, 97:1, S. 366–381, hier S. 368.

19 Dieser Absatz fasst den Aufsatz zusammen von Lambert, David u. a. (2006), »Currents, visions and voyages: historical geographies of the sea«, in: *Journal of Historical Geography*, 32, S. 479–493.

20 Unter *Atlantic History* wird eine Disziplin verstanden, die von den Historikern Philip D. Morgan und Jack P. Greene wie folgt definiert wird: »Atlantic history is an analytical construct [...] of historical analysis [...]: the emergence in the fifteenth century and the subsequent growth of the Atlantic basin as a site for demographic, economic, social, cultural, and other forms of exchange among and within the four continents surrounding the Atlantic Ocean – Europe, Africa, South America, and North America – [...]« (Morgan, Philip D. u. Greene, Jack P. (2009), »Introduction. The Present State of Atlantic History«, in: Jack P. Greene u. Philip D. Morgan (Hg.), *Atlantic history – A critical appraisal*, Oxford [u. a.], S. 2–33, hier S. 3). Eine zeitliche Begrenzung der *Atlantic History* erfolgt durch die Entdeckung Amerikas im 15. Jahrhundert bis zur Periode zwischen 1774 und 1825 als Beginn der Entkolonialisierung Amerikas.

häufig als Inspirationsquelle diene.²¹ Als dritten Forschungsweig identifizieren Lambert, Martins und Ogborn »Seafaring«, worunter sie Forschungen zur materiellen und sozialen Dimension der See verstehen. Hier gibt es zum Beispiel Untersuchungen zu den sich verändernden Beziehungen zwischen Land und See mit dem Hauptvertreter Philipp Steinberg.²² Andere beschäftigen sich wiederum mit der Transformation von traditionellem Wissen über das Meer in formalisiertes Wissen.²³

Die Passagierschiffahrt unter Dampf des 19. und 20. Jahrhunderts fällt jedoch in keinen dieser Forschungszweige. Zwar wurde die Dampfschiffahrt in der historischen Forschung ausgiebig behandelt; das Augenmerk wurde jedoch auf den Prozess der Ablösung des Segelschiffes durch das Dampfschiff gelegt.²⁴ Forschungen über das Leben und das Sozialgefüge von Besatzungen und Servicepersonal sowie zu Genderfragen wurden

21 Connery, Christopher L. (1996), »The Oceanic Feeling and the Regional Imaginery«, in: Rob Wilson u. Wimal Dissanayake (Hg.), *Global local*, Durham, London, S. 284–311, hier S. 289.

22 Steinberg, Philip E. (2001), *The social construction of the ocean*, Cambridge [u. a.].

23 Lambert & Martins u. a., *Currents, visions and 2006*, S. 486 f.

24 Vgl. die ausführlichen bibliographischen Verweise bei: Armstrong, John u. Williams, David M. (2010), »Changing Voyage Patterns in the Nineteenth Century«, in: *International Journal of Maritime History*, 22:2, S. 151–170, hier S. 151. Zum deutschen Sprachraum vgl. Gerstenberger, Heide u. Welke, Ulrich (1996), *Vom Wind zum Dampf – Sozialgeschichte der deutschen Handelsschiffahrt im Zeitalter der Industrialisierung*, Münster.