Das Zeitalter der Dampfschiffe

Geschichten und Informationen zu allen 50 Schiffen von TransAtlantic

zusammengestellt von Mac Gerdts

Die SCOTIA wurde 1862 als letzter Schaufelraddampfer der Cunard Line in Dienst gestellt. 1863 erhielt das Schiff für die schnellste Transatlantikpassage zwischen Europa und New York die begehrte Auszeichnung des Blauen Bandes und hielt die Auszeichnung in beiden Richtungen für mehrere Jahre. Jules Verne ließ sie in seinem Roman „20.000 Meilen unter dem Meer“ auftreten, in dem Kapitän Nemo die SCOTIA mit seinem U-Boot Nautilus versehentlich rammte. 1879 wurde die SCOTIA als Kabelleger umgebaut. Dabei wurden die Schaufelräder entfernt und durch zwei Propeller ersetzt sowie statt der Laderäume zwei Kabeltanks eingebaut. Die SCOTIA zählt zu den am meisten beschäftigten Kabellegern der Geschichte und war auf allen Weltmeeren im Einsatz. Sie lief 1904 bei Guam auf ein Riff und versank danach im Pazifik.

Der 1865 gebaute Chinaklipper ARIEL hatte zugunsten höherer Geschwindigkeit eine verringerte Ladekapazität und sollte damit die legendären Tee-Rennen gewinnen, bei denen in jedem Jahr die wertvolle erste Lieferung der neuen Ernte von China nach London gebracht werden musste. 1866 kam sie lediglich 20 Minuten nach dem Sieger bei den East India Docks in London an. Dies war das knappste aller Tee-Rennen und stieß aufgrund der auf den möglichen Sieger abgeschlossenen Wetten auf großes mediales und öffentliches Interesse. Auf ihrer dritten Reise erreichte sie mit einer Ladung von 554.076 Kilogramm Tee nach einer Überfahrt von nur 99 Tagen London, was einen vielfachen Gewinn gegenüber ihren Bau- und Betriebskosten einbrachte. Während einer Reise von London nach Sydney ging das Schiff 1872 nach der Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung im Südlichen Ozean ohne Überlebende verloren

Die LEANDER war ein besonders schmaler und leichtgängiger Klipper. Von 1867 bis 1871 segelte sie als Teeklipper zwischen China und London, danach bis 1879 zwischen China und New York. In den 1890er Jahren wurde sie zur Bark umgebaut. Ihr letzter Eigner war Seyed Youssouf bin Ahmed Zuwawee von Oman, der das Schiff 1895 in NUSROOL MUJEED umbenannte. 1901 wurde das Schiff schließlich abgewrackt.

Die THERMOPYLAE war ein 1868 gebauter britischer Teeklipper mit einer Länge von 88,4 m, einer Breite von 11,7 m und einem Tiefgang von 6,8 m. Die Höhe des Großmastes betrug 52 m. Auf Langstrecken galt sie als eines der schnellsten Schiffe ihrer Zeit. 1872 startete sie am selben Tag wie die CUTTY SARK in Shanghai und erreichte London eine Woche vor ihr. 1896 wurde sie von der portugiesischen Marine erworben, zur Bark umgeriggt, und unter dem Namen PEDRO NUñES als Segelschulschiff eingesetzt. Nachdem sie viele Jahre abgetakelt als Hulk gelegen hatte, wurde sie 1907 vor Cascais (Portugal) versenkt.

Die CUTTY SARK wurde von 1869 bis bis 1877 im Teehandel mit China eingesetzt, konnte jedoch nie eines der berühmten Teerennen gewinnen. Mit der Eröffnung des Suezkanals 1869 wurde der Teehandel zunehmend von Dampfschiffen übernommen, die die Fahrtzeit von Shanghai nach England durch den Sueskanal erheblich verkürzten. Nach einer harten Zeit als Trampschiff mit verschiedenen Frachten wurde die CUTTY SARK 1885 mit Wollfahrten um Kap Hoorn berühmt. Als schnellstes Segelschiff ihrer Größe und Zeit setzte sie etliche Rekorde und schlug schließlich auch ihre alte Rivalin THERMOPYLAE. Als das 1895 nach Portugal verkaufte und inzwischen desolate Schiff wegen eines Sturmes 1922 in den Hafen von Falmouth einlief, erkannte der bereits pensionierte Kapitän Wilfred Dowman das von ihm schon als Schiffsjunge stets hochgeschätzte Schiff wieder. Er kaufte es dem portugiesischen Eigner ab und restaurierte es wieder in den Originalzustand. 1954 wurde die CUTTY SARK nach Greenwich überführt, wo sie ab 1957 als Museumsschiff zugänglich war. Bei umfangreichen Restaurierungsarbeiten brannte der Schiffsrumpf 2007 weitgehend aus. Glücklicherweise waren zu diesem Zeitpunkt wegen der Arbeiten etwa die Hälfte der Schiffsausrüstung ausgelagert und zu Restaurierungszwecken bereitgestelltes Teakholz noch nicht verbaut. Daher war eine vollständige Restaurierung noch möglich, und die CUTTY SARK wurde 2012 im Beisein von Königin Elisabeth II. und Prinz Philip wiedereröffnet.

Die 1870 gebaute ABYSSINIA wurde von der britischen Reederei Cunard im Passagierverkehr von Liverpool nach New York eingesetzt. Sie war einer von fünf neuen eisernen Expressdampfern für den wöchentlichen Nordatlantikservice. Das 110,78 Meter

lange und 12,86 Meter breite Schiff hatte einen Schornstein, drei Masten, und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 13 Knoten. 1880 wurde die ABYSSINIA an die Guion Line verchartert und gelangte schließlich 1887 nach Kanada, wo sie für die Canadian Pacific Railway einen Dampfschiffservice im Pazifik einführte. Auf diese Weise konnte der Gütertransport über den Atlantik nach Kanada per Schiff, durch Kanada per Eisenbahn und von Kanada nach Japan, China und Indien wieder per Schiff ausgedehnt werden. Für die Fahrt von Vancouver nach Yokohama benötigte die ABYSSINIA nur 13 Tage und stellte damit einen neuen Transpazifikrekord auf. Als die Canadian Pacific Railway 1891 drei neue, größere Schiffe bauen ließ, wurde die ABYSSINIA wieder der Guion Line übergeben und sollte auf ihrer alten Route Liverpool – New York eingesetzt werden. Am 18. Dezember 1891 mittags befand sich der Dampfer vor der Küste von Nova Scotia (Kanada), als in einem der Lagerräume ein Feuer ausbrach, das schnell außer Kontrolle geriet. Der Kapitän gab den Befehl zum Verlassen des Schiffs und alle Passagiere und Crewmitglieder konnten von einem herbeieilenden Passagierdampfer gerettet werden. Da der Brand in einem Frachtraum ausgebrochen war, in dem große Mengen Baumwolle gelagert wurden, löste der Vorfall Kontroversen aus, ob Passagiere und Baumwolle auf ein und demselben Schiff transportiert werden sollten.

Die 3.707 BRT große ATLANTIC war 1871 das zweite Schiff der damals noch jungen White Star Line und das erste, das sie verlor. Sie wurde auf der Werft Harland & Wolff im nordirischen Belfast gebaut, wo die White Star Line regelmäßig ihre Passagierschiffe in Auftrag gab. Die vierzylindrigen Dampfmaschinen leisteten 600 PS und brachten den Dampfer auf eine Geschwindigkeit von über 14 Knoten. Sie war sehr komfortabel ausgestattet und deutlich luxuriöser als die meisten anderen Dampfschiffe ihrer Zeit. Die Wände der Kabinen und Aufenthaltsräume waren mit Damast bespannt und mit Blattgold dekoriert, zudem wurde viel Teakholztäfelung verwendet. Eingesetzt wurde sie für den transatlantischen Passagier- und Postverkehr zwischen Liverpool und New York. Am 1. April 1873 musste die ATLANTIC eine reguläre Überfahrt nach New York wegen Kohlemangel verkürzen und steuerte Halifax in Kanada an. An der Küste prallte das Schiff gegen 2 Uhr morgens gegen ein Unterwasserriff. Schnell wurden Rettungsboote zu Wasser gelassen, von denen die meisten aber wegen der schweren See fortgespült wurden oder an den Felsen zerschellten. Durch die Gewalt der hohen Wellen wurde das Schiff noch mehrere Male angehoben und erneut gegen die Klippen geschleudert. Zahlreiche Menschen wurden von Bord gespült. Nach dem fünften Aufprall kenterte die ATLANTIC und sank. Insgesamt 545 Menschen kamen beim Untergang ums Leben, darunter alle Frauen an Bord und alle Kinder bis auf eins. Nur 412 Menschen überlebten, darunter fast alle Besatzungsmitglieder. Im Abschlussbericht der Untersuchungskommission wurde kritisiert, dass die ATLANTIC Liverpool mit zu wenig Kohle verlassen habe. Heute erinnert vor Ort eine Gedenkstätte an das bis dahin schwerste Schiffsunglück auf dem Nordatlantik.

Als seinerzeit größtes Schiff der White Star Line war die ADRIATIC ihr Flaggschiff. Ihre Jungfernfahrt absolvierte sie von Liverpool über Queenstown nach New York. Im Mai 1872 holte sie sich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14,5 Knoten das Blaue Band des Atlantiks, das zuvor seit mehreren Jahren von Cunards SCOTIA gehalten worden war. 1884 wurde auch ein Bereich für Passagiere der 2. Klasse eingerichtet, welchen es bisher auf diesem Schiff nicht gegeben hatte. Die ADRIATIC war in mehrere Kollisionen verwickelt. Die folgenschwerste ereignete sich im Dezember 1875, als sie vor der irischen Küste mit einem Segelschiff zusammenstieß, das sofort versank und alle 30 Menschen an Bord mit in den Tod riss. Als die White Star Line 1899 ihre neue OCEANIC in Dienst stellte, wurde die ADRIATIC schließlich verkauft und abgewrackt.

Die 1873 fertiggestellte POMMERANIA war ein Schiff der Hammonia-Klasse der Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG). Diese Schiffsklasse, von der bis 1874 bei Caird & Company in Greenock insgesamt elf Schiffe gebaut wurden, war die zweite Generation Dampfschiffe der HAPAG. Sie ermöglichte zwischen Mai und Oktober einen wöchentlichen Dienst zwischen Hamburg und New York statt des bisherigen vierzehntäglichen Dienstes. Da die Segel bei der Hammonia-Klasse nur noch eine untergeordnete Rolle spielten, wurde die Anzahl der Masten auf zwei reduziert. Die POMMERANIA bot Platz für 100 Personen in der ersten, 70 Personen in der zweiten und 600 Personen in der dritten Klasse. Auf ihrer Rückreise von New York kollidierte sie in einer Novembernacht 1878 bei voller Fahrt in der Nähe von Folkestone mit dem Segelschiff MOEL EILIAN. Der Segler, dem später die Schuld zugeschrieben wurde, traf das Schiff etwa mittschiffs auf der Steuerbordseite. Die POMMERANIA blieb noch etwa 20 Minuten schwimmfähig, allerdings ertranken viele Passagiere bei dem Versuch, noch Wertsachen aus den Kabinen zu retten. Das Unglück auf der POMMERANIA forderte 48 Todesopfer. Ihr Wrack liegt in etwa 25 Metern Tiefe vor der Küste von Kent und ist heute ein beliebtes Ziel von Hobbytauchern.

Am 15. Juli 1874 lief bei Harland & Wolff die GERMANIC vom Stapel. Im Sommer 1875 holte sie mit einer Geschwindigkeit von 14,65 kn das Blaue Band des Atlantiks, und konnte ihren Rekord im April 1876 sogar noch etwas verbessern. 1895 erhielt die GERMANIC bei einem Umbau ein Extradeck und ihre Schornsteine wurden verlängert, so dass sich ihre Tonnage auf 5.066 BRT erhöhte. 1899 kenterte das Schiff in New York, als man es mit Kohle beladen wollte, kam jedoch nach Bergung und Reparatur wieder in Fahrt. 1905 erwarb die Dominion Line das Schiff für ihren Liverpool-Montreal-Dienst und taufte es in OTTAWA um. 1911 wurde die OTTAWA nach Konstantinopel überführt und für den Dienst im Schwarzen Meer in GUL DJEMAL umbenannt. Zwar wurde sie 1915 im Marmarameer von einem britischen U-Boot torpediert, jedoch bald wieder gehoben. Nach dem Liniendienst zwischen Konstantinopel und New York wurde sie im November 1921 zeitweise aufgelegt. 1928 wurde sie in GULCEMAL umgetauft. Am 16. November 1950 erreichte sie Messina, wo sie abgewrackt wurde. Mit 76 Jahren wurde das Schiff schließlich eines der dienstältesten Dampfschiffe aller Zeiten.

Die CITY OF BERLIN gewann im September 1875 mit über 15 kn das Blaue Band für die Inman Line. Sie war außerdem für sechs Jahre hinter der 1853 gebauten, aber inzwischen inaktiven GREAT EASTERN das größte Passagierschiff der Welt und konnte 202 Passagiere der ersten Klasse sowie 1.500 Deckspassagiere transportieren. 1879 wurde sie als erster Nordatlantikdampfer mit elektrischem Licht ausgestattet. Um ihren hohen Verbrauch von 120 t Kohle am Tag zu reduzieren, erhielt sie 1887 eine neue Dreifach-Expansions-Dampfmaschine. Ab 1895 fuhr sie als BERLIN für die Red Star Linie im Liniendienst von Antwerpen nach New York. 1898 kaufte die US-Regierung das Schiff für den Einsatz im Krieg gegen Spanien und setzte es als Truppentransporter zu den Philippinen ein. Nach einem verheerenden Feuer in San Francisco 1906 wurde sie wieder repariert und auch im Ersten Weltkrieg eingesetzt. Schließlich wurde das Schiff 1921 abgewrackt.

Die NUBIAN wurde 1876 bei Mitchell Charles & Co. Ltd. in Newcastle-Upon-Tyne für die Union Steamship Company aus Southampton gebaut. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 12 Knoten. Später wurde ihr Rumpf verlängert und sie wurde von 1876 bis 1883 im Postdienst nach Kapstadt eingesetzt. Ab 1884 pendelte sie zwischen Liverpool, den Bermudas und Baltimore. Ab 1887 steuerte sie Portugiesisch Ostafrika an und befuhr bis 1892 afrikanische Gewässer. Am 20. Dezember 1892 ging sie vor Lissabon im Atlantik verloren.

Die 4.270 BRT große DEVONIA wurde 1877 bei der Barrow Shipbuilding Co. in Lancashire gebaut und fuhr für die Anchor Line. Sie bot Unterkunft für etwa 200 Passagiere der ersten Klasse, 100 der zweiten Klasse, sowie 800 Deckspassagiere. Bis 1893 wurde sie regelmäßig im Nordatlantikdienst von Glasgow nach New York eingesetzt. 1899 wurde das Schiff schließlich in Hamburg abgewrackt.

Die am 24. Dezember 1878 in England vom Stapel gelaufene BELGENLAND war ein Passagierschiff der Red Star Line aus Antwerpen. Bis 1895 wurde sie im Dienst von Antwerpen nach New York eingesetzt und danach an die American Line verchartert. Die neue Linie baute sie für den Transport von 150 Erste Klasse und 1.000 Deckspassagieren um, und setzte das Schiff auf der Linie zwischen Philadelphia und Liverpool ein. 1903 kam die BELGENLAND zurück zur Red Star Line und transportierte ausschließlich Passagiere der dritten Klasse zwischen Antwerpen und Philadelphia. Im Dezember 1904 wurde sie nach Italien verkauft und in VENERE umbenannt, bevor sie 1906 abgewrackt wurde. Die Red Star Line benannte ihr in den 1920ern mit 28.132 t größtes und luxuriösestes Schiff ebenfalls BELGENLAND. Ein Passagier dieses Schiffes war Albert Einstein, der auf ihr 1933 die Rückreise nach Deutschland angetreten hatte. Als er erfuhr, dass Adolf Hitler Reichskanzler geworden war, kehrte er in Antwerpen sofort um und fuhr mit dem nächsten Dampfer in die USA zurück.

Die 1879 in Schottland gebaute ARIZONA fuhr für die Guion Line auf der Linie Liverpool-Queenstown-New York. Für ein Jahrzehnt galt sie als Prototyp eines Transatlantik-Schnelldampfers. Sie war jedoch wirtschaftlich nicht besonders erfolgreich, da sie allzu sehr auf Geschwindigkeit ausgelegt worden war. Ihre 6.400 PS starke Dampfmaschine verbrauchte 135 t Kohle am Tag, so dass entsprechend weniger Platz für Fracht und Passagiere vorhanden war. Oscar Wilde schiffte sich auf seiner ersten Amerikareise 1881 auf der ARIZONA ein. 1898 wurde das Schiff für $600,000 an die US-Regierung verkauft, die im Spanisch-amerikanischen Krieg dringend Truppentransporter benötigte. Als USS HANCOCK diente sie auch im Ersten Weltkrieg als Truppentransporter. Zuletzt wurde die ehemalige ARIZONA als Wohnschiff für Matrosen in Pearl Harbor genutzt und 1926 verschrottet.

Die COLUMBIA wurde 1880 in Pennsylvania für die Oregon Railway and Navigation Company gebaut. Sie war eines der ersten Schiffe, das über einen elektrischen Generator zur Stromerzeugung verfügte, und pendelte im Passagier- und Frachtverkehr an der amerikanischen Westküste zwischen San Francisco und Portland (Oregon). In ihren 27 Dienstjahren führte sie mehr als 400 Überfahrten auf dieser Route durch. Während des San-Francisco-Erdbebens von 1906 prallte die COLUMBIA gegen die Dockmauern und es dauerte etwa zwei Monate, um das Schiff notdürftig zu reparieren. Auf dem Weg zur endgültigen Instandsetzung in Hunter's Point verließ die Besatzung das Schiff, weil eine Dampfleitung explodierte. Erst im Januar 1907 war die COLUMBIA wieder im Dienst. Am 20. Juli 1907 geriet das Schiff abends in dichten Nebel, doch der Kapitän ließ die Geschwindigkeit nicht verringern. Von Süden her näherte sich ein mit 390.000 Rotholz-Brettern beladener hölzerner Schoner. Die COLUMBIA wurde auf der Steuerbordseite gerammt und versank innerhalb von acht Minuten. Während des Untergangs kam es an Bord zur Kesselexplosion. Von den 251 Passagieren und Besatzungsmitgliedern starben 88, darunter auch der Kapitän sowie die meisten Frauen und sämtliche Kinder.

Die 4.247 BRT große HAMMONIA war bereits das dritte Hapag-Schiff mit diesem Namen und wurde 1881 in Glasgow gebaut. Sie war komplett aus Stahl gefertigt und in neun wasserdichte Abteilungen unterteilt. Aufgrund ihrer ungewöhnlichen Breite verfügte sie über eine hohe Stabilität. Mehrere dampfgetriebene Pumpen trieben ein Ventilatorsystem an, das alle Bereiche des Schiffs mit Frischluft versorgte. Mit ihren 4.500 PS konnte die HAMMONIA auch gegen starke Strömungen eine Geschwindigkeit von 16 Knoten erreichen. Ihr erster Kapitän war H. F. Schwensen, der zuvor bereits 300 Atlantiküberquerungen vorweisen konnte. 1889 wurde die HAMMONIA an die französische Compagnie Générale Transatlantique verkauft und in VERSAILLES umbenannt. 1914 wurde das Schiff schließlich in Genua abgewrackt.

Die 1882 in Glasgow gebaute STIRLING CASTLE wurde zunächst im Londoner Teehandel mit China eingesetzt. 1883 wurde sie von einer italienischen Firma aufgekauft, mit Unterkünften für Passagiere ausgestattet, und fuhr fortan regelmäßig von Genua nach Südamerika. Die britische Regierung charterte das Schiff 1885, um Truppen in den Sudan zu bringen, und die russische Regierung 1899, um während des chinesischen Boxeraufstands Truppen von Odessa nach Wladiwostok zu verlegen. 1900 wurde sie umgebaut und ihre Geschwindigkeit verringerte sich auf 13,5 Knoten. Bis 1908 verkehrte sie auf der Route zwischen Palermo, New York und Neapel. Ab 1909 wurde sie nur noch als Frachter genutzt und verunglückte 1910 mit einer Ladung Pferde aus Argentinien vor der Küste von Marokko. Sie konnte noch nach Genua geschleppt werden, wo sie schließlich 1911 abgewrackt wurde.

Die 1883 fertiggestellte OREGON fuhr im Passagierservice der Guion Line von Liverpool nach New York. Ihre dreizylindrige Verbunddampfmaschine leistete 12.000 PS und ermöglichte eine hohe Geschwindigkeit. Der tägliche Kohleverbrauch lag bei 300 Tonnen. 1884 gewann das Schiff das Blaue Band in sieben Tagen, zwei Stunden und 18 Minuten, und auf der Rückfahrt auch in westlicher Richtung. Kurz bevor sich Stahlkonstruktionen endgültig durchsetzen konnten, war die OREGON das letzte Rekorde brechende Eisen-Dampfschiff. Ansonsten war sie sehr fortschrittlich und war nicht nur mit elektrischen Lampen der Edison Electric Light Company ausgestattet, sondern hatte auch die bis dahin weit verbreiteten Schlafsäle im Zwischendeck durch separate Kabinen ersetzt. Aufgrund finanzieller Engpässe wurde das Schiff an die Cunard Line verkauft, die plante, sie künftig auf die Route Liverpool–Boston zu verlegen. Auf einer ihrer letzten planmäßigen Überfahrten nach New York war sie am 14. März 1886 um 4.30 Uhr morgens nur noch 15 Stunden vom Ziel entfernt, als sie mit einem anderen Schiff kollidierte, das direkt nach dem Zusammenstoß sank. Trotz des großen Lecks gab es an Bord der OREGON keine Panik; den Passagieren an Bord wurde Tee und Kaffee gereicht. Zwei Stunden nach der Kollision befahl der Kapitän das Verlassen des Schiffs, aber in den Rettungsbooten war nur Platz für die Hälfte der Menschen an Bord. Die Besatzung setzte daraufhin Leuchtsignale ab, und mehrere Schiffe eil-

ten zur Rettung heran. Acht Stunden nach dem Unglück versank die OREGON vor Fire Island. Noch einige Zeit danach ragten ihre Mastspitzen aus dem Wasser, doch sie war beim Aufprall auf dem Meeresboden so schwer beschädigt worden, dass sich eine Bergung nicht mehr lohnte.

Die UMBRIA der britischen Reederei Cunard Line war eine Trägerin des Blauen Bands und 1884 mit 7.718 BRT eines der größten Schiffe ihrer Zeit. Zusammen mit ihrem Schwesterschiff, der ETRURIA, war sie eines der letzten beiden Cunard-Schiffe, die mit Segeln ausgestattet wurden. Eine Innovation auf der UMBRIA waren Kühlvorrichtungen für den Transport von verderblichen Lebensmitteln. Mit ihren Verbunddampfmaschinen und neun Doppelender-Kesseln verbrauchte sie 320 Tonnen Kohle pro Tag und erreichte eine Geschwindigkeit von über 18 Knoten. 1887 nahm die UMBRIA ihrem Schwesterschiff ETRURIA das prestigeträchtige Blaue Band ab, als sie einen neuen Rekord von sechs Tagen, vier Stunden und 12 Minuten aufstellte. Im Folgejahr wurde sie jedoch von der ETRURIA wieder geschlagen. 1892 sorgte die UMBRIA für Aufruhr, als ihre Ankunft in New York für den 24. Dezember erwartet wurde, und es bis zum 28. Dezember immer noch keine Spur von ihr gab. Da das Lager der Welle am 23. Dezember gebrochen war, trieb sie steuerlos in dem hohen Wellengang dahin. Erst am 27. Dezember konnte sie ihre Fahrt fortsetzen und traf vor tausenden Schaulustigen am 31. Dezember in New York ein. Im Burenkrieg diente die UMBRIA 1899-1900 als Truppen- und Waffentransporter nach Südafrika. Ihre letzte Seereise unternahm die UMBRIA im Februar 1910. Die Demontage begann direkt, nachdem die Passagiere in Liverpool von Bord gegangen waren.

Die ETRURIA war das Schwesterschiff der UMBRIA, das etwas später fertiggestellt wurde. Beide wetteiferten auf der Nordatlantikroute miteinander um das Blaue Band, und erhielten hierdurch große mediale Aufmerksamkeit. Die Ausstattung der Kabinen und Salons stellte den Inbegriff des Viktorianischen Zeitalters dar. Die Erste Klasse war mit geschnitztem Mobiliar und schweren Samtvorhängen ausgestattet. Auch die Zweite Klasse war für den damaligen Standard komfortabel und geräumig und stach viele Konkurrenten aus. Ende 1895 nahm sich der 21-jährige Winston Churchill, damals Leutnant in einem Kavallerieregiment, eine mehrwöchige Auszeit vom Militärdienst um die Insel Kuba zu besuchen. Er reiste an Bord der ETRURIA nach New York und von dort weiter nach Kuba. Anfang 1896 kehrte er ebenfalls an Bord der ETRURIA wieder nach Großbritannien zurück. 1901 wurden beide Schwesterschiffe mit Funkgeräten des Systems Marconi ausgestattet. 1903 wurde die ETRURIA wenige Stunden nach dem Ablegen in New York von einer riesigen Monsterwelle getroffen. Die Welle riss Teile der Kommandobrücke und der Reling weg, dabei

wurde ein Passagier getötet. Am 26. August 1908 kam das Schiff bei einem Anlegemanöver in Liverpool einer Baggerschute zu nah, die sich in dem Propeller der ETRURIA verkeilte und fast in zwei Hälften geteilt wurde. Propeller, Ruder und Lenkgetriebe waren derart beschädigt, dass an eine Weiterfahrt nach New York nicht mehr zu denken war. Trotz behelfsmäßiger Reparaturen bedeutete dies letztlich das Ende des Dampfschiffs, das schließlich im Oktober 1909 zum Abbruch verkauft wurde.

Die ORMUZ wurde 1886 in Glasgow gebaut und fuhr im Australienverkehr der Orient Steam Navigation Co. Neben 334 komfortablen Plätzen der ersten und zweiten Klasse konnten zusätzlich auch noch 300 Auswanderer mit an Bord genommen werden. Auf ihrer Jungfernfahrt wurde sie in Sydney enthusiastisch begrüßt. Mit ihren 8.500 PS hatte sie die Fahrzeit von London erstmals auf unter 30 Tage verkürzt. Auf ihren Rückfahrten nach Großbritannien bot sie auch Stauraum für den gekühlten Transport von Fleisch, Butter und frischen Früchten an. Insgesamt unternahm die ORMUZ zuverlässig 70 Fahrten nach Australien und zurück. 1912 musste sie jedoch auf ihrer Route größeren und moderneren Schiffen weichen und wurde an die französische Reederei Compagnie de Navigation Sud Atlantique verkauft. Sie wurde in DIVONA umbenannt und steuerte nun von Bordeaux aus Südamerika an. Im Dezember 1915 wurde sie von der französischen Regierung requiriert und als Lazarettschiff eingesetzt. Nach dem Ersten Weltkrieg fand sich kein Käufer mehr, dem ein erneuter Umbau des veralteten Schiffes noch lohnend erschien. 1922 wurde sie in Marseille abgewrackt.

Die BRITANNIA wurde 1887 von Caird & Co. in Greenock für die P & O Peninsular & Oriental Steam Navigation Company gebaut und fuhr als Passagierschiff nach Indien, Australien und in den Fernen Osten. Sie verfügte über eine Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit 7.000 PS und verkürzte die Postlaufzeit nach Indien auf einen neuen Rekord von 23 Tage und 10 Stunden. Durch den Einbau von Plattformen konnte sie auch bewaffnet werden und so als Hilfskreuzer dienen. Zwischenzeitlich war sie von 1895 bis 1897 als Truppenschiff nach Indien im Einsatz. 1907 nahm sie Prinz Fushimi Hiroyasu von Japan an Bord und brachte ihn zu einem Staatsbesuch nach London. 1909 wurde sie zum Abbruch nach Italien verkauft.

Mit über 10.000 BRT war die CITY OF NEW YORK 1888 das seinerzeit größte Schiff der Welt und bot Platz für 1740 Passagiere. Mit zwei Schiffspropellern und einer leistungsstarken Maschine konnte sie eine Geschwindigkeit von über 19 kn erreichen. 1892 übertraf sie den Transatlantikrekord auf der Fahrt von Amerika nach Europa mit einer Geschwindigkeit von 20,11 kn. Während des Spanisch-Amerikanischen Krieg 1898 erhielt sie den Namen HARVARD und diente als Hilfskreuzer. Nach einer Modernisierung behielt das inzwischen nur noch NEW YORK genannte Schiff 1903 nur noch zwei Schornsteine. Als die TITANIC am 10. April 1912 zu ihrer Jungfernfahrt nach Amerika auslief, kam es fast zu einer Kollision. Durch den Sog der Schiffsschrauben der TITANIC riss sich die am Dock vertäute NEW YORK los und beide Schiffe kamen sich gefährlich nahe. Nur das schnelle Handeln des Kapitäns und eines Schleppers, der die NEW YORK wegzog, konnte einen Zusammenstoß verhindern. Im Ersten Weltkrieg transportierte sie unter dem Namen USS PLATTSBURG amerikanische Truppen nach Europa. Ab 1921 befuhr sie unter polnischer Flagge die Linie New York – Danzig. 1923 wurde sie verkauft und später verschrottet.

Um mit den britischen Reedereien mithalten zu können, orderte die Hamburger HAPAG-Linie bei der Vulcan-Werft in Stettin den 1889 fertiggestellten Doppelschrauben-Schnelldampfer AUGUSTA VICTORIA. Das damals größte deutsche Passagierschiff hieß nach der deutschen Kaiserin Auguste Viktoria, die beim Stapellauf anwesend war. Sie versah ihren Dienst zuverlässig und schnell, allerdings gab es im Winter kein ausreichendes Publikumsinteresse im Nordatlantikverkehr. Daher wurde Anfang 1891 erstmals eine Mittelmeerkreuzfahrt angeboten. In den Häfen mit längeren Aufenthalten gab es Ausflugsprogramme z.B. nach Kairo, Jerusalem, Damaskus, Athen und Rom. Diese „Vergnügungsreisen“, die später um eine Nordland-Reise bis Spitzbergen erweitert wurden, bildeten bald einen festen Bestandteil des HAPAG-Angebotes. 1904 wurde die AUGUSTA VICTORIA an die russische Marine verkauft, die das Schiff in KUBAN umbenannte und im Russisch-Japanischen Krieg als Hilfskreuzer einsetzen wollte. Als Handelsstörer sollte sie Japans Schiffsverkehr Richtung USA und Kanada kontrollieren. 1907 wurde das Schiff zum Abbruch verkauft und in Stettin zerlegt.

Die in Belfast für die White Star Line gebaute MAJESTIC lief am 2. April 1890 zu ihrer Jungfernfahrt von Liverpool über Queenstown nach New York aus. Im Sommer 1891 errang sie das Blaue Band für die schnellste Transatlantikfahrt. Dieses wurde ihr jedoch nach nur zwei Wochen von ihrem Schwesterschiff TEUTONIC wieder abgejagt. Von Dezember 1899 bis März 1900 nahm die MAJESTIC als Truppentransporter am Burenkrieg teil. Kapitän zu dieser Zeit war Edward John Smith, der spätere Kommandanten der TITANIC. Von 1902 bis 1903 wurde die MAJESTIC umgebaut. Es wurden neue Kessel eingebaut, die beiden Schornsteine verlängert und ein Mast entfernt. 1911 wurde sie als Reserveschiff aufgelegt, aber nach dem Untergang der TITANIC von der White Star Line wieder reaktiviert. Anfang 1914 wurde sie endgültig außer Dienst gestellt und abgewrackt. 1921 kaufte die White Star Line die 57.000 t große BISMARCK und gab ihr ebenfalls den Namen MAJESTIC. Dieses Schiff war nach dem Ersten Weltkrieg von Deutschland fertiggestellt und als Reparation abgegeben worden und blieb bis zur Indienststellung der französischen NORMANDIE im Jahr 1935 das größte Schiff der Welt.

Die FÜRST BISMARCK der HAPAG war ein Doppelschraubenschnelldampfer und 1891 bei ihrer Fertigstellung mit 8.874 BRT das größte deutsche Passagierschiff. Zusätzlich zu ihrer Route über den Nordatlantik unternahm sie ab 1893 im Winter auch touristische Kreuzfahrten. 1904 erwarb die russische Marine die FÜRST BISMARCK um sie im Russisch-Japanischen Krieg als Hilfskreuzer DON einzusetzen. Der Platz für die Zwischendeckspassagiere wurde in zusätzliche Kohlenbunker verwandelt und es wurden Luken für eine Kohlenübernahme auf See geschnitten. Als Bewaffnung wurden zwei 12-cm-Geschütze, vier 7,6-cm-Armstrong-Geschütze und acht 5,7-cm-Hotchkiss-Kanonen installiert. Nach ihrem Auslaufen kam sie zunächst nur bis in das Gebiet der Kanaren. Da sie ständig Maschinenprobleme hatte, wurde sie zur Reparatur zurückbeordert, war aber dann nicht mehr rechtzeitig einsatzbereit, um erneut gegen Japan auszulaufen. Sie wurde schließlich wieder in ein Passagierschiff umgebaut und kam 1907 als MOSKAU auf der Strecke Libau–Rotterdam–New York zum Einsatz. Nach nur vier Rundreisen wurde sie aus wirtschaftlichen Gründen wieder stillgelegt und im Juli 1909 an die Österreichisch-Ungarische Kriegsmarine verkauft. Als GÄA nahm die ehemalige FÜRST BISMARCK an mehreren Sommermanövern teil und wurde im I. Weltkrieg dann Mutterschiff für U-Boote. Beim Matrosenaufstand von Cattaro im Februar 1918 war sie eines der Hauptschiffe der Aufständischen. Nach Kriegsende wurde

der ehemalige Schnelldampfer von Italien beschlagnahmt und führte als SAN GIUSTO im Januar 1921 noch eine letzte Fahrt von Triest über Neapel nach New York durch. Aufgrund ihres schlechten Zustands wurde sie jedoch schließlich 1923 in Triest abgebrochen.

Bereits 1892 auf der Rückkehr von ihrer Jungfernfahrt holte die CAMPANIA für die Cunard Line das Blaue Band in östlicher Richtung, und wiederholte diesen Erfolg im darauffolgenden Jahr auch in westlicher Richtung. Die Ausstattung bot den Passagieren jeden erdenklichen Luxus. Die Kabinen und öffentlichen Räume der I. Klasse waren aufwendig mit Edelhölzern verkleidet und mit Teppichen ausgelegt. Im Rauchsalon besaß sie als erstes Seeschiff einen offenen Kamin. Am spektakulärsten war der sich über drei Decks erstreckende Speisesaal mit seiner weiß/goldenen Kassettendecke und mit Schnitzereien und Elfenbein verzierten Wänden. Nach vielen Jahren Liniendienst war sie schließlich 1914 in einem vernachlässigten Zustand und sollte zum Verschrotten verkauft werden. Die britische Admiralität intervenierte jedoch und übernahm das Schiff, um es zu einem Flugzeugträger umzubauen. Teile der Aufbauten wurden entfernt und die CAMPANIA erhielt erst ein 37 Meter, später auf 60 Meter erweitertes Flugdeck, sowie Hangars und Werkstätten. Von diesem Trägerschiff startete erstmals ein Flugzeug, während sich das Schiff in Fahrt befand. Ihre militärische Dienstzeit im I. Weltkrieg verlief ohne besondere Ereignisse. Wenige Tage vor Unterzeichnung des Waffenstillstands wurde sie jedoch am 5. November 1918 im Firth of Forth von einem Sturm aus der Verankerung gerissen, kollidierte mit einem Schlachtschiff ihrer Flotte, und versank nach 5 Stunden im Meer. Die Schuld wurde einem Wachoffizier zugesprochen der es versäumt hatte, einen zweiten Anker auszubringen.

Die LUCANIA war das 1893 fertiggestellte Schwesterschiff der CAMPANIA und galt mit nur 2 BRT mehr als sie bis 1897 als größtes Schiff der Welt. Beide waren nach achtjähriger Pause die ersten Neubauten für die Cunard Line und sollten die Strecke Europa-New York für mehrere Jahre dominieren. Sie wurden von der britischen Admiralität mitfinanziert und Cunard musste im Gegenzug beide Schiffe im Bedarfsfall als Hilfskreuzer der Royal Navy zur Verfügung stellen. 1894 übernahm die LUCANIA von ihrem Schwesterschiff für mehrere Jahre das Blaue Band des Nordatlantiks. Als Cunard später ihre Rekordbrecher MAURETANIA und LUSITANIA in Dienst stellte, rückte die LUCANIA ab 1907 in den Hintergrund und diente nur noch als gelegentlicher Ersatz. Nach ihrer letzten Reise wurde sie 1909 in Liverpool aufgelegt. Abends am 14. August brach an Bord ein Feuer aus, das schnell außer Kontrolle geriet. Bis in die frühen Morgenstunden wurde Löschwasser in den Rumpf gepumpt, so dass die LUCANIA Schlagseite annahm. Nach einer Inspektion wurde entschieden, sie an

eine Abbruchwerft zu verkaufen. Die Reste der Inneneinrichtung wurden versteigert.

Die ST. LOUIS war für den transatlantischen Passagier- und Postverkehr der US-amerikanischen Reederei American Line vorgesehen und lief am 12. November 1894 in Philadelphia vom Stapel. Sie war das bis dahin größte Schiffe ihrer Reederei und eines der größten Passagierschiffe unter amerikanischer Flagge. 1898 wurde sie zwischenzeitlich im Spanisch-Amerikanischen Krieg als Truppentransporter in der Karibik eingesetzt. Ab 1913 beförderte die St. Louis nur noch Passagiere der Zweiten und Dritten Klasse. Im Ersten Weltkrieg wurde sie 1917 wiederholt von deutschen U-Booten attackiert. 1918 wurde sie zum Truppentransporter umgebaut und vier Wochen vor Kriegsende als USS LOUISVILLE in Dienst gestellt. Nach Kriegsende sollte sie wieder für den zivilen Passagierverkehr umgebaut werden, brannte aber während der Instandsetzungsarbeiten im Januar 1920 aus. Fünf Jahre später wurde sie von New York nach Genua geschleppt und dort verschrottet.

Die ARMENIAN war ein 1895 in Belfast gebauter Dampfer der Leyland Line und wurde für den Liniendienst zwischen Liverpool und New York eingesetzt. Im südafrikanischen Burenkrieg diente sie von 1899 bis 1902 als Pferde- und Gefangenentransporter. Danach fuhr sie für die White Star Line und gab die Beförderung von Passagieren auf. Am 28. Juni 1915 versuchte sie vor der Küste von Cornwall vergeblich einem deutschen U-Boot zu entkommen. 29 Besatzungsmitglieder, zumeist US-Amerikaner, fanden zusammen mit der Ladung von 1.400 Maultieren den Tod. Die Überlebenden wurden erst am folgenden Tag von einem belgischen Trawler aufgefischt.

Die CANADA wurde von Harland & Wolff 1896 in Belfast gebaut und fuhr für die Dominion Line von Liverpool nach Québec und Montreal im Sommer, und nach Boston im Winter. Im Burenkrieg von 1899 bis 1902 wurde sie zwischenzeitlich als Truppentransporter genutzt. Auch im I. Weltkrieg diente

sie als Truppentransporter. Nachdem sie im August 1914 kanadische Truppen nach England gebracht hatte, diente sie für einige Zeit als Unterkunft für deutsche Kriegsgefangene, bis sie ab 1915 wieder als Transportschiff fuhr. Nach dem Krieg fuhr sie weiterhin als CANADA regelmäßig für die Leyland Line nach Kanada. Nach ihrer letzten Reise 1926 wurde sie in Italien abgewrackt.

Die KAISER WILHELM DER GROSSE war ein 1897 fertiggestellter Doppelschrauben-Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd für die Linienschifffahrt auf der Transatlantikpassage von Bremerhaven nach New York. Sie war nach dem Großvater des amtierenden Kaisers Wilhelm II, dem 1888 verstorbenen Kaiser Wilhelm I. benannt worden. Mit ihren vier Schornsteinen schuf der Norddeutsche Lloyd eine völlig neue Schnelldampferklasse, die danach weltweit kopiert wurde. Damit verkörperte sie den damals bei Reisenden gefragtesten und spektakulärsten Schiffstyp, der neueste technische Entwicklungen mit Geschwindigkeit und Luxus verband. Als erstes deutsches Schiff gewann die KAISER WILHELM DER GROSSE das Blaue Band für die schnellste Nordatlantiküberquerung. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde sie zum Hilfskreuzer umgerüstet und im Handelskrieg vor der westafrikanischen Küste eingesetzt. Am 26. August 1914 erschien der britische Kreuzer HMS HIGHFLYER und eröffnete das Feuer. Nach einer halben Stunde hatte das deutsche Schiff seine Munition verschossen und auf Befehl des Kapitäns versenkte es sich im seichten Ufergewässer vor der Sahara durch Sprengladungen selbst. Das Schiff kenterte über die Steuerbordseite und blieb aus dem Wasser ragend liegen. Die Besatzung marschierte durch die Wüste zu einem spanischen Fort, wo sie aufgenommen wurde.

Die 1898 in Belfast bei Harland & Wolff für die Dominion Line gebaute NEW ENGLAND befuhr die Line von Liverpool über Halifax nach Boston. Ihre Dreifach-Expansions-Dampfmaschine leistete 985 PS und brachte sie damit auf eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Später wechselte sie mehrfach ihren Besitzer und fuhr ab 1903 als ROMANIC für die White Star Line, ab 1912 nur noch ohne Unterkünfte der I. Klasse als SCANDINAVIAN für die Allan Line, und ab 1917 für die Canadian Pacific Line. 1923 wurde das Schiff in Hamburg verschrottet.

Mit 17.272 BRT war die OCEANIC 1899 das neue Flaggschiff der White Star Line und das größte Schiff der Welt. Ihre Maschinen leisteten 28.000 PS und ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von 21 Knoten. Auf ihrer Route Liverpool–Southampton–New York wurde sie schnell als „Queen of the Ocean“ bekannt und war insbesondere bei der amerikanischen Oberschicht sehr beliebt. Im Oktober 1905 war die OCEANIC das erste Schiff der White Star Line, auf dem eine Meuterei stattfand, als sich die Heizer über die harten Arbeitsbedingungen und den kargen Lohn beschwerten. Am 13. Mai 1912 stieß die OCEANIC im Nordatlantik auf die Überreste eines Rettungsboots, in dem drei Leichen der TITANIC sowie mehrere Briefe gefunden wurden. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde die OCEANIC als eines der ersten Schiffe als bewaffneter Hilfskreuzer der Royal Navy zugeteilt, mit Kanonen bestückt und schwarz angestrichen. Bei einer Patrouillenfahrt vor den Shetlandinseln kam die OCEANIC am Abend des 7. September 1914 vom Kurs ab und strandete bei ruhigem und klarem Wetter auf einem Riff der Insel Foula, das sich nur wenige Meter unter der Wasseroberfläche befand. Dort lag sie drei Wochen, bis die Inselbewohner nach einem schweren Sturm am 29. September feststellten, dass sie gesunken war. Nur wenige Tage nach seiner Indienststellung in die Royal Navy war die OCEANIC das erste Schiff der alliierten Streitkräfte, das im Ersten Weltkrieg verloren ging. Bis 1979 wurden die meisten Überreste des Wracks beseitigt.

Der Schnelldampfer DEUTSCHLAND der Hapag eroberte bereits auf seiner Jungfernfahrt im Jahr 1900 in westwärtiger Richtung das Blaue Band, und im Folgejahr auch ostwärts. Die hohen Fahrleistungen bereiteten aber auch technische Probleme. Durch das Vibrieren der Maschinenanlage ging das Ruder 1902 auf einer Rückfahrt nach Hamburg verloren und der aus Gusseisen gefertigte Achtersteven brach. 1910 wurde die DEUTSCHLAND aufgrund ihres hohen Kohleverbrauchs aus dem Nordatlantikdienst genommen und mit gedrosselten Maschinen zum größten Kreuzfahrtschiff der Welt umgebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde sie aufgrund ihres schlechten Zustands nicht von den Siegermächten beansprucht und blieb das einzige große Dampfschiff unter deutscher Flagge. Umgebaut mit nur noch zwei statt vier Schornsteinen fuhr sie nach Kriegsende noch als Auswandererschiff HANSA. Da die USA bald darauf die Einwanderung begrenzten, wurde die DEUTSCHLAND unwirtschaftlich und 1925 in Hamburg verschrottet.

Die 1901 nach einem Vorort von Philadelphia benannte HAVERFORD war ein Transatlantikdampfer der American Line und fuhr von Philadelphia nach Liverpool. Im Ersten Weltkrieg diente sie ab 1915 als britischer Truppentransporter und wurde 1917 vor der Küste Irlands von einem deutschen U-Boot schwer getroffen. Nach sechsmonatiger Reparatur wurde sie 1918 im Nordatlantik erneut torpediert und beschädigt. Nach dem Krieg befuhr sie wieder die Route von Philadelphia nach Liverpool und wurde 1921 von der White Star Line übernommen, die sowohl den Schiffsnamen als auch die Route beibehielt. Gelegentlich pendelte die HAVERFORD aber auch zwischen Hamburg und New York. Aufgrund technischer Probleme wurde sie 1924 außer Dienst genommen und 1925 in Italien verschrottet.

Die CARPATHIA der Cunard Line lief am 6. August 1902 bei Swan & Hunter in Newcastle upon Tyne vom Stapel. Sie wurde ursprünglich auf der Nordatlantikroute eingesetzt, fuhr aber ab 1909 nur noch von New York ins Mittelmeer. Am 11. April 1912 legte die CARPATHIA mit 743 Passagieren an Bord in New York ab. Sie hatte viele wohlhabende Amerikaner an Bord, die den Frühling am Mittelmeer verbringen wollten. Am frühen Morgen des 15. April 1912 empfing sie die ersten Notrufsignale der sinkenden TITANIC. Trotz der Gefahr durch treibende Eisberge nahm sie volle Fahrt auf die gemeldete Position auf. Sie war das erste Schiff, das gegen 4 Uhr morgens an der Unglücksstelle eintraf, und nahm die ersten Überlebenden an Bord. Noch einige Zeit später wurden die Besatzungsmitglieder der CARPATHIA in allen Häfen, die das Schiff ansteuerte, als Helden gefeiert. 1918 wurde die CARPATHIA im Ärmelkanal von einem deutschen U-Boot torpediert und versank innerhalb von zweieinhalb Stunden. Da sie im Konvoi mit anderen Schiffen gefahren war, konnten fast alle Menschen bis auf fünf gerettet werden.

Die Jungfernfahrt der in Belfast für die White Star Line gebauten CEDRIC erfolgte am 11. Februar 1903 von Liverpool nach New York. Auf dieser Route war sie danach fast drei Jahrzehnte lang beheimatet. Zwischenzeitlich diente sie im Ersten Weltkrieg als Hilfskreuzer der britischen Admiralität. Bei mehreren Kollisionen versenkte sie sowohl 1917 einen französischen Schoner mit 24 Toten, als auch 1918 die MONTREAL der Canadian Pacific Line. 1923 kollidierte sie im dichten Nebel mit der SCYTHIA. Ihre letzte Reise

Liverpool - New York unternahm sie im September 1931. 1932 wurde sie zum Abbruch verkauft.

Die BALTIC war das zweite Passagierschiff dieses Namens der White Star Line. Bei ihrer Indienststellung 1904 war sie das größte Schiff der Welt und wurde auf der Nordatlantikroute im wöchentlichen Expressservice von Liverpool nach New York eingesetzt. Im Januar 1909 rettete sie die Überlebenden der RMS REPUBLIC, welche im dichten Nebel mit einem italienischen Passagierdampfer kollidiert war und nach etwa 36 Stunden versank. 1921 wurde sie umgebaut, wobei im Zwischendeck statt 2.000 Schlafplätzen nunmehr Kabinen für 1,000 Passagiere der dritten Klasse entstanden. Im Dezember 1929 war sie vor der Küste von Neufundland an der Rettung der Schiffbrüchigen des Schoners NORTHERN LIGHT beteiligt. Nach fast 30 Jahren Dienstzeit wurde sie 1933 in Osaka in Japan verschrottet.

Mit 22.225 BRT war die AMERIKA 1905 das bis dahin größte Schiff unter deutscher Flagge und nach der BALTIC das zweitgrößte Schiff der Welt. Die Ausstattung war sehr luxuriös und modern und beinhaltete Luxussuiten mit eigenen Badezimmern, elektrisch betriebene Aufzüge, einen Wintergarten und das erste À-la-carte-Restaurant auf einem Schiff. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs befand sich das Schiff gerade in Boston und blieb dort liegen um nicht der Royal Navy in die Hände zu fallen. Bei Kriegseintritt der USA wurde sie jedoch 1917 als Truppentransporter der US Navy beschlagnahmt und ihr Name zu AMERICA anglisiert. Nach Kriegsende wurde sie für den Passagierdienst von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt. Bei Wartungsarbeiten im März 1926 brach wegen eines Lecks in einer Ölleitung ein Feuer aus, das fast sämtliche Passagierkabinen zerstörte. Erst zwei Jahre später legte die reparierte AMERICA zu ihrer ersten Fahrt nach dem Brand von New York über Plymouth und Cherbourg nach Bremen ab. Während der Weltwirtschaftskrise wurde die AMERICA 1932 stillgelegt und erst acht Jahre später im Zweiten Weltkrieg reaktiviert. Umbenannt zu EDMUND B. ALEXANDER transportierte sie ab Januar 1941 Truppen zwischen New Orleans und Panama. Mit neuen Maschinen ausgerüstet transportierte sie ab 1943 Truppen nach Europa und nach dem Krieg Familienangehörige von Soldaten über den Atlantik. 1949 wurde sie bei Baltimore aufgelegt, und 1957 an die Bethlehem Steel Corporation verkauft und abgewrackt.

Die im Juni 1906 vom Stapel gelaufene LUSITANIA fuhr für die Cunard Line im Transatlantikverkehr zwischen Liverpool und New York. Bis zur Indienststellung ihres Schwesterschiffs MAURETANIA war sie mit Abstand das größte Schiff der Welt. Das öffentliche Interesse war so groß, dass sich im Hafen von Liverpool rund 200.000 Zuschauer versammelten, um sie zu ihrer Jungfernfahrt zu verabschieden. Auch bei der Ankunft in New York wurde sie frenetisch bejubelt. Nach einem Monat gewann sie das Blaue Band des Nordatlantiks, das seit 9 Jahren von deutschen Schiffen gehalten worden war. Hinsichtlich Abmessungen, Antrieb und Ausstattung setzte sie im Schiffbau neue Maßstäbe. Ihre Turbinenanlage war den Kolbendampfmaschinen der deutschen Konkurrenz technisch deutlich überlegen. Sie leistete 76.000 PS, verbrauchte pro Tag etwa 1.000 t Kohle, und benötigte zur Kühlung bei voller Fahrt etwa 250.000 Liter Wasser pro Minute. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 24 Knoten war sie das erste Schiff überhaupt, das die Atlantiküberquerung nach Westen in weniger als fünf Tagen absolvierte. Im Ersten Weltkrieg wurde die LUSITANIA weiterhin als reguläres Passagierschiff im Liniendienst belassen. Am Morgen des 7. Mai 1915 passierte sie nach einer Atlantiküberquerung die Südküste Irlands. Dort lauerte ein deutsches U-Boot und feuerte in einer Entfernung von 700 m einen Torpedo ab. Die LUSITANIA wurde in Höhe eines Kohlenbunkers getroffen. Kurze Zeit später erfolgte eine zweite, wesentlich stärkere Detonation, die vermutlich auf eine Kohlenstaub- oder Dampfkesselexplosion zurückzuführen war. Schnell nahm das Schiff schwere Schlagseite und die Rettungsboote konnten kaum zu Wasser gelassen werden. Kinder, die auf das Bootsdeck gelangten, wurden im Gedränge erdrückt. Nach fünf Minuten fiel der Strom aus, wodurch die Kabinengänge im Dunklen lagen, Fahrstühle mit ihren Passagieren steckenblieben, und die Schotten im Schiffsrumpf nicht mehr geschlossen werden konnten. Die wenigen Rettungsboote, die besetzt und heil das Wasser erreichten, wurden durch die Vorwärtsbewegung der sinkenden LUSITANIA mitgerissen, während sie sich immer weiter auf die Seite legte. Als die Schornsteine unter Wasser gerieten, sogen sie im Wasser treibende Menschen ein, während andere Passagiere durch den Sog der Bullaugen unter Wasser und zurück ins Schiff gesogen wurden. Nur 18 Minuten nach der Torpedierung sank die LUSITANIA. Erst vier Stunden nach dem Untergang trafen die ersten Rettungsschiffe am Unglücksort ein, zumeist kleinere Fischereifahrzeuge. Gemessen an der Zahl der Todesopfer von 1198 Menschen war die Versenkung der LUSITANIA der größte Schiffsverlust im Ersten Weltkrieg und gilt als eine der größten Schiffskatastrophen der Geschichte.

Die MAURETANIA der Cunard Line war bei ihrer Indienststellung 1907 das größte Schiff der Welt. Für die Räumlichkeiten der Ersten Klasse wurde ein bisher nie gesehenes Maß an Prachtentfaltung angestrebt. Die teuersten Kabinen an Bord waren die beiden Königssuiten, die zwei Schlafzimmer, einen Wohnraum, ein privates Esszimmer sowie ein Bad und eine Toilette umfassten. Auf ihrer ersten Rückfahrt von New York erlangte sie das Blaue Band für die schnellste Atlantik-Überquerung in östlicher Richtung. Diesen Rekord sollte sie dabei bis zum Jahr 1924 noch weitere sieben Male verbessern. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 26 Knoten stellte sie im September 1909 auch den Rekord in westlicher Richtung auf und nahm damit ihrem Schwesterschiff LUSITANIA deren 1907 errungene Auszeichnung wieder ab. 1914 wurde die MAURETANIA zur Verwendung als Truppentransporter umgebaut und war bis Kriegsende durchgängig im Einsatz. Im Jahre 1919 kehrte sie wieder in den Liniendienst zurück und wurde 1921 auf Ölfeuerung umgerüstet. Das begehrte Blaue Band konnte die MAURETANIA mehr als zwei Jahrzehnte durchgängig bis 1929 behalten, als es ihr schließlich von der deutschen BREMEN abgenommen wurde. Ab 1930 war das alte Schiff überwiegend auf Kreuzfahrten im Einsatz und trat 1935 ihre letzte Reise zur Abwrackwerft im schottischen Rosyth an. Aufgrund ihrer langen Dienstzeit und ihrer klassischen Formgebung gehört die MAURETANIA auch noch heute zu den bekanntesten Schiffen ihres Jahrhunderts.

Die 1908 bei Harland & Wolff in Belfast gebaute ROTTERDAM bediente für die Holland-America Line die Strecke von Rotterdam nach New York. Sie galt als eines der schönsten und beliebtesten Schiffe ihrer Zeit und wurde gelegentlich auch für Kreuzfahrten eingesetzt. Obwohl die Niederlande im Ersten Weltkrieg offiziell neutral waren, wurden auf ihr ab 1916 Millionen amerikanische Soldaten und insgeheim auch Waffen nach Frankreich transportiert. Berühmte Passagiere in Friedenszeiten waren unter anderen Thomas und Katia Mann sowie Albert Einstein, der seine erste Amerikareise 1921 ebenfalls mit diesem Schiff unternahm. 1939 wurde das Schiff ausgemustert und 1940 in den Niederlanden abgewrackt.

Die GEORGE WASHINGTON wurde vom Norddeutschen Lloyd am Tag des 50-jährigen Firmenjubiläums am 20. Februar 1907 in Auftrag gegeben. Die Jungfernfahrt führte den „Doppelschrauben - Salonpostdampfer“ im Sommer 1909 von Bremerhaven nach New York. Die Salondampfer des Norddeutschen Lloyd benötigten über den Atlantik zwei bis drei Tage länger als Schnelldampfer, boten dafür aber ein höheres Maß an Bequemlichkeit und Ruhe. Das Küchenpersonal bestand aus 1 Oberkoch, 9 zweiten und 8 dritten Köchen, 4 Dampfköchen, 4 Konditoren, 6 Bäckern, 20 Aufwäschern, 4 Schlächtern und 2 „israelischen Köchen“. Bei Kriegsausbruch wurde der Dampfer 1914 im Hafen von New York zunächst interniert und ab 1917 als Truppentransporter der US Navy requiriert. Nach dem Krieg fuhr das Schiff für die

United States Lines. Während der Weltwirtschaftskrise wurde das Schiff 1931 aufgelegt, jedoch im Zweiten Weltkrieg wieder als Truppentransporter reaktiviert. Nach dem Krieg lag sie einige Jahre vertäut in Baltimore und wurde dort nach einem Feuer an Bord im Jahre 1951 abgewrackt. Berühmte Passagiere waren unter anderem Sigmund Freud 1909 bei seinem Amerikabesuch, sowie US-Präsident Woodrow Wilson im Dezember 1918 auf seinem Weg zur Pariser Friedenskonferenz.

Die FRANCE war ein 1910 auf der Werft Chantier et Atelier de St. Nazaire gebauter Transatlantikdampfer der französischen Reederei Compagnie Générale Transatlantique (CGT). Sie war das erste französische Passagierschiff mit über 20.000 BRT und das einzige mit vier Schornsteinen. Aufgrund ihrer außergewöhnlich prachtvollen Innenausstattung wurde sie von ihren Passagieren als „Château des Atlantiks“ bezeichnet. Mittelpunkt des Schiffs war der über drei Decks reichende Speisesaal der 1. Klasse, der wie viele andere Räume und Kabinen im Stil französischer Barock- und Rokokopaläste ausgestattet wurde. Bis zum Ersten Weltkrieg etablierte sich die FRANCE als eines der beliebtesten Schiffe auf der Nordatlantikroute. Nach Kriegsausbruch 1914 wurde sie zum bewaffneten Hilfskreuzer umgebaut, doch ihr hoher Kohleverbrauch machte sie für diese Rolle völlig ungeeignet. Stattdessen als Truppentransporter und ab 1917 als Lazarettschiff eingesetzt, überstand die FRANCE den Weltkrieg ohne Schaden. Ab 1919 wurde sie wieder als Passagierschiff auf der Nordatlantikroute eingesetzt. Von 1923 bis 1924 wurde das Schiff modernisiert und auf Ölfeuerung umgestellt. Die Weltwirtschaftskrise von 1929 zwang die CGT, das zunehmend unrentabler werdende Schiff neben dem gewöhnlichen Liniendienst auch auf Kreuzfahrten in die Karibik zu schicken. Nach einer Kollision mit einem Frachter vor New York im Jahr 1931 wurde die FRANCE 1932 außer Dienst gestellt und schließlich 1934 in Dünkirchen abgewrackt.

Am 14. Juni 1911 startete die OLYMPIC zu ihrer Jungfernfahrt von Southampton über Cherbourg und Queenstown nach New York. Nach dem Untergang ihres Schwesterschiffs TITANIC wurde sie 1912 mit zusätzlichen Rettungsbooten, verstärkten Schotten und einer doppelten Außenhaut ausgestattet. Während des Ersten Weltkrieges diente sie als Truppentransporter. Im Oktober 1914 rammte sie das deutsche U-Boot U 103 und durchschlug mit der Schiffsschraube den Druckkörper, woraufhin zehn deutsche U-Boot-Fahrer ums Leben kamen. 1919 wurde die OLYMPIC wieder zum Linienschiff umgebaut und auf Ölfeuerung umgestellt. In den 1920er Jahren war sie sehr populär und hatte viele reiche und berühmte Passagiere an Bord, darunter Charlie Chaplin, Mary Pickford und Douglas Fairbanks sowie Prinz Edward, zu der Zeit Prince of Wales. In der Weltwirtschaftskrise ab 1929 war die White Star Line, die sich vom Untergang der TITANIC nie ganz erholt hatte,

in ernsten finanziellen Schwierigkeiten. 1934 erzwang die britische Regierung die Fusion mit der konkurrierenden Cunard Line. Um den Bau der neuen Schiffe QUEEN MARY und QUEEN ELIZABETH zu finanzieren, wurde die OLYMPIC 1935 zum Abwracken verkauft. Bis dahin hatte sie 257mal den Atlantik überquert und dabei 1,8 Millionen Seemeilen zurückgelegt. Die berühmte Uhr „Honour and Glory Crowning Time“ aus dem Treppenhaus, die mit der aus der TITANIC identisch war, befindet sich heute im SeaCity Museum in Southampton.

Die in Belfast gebaute TITANIC der britischen Reederei White Star Line war 1912 bei ihrer Indienststellung mit über 46.000 BRT das größte Schiff der Welt. Aufgrund der vollautomatischen Wasserschutztüren zwischen den 16 wasserdicht abschottbaren Abteilungen wurde sie als „praktisch unsinkbar“ bezeichnet. Sie war für den Liniendienst auf der Route Southampton – Cherbourg – Queenstown – New York vorgesehen und sollte neue Maßstäbe im Reisekomfort setzen. Ihre zweite Klasse entsprach ungefähr dem Komfort der ersten Klasse älterer Passagierdampfer. Auf ihrer Jungfernfahrt kollidierte die TITANIC am 14. April 1912 gegen 23:40 Uhr etwa 300 Seemeilen südöstlich von Neufundland mit einem Eisberg und versank zwei Stunden und 40 Minuten später im eiskalten Nordatlantik. Obwohl für die Evakuierung mehr als zwei Stunden Zeit zur Verfügung standen, starben 1514 der über 2200 an Bord befindlichen Personen, hauptsächlich wegen der unzureichenden Zahl an Rettungsbooten. Der Untergang der TITANIC gab Anlass für zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See, vor allem eine ausreichende Ausstattung mit Rettungsbooten, Besetzung der Funkstationen rund um die Uhr und die Errichtung einer Internationalen Eispatrouille. Wegen der hohen Opferzahl zählt der Untergang der Titanic zu den größten Katastrophen der Seefahrt. Weltweit beschäftigten sich Literatur, bildende Kunst sowie Film und Fernsehen regelmäßig mit den Ereignissen und Umständen ihrer letzten Fahrt und des Untergangs.

Der IMPERATOR (auf Wunsch des deutschen Kaisers mit männlichem Artikel) wurde 1913 bei der AG Vulcan in Hamburg gebaut und war das erste Schiff der Welt, das mehr als 50.000 BRT maß. Die Bugzier stellte einen mächtigen Adler auf einer Weltkugel dar. Das Schiff war sehr topplastig, so dass schon beim ersten Aufenthalt in New York schwere Holzverschalungen durch leichtere ersetzt, schwere Stühle durch Korbmöbel ausgetauscht, viel eingebauter Marmor demontiert und die Schornsteine um fast drei Meter verkürzt werden mussten. Nach dem ersten Weltkrieg war der IMPERATOR Teil der deutschen Reparationsleistungen und fuhr für die Cunard Line als BERENGARIA im Expressdienst von Southampton nach New York. Als im Mai 1936 die QUEEN MARY in Betrieb genommen wurde, wollte Cunard

die BERENGARIA eigentlich noch bis zur Indienststellung der QUEEN ELIZABETH in Fahrt halten. Angesichts des mangelhaften Brandschutzes war sie bei den US-Behörden aber in Ungnade gefallen und musste eines Tages die Heimreise nach Europa ohne Passagiere antreten. Ein umfangreicher Umbau schien nicht mehr lohnend, so dass das Schiff 1938 zum Abwracken verkauft wurde.

Mit der 1914 bei John Brown & Company in Clydebank gebauten AQUITANIA erreichte die Cunard Line eine völlig neue Qualität in der Ausstattung britischer Passagierschiffe. Mit ihren klaren Formen und ebene Oberflächen erzeugte die Innenausstattung eine schlichte Eleganz, die einen erheblichen Kontrast zum überladenen Design ihrer Konkurrenten bildete. Aufgrund ihrer noblen Ausstattung und der eleganten Linienführung wurde sie von den Passagieren auch als „The Ship Beautiful“ (dt.: „Das schöne Schiff“) bezeichnet. Die AQUITANIA zeichnete sich wohltuend durch eine außergewöhnliche Laufruhe und das Fehlen spürbarer Vibrationen aus; die auf vielen anderen Schiffen der Zeit als unangenehm empfunden wurde. Nach ihrem zwischenzeitlichen Einsatz als Truppentransporter im ersten Weltkrieg war sie in den 1920er- und 1930er-Jahren einer der beliebtesten und wirtschaftlich erfolgreichsten Transatlantikliner. Insgesamt erreichte sie 903 Nordatlantiküberquerungen. Als die Nachfrage in der Weltwirtschaftskrise spürbar nachließ, wurde die AQUITANIA in den 1930er Jahren auf Kreuzfahrten geschickt. Im zweiten Weltkrieg wurde sie erneut als Truppentransporter benötigt und war 1946 Gastgeber für die Außenministerkonferenz der vier Siegermächte USA, Großbritannien, Frankreich und Sowjetunion in New York. Danach wurde an Bord Platz für zusätzliche 1.700 Reisende geschaffen und sie diente noch bis Dezember 1949 als Auswandererschiff. Aufgrund ihrer außergewöhnlich langen Dienstzeit zählt die AQUITANIA zu den bekanntesten Transatlantiklinern und war von 1935 bis zu ihrer Verschrottung 1950 der letzte noch existierende Vierschornsteindampfer der Welt.

Verlag und Autor danken den Vielen, die bei der Entstehung von TransAtlantic mitgewirkt haben, u.a.

Ralph H. Anderson, Claudia Barmbold, Fabrizio Andreasi Bassi, Thomas Berg, Jérôme Besnard, Mark W. Bigney, Martin Böschen, Stephan Borowski, Lars Brügging, Daniele Carletti, Veronica Casa, Nick Case, Club Area Games Forli, Club Time Out Cesena, Pietro Cremona, Martina Fähnemann, Arne Franken, Holger Gentemann, Johann A. Gerdts, Giacomo Gioia, Richard Ham (Rahdo), Hapag-Lloyd AG, Nils Holm, Mariano Iannelli, Nuno Bizarro Sentieiro, Mats Karlöf, Tim Koch, Johan Koitka, Jens Külpmann, Rüdiger Kuntze, Frank Lamprecht, Yvonne Lange, Gianluca Lari, Vital Lacerda, LeiriaCon, Paul Lister, Heike und Michael Lopez, Antonio Martino, Thomas Mumm, Thibaut Palfer-Sollier, Adhil Patel, Simmy Peerutin, PlayModena, Paulo Renato, David Rosenberg, Alessio Sereno, Paulo Soledade, Salvatore Sparacca, Mihai Stanimir, Mathias Sträßner, Daniele Tascini, Vincenzo Tringali, Bruno Valerio, Filippo Vincenzi, Maike Wagner, Martin Wallace, Kay Wilke, Rob van Zyl

www.pd-verlag.de

PD VERLAG