

# Das Traumschiff des Kaiserreichs

Vor 130 Jahren brach der deutsche Schnelldampfer „Augusta Victoria“ zu einer großen Mittelmeerrundfahrt auf. Die Reise gilt als Geburtsstunde der modernen Kreuzfahrt. Der Bochumer Historiker Christian Bunnenberg hat die Geschichte der Fahrt erforscht

Von Michael Kohlstadt

**Essen.** 250 Passagiere, ein buntes Bordleben, exotische Landausflüge: Der Reisebericht der „Augusta Victoria“ liest sich wie eine Traumschiff-tour unserer Tage. Allerdings pflügte der deutsche Schnelldampfer bereits Anfang 1891, also vor genau 130 Jahren, durch Atlantik und Mittelmeer. Der Bochumer Historiker Christian Bunnenberg erforscht die fast zwei Monate dauernde Rundreise des Hapag-Schiffes, die als Geburtsstunde des modernen Kreuzfahrttourismus gilt.

## Herr Prof. Bunnenberg, wie kommt man als Historiker auf so ein Thema?



Christian Bunnenberg

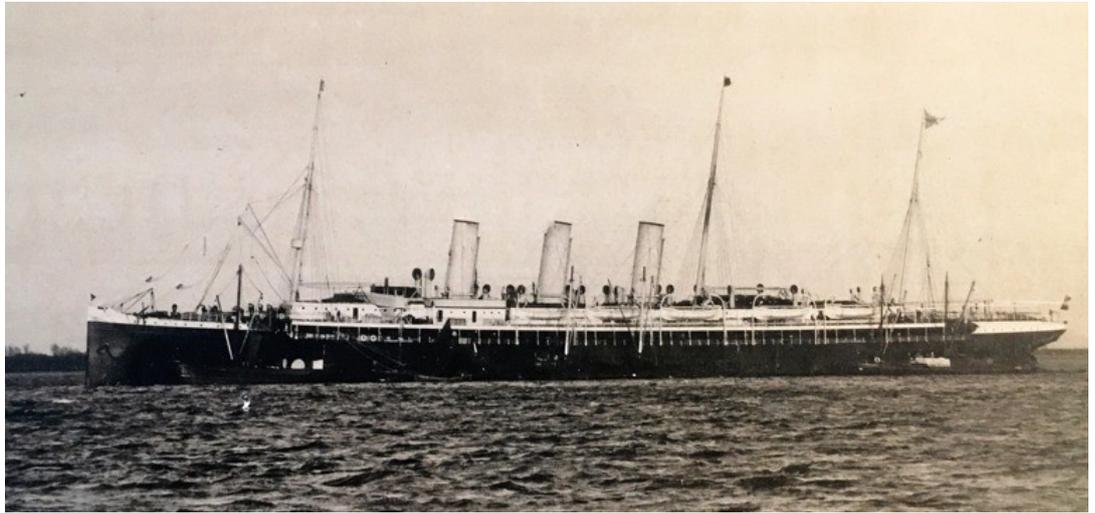
Durch Zufall. 2014 erhielt ich ein Angebot, auf einer Nordlandkreuzfahrt historische Vorträge für Kinder und Erwachsene zu halten. Es ging um die Geschichte der Hanse und um die Wikinger. Schon während der Reise habe ich mich gefragt, wie es denn eigentlich um die Geschichte der Kreuzfahrt selbst steht. Wann hat das angefangen? Und wo? Wieder zuhause fing ich an, das zu recherchieren

## Glichen die Kreuzfahrten um 1900 den heutigen Touren?

Es gibt viele Gemeinsamkeiten. Das Grundmuster ist dasselbe: die Buchung per Katalog, die Montage der Reise mit festen Zielen und Landgängen inklusive organisierter Ausflüge, hochwertiger Verpflegung und Unterkunft, insgesamt der Pauschalreisecharakter, sogar Bordzeitungen gab es.

## Was sind die Unterschiede?

Die Bordunterhaltung hatte noch nicht das heutige Ausmaß. Ja, es gab von den Passagieren mitorganisierte Tanzveranstaltungen und Kunstausstellungen, man vertrieb sich die Zeit mit Kartenspielen und Zeitungslektüre. Beliebter Aufenthaltsort war der Rauchsalon. Sport im engeren Sinn aber gab es nicht. Die Augusta Victoria hatte keinen Pool – das Wellnessangebot beschränkte sich auf beim Badesteward zu buchende Badewannen. Zwar veranstaltete man auf der Reise „Olympische Spiele“ mit Sackhüpfen und Eierlaufen. Die Disziplinen übernahmen aber die Schiffsjungen, die Passagiere feuerten nur an. Heute sind die Schiffe ja oft selbst die Attraktion der Kreuzfahrt. Damals standen eher die Reiseziele im Mittelpunkt, obwohl die Augusta Victoria als größter und modernster deutscher Passagierdampfer schon eine Attraktion war. Ein großer Unterschied war auch die Exklusivität der Reise. 250 Passagiere an Bord eines fast 150 Meter langen Schiffs – das war im Vergleich zu heute sehr luxuriös.



Mit ihren 144 Metern war die „Augusta Victoria“ zu ihrer Zeit der größte deutsche Passagierdampfer, aber nicht einmal halb so lange wie die Kreuzfahrtriesen von heute. FOTO: RUB / RUB

## Exklusivität hat normalerweise ihren Preis. Was kostete die Mittelmeertour?

Pro Person zwischen 1600 und 2400 Reichsmark je nach Lage und Ausstattung der Kabine und einschließlich Verpflegung. Das war im deutschen Kaiserreich sehr viel Geld. Zum Vergleich: 1891 bekam der Durchschnittsrentner eine Rente von 700 Mark – im Jahr. Die Reise kostete also ein Vielfaches davon. Allerdings dauerte sie mehr als 50 Tage und war damit deutlich länger als die heute übliche 7-Tages-Kreuzfahrt. Landausflüge mussten übrigens wie heute zusätzlich bezahlt werden.

## Wie komfortabel war das Leben an Bord?

Die typische I. Klasse-Kabine war nur sechs Quadratmeter groß. Toiletten und Badewannen gab es auf dem Flur als Gemeinschaftseinrichtung. Für damalige Verhältnisse war die Ausstattung dennoch äußerst komfortabel. Die Kabinen hatten Doppeltagenbetten. Ein Einzelreisender musste damit rechnen, sich die Kabine mit einer fremden Person zu teilen. Es gab aber zwei Waschbecken, fließendes Wasser und elektrisches Licht. Das war damals sehr modern.

## Wer konnte sich so eine Reise leisten?

Das gehobene Bürgertum, wohlhabende Kaufleute, hohe Beamte und Offiziere, Adelige, Künstler. Die Passagierliste der Augusta Victoria ist gut erhalten. Der jüngste Passagier war ein circa 14 Jahre alter Junge.

## Die Reise der Augusta Viktoria



Im transatlantischen Liniendienst war die „Augusta Victoria“ im Winter nicht ausgelastet. So kam die Hapag-Reederei auf die Idee der Mittelmeerkreuzfahrt.

Kleine Kinder gab es an Bord also nicht. So ein Schiff war auch ein gesellschaftlicher Mikrokosmos. Für das Wohl der 250 Passagiere sorgten noch einmal genau so viele Stewards, Matrosen, Bootleute und Maschinisten. Im Schiffsbauch befeuerten allein 125 Heizer und Kohlenzieher die Kessel der beiden Dampfmaschinen. Das war eine extrem harte Arbeit.

## Was weiß man über die Besatzung?

So gut wie nichts. Bekannt sind nur die Namen des Kapitäns und einiger Offiziere. Die Quellen geben nichts darüber her, wer unter Deck die Schwerarbeit erledigte und unter welchen Bedingungen dort geschuftet wurde. Die Namen der Crewmitglieder sind nirgends verzeichnet. Als Historiker stelle ich mir natürlich die Frage: Was waren das für Menschen? Doch weder die Passagiere noch die mitreisenden Journalisten scheinen sich für den Alltag der Besatzung ernst-

haft interessiert zu haben. Selbst die Steuermänner, mit denen die Passagiere täglich Kontakt hatten, sind in keinem Reisebericht namentlich erwähnt. Über eine Besichtigung des Maschinenraums gibt es in den Aufzeichnungen nur einige dürre Zeilen. Das hat mich schon sehr erstaunt.

## Wie liefen die Landausflüge ab?

Die wurden vor Ort von Thomas Cook angeboten und durchgeführt, übrigens nicht immer zur restlosen Zufriedenheit der Passagiere. Es sind Beschwerden dokumentiert über schlechte Organisation und miserable

Hotelzimmer. Offenbar waren die Thomas Cook-Agenten überfordert mit der Zahl der Reisenden, die da plötzlich an Land gingen. 250 Touristen auf einen Schlag, das klingt heute wenig, war damals aber viel.

## Das Schiff ankerte in Alexandria, Beirut und Konstantinopel, dem heutigen Istanbul. Landausflüge gingen nach Kairo, Jerusalem und bis nach Damaskus. Fremde Welten für die damalige Zeit, oder?

Nicht unbedingt. Es gab eine große Orientbegeisterung in Europa. Man hatte Vorkenntnisse, glaubte sich auskennen und hatte selbstverständlich seinen Baedeker griffbereit. Außerdem: In Ägypten und Palästina stießen die Reisenden auf vertraute Strukturen. Ende des 19. Jahrhunderts hatten die europäischen Mächte im Nahen Osten das Sagen. Es war das Zeitalter des Kolonialismus und Imperialismus mit seinem zentral-europäischen Überlegenheitsgefühl. Man fühlte sich sicher und war es wahrscheinlich auch. Mit diesem Selbstverständnis gingen die Passagiere an Land. Einige Reisende trauten sich sogar den beschwerlichen Abstecher von Beirut nach Damaskus zu, nur um dort unter anderem kostbare jüdische Handschriften aus der Zeit Karls des Großen zu besichtigen. Die Tour im offenen Planwagen dauerte 16 Stunden und führte über schneebedeckte Gebirgspässe. Einer der Teilnehmer kam mit hohem Fieber zurück. Die Menschen damals waren aber offenbar hart im Nehmen.

## 23 Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs schien es auf dem Schiff weltoffen zuzugehen. Eine Illusion?

Neben den rund 170 Deutschen, die in Cuxhaven an Bord gingen, nahmen tatsächlich viele Briten, Amerikaner, Dänen, Norweger und Holländer an der Reise teil. Das ist nicht weiter verwunderlich. Europa war vor der Jahrhundertwende ein Raum mit vergleichsweise offenen Grenzen. Und zumindest diejenigen, die es sich leisten konnten, bewegten sich frei zwischen den Ländern.

## Wie entwickelte sich der Kreuzfahrttourismus nach der Pionierleistung der Augusta Victoria weiter?

Kreuzfahrten erlebten einen Boom. Immer mehr Schiffe wurden gebaut. Die Ziele waren in etwa dieselben wie heute: Nordlandfahrten, Mittelmeerreisen, der Trip in die Karibik. Auch die ersten Weltreisen gab es. Das alles endete mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs. Im Sommer 1914 brach das Geschäftsmodell zusammen. Die Hapag fuhr im Oktober noch eine letzte Tour. Die nächste Kreuzfahrt der deutschen Reederei startete erst 1923.

## Die „Augusta Victoria“ – das Schiff



Standardkabine der I. Klasse, 6 qm, 2 Passagiere: „Links und rechts der Tür befinden sich zwei 40 cm breite Schränke, die beiden Betten sind übereinander an einer ca. 2,4 m langen Längswand angebracht. [...] An der Stirnwand sind [...] die beiden Waschbecken angebracht, mit fließend kaltem und warmem Wasser. Zusätzlicher Stauraum unter dem Bett. Bäder und WC sind auf dem Flur als Gemeinschaftseinrichtung vorhanden. Für die Benutzung der relativ wenigen Badewannen führt der Badesteward eine Terminliste.“

**Winzige Kabinen, üppige Kost: Im Frauchraum lagerten unter anderem 11.950 Austern, 43.700 Eier, 2000 Frankfurter Würstchen, 700 Rührkäse und 4000 Flaschen Weißwein. Selterswasser gab es dagegen in „nur“ 1137 Flaschen.** F. C. W. ALLES, VERLAG PRO BUSINESS BERLIN

## BRANCHE IN DER KRISE

Die Kreuzfahrtbranche elite in den vergangenen Jahren von Rekord zu Rekord. 2019 verbrachten weltweit rund 30 Millionen Passagiere ihren Urlaub auf dem Wasser. Doch 2020 stürzte die Corona-Pandemie die Anbieter in ihre tiefste Krise. Die meisten der weltweit rund 400 Schiffe liegen derzeit fest vertäut in den Häfen. Erst im Laufe dieses Jahres soll es wieder aufwärts gehen.

Christian Bunnenberg, Juniorprofessor für Diktatur der Geschichte an der Ruhr-Universität Bochum, bringt seine Forschungsergebnisse zur ersten Kreuzfahrt der „Augusta Victoria“ auch als Buch heraus. Die Veröffentlichung im Hamburger Osburg-Verlag ist für Anfang 2022 geplant.



Bordleben: die Zeitungslektüre an Deck. FOTO: C. W. ALLES, VERLAG PRO BUSINESS BERLIN /