

Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg
Zentrum für Europäische Geschichts- und Kulturwissenschaften (ZEGK)
Historisches Seminar
Sommersemester 2011

Schiffszeitungen und die Konstruktion von sozialem Raum auf See

Abschlussarbeit zur Erlangung des akademischen Grades eines
Bachelor of Arts (B.A.)

Erstkorrektor: Dr. Kilian Schultes
Zweitkorrektor: Dr. Roland Wenzlhuemer

vorgelegt von:

Michael Offermann
Schlierbacher Landstraße 15
69118 Heidelberg
offer mann@stud.uni-heidelberg.de

Matrikelnummer 2733124
B.A. Geschichte 75 %, Politische Wissenschaft 25 %; 6. Fachsemester

Heidelberg, den 17.06.2011

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	1
2.	Theorie und Methode: Raum und Schiff.....	4
2.1	Die soziale Konstruktion von Raum.....	4
2.2	Soziale Geographie von Schiffen.....	6
3.	Kontext: Schiff fahren.....	10
3.1	Die P&O Company und Dampfschiffahrt um 1890.....	10
3.2	Die <i>Massilia</i> und die <i>Sutlej</i>	12
4.	Schiffszeitungen produzieren.....	15
4.1	Was? Herstellung und Überlieferung.....	15
4.2	Wer? Redaktion, Autoren und Leser.....	16
4.3	Wie? Gestaltung, Vorbilder und Inhalte.....	20
5.	Räume schreiben.....	23
5.1	Passagiere und soziales Leben an Bord.....	23
5.2	Mannschaft und Passagiere.....	27
6.	Fazit.....	32
7.	Quellen- und Literaturverzeichnis.....	35
7.1	Quellenverzeichnis.....	35
7.2	Literaturverzeichnis.....	35
8.	Anhang.....	38
8.1	Abbildungen.....	38
8.2	CD-Anhang.....	40

1. Einleitung

Zum Ende des 19. Jahrhunderts waren die Dampfschifflinien zur wichtigsten Verbindung zwischen Großbritannien und seinen Kolonien im Indischen Ozean geworden. Außer Briefen beförderten die Dampfer vor allem Passagiere zwischen dem Mutterland, Indien und Australien. Für manche von ihnen war eine Schiffsreise eine ungewohnte Erfahrung, die sie nur selten in ihrem Leben machten und die deutlich von ihren gewohnten Lebensweisen und -umständen abwich. Aufgrund der räumlichen Enge und den sich daraus ergebenden Einschränkungen, war Langeweile eine der dominierenden Erfahrungen der Reisenden. Der monotone Anblick der sie umgebenden See machte die Suche nach Zerstreuung zu einem Hauptanliegen der Passagiere. So dichtete ein Reisender an Bord der *Sutlej*, die 1892 auf dem Weg von London nach Bombay war:

Though some prefer to travel, and some to stay at home,
And some perchance on board this ship would sooner not have to come;
Yet doubtless now they've started, and feel no longer ill,
They are willing to admit that much is done the time to kill.¹

Ein Weg, um mit den ungewohnten Erfahrungen und dem Überschuss an Freizeit umzugehen, war die Produktion von Schiffszeitungen von Passagieren für andere Passagiere. Was auf den ersten Blick als ein belangloses Vergnügen zur Bekämpfung der *imperial boredom*² erscheint, ist Ausdruck eines Prozesses, in dem die Reisenden ihre persönliche Situation reflektierten und die neuen Erfahrungen an Bord des Schiffs einzuordnen versuchten.

Durch die Dauer der Seereise und den begrenzten Platz an Bord war es unmöglich, nicht in Kontakt mit Mitreisenden und Seeleuten zu treten. Dieser dichte Kontakt über mehrere Wochen hinweg geschah für die meiste Zeit der Fahrt innerhalb eines von äußeren Einflüssen weitgehend isolierten Raums, in dem unterschiedliche, teilweise auch konfligierende, Ideen, Lebens- und Arbeitsweisen nebeneinander existierten. Daraus folgt, dass die Personen an Bord gezwungen waren, sich an diese Bedingungen anzupassen um Konflikte zu vermeiden.

Die Schiffszeitungen halfen den Passagieren, sich in der ungewohnten Umgebung des Schiffs zu orientieren und ihren Platz zu finden. Sie geben Auskunft darüber, wie sich für die Passagiere der sozial konstruierte Raum „Schiff“ darstellte. So ermöglichen sie einen Einblick in das tägliche Leben an Bord aus Sicht der Passagiere und besitzen gegenüber

¹ The "Sutlej Gazette". A Journal published on the P. & O. S.S. "Sutlej" on her Voyage from London to Bombay (en route for China), October 6 to 30, 1892, S. 13.

² AUERBACH, Jeffrey: Imperial Boredom, in: Common Knowledge 11/2 (2005), S. 283-305.

Tagebüchern den Vorteil, dass sie Eindrücke vom Alltag an Bord, die innerhalb der Gruppe der Passagiere geteilt wurden, kommunizieren. Obwohl Schiffszeitungen eine exzellente Quelle zum Leben an Bord von Schiffen darstellen und Zeitungen von verschiedensten Schiffen und Jahrgängen im Internet und in Bibliotheken zu finden sind,³ gibt es bislang keine umfassende Untersuchung dazu.

Diese Arbeit zeigt durch eine Analyse der *Massilia Gazette*⁴ und der *Sutlej Gazette*⁵, welchen Beitrag Schiffszeitungen zur Orientierung der Passagiere leisteten, indem sie es ihnen ermöglichten über ihre Position an Bord zu reflektieren. Beide Zeitungen wurden Anfang der 1890er Jahre auf Schiffsreisen von London nach Bombay beziehungsweise Sydney produziert. Überliefert sind sie als Nachdrucke der ursprünglichen Ausgaben, die die Passagiere später als Andenken an die Reise herstellen ließen. Sie bieten sich als gute Quellenbasis für eine Untersuchung im Rahmen dieser Arbeit an, da die Schiffszeitungen ungefähr zur gleichen Zeit entstanden sind, vergleichbare Herstellungsbedingungen aufweisen und die Schiffe eine ähnliche Route auf dem Indischen Ozean fuhren.

Die in den letzten Jahren unüberschaubar gewordenen Forschung zur Rolle des Meers als Kontakt- und Interaktionsraum,⁶ hat erst seit Kurzem das Leben an Bord von Schiffen in den Blick genommen. Dass die Erfahrungen der Seereise für die Identität und Selbstwahrnehmung von Emigranten eine entscheidende Rolle spielen konnten und wie die Reisenden diese Erlebnisse durch das Führen eines Tagebuchs verarbeiteten, hat Andrew Hassam in einer Studie über britische Auswanderer nach Australien gezeigt.⁷ Tamson Pietsch wies am Fall eines schottischen Schiffsarztes nach, wie nachhaltig Reisen seine Wahrnehmung der Welt, als die einer britisch dominierten, beeinflussten.⁸ Weiterhin beschäftigt sich eine große Zahl an Studien über das Leben an Bord mit der Geschichte von Sklaven, zwangsverpflichteten Seeleuten und einfachen Matrosen,⁹ jedoch ist bislang

³ Z. B. NATIONAL LIBRARY OF AUSTRALIA: Various newspapers published on ships, 1855-1941 [microform], online <<http://nla.gov.au/nla.cat-vn1439400>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

⁴ The *Massilia Gazette*. The Ship's Newspaper, published weekly on Board the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company's Royal Mail Steamship "Massilia" during A Voyage from London to Sydney, November 13th, 1890 to January 1st, 1891.

⁵ *Sutlej Gazette*, wie Anm. 1.

⁶ KLEIN, Bernhard/MACKENTHUN, Gesa: Einleitung: Das Meer als kulturelle Kontaktzone, in: *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*, hrsg. von Bernhard KLEIN/Gesa MACKENTHUN (Konflikte und Kultur – Historische Perspektiven 7), Konstanz 2003, S. 1-16, S. 10.

⁷ HASSAM, Andrew: *Sailing to Australia. Shipboard Diaries by Nineteenth-Century British Emigrants*, Manchester/New York 1994.

⁸ PIETSCH, Tamson: A British Sea: Making Sense of a Global Space in the Late Nineteenth Century, in: *Journal of Global History* 5/3 (2010), S. 423-446.

⁹ SMALLWOOD, Stephanie E.: *Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora*, Cambridge MA 2007; LINEBAUGH, Peter/REDIKER, Marcus: *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston 2000.

wenig über die Lebenswelt der Passagiere von Dampfschiffen geschrieben worden. Dass die starke Ausweitung des Reiseverkehrs im 19. Jahrhundert Wahrnehmungen des Eigenen und des Fremden in den Augen europäischer Reisender veränderte, ist bekannt,¹⁰ jedoch kaum, welche Rolle dabei die Reise selbst spielte. Ebenso ist dieser Aspekt in den Forschungen über den Indischen Ozean als Kontaktraum für diese Zeit, trotz seiner wichtigen verbindenden Rolle für das Britische Empire, wenig untersucht.¹¹ Europäische Dampfschiffe spielten im Verlauf des 19. und frühen 20. Jahrhunderts eine immer wichtigere Rolle in der Entstehung eines weltweiten Verkehrsnetzes, jedoch sind die Einflüsse auf die Reisenden während der Fahrt kaum untersucht. Diese Arbeit ist daher als Versuch zu verstehen, durch die Untersuchung zweier Schiffszeitungen einen Beitrag zur Beantwortung von Fragen zu leisten, die die Transiterfahrten von Menschen, Gütern und Ideen thematisieren.

Die zentrale Fragestellung dieser Arbeit ist, wie die Passagiere sich mit Hilfe der Zeitungen selbst einen Raum „Schiff“ konstruieren und sich innerhalb dieses Raums verorten. Dazu soll zunächst ein methodisches Kapitel darlegen, dass Räume durch soziales Handeln konstruiert werden und was für eine solche Theorie zu berücksichtigen ist, wenn man sie auf Schiffe anwendet (Kapitel 2). Diese soziale „Geographie von Schiffen“¹² bildet das methodische Grundgerüst, mit dem die Schiffszeitungen untersucht werden. Anschließend sind die Entstehungsumstände der Zeitungen zu klären, allgemein vor dem Hintergrund der sich entwickelnden Passagierschiffahrt im 19. Jahrhundert (Kapitel 3) und speziell an Bord der beiden Schiffe, um die es hier geht, die *Massilia* und die *Sutlej*. Hier ist vor allem von Interesse, wer genau die Zeitungen für wen produziert. Anschließend wird untersucht, wie die Schiffszeitungen den vorgefundenen materiellen Raum „Schiff“ aufgreifen und strukturieren (Kapitel 4). Außerdem gilt es auch danach zu fragen, wie sich räumliche und soziale Aufteilung des Schiffs zueinander verhalten. Wie wird der Raum „Schiff“ alltäglich erlebt und inwiefern tauchen andere soziale Gruppen, die sich an Bord befinden, in den Schiffszeitungen auf (Kapitel 5)? So können abschließend im Fazit die Ergebnisse der Kapitel 3 bis 5 zusammengefasst und die

¹⁰ PIETSCH: A British Sea, S. 424.

¹¹ VINK, Markus P. M.: Indian Ocean Studies and the ‘New Thalassology’, in: Journal of Global History 2/1 (2007), S. 41-62, S. 41f.

¹² LAMBERT, David/MARTINS, Luciana/OGBORN, Miles: Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea, in: Journal of Historical Geography 32/3 (2006), S. 479-493, S. 487. Vgl. auch den Titel einer Sektion der Jahrestagung der ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY (HRSG.): „‘Places without a place’: The geographies of ships“, London 2010, online <<http://www.hgrg.org.uk/HGRGnewsletterwinter2010.pdf>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

Zeitungen als Quellen eingeordnet werden, die Aufschlüsse über den Alltag an Bord von Schiffen geben (Kapitel 6).

2. Theorie und Methode: Raum und Schiff

2.1. Die soziale Konstruktion von Raum

Raum so gut wie Zeit gehören, kategorial gesprochen, zu den Bedingungen möglicher Geschichte. Aber ‹Raum› hat selber auch eine Geschichte. Raum ist sowohl jeder nur denkbaren Geschichte metahistorisch vorauszusetzen wie selber historisierbar, weil er sich sozial, ökonomisch und politisch verändert.¹³

Wie Reinhart Koselleck in seinem 1986 erschienenen Aufsatz „Raum und Geschichte“ feststellt, ist Raum eine Voraussetzung für Geschichte. Menschliches Handeln, und damit auch jede „mögliche Geschichte“, spielt sich im Raum ab. Zwei Konsequenzen ergeben sich daraus. Erstens, dass Geschichte ohne den Raum in dem sie stattfindet, nicht verstanden werden kann, und zweitens, dass der Raum selbst eine Geschichte hat. Menschliche Geschichte vollzieht sich innerhalb eines Spannungsfeldes zweier Pole, zwischen den „Vorgaben natürlicher Bedingungen“ und den „Räume[n], die sich der Mensch selber schafft“.¹⁴ Koselleck geht von einem gegebenen geographischen Raum aus, dessen historische Bedeutung abhängig ist von der Beherrschbarkeit durch den Menschen.¹⁵ Die Historisierung des Raums ist für Koselleck also vor allem eine Geschichte menschlicher Raumwahrnehmung und -beherrschung, die menschliche Konstruktionsleistung von Räumen beschränkt sich auf die Veränderung vorgefundener Räume.

Dass Menschen sich nicht bloß innerhalb eines gegebenen Raums orientieren und ihn sich aneignen, sondern dass dieser allein erst durch menschliches Handeln produziert wird, ist eine These, die inzwischen in den Sozialwissenschaften erheblich an Einfluss gewonnen hat.¹⁶ Ausgehend von Diskussionen innerhalb der Geographie¹⁷ hat sich ein Raumverständnis entwickelt, das Raum als Produkt sozialen Handelns annimmt, welcher

¹³ KOSELLECK, Reinhart: Zeitschichten. Studien zur Historik (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1656), Frankfurt am Main 2003, S. 82.

¹⁴ Ebd., S. 83.

¹⁵ Ebd., S. 87.

¹⁶ SCHROER, Markus: Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1761), 2005, S. 175.

¹⁷ LEFEBVRE, Henri: La Production de l'Espace, Paris ²1986; SOJA, Edward W.: Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory, London 1989; MASSEY, Doreen: Politik und Raum/Zeit, in: Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz, hrsg. von Bernd BELINA/ Boris MICHEL (Raumproduktionen: Theorie und Gesellschaftliche Praxis 1), Münster ²2008, S. 111-132.

Handlungen beeinflusst und durch Handlungen reproduziert wird.¹⁸ Gemeinsam ist diesen konstruktivistischen Vorstellungen von Raum vor allem eine Absage an Konzeptionen, wie beispielsweise der Kosellecks, die den Raum als geographisch definierten Behälter („Container“) bestimmt, der unabhängig von den in ihm positionierten Körpern existiert.¹⁹

Der Raum besteht aus den Beziehungen zwischen den sozialen Akteuren und materiellen Elementen und entsteht durch die Syntheseleistung der Akteure. Räumliche Relationen sind nur ein Element einer solchen Raumkonstitution. Die sozialen Beziehungen der Akteure zueinander fließen ebenso mit ein, wie die symbolische Aufladung solcher Räume.²⁰ Ein solches relationales Raumkonzept betont die Handlungsmöglichkeiten, die Individuen bei der Konstruktion von Räumen besitzen. Sie sind es, die nicht nur sich selbst im Verhältnis zu anderen Objekten positionieren, sondern auch den Raum als Beziehungsgeflecht gedanklich erfassen und konstruieren. Diese gedankliche Leistung des Individuums impliziert auch, dass es so viele Räume wie soziale Akteure gibt, deren Raumvorstellungen sich überschneiden.²¹ Gesellschaftliche Interaktion schafft schließlich durch Kommunikation gemeinsame Räume, innerhalb derer sich soziales Handeln abspielt. So entsteht ein institutionalisierter Raum, der unabhängig von einer einmaligen, subjektiven Syntheseleistung bestehen bleibt.²²

Auch wenn Räume aufgrund gedanklicher Leistung von Individuen entstehen ist zu berücksichtigen, dass Räume nicht frei konstruierbar, sondern an Vorbedingungen geknüpft sind. Räume bestehen aus symbolischen und materiellen Elementen. Erstere müssen im Bewusstsein der Akteure, letztere am Ort der Raumkonstruktion vorhanden sein.²³

Die symbolischen Komponenten der Raumkonstruktion sind durch die Vorprägungen der Akteure, die beispielsweise durch Erziehung, Bildung oder sozialen Status beeinflusst. In die Konstruktion des Raums fließen außerdem Selbst- und Rollenbilder, wie Geschlecht und Klasse ein. Weiter sind die vorgefundenen materiellen Bedingungen bestimmend. An Bord des Schiffs ist es beispielsweise nicht möglich, Kabinenwände herauszureißen, um Raumaufteilungen zu verändern. Bereits vorhandene Raumkonstruktionen werden selbst wirkmächtig, indem sie auf Umstände ihrer sozialen Produktion Einfluss nehmen und die

¹⁸ Stellvertretend für solche Theorien hier vor allem LÖW, Martina: Raumsoziologie (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1506), Frankfurt am Main 2001 und SCHROER: Räume, Orte, Grenzen.

¹⁹ Ebd., S. 175.

²⁰ LÖW: Raumsoziologie, S. 193.

²¹ Ebd., S. 131f.

²² Ebd., S. 226.

²³ Ebd., S. 229.

weitere (Re)Produktion von Räumen strukturieren.²⁴ Die soziale Konstruktion von Räumen und die räumliche Organisation der Gesellschaft sind miteinander verknüpft und bedingen sich gegenseitig, da Raumkonstruktionen prozesshaft verlaufen.²⁵

In der Regel existieren mehrere institutionalisierte Räume an einem bestimmten Ort gleichzeitig nebeneinander, was die Folge unterschiedlicher sozialer Gruppen an einem Ort ist. Diese „Gleichzeitigkeit der Räume“ kann sich auch in der bewussten Konstruktion von „Gegenräumen“ äußern, die gesellschaftliche Machtstrukturen durchbrechen sollen.²⁶ Die Gestaltung von Räumen reproduziert und beeinflusst gleichzeitig Teilhabechancen und Machtverhältnisse innerhalb der konstruierten Räume.²⁷

Vor allem in ungewohnten Umgebungen, in denen es keine institutionalisierten Räume gibt, wird die Konstruktion derselben zu einem Mittel, um Unsicherheit zu kompensieren. Raumkonstruktion dient zur Selbstverortung von Individuen, die sich über ihre Position innerhalb einer noch unbekannteren Gesellschaft nicht sicher sind oder die alte Ordnungskonzepte an gesellschaftliche Veränderungen anpassen müssen.²⁸ In diesen Situationen lassen sich besonders gut die Prinzipien einer solchen Raumkonstruktion untersuchen. Wer ist maßgeblich daran beteiligt, nach welchen Kriterien wird Raum gestaltet, welche Unterschiede bestehen zwischen alten oder anderen, gleichzeitig bestehenden Räumen? Aber auch institutionalisierte Räume sind nicht stabil, sondern unterliegen einem permanenten Prozess der Reproduktion. Die Dynamik sozialer Verhältnisse schlägt sich in veränderten Raumkonstruktionen nieder.²⁹

2.2. Soziale Geographie von Schiffen

Schiffe sind ein besonders interessantes Objekt für die Konstitution sozialer Räume. Weil sie deutlich abgegrenzte Orte sind, ist es hier relativ leicht möglich, die Akteure und Einflüsse auf die Konstitution von Räumen zu benennen. An Bord des Schiffs überschneiden sich verschiedene Räume: neben dem der Passagiere ist das Schiff genauso der Arbeitsraum für europäische wie nicht-europäische Seeleute. Während der Schiffsreise sind diese Räume ohne Kontakt zur Außenwelt isoliert.³⁰ Dies macht die Moderation

²⁴ MASSEY: Politik und Raum/Zeit, S. 132.

²⁵ Ebd., S. 116f.

²⁶ LÖW: Raumsoziologie, S. 227.

²⁷ Ebd., S. 217.

²⁸ SCHROER: Räume, Orte, Grenzen, S. 13.

²⁹ LÖW: Raumsoziologie, S. 228.

³⁰ Zumindest bis zur Einführung der drahtlosen Telegraphie auf Schiffen zu Beginn des 20. Jahrhunderts; s. WENZLHUEMER, Roland: Art. „Telecommunications“, in: Encyclopedia of the Age of the Industrial Revolution, 1700-1920, Bd. 2, Westport/London 2007, S. 432-438, S. 437f.

zwischen verschiedenen Raumvorstellungen nötig und wirkt auf die Akteure an Bord zurück.

Michel Foucault nannte in seiner Vorlesung über „Andere Räume“ 1967 das Schiff „die Heterotopie schlechthin“.³¹ Eine Heterotopie im Foucaultschen Sinne ist ein realer Raum, der aber nicht Teil der Gesellschaft ist, sondern ihr Gegenbild. Eine Heterotopie ist ein Ort, an dem die Gesellschaft an ihre Grenzen stößt und alternative Machtstrukturen existieren, die neues Wissen ermöglichen. Neues Wissen entsteht nicht aus der Mitte der Gesellschaft, sondern an den Rändern, an Orten, wie den Heterotopien. Das Schiff ist „nicht nur das größte Instrument der wirtschaftlichen Entwicklung [...], sondern auch das größte Imaginationsareal.“³²

Obwohl Foucault das Konzept der Heterotopien und eine von ihm geforderte „Heterotopologie“ nicht weiter verfolgte, üben seine Ideen seit kurzem Einfluss auf die maritime Geschichtsschreibung aus. In ihrem 2006 erschienen Artikel stellten Lambert/Martins/Ogborn fest, dass menschliche Vorstellungen vom Meer nicht verstanden werden können, ohne ein Verständnis der unterschiedlichen sozialen Bedingungen der Seefahrt: „Other ships are other spaces [...] and are all open to the investigation of the making of social and cultural differences“³³. Nur wenige Aufsätze haben seitdem diese Forderung aufgegriffen,³⁴ sodass die Auswirkungen der Passage für die über das Meer transportierten Menschen und Ideen weitgehend unerforscht ist. Da aber Mobilität von Menschen und Gütern nicht unabhängig von ihren kulturellen Voraussetzungen und Folgen verstanden werden kann,³⁵ eröffnet sich durch die Vielzahl an verschiedenen Schiffs- und Reisearten ein breites Feld für die Erforschung von „geographies of the ship“³⁶. Dies ermöglicht Fragen dazu zu beantworten, wie Schiffsgeographien und Schiffsreisen die Menschen und Ideen an Bord verändern. Dazu gilt es festzustellen, mit welchen Elementen Schiffsräume sozial konstruiert werden.

³¹ FOUCAULT, Michel: Andere Räume, in: Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik, hrsg. von Karlheinz BARCK/Peter GENTE/Heidi PARIS (Reclam-Bibliothek 1352), Leipzig 1990, S. 34-46, S. 46.

³² Ebd.

³³ LAMBERT/MARTINS/OGBORN: Currents, Visions and Voyages, S. 487.

³⁴ Z. B. untersucht HASTY Piratenschiffe als Ort der Wissensproduktion in der frühen Neuzeit, oder RYAN die *Sunbeam* als Ort der Selbstdarstellung der Familie Brassey; s. HASTY, William: Piracy and the Production of Knowledge in the Travels of William Dampier, c. 1679 – 1688, in: Journal of Historical Geography 37/1 (2011), S. 40-54; RYAN, James R.: ‘Our home on the ocean’: Lady Brassey and the Voyages of the Sunbeam, 1875-1887, in: Journal of Historical Geography 32/3 (2006), S. 579-604.

³⁵ CRESSWELL, Tim: On the Move. Mobility in the Modern Western World, New York/London 2006, S. 204-208.

³⁶ LAMBERT/MARTINS/OGBORN: Currents, Visions and Voyages, S. 487.

Wie das vorhergehende Kapitel gezeigt hat, geschieht die soziale Konstruktion des Raums nicht ohne Vorbedingungen. Der materielle Raum „Schiff“ in seiner räumlichen Aufteilung ist schon das Produkt von gesellschaftlichen Raumvorstellungen, die vor der Reise wirksam sind. Wie sind die Kabinen aufgeteilt, wo und wie sind Mannschaft und Passagiere untergebracht, welche Räume sind bestimmten Zwecken vorbehalten und werden als gewöhnliche Ausstattung eines Schiffs vorausgesetzt oder sind, wie zum Beispiel der Maschinenraum, zwingend notwendig? Für die einzelne Fahrt ist der materielle Raum des Schiffs statisch, doch ist seine Gestaltung abhängig von gesellschaftlichen Entwicklungen und Erwartungen, die sich verändern können. Das Innendesign von Schiffen änderte sich im Laufe der Zeit und reagierte auf gewandelte Vorstellungen davon, welche Räume notwendig und wie diese aufzuteilen seien.³⁷

Dieser vorgegebene Raum beeinflusst die Konstruktionsmöglichkeiten der Reisenden an Bord, die sich für die Dauer ihrer Reise nur innerhalb der Grenzen des Schiffs bewegen können. Jedoch schaffen die Passagiere einen sozialen Raum an Bord und verändern symbolische Zuschreibungen von materiellen Räumen, wenn sie zum Beispiel den Salon von einem Speisesaal zu einem Treffpunkt für gesellschaftliche Aktivitäten machen. Sie konstruieren den Raum an Bord unter dem Eindruck ihrer gesellschaftlichen Vorverständnisse und Rollenbilder. Zentrale Konstruktionsprinzipien sind hier vor allem Klasse, Geschlecht und Ethnie.³⁸ Es ist zu fragen, wie diese sich an Bord des Schiffs widerspiegeln und ob das Schiff als „anderer Raum“ möglicherweise andere Raumkonstruktionen hervorbringt, als dies an Land geschieht. Bedeutend ist die Frage, wer an Bord des Schiffs ist und wer an welchen Räumen teilhat. Welche Folgen hat es, wenn ein Dampfschiff „das Britische Empire als Mikrokosmos repräsentiert“,³⁹ auf dessen engem Raum sich dann auch das Konfliktpotential des Britischen Empires spiegelt?

Neben diesem inneren Raum „Schiff“ ist das Schiff auch mit der äußeren Welt in Kontakt. Die Dampfschiffe des 19. Jahrhunderts sind nicht, wie Foucaults heterotopisches Schiff, komplett isoliert, sondern stehen zunächst durch die Vorbedingungen sozialer Raumproduktion in Bezug zum Festland.⁴⁰ Außerdem mussten sie regelmäßig anlegen um

³⁷ HART, Douglas: Sociability and "Separate Spheres" on the North Atlantic: The Interior Architecture of British Atlantic Liners, 1840-1930, in: *Journal of Social History* 44/1 (2010), S. 189-212, S. 190.

³⁸ LAMBERT/MARTINS/OGBORN: *Currents, Visions and Voyages*, S. 487.

³⁹ EWALD, Janet J.: Crossers of the Sea: Slaves, Freedmen, and other Migrants in the Northwestern Indian Ocean, c. 1750-1914, in: *The American Historical Review* 105/1 (2000), S. 69-91, S. 81.

⁴⁰ LAMBERT/MARTINS/OGBORN: *Currents, Visions and Voyages*, S. 488.

Kohlen nachzuladen,⁴¹ was Landgänge ermöglichte. Passagiere und Mannschaftsmitglieder brachten ihre Vorstellungen vor der Reise an Bord und machten bei Landgängen neue Erfahrungen. Wie wirkten sich diese Einflüsse auf die verräumlichte Gesellschaft und die sozialen Prozesse an Bord aus?

Die für das Verständnis sozialer Geographien von Schiffen wichtigen Aspekte lassen sich also in drei Bereiche aufteilen: erstens die materiellen Gegebenheiten an Bord, zweitens die Vorprägungen der sozialen Akteure, zum Beispiel in Form von gesellschaftlich geteilten Vorverständnissen vom Leben an Bord, den sozialen Hintergründen der Akteure und den sozialen Handlungen der Akteure auf dem Schiff, sowie drittens die Wechselwirkungen des Schiffs und der Außenwelt.

Welche Auskunft können die Schiffszeitungen über die soziale Geographie eines Schiffs geben? In seiner Untersuchung von Tagebüchern britischer Emigranten sieht Andrew Hassam die Reise von England nach Australien als *Passageritus*. Als Erinnerungsstück am Ende der Reise aufbewahrt, war das Tagebuch das Bindeglied zwischen einem alten und einem neuen Lebensabschnitt und ein Symbol für den Übertritt.⁴² Während der Reise allerdings befanden sich die Emigranten in einem Übergangsstadium zwischen alter und neuer Heimat ohne wirklich zu einer von beiden noch oder schon angehörig zu sein.⁴³ Das Schreiben eines Tagebuchs während der Passage war eine soziale Handlung, um diese chaotische Welt des Übergangs zu ordnen. Indem man die Welt erzählbar machte, wurde sie zu einer vertrauten Umgebung. Ähnlich argumentiert auch Jeffrey Auerbach, dass Tagebücher einen Rahmen boten, um Rechenschaft über sich selbst und den Sinn des eigenen Tuns abzulegen.⁴⁴

Begleitet wurde diese Selbstvergewisserung von dem Versuch, sich das Schiff als Zuhause anzueignen.⁴⁵ Auch James R. Ryan hat für die Reisen der *Sunbeam* festgestellt, dass Lady Brassey ihr Schiff als „our home on the ocean“ bezeichnete.⁴⁶ Dies zeigt, dass die Produktion von Texten ein Element der Orientierung und Konstitution sozialer Räume an Bord von Schiffen war, was sich auch auf die Schiffszeitungen anwenden lässt. Indem die Reisenden beim Schreiben ihre Situation reflektierten, konstruierten sie die Welt an

⁴¹ MARSHALL, Stephen G.: Art. „Steamship“, in: *Encyclopedia of the Age of the Industrial Revolution, 1700-1920*, Bd. 2, Westport/London 2007, S. 397-403, S. 401.

⁴² HASSAM: *Sailing to Australia*, S. 43f.

⁴³ Ebd., S. 56.

⁴⁴ AUERBACH: *Imperial Boredom*, S. 301f.

⁴⁵ HASSAM: *Sailing to Australia*, S. 64f.

⁴⁶ RYAN: 'Our home on the ocean', S. 582f.

Bord als „Zuhause“, was aus dem unbekanntem Schiff einen vertrauten Ort machte, innerhalb dessen die Passagiere sich orientieren konnten.

Die Schiffszeitungen lassen sich also als Überrest einer Produktion sozialer Räume an Bord von Schiffen lesen, durch die sich die Passagiere im Kontext des Schiffs, der Reise und zwischen Abfahrts- und Ankunftsort selbst lokalisierten. Für die Untersuchung der sozialen Geographie von Schiffen bedeutet das, dass die Zeitungen alle drei oben genannten Aspekte der Schiffsgeographie widerspiegeln.

Da bisher noch keine Arbeiten zu Schiffszeitungen vorliegen, beschäftigt sich diese Arbeit vor allem mit den Entstehungsumständen der Zeitungen und wie die Zeitungen das Schiff als Raum konstruieren. Zunächst soll im folgenden Kapitel die Entwicklung der Passagier- und Dampfschiffahrt auf dem Indischen Ozean kurz geschildert werden um den Kontext zu klären, in dem die Schiffszeitungen entstanden sind. Es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen, die Beziehungen des Schiffs zur Außenwelt während der Reise zu untersuchen, gleichwohl es zu einer vollständigen Erforschung dringend geboten ist.

3. Kontext: Schiff fahren

3.1. Die P&O Company und Dampfschiffahrt um 1890

Es ist kein Zufall, dass beide Schiffszeitungen, *Massilia Gazette* und *Sutlej Gazette*, an Bord von Schiffen der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (P&O) entstanden sind. Die 1834 als *Peninsular Steam Navigation Company* gegründete P&O wurde zu einem Synonym für die britische maritime Dominanz im Indischen Ozean. Sie war das erste Unternehmen, das 1838 britische Post von Sues nach Bombay transportierte und bis zur Eröffnung des Sueskanals 1869 hatte sie sowohl im Mittelmeer, als auch auf der Strecke zwischen Sues und Bombay ein umfangreiches Netz an Dampfschiffen und Infrastruktur aufgebaut.⁴⁷ Die Dominanz der P&O um 1890 liegt in ihren Anfängen in den 1840er und 1850er Jahren begründet. Die Gesellschaft wurde groß durch die Beförderung der Post zwischen England und Indien ab 1845, seit 1852 auch nach Ostasien, Australien und Neuseeland. Die Postverträge garantierten der P&O ein exklusives Recht auf die

⁴⁷ HEADRICK, Daniel R.: *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York 1981, S. 138.

Beförderung britischer Post im Mittelmeer. Dies sicherte der Firma ein festes Einkommen auf Strecken, auf denen Dampfschiffe sich sonst nicht gelohnt hätten.⁴⁸

Firmen wie die P&O waren eng mit dem britischen Staat verbunden und die frühe Geschichte der P&O zeigt, dass grundlegende Entscheidungen der Firma stets unter Abwägung geschäftlicher und politischer Auswirkungen getroffen wurden.⁴⁹ Ohne die staatlichen Subventionen der Briefverträge wäre die P&O in ihren Anfangsjahren nicht überlebensfähig gewesen,⁵⁰ andererseits zog sie auch ihren Stolz daraus, indem ihre Schiffe, wie beispielsweise die *Massilia*, als „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company’s Royal Mail Steamship“⁵¹ firmierten. Da der Einsatz von Dampfschiffen im Linienverkehr zu Beginn ohne staatliche Zuschüsse nicht rentabel war, bedeuteten die Briefverträge gewissermaßen eine Monopolstellung auf diesen Strecken.⁵² Trotz des immer wieder kritisierten Monopols war die P&O mehrmals erfolgreich darin, die Briefverträge zu verlängern und bestimmte somit, wann welche Länder mit Liniendampfern versorgt wurden.⁵³ Die britische Regierung versprach sich durch die Dampfer vor allem eine zuverlässige, schnelle und planbare Beförderung der Post, andererseits bezweckte sie damit auch, in Kriegszeiten auf die Kapazitäten der Dampfer zurückgreifen zu können.⁵⁴ Die P&O verstand es, sich als Anbieter einer wichtigen Dienstleistung zu positionieren, auf die der Staat zu verzichten sich nicht leisten wollte.⁵⁵

Die Anfänge der Dampfschiffahrt lagen vor allem in der Beförderung der Post zwischen der Metropole und der kolonialen Peripherie. Aber die Entwicklung schnellerer und effizienterer Dampftriebe, die Stahlbauweise und der Schraubenantrieb reduzierten die Kosten der Dampfschiffahrt bis 1880 im Vergleich zu ihren Anfängen erheblich und machte sie nach und nach auch für die Passagierschiffahrt immer interessanter. Bereits 1845 wurde eine erste Passagierlinie über den Nordatlantik eingerichtet.⁵⁶ Die Eröffnung des Sueskanals 1869 verkürzte die Reisezeiten nach Indien um die Hälfte und nach Australien um ein Drittel.⁵⁷ Zusammen erleichterte und vermehrte dies den Austausch von

⁴⁸ HARCOURT, Freda: *Flagships of Imperialism. The P&O Company and the Politics of Empire from its Origins to 1867* (Studies in Imperialism), Manchester/New York 2006, S. 2.

⁴⁹ Ebd., 15f.

⁵⁰ Ebd., S. 193.

⁵¹ *Massilia Gazette*, Titelseite; Hervorhebung vom Verf.

⁵² HARCOURT: *Flagships of Imperialism*, S. 2.

⁵³ BROEZE, Frank: *Distance Tamed: Steam Navigation to Australia and New Zealand from its Beginnings to the Outbreak of the Great War*, in: *Journal of Transport History* 10/1 (1989), S. 1-21, S. 4.

⁵⁴ HEADRICK: *The Tools of Empire*, S. 170f.

⁵⁵ HARCOURT: *Flagships of Imperialism*, S. 231.

⁵⁶ MARSHALL: Art. „Steamship“, S. 400.

⁵⁷ HEADRICK: *The Tools of Empire*, S. 155.

Menschen, Gütern und Ideen zwischen Großbritannien und den Kolonien und festigte die britische Vorherrschaft im Schiffsbau und in der Seefahrt.⁵⁸

Die Dampfschiffe wurden in den 1880er Jahren Teil eines globalen Reisesystems, das mit modernster Technik eine gehobene Schicht von Passagieren beförderte.⁵⁹ Interesse an solchen Reismöglichkeiten hatten vor allem Kolonialbeamte, Offiziere, sowie Geschäftsleute. Es entwickelten sich auf dem Nordatlantik und auf den Routen nach Indien und Australien die großen Luxusdampfer, die nicht nur mit Größe und Geschwindigkeit, sondern auch mit Komfort die Passagiere als Kunden umwarben, während die überwiegend ärmeren Emigranten meist auf Segelschiffen oder eigens dafür vorgesehenen Dampfschiffen reisten.⁶⁰ Was für die Post galt, war auch dieser Gruppe an Reisenden wichtig, nämlich vor allem die Zuverlässigkeit, mit der Dampfschiffe innerhalb fester Fahrpläne ihr Ziel erreichten. Daneben war es aber für die Reedereien ebenso wichtig, ein Unterhaltungsangebot zu bieten, mit dem die Passagiere stilvoll reisen und sich die Zeit vertreiben konnten.⁶¹ Ähnlich wie im Briefverkehr gelang es den großen Reedereien wie der P&O auch hier, sich als unverzichtbarer Dienstleister darzustellen, verbunden mit einem Sinn für das Wohl des Empires. Dies illustrierte auch die *Sutlej Gazette*, die „for the special glory of the P. & O. Company“⁶² erschien.

3.2. Die *Massilia* und die *Sutlej*

Die *Massilia* und die *Sutlej* waren typische Dampfschiffe ihrer Zeit auf der Indien- und der Australienroute. Die *Sutlej* wurde 1882, die *Massilia* 1884 in Dienst gestellt. Beide waren ausschließlich für die Beförderung von Passagieren der ersten und zweiten Klasse

⁵⁸ KUBICEK, Robert: British Expansion, Empire, and Technological Change, in: The Oxford History of the British Empire, Bd. 3: The Nineteenth Century, hrsg. von Andrew PORTER, Oxford/New York 1999, S. 247-269, S. 258.

⁵⁹ OSTERHAMMEL, Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts (Historische Bibliothek der Gerda Henkel Stiftung), München 2009, S. 1017.

⁶⁰ BROEZE: Distance Tamed, S. 6.

⁶¹ HAUG, Christine: Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik (Schriften und Zeugnisse zur Buchgeschichte 17), Wiesbaden 2007, S. 62f.

⁶² *Sutlej Gazette*, S. 15.

gebaut worden und boten Platz für 167⁶³ beziehungsweise 229 Passagiere, sowie die Mannschaft.⁶⁴

Sowohl die *Massilia* als auch die *Sutlej* fuhren die Suesroute zwischen England und dem Indischen Ozean, die im Folgenden beschrieben wird.⁶⁵ Die Zwischenstationen an den britischen Besitzungen im Mittelmeer, Gibraltar und Malta und der Halt in Aden erklären sich daher, dass je öfter das Schiff anlanden konnte um Kohlen nachzuladen, es umso mehr Platz für Fracht bot, da es weniger Kohlen transportieren musste. Aden war sogar nur zum Zweck der Kohlenversorgung erobert worden und wurde zu einem der wichtigsten britischen Besitzungen im Indischen Ozean.⁶⁶ Der Stopp in Brindisi geschah vor allem um nachgesandte Briefe und nachgereiste Passagiere an Bord zu nehmen, die von England aus die schnellere Überlandroute genommen hatten. Anschließend an die Durchfahrt durch den Sueskanal und der Station in Aden trennen sich die Routen. Während die *Sutlej* direkt nach Bombay fuhr, nahm die *Massilia* via Colombo Kurs auf Australien. Dort steuerte sie die entlang der Südküste wichtigsten Häfen von Albany, Adelaide, Melbourne und schließlich Sydney an. Wie aus den Routen ersichtlich wird, lag die Zeit zwischen zwei Stationen in der Regel bei 5 bis 7 Tagen. Auf der Australienroute betrug der längste Abschnitt 12 Tage zwischen Colombo und Albany, während derer das Schiff allein unterwegs war. Insgesamt dauerte die Reise der *Sutlej* vom 6. Oktober bis 30. Oktober 1892 24 Tage, die der *Massilia* vom 13. November 1890 bis zum 1. Januar 1891 49 Tage, also jeweils knapp drei, beziehungsweise sieben Wochen.

Die P&O bewarb ihr Passagierangebot dauerhaft in der *Times of London*, so auch zum Beispiel am 5. November 1890 für die bevorstehende Fahrt der *Massilia*. Hier warb sie mit allen Vorteilen der Dampfschiffahrt und dem Komfort ihrer Schiffe: „These steamers are fitted with all the most modern improvements, electric light, music, and smoking rooms.“⁶⁷ Vor allem Gelegenheiten zum Musizieren und das Raucherzimmer waren wichtige Bestandteile des sozialen Lebens an Bord. Daneben gab es auf den meisten

⁶³ O. A.: Ship Fact Sheet *Sutlej* (1882), online
<[http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/94639SUTLEJ%20\(1882\).pdf](http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/94639SUTLEJ%20(1882).pdf)> (letzter Abruf am 31.05.2011). Die *Sutlej Gazette* nennt die Zahl von 224 Passagieren, dies ist aber die Gesamtzahl aller Passagiere. Einige Passagiere reisten nur bis Gibraltar oder Malta, während andere erst in Brindisi zustiegen; s. *Sutlej Gazette*, S. 13.

⁶⁴ O. A.: Ship Fact Sheet *Massilia* (1884), online
<[http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/93761MASSILIA%20\(1884\).pdf](http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/93761MASSILIA%20(1884).pdf)> (letzter Abruf am 31.05.2011).

⁶⁵ S. Kapitel 8.1., Abb. 1 und 2.

⁶⁶ HEADRICK: *The Tools of Empire*, S. 136.

⁶⁷ „Australia direct“, in: *The Times of London* vom 05.11.1890, S. 2.

Schiffen, so auf der *Sutlej*⁶⁸ und wohl auch auf der *Massilia*, Bibliotheken, die die Offiziere des Schiffs und die Passagiere nutzen konnten.⁶⁹ Ausstattung und Inneneinrichtung der P&O-Schiffe zielten auf ein gehobenes Publikum, das sich luxuriöse Reisebedingungen leisten konnte und dies auch als Statussymbol betrachtete. Die Inneneinrichtung der Liniendampfer orientierte sich seit den 1880er Jahren immer mehr an der Minderheit der Reisenden der ersten und zweiten Klasse.⁷⁰ Der materielle Raum „Schiff“ mit seiner Raumaufteilung und -ausstattung reflektierte die Bedürfnisse der Passagiere, indem er versuchte, das Schiff als vertrauten Ort zu gestalten und Ungewohntes und Gefährliches auszublenden.⁷¹ Gleichzeitig war die Idealisierung der Liniendampfer als „schwimmende Paläste“ ein Marketingerfolg der Schifffahrtsgesellschaften, der bis dahin dominante Vorstellungen von gefährlichen und unkomfortablen Seereisen verdrängte.⁷²

Neben dem Abfahrtstermin in London wurde in der Anzeige auch der Termin für die Abfahrt in Brindisi bekannt gemacht, um die Passagiere, die auf dem Landweg dem Schiff nachreisten, zu informieren. Hier konnte das Dampfschiff seinen großen Vorteil, das Einhalten fester Fahrpläne, voll ausspielen. Dass diese Klasse von Dampfschiffen einem exklusiven sozialen Kreis vorbehalten war, zeigt sich zuletzt in den Preisangaben der Anzeige: „First and second saloon passengers only carried. Fares from £30 to £70.“⁷³ Wenn über die Hälfte der englischen Arbeiter um 1900 auf einen Wochenlohn von weniger als 25 Schilling kamen und der Bedarf um eine Familie zu ernähren dagegen bei circa 26 Schilling lag,⁷⁴ wird deutlich, dass eine solche Reise erst ab einer gehobenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Position möglich war.

Der materielle Raum „Schiff“ war also in der Absicht gestaltet worden, dass er sich bemühte, den Erwartungen der Passagiere zu entsprechen und es ihnen erleichtern sollte, sich das Schiff als einen vertrauten Raum anzueignen. Um ergänzend dazu das Schiff auch

⁶⁸ *Sutlej Gazette*, S. 36.

⁶⁹ OTNESS, Harold M.: *Passenger Ship Libraries*, in: *The Journal of Library History* 14/4 (1979), S. 486-495. Was HAUG über deutsche Überseeschiffe schreibt, trifft auch auf ihre britischen Pendanten zu; s. HAUG: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung*, S. 212-222.

⁷⁰ WEALLEANS bezieht sich vor allem auf die Trennung zwischen Emigranten und gehobenen Passagierklassen. Auf dem Indischen Ozean fuhren Emigranten in der Regel auf eigens dafür vorgesehenen Schiffen. Die Trennung verschiedener Klassen bezog sich hier vor allem auf die Trennung zwischen Passagieren und einfachen Mannschaftsmitgliedern; s. WEALLEANS, Anne: *Designing Liners. A History of Interior Design Afloat*, London/New York 2006, S. 24; s. auch Kapitel 5.2.

⁷¹ Ebd., S. 1.

⁷² RIEGER, Bernhard: *Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945* (New Studies in European History), London 2005, S. 160-164.

⁷³ „Australia direct“.

⁷⁴ COOK, Bernard A.: Art. „Wages“, in: *Victorian Britain. An Encyclopedia*, Chicago/London 1988, S. 838-839, S. 839. 1 Pfund entsprach 20 Schilling, 1 Schilling wiederum 12 Pence.

symbolisch als Raum der Passagiere zu konstruieren, bedienten sich die Reisenden unter anderem der Schiffszeitungen. Das folgende Kapitel soll klären, warum die Form einer Zeitung gewählt wurde, wie die Zeitungen entstanden und welche Personen daran beteiligt waren.

4. Schiffszeitungen produzieren

4.1. Was? Herstellung und Überlieferung

Das Publizieren einer Schiffszeitung durch die Passagiere scheint kein ungewöhnliches Phänomen an Bord der Luxusliner des späten 19. Jahrhunderts gewesen zu sein. Vorbilder für die Publikation von Zeitungen an Bord von Schiffen gab es Mitte des 19. Jahrhunderts auf Auswandererschiffen⁷⁵ und auf Militär- und Forschungsexpeditionen.⁷⁶ Wahrscheinlich unterstützten die Reisegesellschaften solche Unternehmungen als Teil des Amusements an Bord. Die Zeitungen wurden wohl, wie die *Massilia Gazette* in ihrem Vorwort angibt, auf einer Schreibmaschine geschrieben und die Zeichnungen von Hand gefertigt.⁷⁷ Daher wurden wahrscheinlich nur wenige Exemplare produziert und diese an Bord von Passagier zu Passagier weitergereicht oder gemeinsam gelesen. Dies legt auch eine Andeutung in der *Sutlej Gazette* nahe: „every head was buried in the Sutlej Gazette and groups of eager readers were looking over the shoulders of the happy possessors of the journal [...]“.⁷⁸ Als von den Passagieren geschriebene Zeitungen, müssen Beispiele wie die *Massilia Gazette* und die *Sutlej Gazette* von Schiffszeitungen abgegrenzt werden, die die Reedereien nach Einführung der drahtlosen Telegraphie auf Liniendampfern herausgaben und die gänzlich andere Entstehungsumstände und -motivationen hatten.

Wie schon in der Einleitung erwähnt, handelt es sich bei den überlieferten Exemplaren der Schiffszeitungen nicht um die an Bord publizierten Originale, sondern um Nachdrucke, die die Passagiere anfertigen ließen. Zu diesem Zweck erschienen in den Zeitungen an Bord Aufrufe, sich in Subskriptionslisten einzutragen und einen entsprechenden Betrag, im Falle der *Sutlej Gazette* waren es 2 Schilling und 6 Pence, an

⁷⁵ Schiffszeitungen, die auf verschiedenen Arten von Schiffen entstanden sind finden sich z. B. in: NATIONAL LIBRARY OF AUSTRALIA: Various newspapers published on ships, 1855-1941 [microform].

⁷⁶ HOAG, Elaine: Caxtons of the North: Mid-Nineteenth Century Arctic Shipboard Printing, in: Book History 4 (2001), S. 81-114, S. 105; HISTON ROBERTS, Vanessa: Publishing and Printing on Board Ship, in: Mariner's Mirror 74/4 (1988), S. 329-334.

⁷⁷ Massilia Gazette, S. 1.

⁷⁸ Sutlej Gazette, S. 22.

den Chefsteward des Schiffs zu bezahlen.⁷⁹ Die Originalausgaben der Zeitung wurden gegen Ende der Reise an Bord versteigert und der Erlös dem Kapitän für einen guten Zweck übergeben. Auch hier zeigt sich, dass es wohl nur ein oder wenige Exemplare der Zeitung gab, denn der Käufer musste die Zeitung zum Nachdruck zur Verfügung stellen.⁸⁰ Die Kooperation mit dem Chefsteward ist ein weiterer Beleg dafür, dass der Teil der Besatzung, der für die Betreuung der Passagiere zuständig war, die Arbeit der Zeitungsmacher unterstützte. Die Anfertigung einer persönlichen Ausgabe für jeden Passagier zeigt, dass die Schiffszeitungen als Souvenir dienten und den Passagieren die Erlebnisse der Reise später wieder ins Gedächtnis rufen sollten. Das bedeutet auch, dass ihnen die Zeitungen als repräsentativ für die Erlebnisse der Reise galten, wenn sie sie auch nur in der Form widerspiegelten, in der sich die Passagiere sich an sie erinnern wollten.

Problematisch für die Auswertung der Zeitungen als Quelle für das Leben an Bord ist, dass in den Nachdrucken nicht klar wird, wie genau die Zeitungen gestaltet waren und ob es zu inhaltlichen und gestalterischen Veränderungen, Streichungen oder Ergänzungen im Nachdruck kam. Zum Beispiel wird in den Ankündigungen eines Nachdrucks in beiden Zeitungen der Hoffnung Ausdruck verliehen, alle Bilder abdrucken zu können, was abhängig von der Zahl der Subskribenten war, und dass die Nachdrucke eine Passagierliste enthalten werden.⁸¹ Diese war in den Originalen wohl nicht enthalten, war aber den Passagieren vermutlich aber anderweitig bekannt. Auf der *Sutlej* subskribierten nicht genug Passagiere, um die Zeitungen vollständig abzudrucken, so dass sich der mit dem Druck beauftragte im Vorwort beklagte, „I had to ‚cut‘ the journalistic coat according to the cloth supplied, which was a little scant.“⁸² Diese Einschränkungen mindern aber nicht wesentlich den Quellenwert der Zeitungen, da es eher zu Streichungen denn Ergänzungen kam und der größte Teil der Nachdrucke also auch in ähnlicher Form an Bord erschienen ist. Zusätzlich wurde die Auswahl der nachgedruckten Texte von einem Redaktionsmitglied und damit einem Passagier vorgenommen, der die für die Passagiere interessantesten Artikel sicherlich im Nachdruck reproduziert wissen wollte.

4.2. Wer? Redaktion, Autoren und Leser

Die Autoren und Beiträger der Schiffszeitungen könnte man als Akteure der Raumkonstruktion bezeichnen. Sie kommunizierten durch das Schreiben und

⁷⁹ Ebd., S. 17.

⁸⁰ Massilia Gazette, S. 50.

⁸¹ Sutlej Gazette, S. 17; Massilia Gazette, S. 50.

⁸² Sutlej Gazette, S. 11.

Veröffentlichen der Zeitungen ihre Vorstellung vom Raum „Schiff“, weshalb eine genauere Untersuchung der Redaktionen der Schiffszeitungen hier erfolgen soll. Das besondere bei den Schiffszeitungen ist allerdings, dass die Kommunikation nicht nur in eine Richtung, von Autor zum Leser verlief. Da die Autoren selber aus den Reihen der Passagiere stammten, alle Reisenden die Möglichkeit hatten Beiträge einzureichen und auf dem engen Schiff die Reisenden täglich direkt miteinander in Kontakt standen, ist davon auszugehen, dass die Zeitungen weitgehend den Konsens der Passagiere abbilden.

Obwohl Autoren und Leser der Schiffszeitung sich nicht klar voneinander abgrenzen lassen, taten sich doch einige Passagiere beim Verfassen der Zeitungen besonders hervor. Während der Nachdruck der *Sutlej Gazette* ein Impressum vorausschickt und alle an der Produktion der Zeitung beteiligten Personen auflistet,⁸³ sind die an der Herstellung der *Massilia Gazette* Beteiligten weniger greifbar. Lediglich das Titelblatt nennt als Herausgeber den Passagier Edward Noyes. Die erste Ausgabe dieser Zeitung berichtet auch von einem „general meeting of passengers [...] in order to elect a committee for promoting the entertainment of the passengers during the voyage“⁸⁴, das am 18. November stattfand und ebenso von einem „Committee of Sports“⁸⁵. Die Bildung eines Redaktionsteams zur Erstellung einer Schiffszeitung geschah offenbar im Zusammenhang mit einer Selbstorganisation der Passagiere, die nicht am ersten Tag der Reise, sondern einige Zeit später begann, nachdem sich die Passagiere mit dem Schiff und einander vertraut gemacht hatten. Auch auf der *Sutlej* vergingen zwischen Abfahrt und Publikation der ersten Ausgabe einige Tage, nach denen die Passagiere Komitees bildeten und während denen die Passagiere damit beschäftigt waren, sich zunächst einmal persönlich an Bord des Schiffs einzurichten. So ist es also kein Zufall, dass die ersten Ausgaben erst nach acht oder neun Reisetagen erschienen, die die Passagiere benötigten, um „sociable“⁸⁶ zu werden.

Wer genau den Anstoß zur Herausgabe einer Zeitung an Bord gab, wird in den Zeitungen nicht erwähnt. Es ist aber davon auszugehen, dass einzelne Passagiere, die willens und fähig waren, eine Zeitung zu produzieren und die möglicherweise von früheren Schiffsreisen schon Kenntnis von anderen Schiffszeitungen hatten, dieses Vorhaben in die Hand nahmen. Das Impressum der *Sutlej Gazette* trennt beispielsweise

⁸³ Ebd., S. 3.

⁸⁴ *Massilia Gazette*, S. 8.

⁸⁵ Ebd., S. 9.

⁸⁶ Ebd., S. 8.

den „Editor“ und den „Assistant Editor“ deutlich von den „Contributors“ ab.⁸⁷ Der Herausgeber der *Sutlej Gazette* war William Digby, ein anglo-indischer Publizist, der sowohl in England als auch in Indien schon mehrere Zeitungen herausgegeben hatte. Er engagierte sich in England und Britisch-Indien publizistisch für die Rechte der Inder unter britischer Herrschaft und war *Companion* des *Order of the Indian Empire* (CIE).⁸⁸ Ständig unterwegs zwischen Indien und England kannte er sich auf den Schiffen zwischen London und Bombay wohl gut aus. Das Herausgeben einer Schiffszeitung war für ihn eine Fortsetzung seiner gewohnten Tätigkeit an Land. Sein „Assistant Editor“ war Herbert George Pearse, der als Richter in Diensten *des Indian Civil Service* (ICS) stand. Er arbeitete bereits seit 1871 in Indien, das heißt auch für ihn war es nicht die erste Schiffsreise.⁸⁹ Beide Herausgeber kannten durch ihre berufliche Tätigkeit die koloniale Welt des Indischen Ozeans seit mehreren Jahren, so dass sie durch die Herausgabe der Zeitung möglicherweise ihre Kenntnisse an weniger erfahrene Reisende weitergeben konnten.

In der Passagierliste der *Sutlej* finden sich sieben weitere Mitglieder des ICS, der das Rückgrat der britischen Verwaltung in Indien bildete. Seine Mitglieder waren gut ausgebildet, gut bezahlt⁹⁰ und hoch angesehen.⁹¹ Weiter waren auch vereinzelte Militärs und ein *Companion* des *Order of the Indian Star* (CIS) an Bord.⁹² Die Annahme, dass an Bord der *Sutlej* vor allem eine koloniale Elite reiste, wird weiter gestützt, wenn man die Liste der Subskribenten der *Gazette* betrachtet.⁹³ Dort ist für jeden Namen eine Adresse angegeben, an die der Nachdruck versendet werden sollte. Neben den Beamten des ICS finden sich dort neun Leutnants und Colonels der britischen Marine und Armee, die sich ihr Exemplar an ihren Dienstort oder auf ihr Dienstschiff schicken ließen. Darüber hinaus wurden eine Vielzahl an Ausgaben der *Sutlej Gazette* an Büros öffentlicher Einrichtungen, wie der *Royal Indian Marine Bombay*, der *East Indian Railway Calcutta* oder des *General Post Office Bombay* gesendet. Außerdem stehen einige Adressen von Büros privater

⁸⁷ *Sutlej Gazette*, S. 3.

⁸⁸ BROWN, Frank Herbert/KAUL, Chandrika: Art. „Digby, William (1849–1904)“, in: *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford 2004, online <<http://www.oxforddnb.com/view/article/32823>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

⁸⁹ GREAT BRITAIN INDIA OFFICE (HRSG.): *The India List and India Office List for 1902*, London 1902, S. 528.

⁹⁰ Einfache Beamte des ICS konnten zu Beginn ihrer Karriere 130-200 Pfund monatlich verdienen, später waren bis zu 300 Pfund möglich; s. DEVEY, Clive: *Anglo-Indian Attitudes. The Mind of the Indian Civil Service*, London/Rio Grande 1993, S. 5.

⁹¹ OSTERHAMMEL: *Die Verwandlung der Welt*, S. 871.

⁹² *Sutlej Gazette*, S. 3.

⁹³ Ebd., S. 36.

Unternehmen auf der Liste, zum Beispiel das des Reiseunternehmens *Thomas Cook & Co.* in Bombay, der Bank *King King & Co. Bombay* oder der Dampfschiffahrtsgesellschaft *Turner Morrison & Co. Calcutta*. Die Passagiere der *Sutlej* waren also zu einem großen Teil Angehörige der anglo-indischen Oberschicht, die in Indien gehobene Positionen im öffentlichen Dienst, im Militär oder in der Privatwirtschaft innehatten und sich eine komfortable Überfahrt zwischen England und Indien leisten konnten. Für die *Sutlej Gazette* heißt das, dass Redaktion und Leserschaft dieser Zeitung über einen ähnlichen sozialen Status verfügten, die meisten Passagiere schon ein oder mehrere Reisen zwischen England und Indien gemacht hatten und auch mit Indien vertraut waren.

Bei der *Massilia* ist es, nicht möglich anhand der Schiffszeitung, nähere Angaben zum sozialen Status der Passagiere zu machen. Die Passagierliste gibt hier bloß Namen, Begleiter und Reiseziel der Passagiere an. Lediglich Militärs, Geistliche und Promovierte werden mit Titel genannt, wobei diese nicht außergewöhnlich hoch oder niedrig repräsentiert sind.⁹⁴ Was an dieser Passagierliste auffällig ist, ist die breite Streuung der Reiseziele. Während Bombay als Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum an der Westküste Britisch-Indiens das wichtigste Reiseziel für die Passagiere der *Sutlej* war, verteilten sich die meisten Passagiere der *Massilia* auf verschiedene Ziele entlang der Route, vornehmlich in Australien und Neuseeland, wobei Sydney und Melbourne die wichtigsten Destinationen waren. Diese Streuung spricht dafür, dass an Bord der *Massilia* nicht nur Kolonialbeamte reisten, die zu den zentralen Verwaltungsorten wollten, sondern auch Reisende mit anderen Absichten, die allein schon wegen der Reisedauer nur selten eine solche Schiffsreise zwischen England und Australien unternahmen. Dennoch müssen auch diese Reisenden über die nötigen finanziellen Mittel verfügt haben, um die 30 bis 70 Pfund für ein Ticket nach Australien aufzubringen.⁹⁵ Auch an Bord der *Sutlej* kann man allein schon wegen der Reisekosten ebenfalls von einer sozial gehobenen Schicht von Passagieren ausgehen, welche die Zeitungen schrieb und las.

Diese soziale Homogenität der Autoren und Leser schlug sich auch in Form und Inhalt der Zeitungen nieder. Das folgende Kapitel zeigt, dass sich die Macher der *Gazettes* an regulären Zeitungen orientierten.

⁹⁴ *Massilia Gazette*, S. 3.

⁹⁵ „Australia direct“.

4.3. Wie? Gestaltung, Vorbilder und Inhalte

Wenn bei der *Massilia Gazette* nicht, wie an Bord der *Sutlej*, prominente Journalisten mitwirkten, so änderte dies dennoch nicht viel an der grundlegenden Absicht der Zeitungsmacher. Die *Massilia Gazette* war als „means of communication, of telling the news of the vessel, and of good-natured fun“⁹⁶ gedacht und Ähnliches verfolgte die *Sutlej Gazette*, trotz William Digbys politischer Aktivitäten: „We know no politics in these pages; [...] only that which is kindly and cordial will be recognised.“⁹⁷ Die Zeitungen waren dezidiert unpolitisch, um keine Konflikte innerhalb der Gruppe der Reisenden zu provozieren, da man sich an Bord des Schiffs nicht aus dem Weg gehen konnte. Berichte über politische Ereignisse gewannen dadurch in den Zeitungen fast staatstragenden Charakter, da die Zeitungen entweder nur kurze Meldungen brachten oder sich auf eine für alle Passagiere akzeptable Berichterstattung beschränkten.⁹⁸ Digbys Erfahrung machte die Produktion der *Sutlej Gazette* möglicherweise einfacher, allein konnte er sie allerdings nicht mit Geschichten und Neuigkeiten füllen. Auch hier sind sich beide Zeitungen ähnlich, insofern sie abhängig von den Beiträgen der Passagiere waren, die diese bei den Herausgebern einreichten.⁹⁹

An beiden Zeitungen ist die Ähnlichkeit ihrer Gestaltung auffällig, wobei nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob die Zeitungen schon auf dem Schiff so aussahen, oder erst beim Nachdruck dieses Layout bekamen. Es ist aber bemerkenswert, dass beide Zeitungen die Aufmachung und Präsentation ihrer Inhalte bis ins Detail nach dem Vorbild regelmäßig erscheinender Zeitungen gestalteten. Jede Ausgabe trug einen Titel, ein Erscheinungsdatum und einen Erscheinungsort. Wie reguläre Zeitungen erschienen auch die beiden *Gazettes* regelmäßig. An Bord der *Massilia* gab es alle sieben, auf der *Sutlej* alle vier Tage ein neues Exemplar.

Die *Massilia Gazette* bildete unter dem Titel ein Segelschiff ab, begleitet von dem Leitspruch „Honi soit qui mal y pense.“¹⁰⁰ Dies ist die Devise des Hosenbandordens, eines der höchsten Orden des englischen Königreichs und findet sich auch auf dem englischen Königswappen wieder. Möglicherweise ist dies eine ironische Anspielung auf die Gestaltung des Titelblattes der Londoner *Times*, die noch heute auf dem Titelblatt das englische Königswappen zusammen mit der Devise des englischen Königshauses „Dieu et

⁹⁶ *Massilia Gazette*, S. 7.

⁹⁷ *Sutlej Gazette*, S. 15.

⁹⁸ Z. B. der Bericht über den Tod des niederländischen Königs; s. *Massilia Gazette*, S. 23.

⁹⁹ *Massilia Gazette*, S. 7; *Sutlej Gazette*, S. 15.

¹⁰⁰ Z. B. *Massilia Gazette*, S. 7.

mon droit“ abbildet. Eine doppelte Ironie entsteht dann, wenn man dieses Zitat auch als Aufforderung liest, die *Massilia Gazette* nicht allzu ernst nehmen, was die deutsche Übersetzung des Ausspruches nahe legt, die „Ein Schelm, der Böses dabei denkt“ lautet. Auch die *Sutlej Gazette* wies auf ihren Titelseiten Ähnlichkeiten mit der englischen Tagespresse auf. Während beispielsweise die *Times* dort knappe Meldungen über Geburten, Hochzeiten und Todesfälle sowie Veranstaltungshinweise und Anzeigen publizierte,¹⁰¹ brachte die *Sutlej Gazette* an dieser Stelle Meldungen über das Wetter, Gewinner eines Glücksspiels an Bord und die vom Schiff zurückgelegte Strecke.¹⁰²

Auch ansonsten orientierten sich die Schiffszeitungen an dem Vorbild britischer Zeitungen. Jede Ausgabe erschien mit einem „Editorial“, gefolgt von den aktuellen Nachrichten vom Schiff und von Außerhalb. Außerdem gab es Leserbriefe, Klatschnachrichten vom gesellschaftlichen Leben an Bord, Konzertkritiken von Musikabenden sowie einen Sportteil, der die Ergebnisse von Gesellschaftsspielen meldete. Mehr oder weniger ernst gemeinte Anzeigen waren ebenfalls Bestandteil der Schiffszeitungen, so suchte ein Passagier der *Sutlej* auf diese Weise ein von ihm vermisstes Buch¹⁰³ und die *Massilia Gazette* gestaltete den Abschied von den Passagieren, die die *Massilia* in Malta verließen, in Form einer Traueranzeige.¹⁰⁴

Als „measure of good-natured fun“ griffen die Zeitungen die Kategorien der Tageszeitung auf und verfremdeten sie inhaltlich, wie beispielsweise die Traueranzeige. Ein anderes Beispiel ist der Wetterbericht der *Sutlej Gazette*, der in jeder neuen Ausgabe über die Entwicklung der Atmosphäre unter den Passagieren berichtete:

QUARTER DECK.– Serene and Sunny; almost perfect calm in forenoon; in afternoon and evening occasional disturbances and lightning flashes from ladies eyes.¹⁰⁵

QUARTER DECK – Atmosphere charged with electricity. Squalls up to children’s dinner hour. Afterwards calmer, but ground-swells and general currents to other people’s chairs.¹⁰⁶

The region of settled weather, amicable acquaintanceship, and good fellowship generally having been reached, no further forecast will be issued until the next time.¹⁰⁷

Neben solchen ironischen Anspielungen auf Tageszeitungen enthielten die Schiffszeitungen auch eine Menge an Witzen, amüsanten Geschichten und ironischen Kommentaren zu Nachrichten, die das Schiff erreichten.

¹⁰¹ Als Vergleich s. z. B. *The Times of London* vom 14.10.1892, S. 1.

¹⁰² *Sutlej Gazette*, S. 13.

¹⁰³ Ebd., S. 17.

¹⁰⁴ *Massilia Gazette*, S. 13.

¹⁰⁵ *Sutlej Gazette*, S. 13.

¹⁰⁶ Ebd., S. 17.

¹⁰⁷ Ebd., S. 22.

Dass die Schiffszeitungen bekannte Formen von Presseerzeugnissen verarbeiteten, ging über den reinen Zweck der Unterhaltung hinaus. Im späten 19. Jahrhundert war die Zeitung das einzige Massenmedium im modernen Sinne, das einen öffentlichen Kommunikationsraum schuf, der zum ersten Mal „gesellschaftliche Selbstreflexion“ ermöglichte.¹⁰⁸ Es spiegelt die Dominanz und die Bedeutung des Mediums Zeitung für die Passagiere, wenn sie darüber Scherze machten, was eine Reflexionsleistung über das Objekt der Scherze voraussetzt. Wie reguläre Zeitungen richteten sich die Schiffszeitungen an eine bestimmte soziale Schicht. Für ihre Zielgruppe produzieren Zeitungen Ordnung und Orientierung in dem Sinne, dass sie Wichtiges von Unwichtigem trennen und dies entsprechend strukturiert publizieren.

Obwohl die Schiffszeitungen an Bord wahrscheinlich nicht dasselbe Layout wie ihre Nachdrucke hatten, waren sie durch ihre Inhalte und regelmäßige Erscheinungsweise intuitiv für die Passagiere als Zeitungen erkennbar. Darin abgedruckte Meldungen bekamen dadurch einen Nachrichtenwert, den die Zeitungsmacher auch für scherzhafte Übertreibungen ausnutzten.

Da die Produktion der Zeitung vollständig in der Hand der Passagiere lag, boten die Zeitungen ihnen eine Möglichkeit, mit ernsthaften und ironischen Beiträgen schreibend oder lesend die eigene Situation an Bord zu reflektieren. Als Kommunikationsmedium einer größeren Gruppe, immerhin waren circa 160 beziehungsweise 220 Passagiere an Bord, strukturierten die Schiffszeitungen das alltägliche Leben, indem sie über soziale Ereignisse wie Konzerte oder Sport berichteten.

In Form und Präsentation spiegeln die Schiffszeitungen die sozialen Hintergründe der Zeitungsmacher und Passagiere an Bord des Schiffes. Als gemeinschaftlich produzierter und veröffentlichter Text, waren die Zeitungen das Sprachrohr der Reisenden und verbreiteten so innerhalb dieser Gruppe die Vorstellung von einem Raum „Schiff“, der eine spezifische Aufteilung aufwies und eine entsprechend differenzierte Gesellschaft beherbergte. Wie diese Gesellschaft an Bord genau aufgeteilt und auf verschiedene Räume an Bord verwiesen wurde, wird im nächsten Kapitel an einigen Beispielen aufgezeigt.

¹⁰⁸ OSTERHAMMEL: Die Verwandlung der Welt, S. 63.

5. Räume schreiben

5.1. Passagiere und soziales Leben an Bord

Ein großer Teil der Schiffszeitungen besteht aus Berichten über Ereignisse und das tägliche Leben auf dem Schiff. Diese Berichte lassen sich sehr gut auf die Konstruktion von Räumen untersuchen, da sie zeigen, wie für die Passagiere sich das Schiff im Alltag darstellte. Wie in Kapitel 4.2 bereits erwähnt, erschienen die Schiffszeitungen erst, nachdem die Schiffe ungefähr zehn Tage auf See waren. Zum einen, weil die organisatorischen Grundlagen für die Herausgabe einer Zeitung erst noch geschaffen werden mussten, zum anderen aber auch, weil es noch nicht viel an Bord zu berichten gab. Die ersten Tage waren die Passagiere vor allem damit beschäftigt, sich persönlich einzurichten. Die Seekrankheit machte es vielen Passagieren zu Beginn der Reise unmöglich, am gesellschaftlichen Leben an Bord teilzunehmen, so zum Beispiel auf der *Massilia*.

Nov. 15 – This is a sad day on board, owing to the rolling of the vessel [...].

Nov. 16 – The vessel is decidedly rolling less, though many seats at breakfast this morning were still empty.¹⁰⁹

Erst nach und nach trotzten die Passagiere der Seekrankheit und machten sich untereinander bekannt. Auf der *Sutlej* fand eine improvisierte Tanzveranstaltung statt, die erfolgreich gewesen sei, „notwithstanding the sickness of the men“.¹¹⁰

Die ebenfalls in Kapitel 4.2 erwähnte Selbstorganisation der Passagiere markierte auf beiden Schiffen das Ende dieser Eingewöhnungsphase. Sowohl auf der *Massilia* als auch auf der *Sutlej* wurde ein „Amusement Comittee“ aus den Reihen der Passagiere gebildet, die Musik, Tanz, Schauspiel und sportliche Unterhaltung organisieren sollten. Auf der *Sutlej* ging der Anstoß vom Kapitän aus, der die Passagiere zur Gründungssitzung einberief.¹¹¹ Zu den Aufgaben der Offiziere und des Kapitän gehörte, neben der eigentlichen Pflicht, das Schiff zu steuern, die Unterhaltung der Passagiere. Dies wurde schon an der Kooperation bei der Herausgabe der Schiffszeitungen gezeigt. Die *Massilia Gazette* griff diese Organisation der Passagiere durch den Kapitän auf und verkündete die Gründung eines neuen Unterkomitees, „consisting of Captain Fraser, Messrs. Daniel,

¹⁰⁹ *Massilia Gazette*, S. 8.

¹¹⁰ *Sutlej Gazette*, S. 14.

¹¹¹ *Massilia Gazette*, S. 7; *Sutlej Gazette*, S. 14.

Rogers, Cooper, Lee, Hetherington and Bakie“ also dem Kapitän und den Offizieren „to attend the navigation of the ship.“¹¹²

Die Nachrichten über Sport und musikalische Abendunterhaltungen machten einen großen Teil der Schiffszeitungen aus. Die *Sutlej Gazette* berichtete über jeden Gewinner eines „Daily Sweep“, offensichtlich einem Lotteriespiel, welches derjenige gewann, der die korrekte, vom Schiff zurückgelegte Tagesstrecke zog. Das „Amusement Committee“ der *Massilia* nahm kurz nach der Gründung seine Arbeit auf, sodass es in der ersten Ausgabe der Schiffszeitung ein Sportereignis ankündigen konnte, bei dem unter anderem Seilspringen, Hindernislauf und Tauziehen veranstaltet werden sollten.¹¹³ Andere Wettbewerbe fanden in Gesellschafts- und Kartenspielen wie Backgammon, Whist oder dem Ringwurfspiel *quoits* statt.¹¹⁴ Während diese Aktivitäten in der Regel tagsüber ausgeführt wurden, war der Abend Musik, Tanz und Schauspiel vorbehalten. Auf beiden Schiffen wurden häufig Konzerte, bei denen Passagiere solo oder mit Klavierbegleitung sangen, aufgeführt. Die Passagiere vertrieben sich die Reisezeit mit denselben Mitteln der Zerstreuung, die sie auch an Land wählten. Gleichzeitig fühlten sich die Passagiere verpflichtet, die freie Zeit mit sinnvoller Beschäftigung zu füllen und sahen dies auch als wichtigste Tätigkeit. So schrieb die *Massilia Gazette* über den Beginn der Arbeit der Komitees für die Unterhaltung der Passagiere: „This was the first day of real work.“¹¹⁵

In den Schiffszeitungen wird deutlich, dass verschiedene Bereiche an Bord des Schiffs für bestimmte Tätigkeiten vorgesehen waren. Die schon zitierten ironischen Wetterberichte aus der *Sutlej Gazette* erklärten den Passagieren beispielsweise die unterschiedlichen Bereiche des Schiffs.

QUARTER DECK.– Serene and Sunny; almost perfect calm in forenoon; in afternoon and evening occasional disturbances and lightning flashes from ladies eyes.¹¹⁶

HURRICANE DECK.– Great heat, frequent storms, and swift descent of thunderbolts (or cricket ball).

SALOON.– Pleasant breezes arising from joyous conversation inspired by good cooking and excellent waiting.

MUSIC SALOON.– Harmony prevails generally. Save for local disturbances, as above, fine, warm, and agreeable.¹¹⁷

In Form des Wetterberichts wird hier über die üblichen Charakteristika der einzelnen Bereiche des Schiffs informiert. Während der hintere Teil des Schiffs, das Quarterdeck, für

¹¹² *Massilia Gazette*, S. 30.

¹¹³ Ebd., S. 12.

¹¹⁴ Ebd., S. 22.

¹¹⁵ Ebd., S. 8; Hervorhebung vom Verf.

¹¹⁶ *Sutlej Gazette*, S. 13.

¹¹⁷ Ebd., S. 13.

entspannte Ruhe stand, war das große Hurrikandeck der Platz für Sport, wie das auf der *Sutlej* gerne gespielte Cricket. Im Salon wurden in gepflegter Atmosphäre bei lebhafter Konversation gemeinsam die Mahlzeiten eingenommen und der Musikraum bot Gelegenheit für harmonisches Musizieren. Die Aufteilung der Räume korrespondierte mit einer ihnen zugeschriebenen Funktion, die sie für gesellschaftliche Aktivitäten erfüllten. Die *Sutlej Gazette* präsentierte das Schiff hier als Nachbildung verräumlichter gesellschaftlicher Strukturen an Land. Sowohl durch die gesellschaftlichen Aktivitäten als auch durch die Raumaufteilung, versuchten die Passagiere und die Schiffsleitung gesellschaftliche Strukturen auf dem Festland zu imitieren, was auch die Schiffszeitungen spiegeln.

Allerdings waren an Bord der Ozeandampfer auch Abweichungen von den gesellschaftlichen Normen des späten 19. Jahrhunderts möglich. Im Gegensatz zu den oben genannten Bereichen war das Rauchzimmer nur den männlichen Passagieren vorbehalten. Rauchen war Teil einer als männlich definierten Geselligkeitskultur, die sich nach dem Dinner entfaltete.¹¹⁸ Es fanden an Bord der *Massilia* beispielsweise „Smoke Room Concerts“ statt, bei denen nur Männer anwesend waren.¹¹⁹ Gleichzeitig war der Raucherraum nicht groß genug, was zum einen Gegenstand von Klagen in der Schiffszeitung war¹²⁰ und zum anderen dazu führte, dass die Abtrennung der rauchenden Männer von den Frauen nicht eingehalten wurde.

In consequence of the totally insufficient accommodation provided on this ship for smokers (the smoke room not being worthy of the name, giving room as it does for only about ten people [...]), the rules relating to smoking limits have not been strictly regarded on this voyage [...]. It was then considered necessary to vindicate the rules of the ship [...]. It was a pitiable sight to see the men, who had hitherto smoked their after-dinner cigar in the company of the ladies, the other night banished to the “smoking limits,” and toeing the line, beseeching the girls to come and talk to them. We need not say the girls came, and tried to drag them over “the line.”¹²¹

Die räumlichen Gegebenheiten der *Massilia* waren von einigen Passagieren als nicht ausreichend empfunden worden. In Reaktion darauf setzten sie sich über die eigentlich strengen Regeln hinweg, die die männlichen Raucher vom Salon, der beiden Geschlechtern offen stand, trennten. Die Schiffsleitung bemühte sich darauf hin, einerseits auf die Klagen der Passagiere zu reagieren, andererseits die Regeln des Schiffs durchzusetzen, indem sie einen vergrößerten Raucherbereich an Bord schaffte. Dieser bestand nun aber nicht mehr aus einem abgeschlossenen Raum, sondern die Grenze zum

¹¹⁸ HART: Sociability and ”Separate Spheres“ on the North Atlantic, S. 195-197.

¹¹⁹ *Massilia Gazette*, S. 47.

¹²⁰ Ebd., S. 18.

¹²¹ Ebd., S. 54f.

Raucherbereich wurde durch eine Linie markiert. Infolge dessen konnten die Passagiere weiterhin die Geschlechtertrennung umgehen, da die physische Abtrennung nicht mehr gegeben war.

Die *Massilia Gazette* kritisierte nicht grundsätzlich die Trennung von Rauchern und weiblichen Passagieren, aber ihre ironische Berichterstattung zeigt auch, dass die Verletzung dieser Regel nicht als besonders dramatisch empfunden wurde. Douglas Hart hat argumentiert, dass die soziale Exklusivität der ersten Klasse die Notwendigkeit solcher Regulierungen reduzierte und eine Geselligkeit erzeugte, die so nur an Bord eines Schiffs existieren konnte.¹²²

Am Bericht der *Massilia Gazette* zeigt sich ein solches Phänomen, das illustriert, wie die Passagiere mit dem vorgefundenen Raum „Schiff“ interagierten und neue Raumkonstruktionen wirksam wurden. Da die strikte Einhaltung einer gesellschaftlichen Norm mit großen Einschränkungen für die Passagiere verbunden gewesen wäre, setzten sie sich darüber hinweg. Dies war allerdings nur in der abgeschlossenen Umgebung des Schiffs und für die Dauer der Reise möglich und akzeptiert. Prinzipiell wurde dadurch die Regel nicht infrage gestellt.

Für eine Passagierin war die Reise auf der *Massilia* offensichtlich kein erholsames Vergnügen. Sie beklagte sich über nächtliche Ruhestörungen und den daraus resultierenden Schlafmangel bei der Schiffszeitung, die in ihrer ersten Ausgabe über die Ursachen der Ruhestörung berichtete.

A lady passenger, a friend of ours, tells us that at about seven o'clock every morning the lascars bring everything that is portable in the ship, and throw it down on the deck, immediately above her cabin. They then, it appears, pound these goods to pieces with sledge hammers, and, having scraped the debris into a heap with a road-scraper, go over the place with a steam-roller, and finally turn on Niagara over the place, to remove the traces of their wicked deeds. Mr. Chief-Officer this must be inquired into.¹²³

Offensichtlich war die Kabine in der Nähe des Maschinenraums und der Lärm war dem Arbeitsbeginn der Seeleute um sieben Uhr morgens und den notwendigen Arbeiten an Bord zu Beginn des Tages geschuldet. Zusätzlich zu der Meldung erschien noch ein Gedicht, in dem die Unannehmlichkeiten der Schiffsreise sowie die Klage der Mitreisenden, die anscheinend wenig Kenntnis oder Verständnis für die Funktionsweise eines Dampfschiffs aufbrachte, gleichermaßen aufs Korn genommen wurden.

Oh, dear old ship “Massilia!”
Heavens! how she rolls!
The scrubbing, scrubbing on the deck

¹²² HART: Sociability and “Separate Spheres“ on the North Atlantic, S. 205.

¹²³ *Massilia Gazette*, S. 10.

The noise of winding coals,
The engines thump, the babies scream
When I lie down to sleep;
Oh, awful is the noise you hear,
While rolling o'er the deep.¹²⁴

Solche Klagen von anderen Passagieren über Ärgernisse der Reisen waren regelmäßig für die Schiffszeitungen der Anlass zu kleinen Späßen, wie dem obigen Beispiel. Die Meldung erhält schon dadurch komischen Charakter, dass sie in einer Zeitung erscheint, die selbst nicht völlig ernst gemeint ist. Dies wird dadurch noch gesteigert, indem Ausdrucksweise und Inhalt übertrieben werden. Gleichzeitig war die Meldung aber auch eine Kritik an der Empfindlichkeit, speziell mancher weiblichen Passagiere. Auch die *Sutlej Gazette* kritisierte gerne in leichtem Ton die unangenehmen Verhaltensweisen mancher Passagiere an Bord.

any gentleman who omits to let the water out of his bath while dressing, will be obliged to undertake an obvious, if disagreeable, duty, or stand an equivalent of champagne to his fellow-passengers.¹²⁵

Humorvoll konnten so die kleineren Störungen innerhalb der Gruppe der Passagiere moderiert werden, ohne dass die Kritisierten bloßgestellt wurden. So leisteten die Schiffszeitungen einen Beitrag dazu, ein harmonisches Zusammenleben der Passagiere für die Dauer der Reise zu ermöglichen.

Wer die Schiffszeitungen liest, gewinnt den Eindruck, dass die Reisenden die größte Gruppe an Bord ausmachten. Jedoch zeigt eine Liste der Personen, die mit der *Massilia* am 1. Januar 1892 in Sydney einreisten,¹²⁶ dass mindestens ebenso viele Seeleute wie Passagiere an Bord des Schiffes waren. Auch bei der *Sutlej* dürfte sich das Verhältnis von Crew und Reisenden ähnlich verhalten haben.

5.2. Mannschaft und Passagiere

Es ist nicht überraschend, dass Seeleute nicht im Zentrum der Berichterstattung von Schiffszeitungen stehen, die von Passagieren geschrieben wurden. Dennoch ist es auffällig, wie selten diese für das Funktionieren des Schiffes wichtige Gruppe in den Schiffszeitungen auftaucht. Wie in Kapitel 3.2 bereits gesagt, wurde großen Wert auf die Trennung der Passagiere von den einfachen Seeleuten gelegt, während sie von einer Servicecrew an Deck bedient wurden. Die Trennung zwischen Passagieren und Mannschaft war nicht die entscheidende soziale Barriere an Bord, denn die Offiziere

¹²⁴ Ebd., S. 10f.

¹²⁵ *Sutlej Gazette*, S. 26.

¹²⁶ A List of the Crew and Passengers arrived in the Ship *Massilia* of Greenock, online <<http://mariners.records.nsw.gov.au/1891/01/003mas.htm>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

galten als respektabler Umgang für die Passagiere der ersten und zweiten Klasse. Der Kapitän genoss in den Schiffszeitungen sogar eine gewisse Verehrung. Er wurde in Bildern und Gedichten als zuverlässiger und erfahrener Steuermann des Schiffs porträtiert,¹²⁷ der, indem er die Ordnung auf dem Schiff bewahrte, für das Fortkommen des Schiffs und eine angenehme und sichere Reise garantierte. Ebenso beliebt war ein Interview mit dem Kapitän¹²⁸ oder Anekdoten aus seinem Leben auf See, die seine große Erfahrung illustrierte¹²⁹ Der Kapitän nahm in den Schiffszeitungen eine väterliche Rolle ein und repräsentierte die oberste soziale Instanz an Bord.

Wichtiger als die Trennung zwischen Mannschaft und Passagieren war die innere Differenzierung der Crew, die nach Herkunft und Aufgabe vorgenommen wurde. Die Beziehungen der Passagiere zu den höheren Crewmitgliedern, wie am Beispiel des Kapitäns bereits gezeigt wurde, und die soziale Differenzierung innerhalb der Mannschaft schlugen sich auch in den Schiffszeitungen nieder. In der ersten Ausgabe der *Massilia Gazette* erschien eine Liste der Offiziere, mit namentlicher Erwähnung des ersten bis sechsten Offiziers, sowie des „Medical Officers“, des „Chief Engineers“ und des Proviantmeisters. Der Rest der Seeleute wurde unter dem Satz „The Crew of the ‘Massilia’ consists of 221 men, inclusive of the officers“ subsumiert.¹³⁰ Gleichzeitig befanden sich 218 Passagiere an Bord der *Massilia*,¹³¹ die in der Passagierliste alle namentlich erwähnt wurden. Die gleichen Informationen zu den Namen der Offiziere, des Arztes, des obersten Stewarts und des Chefingenieurs gab es auch in der ersten Ausgabe der *Sutlej Gazette*,¹³² was zeigt, dass Personen in diesen Positionen die vorrangigen Ansprechpartner der Passagiere waren.

Die Crewliste im Nachdruck der *Sutlej Gazette* nannte zwar mehr Mannschaftsmitglieder namentlich, wurde aber wahrscheinlich erst der nachgedruckten Ausgabe beigelegt und von einem Offizier des Schiffs zur Verfügung gestellt. Auch hier wurden die Seeleute in Gruppen eingeteilt, die dem Rang ihrer Arbeit innerhalb der Crew entsprachen. An der Spitze stand hervorgehoben der Kapitän, dann die Offiziere, die „Engineer Officers“, die Handwerker und Mechaniker, die Stewardessen für die Betreuung

¹²⁷ Sutlej Gazette, S. 13; Massilia Gazette, S. 5.

¹²⁸ Ebd., S. 20-22.

¹²⁹ Sutlej Gazette, S. 16.

¹³⁰ Massilia Gazette, S. 9.

¹³¹ Ebd., S. 9.

¹³² Sutlej Gazette, S. 13.

der allein reisenden Passagierinnen,¹³³ die Stewards und zuletzt der „Serang and Tindal of Lascars“.¹³⁴ Neben einer funktionalen Dreiteilung der Arbeit auf dem Schiff in Arbeit an Deck, Arbeit im Maschinenraum und Service,¹³⁵ wird in der Crewliste der *Sutlej* auch eine Dreiteilung in Klassen deutlich: der Kapitän und die Offiziere, dann die Seeleute und Mechaniker und zuletzt die Schicht der *lascars*.

Laskaren waren nicht-europäische Seeleute an Bord britischer Schiffe. Ursprünglich war der Begriff für indische Seeleute reserviert, bezog sich aber in der Regel auf alle Seefahrer ostafrikanischer und asiatischer Herkunft.¹³⁶ Sie wurden meist unter so genannten *Asiatic Articles* angeheuert, was bedeutete, dass für sie nicht die gleichen gesetzlichen Vorschriften über Arbeitszeiten, Verpflegung, Bezahlung und Unterbringung an Bord wie für europäische Seeleute galten, sondern deutlich schlechtere. Ihre Beschäftigung war daher billiger und sie galten als einfacher zu kontrollieren und disziplinieren.¹³⁷ Zusätzlich erlebte die Schifffahrt durch die Dampfkraft eine Veränderung der Arbeitsformen an Bord, der anspruchsvolle Beruf des Seemanns war nicht mehr vonnöten. Stattdessen entstanden weniger angesehene Tätigkeitsfelder, zum einen als Heizer unter Deck, zum anderen Service und Bedienung von Passagieren an Deck. Daraus ergab sich im 19. Jahrhundert ein ständig wachsender Anteil an Laskaren an Bord europäischer Schiffe im Indischen Ozean, die sowohl unter als auch an Deck arbeiteten.¹³⁸ Eine Statistik aus dem Jahr 1891 bezifferte ihren Anteil auf knapp 24 000 Mann, was 10 Prozent der britischen Handelsflotte ausmachte.¹³⁹

Die Laskaren kommunizierten selten direkt mit den Offizieren, stattdessen wurden sie vom *serang* angeleitet, an den die Laskaren in der Regel durch Verwandtschaft oder Patronageverhältnisse gebunden waren. Der *serang* hatte wiederum einen oder mehrere *tindals* aus den Reihen der Laskaren unter sich.¹⁴⁰ In der Crewliste der *Sutlej Gazette* wurden nur diese beiden obersten Ränge genannt, obwohl mehr Laskaren an Bord des

¹³³ Auf diesen Aspekt kann leider nicht weiter eingegangen werden. Zu reisenden und arbeitenden Frauen an Bord von Liniendampfern s. MAENPAA, Sari: Women Below Deck. Gender and Employment on British Passenger Liners, 1860-1938, in: Journal of Transport History 25/2 (2004), S. 57-74.

¹³⁴ *Sutlej Gazette*, S. 9.

¹³⁵ HYSLOP, Jonathan: Steamship Empire: Asian, African and British Sailors in the Merchant Marine c. 1880-1945, in: Journal of Asian and African Studies 44/1 (2009), S. 49-67, S. 56; TABILI, Laura: "We Ask for British Justice": Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain (The Wilder House Series in Politics, History, and Culture), Ithaca/London 1994, S. 48.

¹³⁶ HYSLOP: Steamship Empire, S. 54.

¹³⁷ TABILI: "We Ask for British Justice", S. 42-45.

¹³⁸ EWALD: Crossers of the Sea, S. 85-87.

¹³⁹ Ebd., S. 87.

¹⁴⁰ AHUJA, Ravi: Die „Lenksamkeit“ des „Lascars“. Regulierungsszenarien eines transterritorialen Arbeitsmarktes in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Geschichte und Gesellschaft 31/3 (2005), S. 323-353, S. 344f.

Schiffs arbeiteten. In der *Massilia Gazette* wurden gar keine Laskaren erwähnt trotz der Tatsache, dass auch hier ein Großteil der Crew aus Laskaren bestand. Dies zeigt die Crew- und Passagierliste, die bei der Ankunft der *Massilia* in Sydney erstellt wurde.¹⁴¹

Die Trennung zwischen Seeleuten sowie Passagieren und höheren Offizieren an Bord spiegelt sich auch dann in den Schiffszeitungen, wenn die Passagiere andere Orte des Schiffs besuchten, die außerhalb der den Passagieren und Offizieren vorbehaltenen Bereichen des Schiffs lagen. Ein Bericht der *Massilia Gazette* schildert den Besuch des Maschinenraums durch einige Passagiere.¹⁴² Den Seeleuten waren die Bereiche der Passagiere vorenthalten und sie waren durch Arbeitspflichten und Vorschriften auf bestimmte Bereiche des Schiffs beschränkt. Die Passagiere hingegen konnten sich weitgehend frei bewegen, und unter der Führung des Chefingenieurs auch diesen Teil des Schiffs besichtigen. Auch hier zeigt sich, wie wichtig den Passagieren die Autorität der Schiffsleitung war. Der Chefingenieur erscheint hier als vertrauenserweckender Garant für die Zuverlässigkeit „seiner“ Maschinen.

Das Hauptaugenmerk der Passagiere lag dann auch auf einer Bewunderung der Größe, Kraft und des technologischen Fortschritts, mit dem das Schiff angetrieben wurde. Nachdem zunächst die Achse, die den Schiffspropeller antrieb bestaunt wurde, gelangten die Passagiere in das *stokehole*, den Heizraum, wo die Kohlen nachgeladen wurden. Die Hitze der Kessel, der Kohlenstaub und die körperliche Anstrengung machten dies zu einer der gefährlichsten und anstrengendsten Arbeiten an Bord. Sie wurde hauptsächlich von afrikanischen Laskaren ausgeführt, da die Arbeitsbedingungen als europäischen Seeleuten nicht zumutbar galten.¹⁴³

we saw the busy firemen, always feeding the great furnaces to make steam for the boilers. This place is, indeed, a warm corner, and what it must be in the hot weather of the Red Sea we can only imagine. It was quite warm enough to be pleasant when we saw it, and we were not sorry to return, and proceed [...] higher up.¹⁴⁴

Im Bericht der Schiffszeitung werden die harten Arbeitsbedingungen unter Deck nur kurz unter dem Eindruck der wahrgenommenen Hitze geschildert und die dort arbeitenden Seeleute finden nur eine Erwähnung als „busy firemen“, die die Maschinen heizen. Die Passagiere sind froh, den Heizraum wieder verlassen zu können, während die Arbeiter zunächst keine weitere Beachtung finden. Stattdessen wird anschließend ausführlich anhand zweier Skizzen des Maschinenraums erklärt, welche Maschinen wofür zuständig

¹⁴¹ A List of the Crew and Passengers arrived in the Ship *Massilia* of Greenock.

¹⁴² *Massilia Gazette*, S. 58-60.

¹⁴³ TABILI: “We Ask for British Justice”, S. 49f.

¹⁴⁴ *Massilia Gazette*, S. 59.

sind und wie viel Leistung und Druck sie aufbringen können. Erst am Ende des Berichts gibt es noch einen Bezug auf die Arbeitsbedingungen unter Deck.

The engine room and stokehole are roomy, and are tolerably comfortable for those who, unseen by us who walk on the decks, contribute their important share to our journey, and to whose unremitting care and attention is entrusted the great motive power of the "Massilia."¹⁴⁵

Den Passagieren wurde versichert, dass die Arbeitsbedingungen erträglich seien, und dass unter der kompetenten Leitung der Ingenieure die fleißigen Arbeiter unter Deck die Maschinen antreiben. Der Bericht über den Maschinenraum zeigt die *Massilia* als funktionierende, arbeitsteilig organisierte Gesellschaft, in der jeder an Bord seinen Beitrag zur gemeinsamen Reise leistet. Die räumliche Trennung der einzelnen Gruppen an Bord ist in der *Massilia Gazette* eine Folge der unterschiedlichen Aufgaben und notwendig für den gemeinsamen Erfolg der Reise. Ebenso ist die bereitwillige Unterordnung unter die Autorität des Kapitäns und der Offiziere für die *Gazette* selbstverständlich und eine Voraussetzung für eine gute Reise.

Täglichen Kontakt hatten die Passagiere mit den Stewards, die sie an Deck bedienten. Ein fiktiver Leserbrief der *Massilia Gazette*, in dem die Arbeitsbedingungen der Stewards thematisiert werden ist so zweideutig, dass es sowohl eine ernst gemeinte Feststellung über die unzureichende Versorgung der Stewards darstellen oder aber eine ironisierte Beschwerde über das anstößige Verhalten der Stewards sein könnte.

SIR – Can you tell me why it is that the stewards have to take their meals in such an uncomfortable manner? They are, the majority of them, willing, hard-working fellows [...] and yet they have to take their meals standing, or sitting on the floor, or anyhow. And that after seeing everyone well attended to, or they know it.

Yours obediently, INDIGESTION.¹⁴⁶

Ähnlich ambivalent ist das einschränkende „the majority of them“. Allein die Tatsache, dass der besondere Fleiß der Stewards betont wurde, um sie danach durch die Einfügung einzuschränken zeigt, dass möglicherweise ein ansonsten negatives Bild von arbeitsscheuen nicht-europäischen Arbeitskräften vorherrschte, die sich Zugeständnisse durch bereitwillig verrichtete harte Arbeit verdienen mussten.

Die nächste Ausgabe der *Gazette* brachte einen weiteren, wahrscheinlich ebenfalls fiktiven, Leserbrief, der das Thema noch einmal aufgriff. „it is the universal feeling on this ship that some proper accommodation should be found for these men.“¹⁴⁷ Auch hier bleibt offen, ob sich die Passagiere wirklich für die Belange der Stewards interessierten oder ob

¹⁴⁵ Ebd., S. 60.

¹⁴⁶ Ebd., S. 34.

¹⁴⁷ Ebd., S. 48.

sie sich von ihnen gestört fühlten, wenn sie ihre Mahlzeiten an Deck einnahmen. Im einen oder im anderen Fall scheint die Verstimmung der Passagiere jedoch nicht so tiefgehend gewesen zu sein, dass die Schiffszeitung darüber nicht ironisch berichten konnte.

Die Essgewohnheiten der Laskaren, hier „Sidi Boys“ genannt, waren für die *Sutlej Gazette* ebenfalls ein Anlass für Spott.

The Society for the Prevention of Cruelty to Birds has issued a Commission to enquire into the report that a Spanish Robin was this morning turned into curry, within five minutes of its landing in the rigging for a rest, by the Sidi Boys. [...] Sir Charles Russell [zu dem Zeitpunkt *Lord Chief Justice of England and Wales* — d. Verf.] is conducting cross-examination [...].¹⁴⁸

Unabhängig davon, ob überhaupt ein Vogel gefangen, gekocht und verspeist wurde, zeigt sich auch hier, dass die Passagiere die fremde Herkunft und die unterschiedlichen Lebens- und Verhaltensweisen als Anlass für Scherze benutzten. Dies war ein Weg, mit diesen Erfahrungen des „Fremden“ umzugehen und durch eine Ironie, die ein Gefühl der Überheblichkeit und des Paternalismus ausstrahlte, sich der eigenen privilegierten Position zu versichern.

Außer diesen Erwähnungen gibt es kaum weitere Berichte über die Lebens- und Arbeitsweise der Crew in den beiden Schiffszeitungen. Dies legt nahe, dass sie im Bewusstsein der Passagiere kaum vorhanden waren. Im Falle der Arbeiter unter Deck geschah dies meist durch die fast vollständige räumliche Trennung von den Passagieren. Aber auch die Stewards wurden kaum wahrgenommen und waren vor allem auf Klischees reduzierte Gegenstände von Scherzen in den Zeitungen.

6. Fazit

Die zu Beginn formulierten theoretischen Ansprüche für eine Untersuchung der Konstruktion sozialer Räume auf See gingen mit Lambert/Martins/Ogborn davon aus, dass jede bestimmte Art von Schiffen zu unterschiedlichen Zeiten einen spezifischen Raum darstellt. Deshalb wurden daraufhin die Schiffszeitungen in den Kontext der sich im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelnden Dampf- und Passagierschiffahrt. Sowohl die *Massilia*, als auch die *Sutlej* sind durchaus repräsentativ für die Zeit um 1890 und die Schiffahrt auf dem Indischen Ozean. Sie fuhren die üblichen Routen durch den Sueskanal und waren als dezidierte Luxusschiffe gebaut worden.

Die Schiffszeitungen reflektierten die Bedingungen ihrer Entstehung. Auf der *Massilia* und der *Sutlej* fuhr eine gehobene soziale Schicht, die es sich leisten konnte, luxuriös zu

¹⁴⁸ *Sutlej Gazette*, S. 15.

reisen. Gleichzeitig waren die Reisenden nicht auf einer Kreuzfahrt, besonders für die *Sutlej* ließ sich zeigen, dass vor allem Angehörige einer Oberschicht reisten, die sich im Britischen Empire auskannten. Was die Schiffszeitungen als Quelle so wertvoll macht, ist die Tatsache, dass sie von den Passagieren für die Passagiere produziert wurden. So spiegeln sie den sozialen Stand, Herkunft, Interessen und Alltagsleben der Passagiere an Bord.

Als Nachdrucke überliefert, imitierten sie in ihrer optischen und inhaltlichen Aufmachung die britische Tagespresse. Neben der unterhaltenden Absicht zeigt dies auch, dass die Form der Zeitung intuitiv für die Passagiere erkennbar war. Dies schuf für die Zeitungsmacher vielfache Gelegenheiten zur ironischen Überspitzung. Produziert wurden die Zeitungen mit der Absicht zu unterhalten und zu amüsieren. Die Inhalte reichten dabei von ernsthaften Nachrichten, Neuigkeiten und Sportergebnissen, über Gedichte, Geschichten und ernste und unernste Leserbriefe, bis zu offensichtlichem Nonsens.

Die Schiffszeitungen griffen den gegebenen materiellen Raum des Schiffs auf, und boten durch die verschiedenartigen Meldungen den Passagieren Orientierung. Das Schiff wurde in den Zeitungen als ein Raum konstruiert, der vor allem dem Zweck einer amüsanten Reise diente, das heißt aus der Sicht der Passagiere. Der enge Raum an Bord konnte eine zeitweilige Außerkraftsetzung sozialer Regulierungen, die an Land galten, erzwingen, was aber erst durch die soziale Exklusivität der Schiffe, die nur Passagieren der ersten und zweiten Klasse vorbehalten war, möglich wurde.

Anderen Gruppen an Bord wurden bestimmte Rollen und Räume für die Funktion des Schiffs zugewiesen, verbunden mit dem Gedanken, dass jede Gruppe ihren Teil zur Reise beitrug. Während die Autorität des Kapitäns und der Offiziere unumschränkt anerkannt wurde, wurden einfache Seeleute und Laskaren auf ihre Bereiche und Funktionen beschränkt. So erscheint das Schiff in den Schiffszeitungen als wohlgeordneter Raum, der eine arbeitsteilig organisierte Gesellschaft an Bord beherbergt und die soziale Ordnung, die an Land herrscht, auf See reproduziert. Diese Ordnung des Schiffs ermöglichte den Passagieren an Bord Orientierung.

Diese Orientierung geschah in einer bestimmten Form. Indem das Schiff als vertraute Umgebung eines viktorianischen Zuhauses konstruiert wurde, wurden die Unsicherheiten und Gefahren einer Reise moderiert.¹⁴⁹ Bezeichnungen, wie die der *Massilia* als „our

¹⁴⁹ Ähnlich sind die Feststellungen, die Ryan für die soziale Geographie der *Sunbeam* gemacht hat; s. RYAN: 'Our home on the ocean', S. 599.

floating home“¹⁵⁰ oder der *Sutlej* als „a household word with us“¹⁵¹ unterstreichen, dass die Passagiere ihren Alltag auf den Schiffen nach Vorstellungen von Häuslichkeit ordneten.

Diese Arbeit hat anhand der beiden Schiffszeitungen *Massilia Gazette* und *Sutlej Gazette* gezeigt, dass diese zur Strukturierung des Alltags von Passagieren an Bord von Dampfschiffen im 19. Jahrhundert einen großen Beitrag leisteten. Als innerhalb der Gruppe der Passagiere verbreitetes Medium wirkten sie konstitutiv für die Gemeinschaft der Passagiere.

Ergänzend zu dieser Arbeit ist es nötig, dass die Schiffszeitungen auf weitere Aspekte einer sozialen Geographie von Schiffen untersucht werden. So wäre es wichtig, die *Gazettes* dahingehend zu untersuchen, wie sich das Verhältnis von weiblichen und männlichen Personen an Bord gestaltete und wie dies mit zeitgenössischen Geschlechteridealen korrespondierte. Die in der Crewliste der *Sutlej* erwähnten Stewardessen bieten sich als ein guter Ausgangspunkt dafür an. In Kapitel 2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich diese Arbeit nicht auf vorhergehende Untersuchungen zu den Entstehungsumständen der Schiffszeitungen stützen konnte und daher zunächst der Fokus auf diesem Aspekt lag, während die ebenso wichtigen Beziehungen der Schiffe mit der Außenwelt noch zu untersuchen sind.

Über die *Massilia* und die *Sutlej* hinaus stellt die Auswertung möglichst vieler Schiffszeitungen unterschiedlichster Herkunft ein weiteres Desiderat dar, wobei diese Arbeit einen ersten Schritt in diese Richtung unternommen hat. Angesichts der unterschiedlichen Ursprünge überlieferter Schiffszeitungen, würde es eine breitere Forschung zu diesem Thema ermöglichen, Fragen nach der Bedeutung von Transiterfahrungen besser beantworten zu können und so einen detaillierteren Blick auf kulturelle Austauschprozesse und Einflüsse auf Akteure, die sich zwischen mehreren Kulturen bewegen, zu gewinnen.

¹⁵⁰ *Massilia Gazette*, S. 8; Ebd., S. 62.

¹⁵¹ *Sutlej Gazette*, S. 29.

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

7.1. Quellenverzeichnis¹⁵²

A List of the Crew and Passengers arrived in the Ship Massilia of Greenock, online <<http://mariners.records.nsw.gov.au/1891/01/003mas.htm>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

„Australia direct“, in: *The Times of London* vom 05.11.1890, S. 2.

GREAT BRITAIN INDIA OFFICE (HRSG.): *The India List and India Office List for 1902*, London 1902.

The Massilia Gazette. The Ship's Newspaper, published weekly on Board the Peninsular and Oriental Steam Navigation Company's Royal Mail Steamship "Massilia" during A Voyage from London to Sydney, November 13th, 1890 to January 1st, 1891.

The "Sutlej Gazette". A Journal published on the P. & O. S.S. "Sutlej" on her Voyage from London to Bombay (en route for China), October 6 to 30, 1892.

The Times of London vom 14.10.1892, S. 1.

7.2. Literaturverzeichnis

AHUJA, Ravi: Die „Lenksamkeit“ des „Lascars“. Regulierungsszenarien eines transterritorialen Arbeitsmarktes in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: *Geschichte und Gesellschaft* 31/3 (2005), S. 323-353.

AUERBACH, Jeffrey: Imperial Boredom, in: *Common Knowledge* 11/2 (2005), S. 283-305.

BROEZE, Frank: Distance Tamed: Steam Navigation to Australia and New Zealand from its Beginnings to the Outbreak of the Great War, in: *Journal of Transport History* 10/1 (1989), S. 1-21.

BROWN, Frank Herbert/KAUL, Chandrika: Art. „Digby, William (1849–1904)“, in: *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford 2004, online <<http://www.oxforddnb.com/view/article/32823>> (letzter Abruf am 31.05.2011).

COOK, Bernard A.: Art. „Wages“, in: *Victorian Britain. An Encyclopedia*, Chiacago/London 1988, S. 838-839.

CRESSWELL, Tim: *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York/London 2006.

DEVEY, Clive: *Anglo-Indian Attitudes. The Mind of the Indian Civil Service*, London/Rio Grande 1993.

EWALD, Janet J.: Crossers of the Sea: Slaves, Freedmen, and other Migrants in the Northwestern Indian Ocean, c. 1750-1914, in: *The American Historical Review* 105/1 (2000), S. 69-91.

FOUCAULT, Michel: Andere Räume, in: *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*, hrsg. von Karlheinz BARCK/Peter GENTE/Heidi PARIS (Reclam-Bibliothek 1352), Leipzig 1990, S. 34-46.

¹⁵² Alle zitierten Quellen sind auf der beigegefügtten CD zu finden, außer: GREAT BRITAIN INDIA OFFICE: *The India List and India Office List for 1902*.

- HARCOURT, Freda: *Flagships of Imperialism. The P&O Company and the Politics of Empire from its Origins to 1867* (Studies in Imperialism), Manchester/New York 2006.
- HART, Douglas: Sociability and "Separate Spheres" on the North Atlantic: The Interior Architecture of British Atlantic Liners, 1840-1930, in: *Journal of Social History* 44/1 (2010), S. 189-212.
- HASSAM, Andrew: *Sailing to Australia. Shipboard Diaries by Nineteenth-Century British Emigrants*, Manchester/New York 1994.
- HASTY, William: Piracy and the Production of Knowledge in the Travels of William Dampier, c. 1679 - 1688, in: *Journal of Historical Geography* 37/1 (2011), S. 40-54.
- HAUG, Christine: *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen von 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik* (Schriften und Zeugnisse zur Buchgeschichte 17), Wiesbaden 2007.
- HEADRICK, Daniel R.: *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York 1981.
- HISTON ROBERTS, Vanessa: Publishing and Printing on Board Ship, in: *Mariner's Mirror* 74/4 (1988), S. 329-334.
- HOAG, Elaine: *Caxtons of the North: Mid-Nineteenth Century Arctic Shipboard Printing*, in: *Book History* 4 (2001), S. 81-114.
- HYSLOP, Jonathan: *Steamship Empire: Asian, African and British Sailors in the Merchant Marine c. 1880-1945*, in: *Journal of Asian and African Studies* 44/1 (2009), S. 49-67.
- KLEIN, Bernhard/MACKENTHUN, Gesa: Einleitung: Das Meer als kulturelle Kontaktzone, in: *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*, hrsg. von Bernhard KLEIN/Gesa MACKENTHUN (Konflikte und Kultur – Historische Perspektiven 7), Konstanz 2003, S. 1-16.
- KOSELLECK, Reinhart: *Zeitschichten. Studien zur Historik* (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1656), Frankfurt am Main 2003.
- KUBICEK, Robert: *British Expansion, Empire, and Technological Change*, in: *The Oxford History of the British Empire, Bd. 3: The Nineteenth Century*, hrsg. von Andrew PORTER, Oxford/New York 1999, S. 247-269.
- LAMBERT, David/MARTINS, Luciana/OGBORN, Miles: *Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea*, in: *Journal of Historical Geography* 32/3 (2006), S. 479-493.
- LEFEBVRE, Henri: *La Production de l'Espace*, Paris ²1986.
- LINEBAUGH, Peter/REDIKER, Marcus: *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston 2000.
- LÖW, Martina: *Raumsoziologie* (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1506), Frankfurt am Main 2001.
- MAENPAA, Sari: *Women Below Deck. Gender and Employment on British Passenger Liners, 1860-1938*, in: *Journal of Transport History* 25/2 (2004), S. 57-74.

- MARSHALL, Stephen G.: Art. „Steamship“, in: Encyclopedia of the Age of the Industrial Revolution, 1700-1920, Bd. 2, Westport/London 2007, S. 397-403.
- MASSEY, Doreen: Politik und Raum/Zeit, in: Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz, hrsg. von Bernd BELINA/Boris MICHEL (Raumproduktionen: Theorie und Gesellschaftliche Praxis 1), Münster ²2008, S. 111-132.
- NATIONAL LIBRARY OF AUSTRALIA: Various newspapers published on ships, 1855-1941 [microform], online <<http://nla.gov.au/nla.cat-vn1439400>> (letzter Abruf am 31.05.2011).
- O. A.: Ship Fact Sheet Massilia (1884), online <[http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/93761MASSILIA%20\(1884\).pdf](http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/93761MASSILIA%20(1884).pdf)> (letzter Abruf am 31.05.2011).
- O. A.: Ship Fact Sheet Sutlej (1882), online <[http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/94639SUTLEJ%20\(1882\).pdf](http://www.poheritage.com/Content/Mimsy/Media/factsheet/94639SUTLEJ%20(1882).pdf)> (letzter Abruf am 31.05.2011).
- OSTERHAMMEL, Jürgen: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts (Historische Bibliothek der Gerda Henkel Stiftung), München 2009.
- OTNESS, Harold M.: Passenger Ship Libraries, in: The Journal of Library History 14/4 (1979), S. 486-495.
- PIETSCH, Tamson: A British Sea: Making Sense of a Global Space in the Late Nineteenth Century, in: Journal of Global History 5/3 (2010), S. 423-446.
- RIEGER, Bernhard: Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945 (New Studies in European History), London 2005.
- ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY (HRSG.): „‘Places without a place’: The geographies of ships“, London 2010, online <<http://www.hgrg.org.uk/HGRGnewsletterwinter2010.pdf>> (letzter Abruf am 31.05.2011).
- RYAN, James R.: ‘Our home on the ocean’: Lady Brassey and the Voyages of the Sunbeam, 1875-1887, in: Journal of Historical Geography 32/3 (2006), S. 579-604.
- SCHROER, Markus: Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1761), Frankfurt am Main 2005.
- SMALLWOOD, Stephanie E.: Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora, Cambridge MA 2007.
- SOJA, Edward W.: Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory, London 1989.
- TABILI, Laura: “We Ask for British Justice”: Workers and Racial Difference in Late Imperial Britain (The Wilder House Series in Politics, History, and Culture), Ithaca/London 1994.
- VINK, Markus P. M.: Indian Ocean Studies and the ‘New Thalassology’, in: Journal of Global History 2/1 (2007), S. 41-62.
- WEALLEANS, Anne: Designing Liners. A History of Interior Design Afloat, London/New York 2006.
- WENZLHUEMER, Roland: Art. „Telecommunications“, in: Encyclopedia of the Age of the Industrial Revolution, 1700-1920, Bd. 2, Westport/London 2007, S. 432-438.

8. Anhang

8.1. Abbildungen

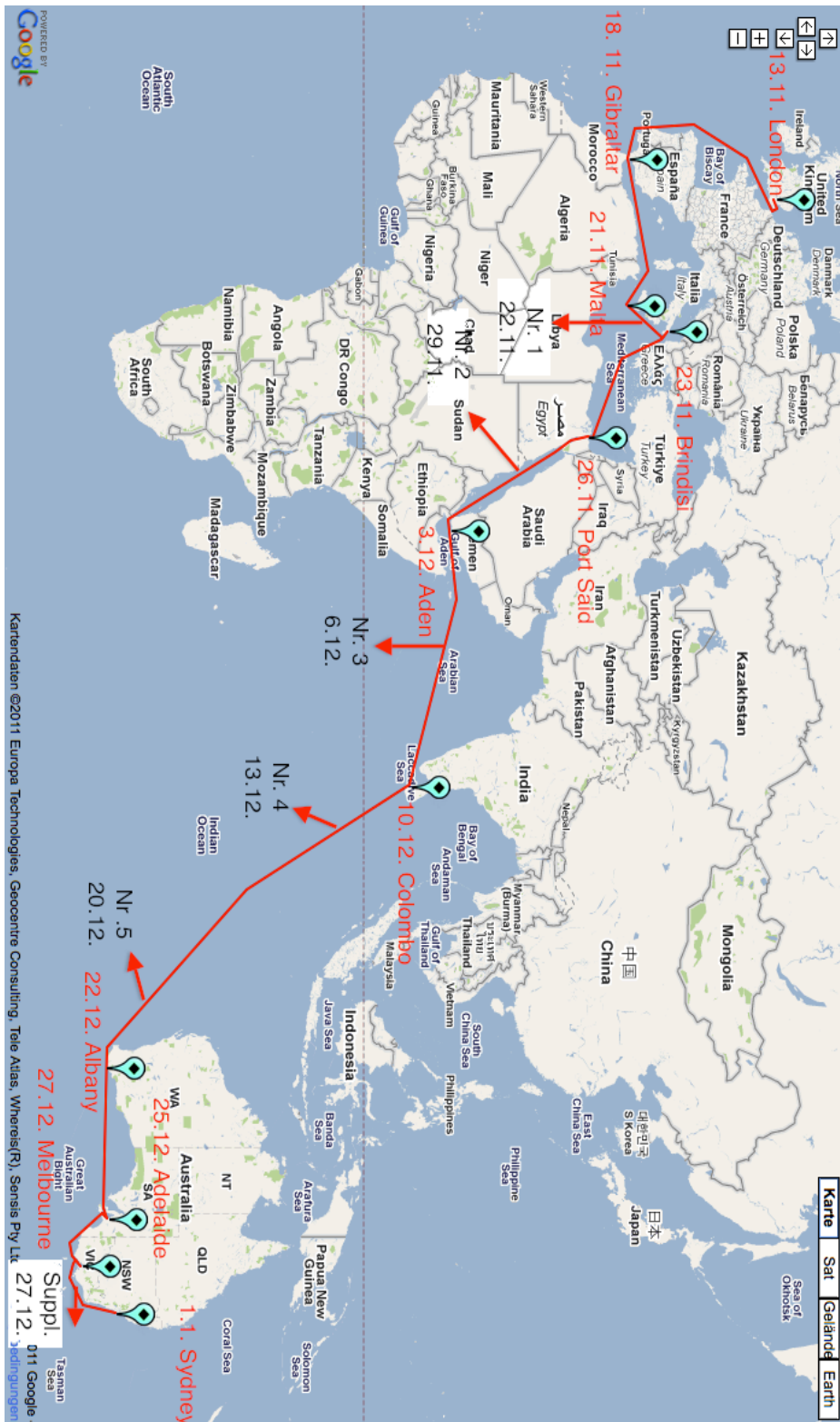


Abb. 1: Route der *Massilia* vom 13.11.1890 bis 01.01.1891, mit Zwischenstopps und Erscheinungsdaten der einzelnen Ausgaben.

Eigene Darstellung, Quellen: *Massilia Gazette*, Google Maps.

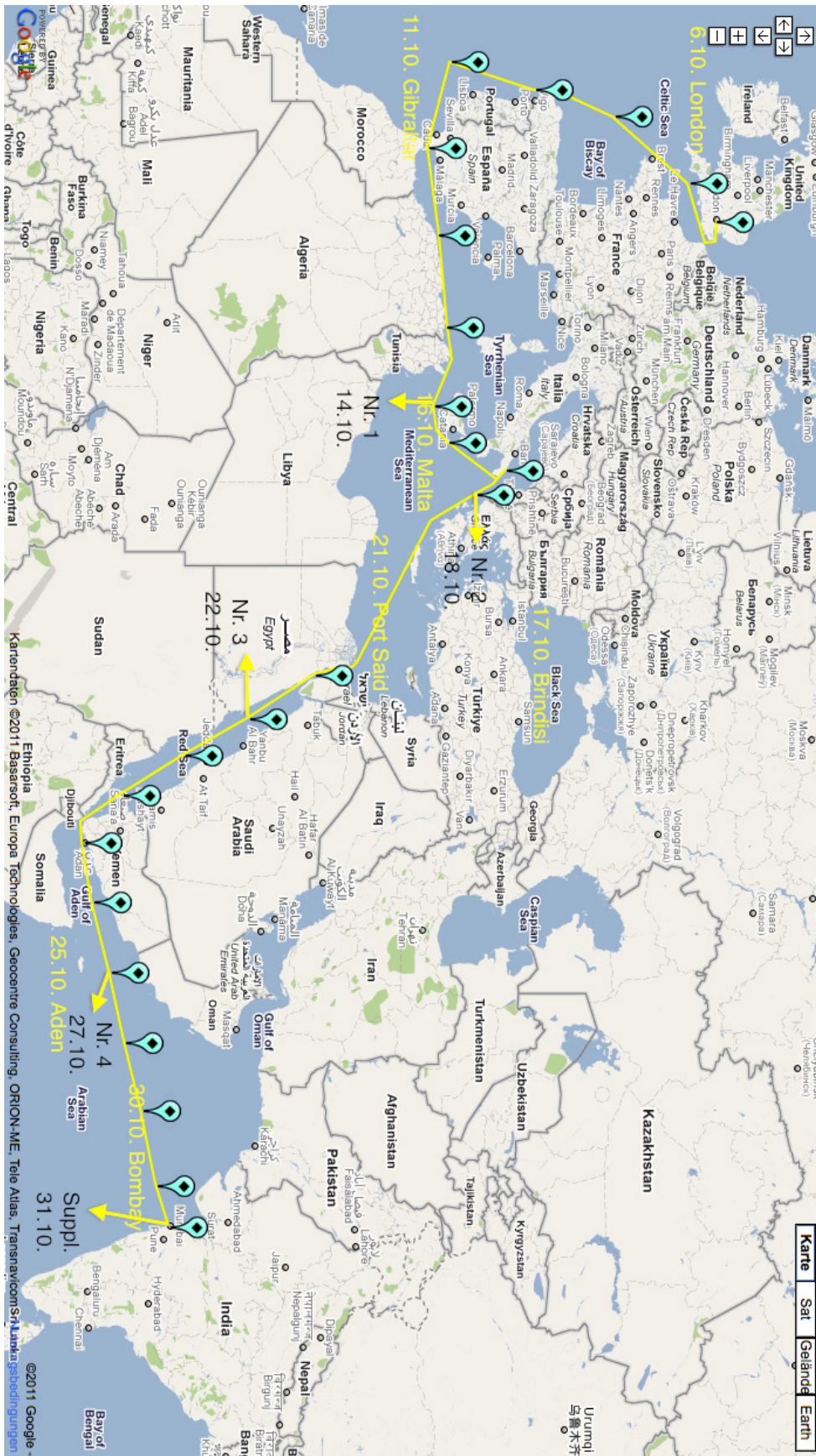


Abb. 2: Route der *Sutlej* vom 6. bis 30.10.1892, mit Zwischenstopps, in der *Sutlej Gazette* gemeldeten Positionsangaben und Erscheinungsdaten der einzelnen Ausgaben. Eigene Darstellung, Quellen: *Sutlej Gazette*, Google Maps.

8.2. CD-Anhang