

## ***Floating Spaces at Sea – Schiffszeitungen und Reiseerfahrungen im 19. und 20. Jahrhundert***

*Susann Liebich, Carolin Matjeka und Johanna de Schmidt*

*"Force of circumstances has thrown us together, probably for at least two months more, though that force may have been due to different causes and is to be resolved into different resultants. However, let the future, as the past, be what they may, the present - understanding by it our stay on board the Shannon - is common to all."<sup>1</sup>*

**D**ie Zeit, die Passagiere im 19. und 20. Jahrhundert auf interkontinentalen Schiffen verbrachten, variierte von wenigen Tagen einer Atlantiküberquerung bis hin zu mehreren Monaten, die eine Reise von Europa nach Australien oder Neuseeland dauern konnte. Unabhängig von der tatsächlichen Reisedauer war diese Zeit auch stets eine Zeit des Übergangs, des Transits, während der die Passagiere ihren Abfahrtsort aus den Augen verloren, aber gleichzeitig noch nicht an ihrem oft noch fremden Zielhafen angekommen waren. Wie das einleitende Zitat eines Passagiers aus einer Schiffszeitung auf der *Shannon* deutlich macht, konnten die Gründe für eine solche Reise sehr unterschiedlich sein. Migranten, Handelsvertreter, Soldaten, Kolonialbeamte bis hin zu Erholungsreisenden und Touristen konnten an Bord eines Schiffes aufeinander treffen. Das einzige, was sie verband war dabei der Aufenthalt an Bord desselben Schiffes, die Zeit, die sie gemeinsam im Transit verbrachten.

**A**m Cluster of Excellence 'Asia and Europe in a Global Context' untersucht die Forschungsgruppe 'Floating Spaces' unter der Leitung von Professor Roland Wenzlhuemer die Globalgeschichte der Schifffahrtskultur, in der Schiffe als Orte der Globalisierung und Räume des globalen Austausches verstanden werden. In unserem Projekt stehen die Erfahrungen von Reisenden auf interkontinentalen Schiffen im 19. und 20. Jahrhundert im Vordergrund. Im Besonderen beschäftigen wir uns mit Transformationen durch die Erlebnisse während des Transits.

---

<sup>1</sup> *The Shannon Gazette*, N° 1, Melbourne: Walker, May & Co., 1879, S. 1.

### *Globalisierung und die Rolle der Schifffahrt*

Der Begriff 'Globalisierung' setzte sich seit den 90er Jahren sowohl im wissenschaftlichen als auch im alltäglichen Sprachgebrauch durch und wurde als Erklärung für die verschiedensten Prozesse und Entwicklungen herangezogen, die eine zunehmende Verflechtung der Welt beschreiben. Die Verwendung von 'Globalisierung' als *explanans* birgt allerdings die Gefahr, einfache Kausalzusammenhänge herzustellen und eine unhinterfragte Teleologie nachzuerzählen. In diesem Kontext von steigender Vernetzung, Verdichtung, Homogenisierung und Beschleunigung zu sprechen, sollte gleichzeitige Prozesse der Entschleunigung, Heterogenisierung und Lokalisierung nicht überdecken. Roland Robertson prägte den Begriff der "Glokalisierung", um aufzuzeigen, dass globale und lokale Entwicklungen sich wechselseitig bedingen und aufeinander Bezug nehmen. Die Beziehungen zwischen Lokalem und Globalem und zwischen Partikularem und Universalem, bedürfen konkreter Akteure und Räume, sind historisch kontingent und in ständigem Fluss. Das Schiff als ein solcher "glokaler" Ort mit seinen unterschiedlichen Akteuren, seien es Reisende, Touristen, Kolonialbeamte, Arbeiter, Crew oder Migranten, bietet einen spannenden Untersuchungsgegenstand. Es verband durch seine Bewegung über den Globus weit entfernte Orte miteinander, gewährleistete den Transport von Menschen, Waren und Ideen und schuf somit die Möglichkeiten interkontinentaler Verbindungen.

Konnektivität ist kein modernes Phänomen, und Historiker aller Epochen beschäftigen sich mit den unterschiedlichen Ausprägungen und Veränderungen. Dennoch vollzog sich im 19. und 20. Jahrhundert ein grundlegender Wandel. Nicht nur die Dauer der Überfahrten konnte letztlich durch den Einsatz von Dampfschiffen stark verkürzt werden, auch das Volumen an bewegter Tonnage und die Zahl der reisenden Menschen, ebenso wie die Frequenzen des Austauschs, erreichten im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts eine gesteigerte Quantität. Die damit einhergehende Wahrnehmung von zeitlicher Beschleunigung und räumlicher Komprimierung steht häufig im Gegensatz zur Erfahrung des Transits durch die Passagiere. So wird über Entschleunigung zum Beispiel in Form von Langeweile auf einer interkontinentalen Schiffsreise geschrieben. Als "Imperial Boredom" wurde dieses Phänomen von Jeffrey Auerbach konzeptualisiert, denn in gewisser Weise stand für Schiffsreisende die Zeit während der Reise still. Wie Passagiere Schiffe als Orte der Isolation und der Konnektivität wahrgenommen und erfahren haben und welche intellektuellen und kulturellen Austauschprozesse durch Schifffahrten ermöglicht wurden und stattfanden, steht im Zentrum der einzelnen Forschungsprojekte.

### "Our present floating home" - Schiffszeitungen als historische Quelle

Um die Phase des Übergangs näher in den Blick zu nehmen, beschäftigen sich die drei Einzelprojekte mit einer historischen Quellengattung, die bis jetzt von der Forschung weitgehend übersehen und selten berücksichtigt worden ist: der Schiffszeitung. Johanna de Schmidts Fokus liegt auf Zeitungen, die im 19. Jahrhundert an Bord trans-pazifischer Schiffe produziert wurden und zirkulierten. Die Praktik, während einer interkontinentalen Passage eine Zeitung herauszugeben, gab es mindestens seit den frühen 1830er Jahren. Die Funktionen dieser Zeitungen waren dabei sehr unterschiedlich und wandelten sich auch im Laufe der Zeit. Zunächst handelte es sich um private Initiativen von Passagieren vor allem der Ersten und Zweiten Klasse, die – organisiert in verschiedenen Komitees – neben Sportveranstaltungen, Konzerten und Debattierabenden auch die Publikation einer Schiffszeitung in Angriff nahmen. Diese frühen Veröffentlichungen waren dabei inhaltlich stark auf das Geschehen an Bord der Schiffe selbst fokussiert, da die Funktechnik erst am Ende des 19. Jahrhunderts entwickelt wurde, und daher noch keinerlei Kommunikation mit der Außenwelt möglich war.

Eine primäre Funktion dieser Veröffentlichungen erscheint dabei möglicherweise auf den ersten Blick simpel, denn es galt schlichtweg die Monotonie und Eintönigkeit der Überfahrt zu durchbrechen und den Passagieren eine „sinnvolle“ Beschäftigung zu geben. Weiterhin dienten die Schiffszeitungen auch dazu, Bekanntmachungen zu publizieren, den Passagieren eine Kommunikationsplattform zu bieten und zudem eine Art „Chronik“ der Überfahrt zu verfassen.



Interessanterweise verloren diese Schiffszeitungen des 19. Jahrhunderts, die auf den Schiffen größtenteils handschriftlich auf einzelnen Blättern oder in Notizheften herausgegeben wurden, nach der Ankunft im Zielhafen nicht ihre Bedeutung. Vielmehr wurden in zahlreichen Fällen professionelle Nachdrucke bei lokalen Druckereien in Auftrag geben, die dann als Souvenir an die auf dem Schiff verbrachte Zeit erinnerten. Während diese Art der Schiffszeitungen neben ihrem oftmals amateurhaften Erscheinungsbild (da nur in den seltensten Fällen professionelle Journalisten in die Produktion involviert waren) auch in zahlreichen Fällen den humoristischen Charakter eines Unterhaltungsmediums teilten, änderte sich dies zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Abb. 1: "The Superb Hemisphere" [handwritten cover], 1888; MSAcc08/94, National Library of Australia.

### *From Ship to Shore - Radiotelegraphie und Schiffszeitungen nach 1900*

Carolin Matjeka wird sich in ihrem Dissertationsprojekt ebenfalls mit Schiffszeitungen beschäftigen. Mit der Etablierung der kabellosen Telegraphie um 1900 änderte sich die kommunikative Ausgangslage auf interkontinentalen Schiffen grundlegend. Während Schiffe zuvor mit Verlassen des Sichtfeldes auch den Kontakt zum Festland oder anderen Schiffen verloren, wurde durch die kabellose Telegraphie die bisherige Isolation auf offener See sukzessive beendet. Binnen weniger Jahre konnte die Reichweite stetig ausgedehnt werden. Damit war das Schiff während der gesamten Reise mit der Außenwelt verbunden, sei es mit Funkstationen auf dem Festland oder auch mit denen anderer Schiffe. Dabei bestand für Passagiere die Möglichkeit über private Telegramme, den Kontakt mit Personen außerhalb des Schiffes zu halten, gleichzeitig erreichten auch aktuelle Nachrichten die Funkstation an Bord. Im November 1899 entstand an Bord der *SS St. Paul* auf der Überfahrt von New York nach England die erste Schiffszeitung dieser Art. Passagier auf dieser Überfahrt war Guglielmo Marconi, ein Pionier im Bereich der kabellosen Telegraphie, der einen seiner Apparate an Bord in Betrieb nahm. Mit Hilfe des Druckers konnten die per Radiotelegraph erhaltenen Morsenachrichten, unter anderem Informationen zu Entwicklungen im 2. Burenkrieg, in gedruckter Form unter dem Titel "The Transatlantic Times" an die übrigen Passagiere verteilt werden. Marconi erkannte das Potential dieses Mediums, ebenso wie die englische *Cunard Line*, die ab 1903 eine eigene Bordzeitung, das "Cunard Bulletin", später auch als 'daily' Version, herausbrachte. Dass eine tägliche Zeitung an Bord eines Passagierschiffes seit Ende des Ersten Weltkriegs zum unverzichtbaren Inventar einer Seereise gehörte, zeigen die bisherigen Quellenfunde. Die tägliche Routine des Zeitunglesens, wird zu Beginn des 20. Jahrhunderts als "indispensable part" verstanden, was die Zeitungen teilweise auch selbst reflektierten. Diese Praxis war gleichzeitig eingebettet in einen größeren Markt, der das allgemeine Bedürfnis bediente, über laufende Ereignisse informiert zu bleiben. Die Publikation erfüllte in diesem Kontext mehrere Funktionen: Informationen wurden global verfügbar gemacht und konnten via Radiotelegraphie viele Schiffe gleichzeitig erreichen. Die Verbreitung der Informationen in einer Bordzeitung ermöglichte eine veränderte Kommunikation unter den Passagieren. Diese hofften, dadurch der "fatigue of ocean travel" entkommen zu können, wie in einem Artikel aus dem "Cunard Daily Bulletin" aus dem Jahr 1904 zu lesen ist.

Die Etablierung der kabellosen Telegraphie auf See wirkte sich stark auf das Medium 'Schiffszeitung' aus, und führte unter anderem zu einer Professionalisierung der Produktion, die von den Passagieren auf Funker, Drucker oder Crew überging. Auch wenn sich die Produktion ebenso wie die Inhalte im Vergleich zum 19. Jahrhundert stark veränderten, so bleibt das verbindende Element der Wunsch der Passagiere, auch im Transit durch das in ihrem Alltag etablierte Medium 'Zeitung' Information und Unterhaltung zu finden.

**PITT & SCOTT, LTD.,**  
FOREIGN FREIGHT AND EXPRESS FORWARDERS.

Our Uniformed Representative meets all Steamers at Liverpool. Baggage forwarded to any address in U.K. or Continent.  
offices:—  
25, Cannon St., LONDON; 4, Redcross St., LIVERPOOL;  
39, Broadway, NEW YORK; 47, Rue Cambon, PARIS.

—>> STORAGE AT ALL OFFICES. <<—

**"Bass"**

IN BOTTLE

ON ALL

CUNARDERS

**Cunard Daily Bulletin.**



WEDNESDAY, JULY 26, 1905.

[PRICE 2½d. OR 5 CENTS.]

**The Latest Paris Model Gowns and Millinery, Furs, Etc.,**

AT HALF PARIS PRICES.

**T. & S. BACON,**

52, BOLD STREET,

LIVERPOOL.

LONDON.

**St. Ermin's Hotel,**

ST. JAMES'S PARK, S.W.

A magnificent FAMILY HOTEL of 600 Rooms, between Westminster Abbey and Buckingham Palace, near the shopping centres and Theatres.

SINGLE BEDROOMS from 6/- | Including Bath  
DOUBLE " " 10/- | and attendance.

Large and small suites of rooms with private bathroom.

Breakfast, 3/-. Luncheon, 3/-. Dinner, 4/-.  
Telegrams, "Erminites, London."

VINOLIA CO. LTD.



Vinolia Soap is supplied on the Cunard Boats, and can be obtained in any good shop in Europe, Asia, or Africa.

**MIDLAND HOTELS.**

**LIVERPOOL:**  
**ADELPHI HOTEL.**

"The Hotel de Luxe of the . . .  
. . . North of England."  
Omnibuses sent to Riverside, Liverpool.

**MIDLAND GRAND HOTEL,**  
ADJOINING ST. PANCRAS STATION.

Replete with every Comfort.

**MANCHESTER:**  
**MIDLAND HOTEL.**

"The most complete Hotel in the World."  
Modelled on the American Plan.  
40 Minutes from Liverpool.

LONDON, N.W.

W. TOWLE, Manager.

PER  
149  
2C 853

Abb. 2: „Cunard Daily Bulletin“, 26 July 1905; Oxford, Bodleian Library, MS Marconi 251.

## Von Passagieren zu Soldaten: Zeitungen auf Truppentransporten im Ersten Weltkrieg

Ähnlich wie die Zeitungen auf transkontinentalen Passagierschiffen, zirkulierten auch auf Truppentransporten während der beiden Weltkriege Publikationen, die auf der Reise von Soldaten produziert und sowohl auf dem Schiff als auch nach der Ankunft gelesen wurden. Susann Liebich beschäftigt sich in ihrem Projekt mit Lese- und Schreibpraktiken von neuseeländischen Soldaten auf Truppentransporten im Ersten Weltkrieg. Hunderte von solchen Militärschiffen unternahmen die Überfahrt zwischen Neuseeland und den Kriegsschauplätzen in Europa und dem Nahen Osten. Erst brachten sie Soldaten und medizinisches Personal zur Front, dann verwundete und entlassene Männer und Frauen zurück in die Heimat. Die Reise dauerte häufig bis zu drei Monaten, und die Route durchkreuzte den Pazifischen und Indischen Ozean, dann das Rote Meer und das Mittelmeer, oder führte vorbei am Kap der Guten Hoffnung entlang der Westküste Afrikas. Wie auf Passagierschiffen des 19. Jahrhunderts, waren auch hier Aktivitäten, die der Monotonie Abhilfe schufen, populär. Nahezu alle Transportschiffe produzierten ihre eigene Truppenschiffzeitschrift. Das Herausgaberteam waren Soldaten, mitunter auch Offiziere, und der Inhalt wurde während der Fahrt vorbereitet.

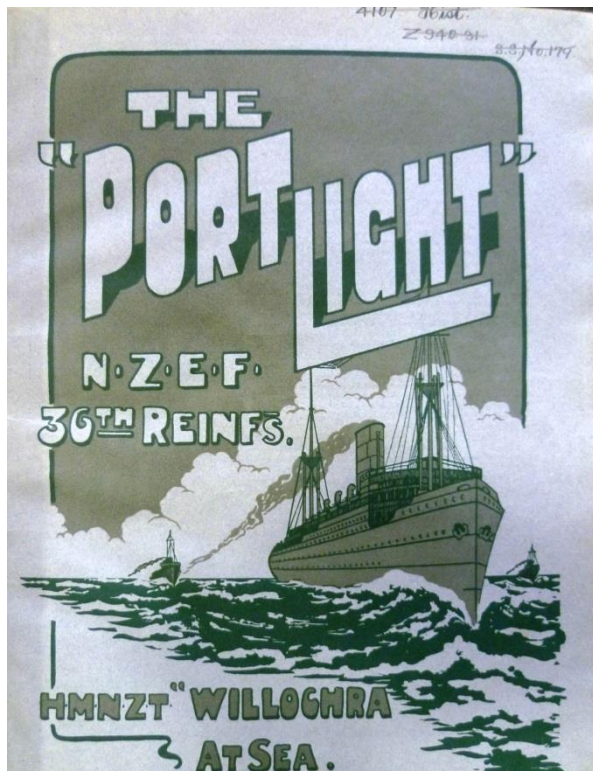


Abb. 3 "The Port Light", Transport Nr. 102, NZEF 36<sup>th</sup> Reinforcements, April-July 1918; McNab Collection, Dunedin Public Library.

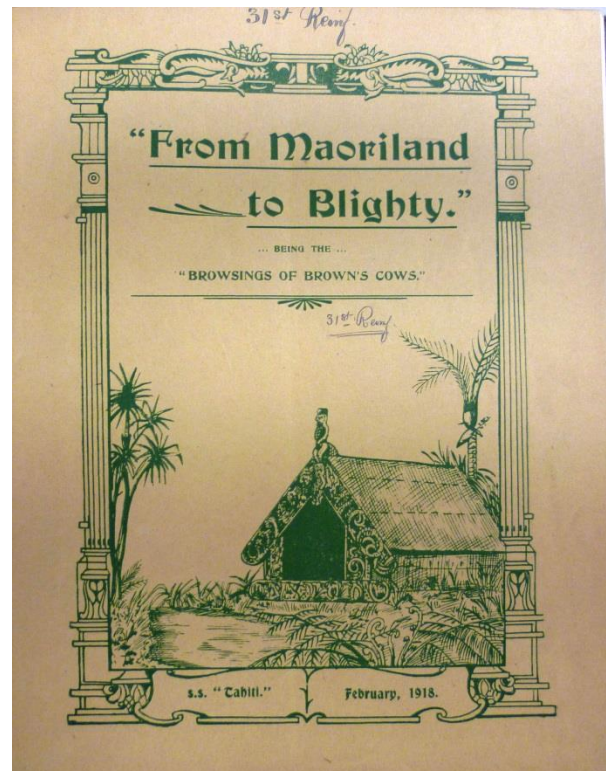


Abb. 4: "From Maoriland to Blighty", Transport Nr. 97, NZEF 31<sup>st</sup> Reinforcements, Feb. 1918; McNab Collection, Dunedin Public Library.

Wie die Migrantenzeitungen berichteten Transportpublikationen vom Alltag an Bord, enthielten Poesie und Humor, und waren Chroniken der Reise. Aber ähnlich zu den späteren trans-atlantischen Zeitungen, die täglich herausgegeben wurden, enthielten die Soldatenzeitschriften auch Neuigkeiten, die über Telegraphie zwischen Land und Schiff, ebenso wie zwischen verschiedenen Schiffen ausgetauscht wurden. In manchen Fällen hatten die Schiffe Druckerpressen an Bord, aber oft wurden Truppenschiffzeitschriften in Häfen, die unterwegs angesteuert wurden, professionell gedruckt. Ein sehr wichtiger Zwischenstopp für die Transporte war beispielsweise Colombo, wobei viele Zeitungen auch in Cape Town oder Freetown vervielfältigt wurden. Auf diesen Unterbrechungen der Fahrt kamen Soldaten auch mit den Medienkulturen anderer Orte in Kontakt, und dieser intellektuelle Austausch spiegelte sich gelegentlich auch in den Zeitschriften wieder. Wie die Zeitungen der Migrantenschiffe des 19. Jahrhunderts vermittelten Truppenzeitschriften ein Gemeinschaftsgefühl, waren Mittel gegen Langeweile oder Organ für Neuigkeiten. Ebenso wurden sie nach der Reise zu Mementos der Zeit an Bord und vor allem an die Kameraden. So sind viele der heute noch erhaltenen Transportzeitschriften mit Signaturen und Anmerkungen versehen, die im Nachhinein von Gemeinschaft und geteilter Erfahrung des Transits, in diesem Fall von der Transformation vom Bürger zum Soldaten, zeugen.

**G**emeinsam möchten die Projekte Zeitungen und die Kulturtechniken des Lesens und Schreibens auf Schiffen beleuchten. Diese Publikationen prägen die Erfahrungen des Reisens an Bord und bilden gleichzeitig Mittel und Medium, neue Eindrücke und Erfahrungen auf See zu ordnen und zu verarbeiten. Dabei spielen die Praktiken des Lesens und Schreibens und die Herstellung und Zirkulation von Zeitungen auf Schiffen auch eine wichtige Rolle in transkulturellen Austauschprozessen, nicht zuletzt in den verschiedenen Hafenstädten, die transatlantische und trans-pazifische Segel- und Dampfschiffe ansteuerten.

### *Links*

<http://www.asia-europe.uni-heidelberg.de/en/research/interdisciplinary-research-groups/mc12-floating-spaces.html>

<http://19jhdhip.hypotheses.org/1832>

## Literatur

AUERBACH, JEFFREY. 2005. Imperial Boredom and the Administration of Empire, in: *Common Knowledge* 11:2, S. 283 – 305.

ROBERTSON, ROLAND. 1998. Glokalisierung – Homogenität und Heterogenität in Raum und Zeit, in: U. Beck (Hg.), *Perspektiven der Weltgesellschaft*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp, S. 192-220.

**Dr. Susann Liebich** ist postdoctoral fellow am Exzellenzcluster „Asia and Europe in a Global Context“ im Projekt MC12 „Floating Spaces“ und beschäftigt sich mit Lese- und Schreibpraktiken auf See. Nach dem Studium der Buchwissenschaft, Geschichte und Psychologie in Leipzig, promovierte sie in Wellington, Neuseeland, mit einer Arbeit zur Sozial- und Kulturgeschichte des Lesens im Britischen Empire. Ihre Forschungsinteressen sind Mediengeschichte und „book history“, Kulturgeschichte des Britischen Empire, Globalgeschichte, Mobilitätsforschung und Maritime Geschichte.

**Carolin Matjeka** studierte an der Universität Heidelberg Geschichte und Germanistik und beendete ihr Studium nach einem Praxisaufenthalt in Warschau als Assistant Teacher im Frühjahr 2014 mit dem 1. Staatsexamen. Sie promoviert seit Oktober 2014 am Exzellenzcluster „Asia and Europe in a Global Context“ im Projekt MC12 „Floating Spaces“ zu Schiffszeitungen und Radiotelegraphie nach 1900. Ihre Forschungsinteressen sind Mobilitätsforschung, Globalgeschichte, Medien- und Kommunikationsgeschichte, historische Zeitforschung und Kulturwissenschaften.

**Johanna de Schmidt, M.A.** studierte Geschichte und Romanistik an den Universitäten Düsseldorf und Salamanca, Spanien und beendete ihr Studium mit einem deutsch-französischen Master an der Universität Heidelberg und der École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS) Paris. Seit November 2012 promoviert sie am Exzellenzcluster „Asia and Europe in a Global Context“ im Projekt MC12 „Floating Spaces“ zu Schiffszeitungen auf interkontinentalen Reisen im 19. Jahrhundert. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Mobilitätsforschung, Mediengeschichte, Globalgeschichte sowie neuere Forschungen zum Ersten Weltkrieg.