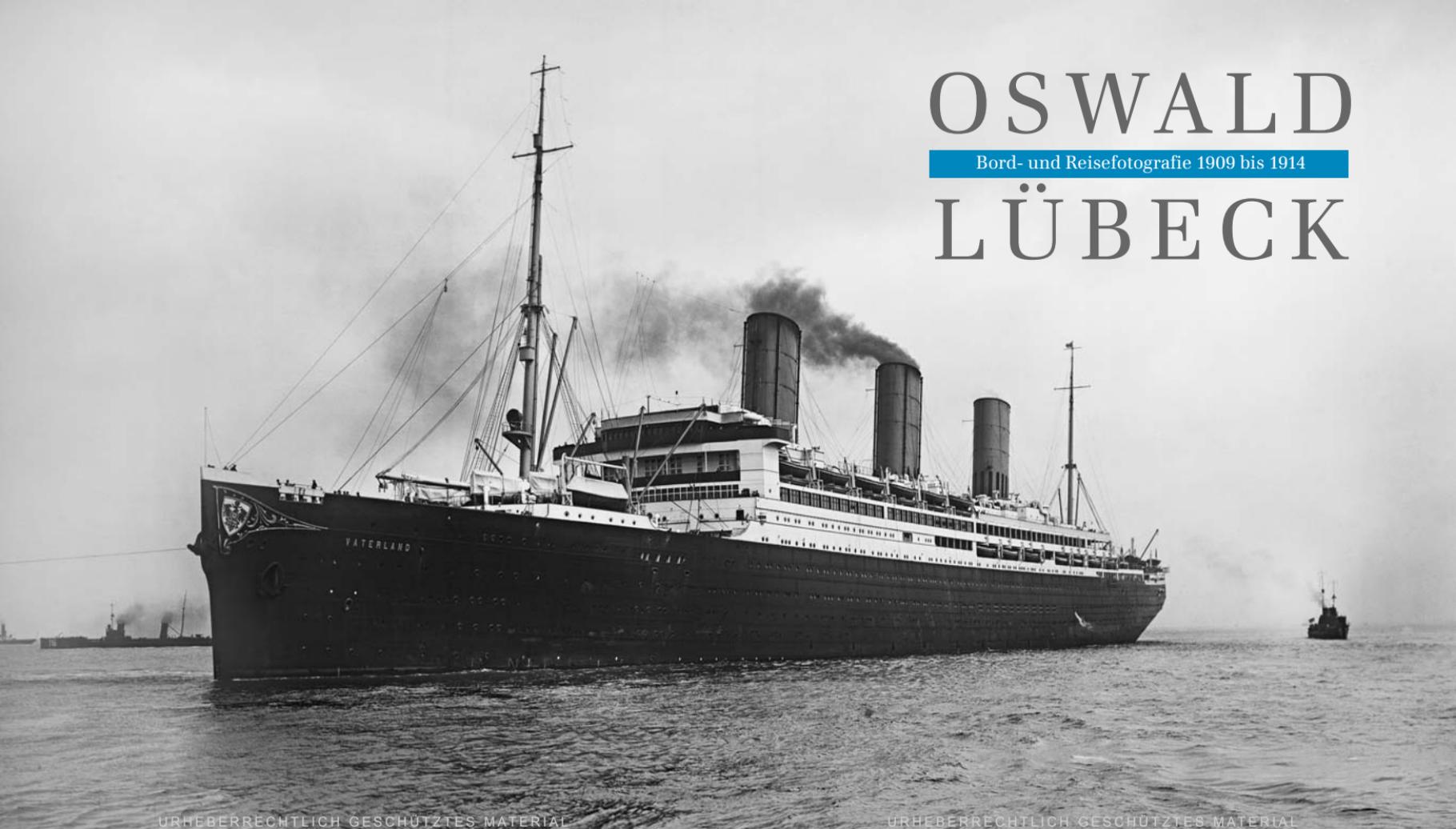


OSWALD LÜBECK Bord- und Reisefotografie 1909 bis 1914



URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZTES MATERIAL



OSWALD

Bord- und Reisefotografie 1909 bis 1914

LÜBECK

215 Fotografien von Oswald Lübeck (1883–1935) geben den Blick frei in eine untergegangene Epoche. Sie zeigen geradezu unvorstellbaren Luxus auf den schwimmenden Grand Hotels der Kaiserzeit: prächtige Speisesäle und opulente Salons, fürstlich eingerichtete 1.-Klasse-Kabinen und verschwenderisch raumgreifende Treppenaufgänge, Sportanlagen, Schwimmbäder und Promenadendecks, auf denen sich die mondäne Gesellschaft dem Müßiggang hingibt; elegant die Damen, mit der unverzichtbaren Prinz-Heinrich-Mütze die Herren.

Als Bordfotograf reiste Lübeck zwischen 1904 und 1914 auf den Kreuzfahrtschiffen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) rund um die Welt und fotografierte das pompöse Interieur der Schnelldampfer, die weltgewandte Eleganz ihrer Passagiere sowie deren Begegnungen mit der Exotik ferner Landschaften und Kulturen. Die Aufnahmen entstanden zu einer Zeit, da der Übergang von der Passagierbeförderung zur Seereise bereits abgeschlossen war und sich die anfangs noch als »Excursionen« beworbenen Kreuzfahrten zu einem eigenen Geschäftsfeld der großen Reedereien entwickelt hatten.

Einzelne »Lustfahrten« zur See waren schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts angeboten worden, das Zeitalter des Wohllebens auf See begann jedoch erst 1888 mit dem Einsatz der neuen Zweischrauben-Schnelldampfer im Liniendienst. Stahl als neues Schiffsbaumaterial erlaubte eine großzügigere Dimensionierung der Schiffe und die Errichtung weiter und hoher Gesellschaftsräume nach dem Vorbild erstklassiger Hotels, sodass die Vorausset-

zungen für ein »form- und etikettengerechtes gesellschaftliches Leben« an Bord gegeben waren.¹

Die komfortable Ausstattung und die hohe Geschwindigkeit dieser Hochseedampfer sorgten für eine große Nachfrage im Transatlantikverkehr, allerdings nur von April bis Oktober; einige Schiffe der HAPAG lagen also im Winter ungenutzt vor Cuxhaven auf Reede. Albert Ballin, jung, Vorstandsmitglied, später Generaldirektor, warf eine kühne Idee in die Debatte: Die Schiffe sollten in der »mageren Jahreszeit« gewinnbringend auf Vergnügungsreisen gehen. Der anfangs äußerst umstrittene Gedanke sorgte alsbald für Furore. Im Januar 1891 legte das Renommierschiff der Reederei, die AUGUSTA VICTORIA, von Cuxhaven zu einer 58-tägigen Vergnügungsreise ins Mittelmeer ab, bei der 13 Häfen angelaufen wurden. In Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern in den Zieländern wurden für die »Excursion nach dem Mittelmeer und dem Orient« Landausflüge und ein anspruchsvolles Rahmenprogramm organisiert. Das bekannt anmutende Konzept zeigte einen durchschlagenden Erfolg. In den darauffolgenden Jahren bot die HAPAG jährlich zwei Orientkreuzfahrten an, 1894 die erste Nordlandfahrt, wiederum mit der AUGUSTA VICTORIA. Die HAPAG setzte damit einen Trend, den der deutsche Kaiser Wilhelm II. seit 1889 mit seinen alljährlich in Kiel startenden Nordlandfahrten auf der kaiserlichen Yacht »Hohenzollern« durchaus begünstigt hatte. Denn Sichtung, gar Bordbesuche des marinebegeisterten Kaisers waren nicht ausgeschlossen! Fortan ging es jeden Sommer für 18 bis 20 Tage gen

Norden. 1895 führte die Route mit der COLUMBIA beispielsweise von Hamburg über Odde, Molde, Næs und Trondheim bis zum Nordkap, von dort weiter nach Spitzbergen und über Tromsø, Digermulen, zahlreiche Abstecher in die Fjorde, Gudvangen und Bergen zurück nach Cuxhaven.

Zwei Jahre später legte die COLUMBIA zur ersten Westindien-Kreuzfahrt ab, die von Genua über Algier, Gibraltar und Funchal nach New York führte. Von dort aus wurden 14 karibische Häfen mit jeweils längeren Aufenthalten angefahren, bevor die Exkursion über New York zurück nach Hamburg ging. Bei dieser Reise konnten auch Teilabschnitte gebucht werden, sodass mehr Amerikaner als ohnehin üblich mit der HAPAG die Karibik durchkreuzten.²

Die genannten drei Routen wurden regelmäßig und mehrfach im Jahr offeriert und erwiesen sich über viele Jahre als dermaßen erfolgreich, dass einige Schiffe für den Linienvorkehr nur noch eingeschränkt zur Verfügung standen. »Das Interesse für Vergnügungs-Reisen zur See wuchs beständig«, resümierte die HAPAG in einem Prospekt: »Die Teilnehmer gehörten fast allen Berufs- und Gesellschafts-Klassen des In- und Auslandes an, und wo auch immer die Augusta Victoria Anker warf, überall wurde sie mit freudiger Begeisterung begrüßt und empfangen. Der König von Griechenland erwiderte dem Schiff wiederholt die Ehre seines Besuches, der Sultan der Türkei gab den Passagieren bei jeder Anwesenheit desselben am Goldenen Horn Beweise seines Wohlwollens, und die ersten Würdenträger aller von dem Dampfer berührten Länder besichtigten ihn wiederholt. Die höchste Weihe erhielten die Fahrten aber durch das große Interesse, welches Se. Majestät der Deutsche Kaiser denselben zuwandte.«³

1900 dann ein neuerlicher Paukenschlag: Die PRINZESSIN VICTORIA LUISE, das erste ausschließlich für Kreuzfahrten gebaute Schiff, wurde in Dienst gestellt. Es verfügte neben zahlreichen Salons und einem Speisesaal mit 200 Plätzen sogar über eine Dunkelkammer für Amateurfotografen.

Der einzigartige Komfort dieser Yacht, die bereits 1906 in Kingston gesunken ist, lässt sich auch daran ablesen, dass 161 Besatzungsmitglieder für 180 Passagiere zuständig waren. Das Kreuzfahrtschiff par excellence wurde ganzjährig eingesetzt: Im Sommer veranstaltete man Nordlandfahrten sowie Fahrten zu den nordeuropäischen Hauptstädten, im Frühjahr und Herbst gehörten die Mittelmeerreisen und im Winter die Karibik-Kreuzfahrten zum festen Programm.

Die 1890er Jahre waren die Zeit der größten Expansion der HAPAG. Die 1847 gegründete Hamburger Segelschiffsreederei hatte sich in harten Konkurrenzkämpfen in wenigen Jahrzehnten zur größten Reederei der Welt entwickelt. 1907 bediente sie 68 Routen und bot im Jahr zusätzlich rund 30 »Vergnügungsreisen zur See« an. Die Flotte umfasste 153 Schiffe sowie 203 Hilfsfahrzeuge. Stetig wachsend war nicht nur die Zahl der Schiffe, auch deren Größen stiegen im Wettritten mit anderen Reedereien – das neben wirtschaftlichen Aspekten auch eine unverkennbar politische Dimension hatte – zwischen 1890 und 1914 von 10000 auf über 50000 Bruttoregistertonnen.

Mit der Indienstnahme der kleiner ausgelegten METEOR im Jahr 1904 war der Versuch verbunden, »die immer beliebter werdenden Exkursionsfahrten auch demjenigen Teil des Publikums zugänglich zu machen, welcher mit bescheideneren Mitteln zu rechnen hat.« Tatsächlich konnten die Nordlandfahrten auf der METEOR zum annähernd halben Preis angeboten werden.

Eine weitere Expansion des Kreuzfahrtgeschäfts brachte 1909 das erstmalige Angebot einer mehrmonatigen Weltreise mit der CLEVELAND, die ab 1910 jährlich durchgeführt wurde. Die Reise startete in New York und führte über Madeira durch das Mittelmeer und den Suezkanal nach Indien und Ostasien und schließlich über Honolulu nach San Francisco. Nicht weniger erfolgreich war die 1910 für die BLÜCHER ausgearbeitete Route der »First Cruise to South America and the Straits of Magellan«.⁴ Den Griff nach den Sternen wagte die HAPAG

BORDLEBEN I



Hochseesdampfer VATERLAND, 1914





Begutachtung einer Lebensmittellieferung, wohl an Bord der CLEVELAND, um 1912

Bordleben I

URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZTES MATERIAL



Bestens vorbereitet auf das Kostümfest, um 1913

17

URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZTES MATERIAL



US-Wochenschau-Reporter der Gaumont Weekly Newsreels und ein Ägypter mit Werbehändler vor der Sphinx von Gizeh, 1912/1913

Mittelmeerfahrten

URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZTES MATERIAL



Blick über den Hafen von Neapel zum Castel Sant'Elmo und der Certosa di San Martino, um 1910

URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZTES MATERIAL