

EINE KLASSE FÜR SICH

HISTORISCHER SCHIFFSINNENAUSBAU

DER DEUTSCHEN WERKSTÄTTEN





DEUTSCHE
WERKSTÄTTEN

HERAUSGEBER:
DEUTSCHE WERKSTÄTTEN

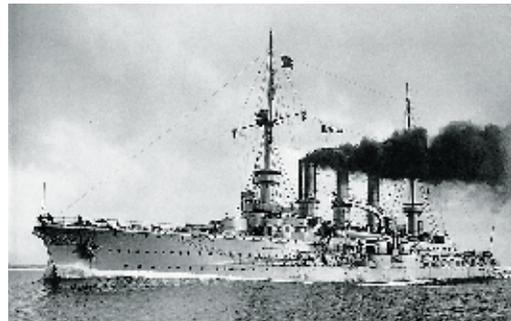
SANDSTEIN VERLAG

EINE KLASSE FÜR SICH

HISTORISCHER SCHIFFSINNENAUSBAU

DER DEUTSCHEN WERKSTÄTTEN

KRIEGSSCHIFFE



PRINZ
ADALBERT
1904

RIVALITÄT AUF HOHER SEE
ANNA FERRARI

OFFIZIERSMESSEN UND
KOMMANDANTENSALONS

10 — 12 — 24 — **34** — 36 — 38 — 40 — 42 — 46 — 52 — 54 — **58** — 60 — 64 — 68 — 70

DIE DEUTSCHEN
WERKSTÄTTEN
TULGA BEYERLE

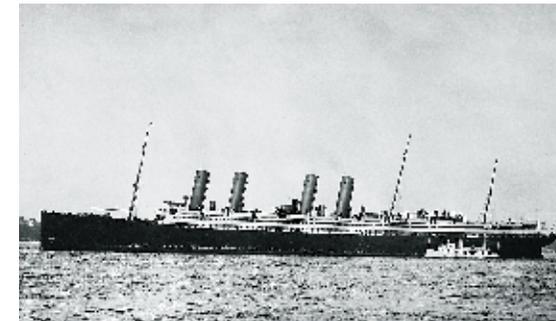
MACHT-
DEMONSTRATIONEN
IM ZEITALTER
DES IMPERIALISMUS

KARL SCHMIDT
»WIE ICH DIE
KRIEGSMARINE EROBERTE«



VORWORT
FRITZ STRAUB

OZEANRIESEN



HISTORISCHE
KUNSTZEITSCHRIFTEN

RICHARD
RIEMERSCHMID

BERLIN
1905

DANZIG
1907

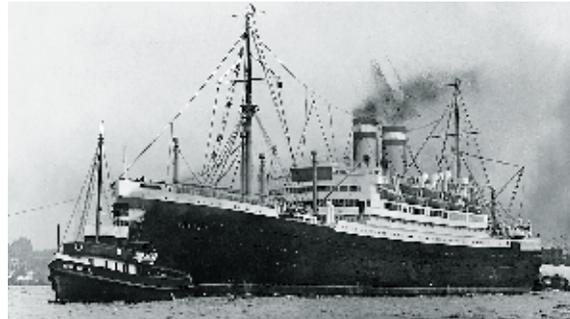
GRÖßER,
SCHNELLER,
ELEGANTER

JOHANN
HEINRICH
BURCHARD
1914

KRONPRINZESSIN
CECILIE
1907



HAPAG



NEW YORK

1927

MAGDALENA

UND

ORINOCO

1928

DEUTSCHLAND

1924

HAMBURG

1926

78

80

82

90

92

96

102

104

108

116

118

121

122

128

136

»MEIN FELD IST DIE WELT!«

**ADELBERT
NIEMEYER**



KARL BERTSCH

CORDILLERA

UND

CARIBIA

1933

DAS FIRMENARCHIV

DER DEUTSCHEN

WERKSTÄTTEN

EXPERTISE

UND

KNOW-HOW

BREMEN

1929

BRUNO PAUL



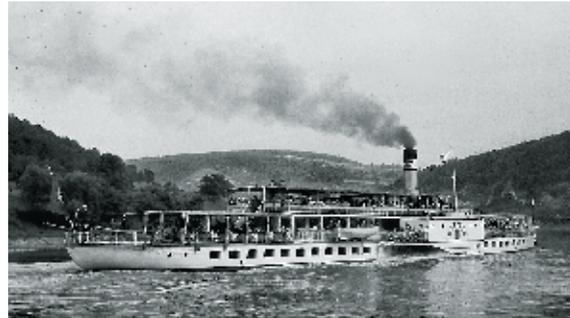
PRESTIGE



BOISSEVAIN

1938

BINNEN-SCHIFFFAHRT



WILHELM
GUSTLOFF
1938

138

144

146

149

150

154

158

NACHLASS

WILHELM KRUMBIEGEL



AUF FLÜSSEN
UND SEEN

LEIPZIG
1929

ALLGÄU
1929

DEUTSCHLAND
1935

HAMMER UND SICHEL



POBEDA
1952

RUSS
1952

NACHWORT
JAN JACOBSEN

164

167

168

170

176

178

184

REPARATIONEN
FÜR DIE
SOWJETUNION

ALTE
BEKANNTE

ERNST MAX
JAHN



188-200
HISTORISCHER
SCHIFFSINNENAUSBAU
PERSONEN
QUELLEN
ABBILDUNGEN
IMPRESSUM

VORWORT

**Fritz Straub | Geschäftsführender
Gesellschafter der Deutschen Werkstätten**



Die Deutschen Werkstätten sind immer wieder für eine Überraschung gut: 2016 erhielten wir eine Anfrage vom weltberühmten Victoria & Albert Museum aus London, wo zu dieser Zeit die Vorbereitungen für eine Sonderausstellung zum Design der imposanten Ozeandampfer begannen. Wir wussten zwar, dass die Deutschen Werkstätten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts am Ausbau einiger Passagierschiffe beteiligt waren, den Umfang und die außerordentliche Qualität der Projekte hatten wir aber unterschätzt, wie sich beim näheren Studium der einschlägigen Literatur sowie diverser alter Kunstzeitschriften rasch zeigte. Im historischen Firmenarchiv, das seit 1999 im Hauptstaatsarchiv Dresden lagert, fanden wir außerdem zahlreiche hervorragend erhaltene und mitunter wunderschöne Pläne und Entwürfe, die den damaligen Schiffsausbau eindrucksvoll dokumentieren. Bei weiteren Nachforschungen stießen wir dann noch auf den Nachlass eines ehemaligen Mitarbeiters, der unter anderem als Montageleiter bei den Schiffsausbauprojekten tätig war.

Auch wenn die Recherchen noch nicht abgeschlossen sind, konnten bereits viele Informationen sowie umfangreiches Bildmaterial zusammengetragen werden. Nach gegenwärti-

gem Stand haben die Deutschen Werkstätten zwischen 1903 und 1907 etwa ein Dutzend Kriegsschiffe für die Kaiserliche Marine ausgebaut. Zwischen 1906 und 1938 wurden außerdem mindestens 18 luxuriöse Ozeandampfer ausgestattet, darunter die *Kronprinzessin Cecilie* (1907), die *Bremen* (1929) und die *Wilhelm Gustloff* (1938). Darüber hinaus wirkte das Unternehmen auch beim Ausbau mehrerer großer Dampfer für die zivile Binnenschifffahrt mit, von denen einer, die *Leipzig* (1929), auch heute noch im Dienst ist. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Deutschen Werkstätten außerdem mehrfach damit beauftragt, sich an der Wiederinstandsetzung ehemaliger Passagierschiffe zu beteiligen. Derzeit sind fünf Projekte dieser Art bekannt.

Nachdem wir zuletzt bereits einige Informationen zum historischen Schiffsausbau der Deutschen Werkstätten kommuniziert und vereinzelt auch schon Fotos gezeigt haben, wurde sowohl im Mitarbeiterkreis als auch in Gesprächen mit Geschäftspartnern und Freunden immer wieder danach gefragt, ob wir zu diesem Thema nicht mal »etwas Kleines« publizieren könnten. – Ja, können wir! Und ich freue mich sehr, dass die vorliegende Publikation am Ende dann doch etwas größer ausgefallen ist.

Mindestens genauso sehr freue ich mich darüber, dass wir Anna Ferrari vom Victoria & Albert Museum dafür gewinnen konnten, einen Einleitungstext zum internationalen Einfluss deutscher Passagierdampfer in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu verfassen. Der Beitrag gibt Ihnen die Möglichkeit, in das schillernde Zeitalter der Ozeanriesen einzutauchen, bevor wir Ihnen im Anschluss einige Projekte des historischen Schiffsausbaus der Deutschen Werkstätten im Einzelnen vorstellen.

Mein besonderer Dank gebührt außerdem Tulga Beyerle, der Direktorin des Dresdner Kunstgewerbemuseums (Staatliche Kunstsammlungen Dresden), die einen Beitrag zur kunst- und kulturhistorischen Bedeutung sowie zum Sammlungswert der Deutschen Werkstätten beigesteuert hat. Unterstützt wurden wir des Weiteren von der Deutschen Fotothek und dem Hauptstaatsarchiv Dresden. Auch dafür möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken!

Liebe Leserinnen und Leser,
ich wünsche Ihnen bei der Lektüre viel Freude!
Ihr Fritz Straub



RIVALITÄT AUF HOHER SEE: DER INTERNATIONALE EINFLUSS DEUTSCHER PASSAGIERSCHIFFE

Anna Ferrari

Im Jahr 1898 sorgte das deutsche Passagierschiff *Kaiser Wilhelm der Große* für eine Sensation, als es in nur fünf Tagen und zwanzig Stunden den Atlantik überquerte, und damit die britische Dominanz in Frage stellte, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts auf der Transatlantikroute bestanden hatte (Abb. 1). Die in Bremen gebaute *Kaiser Wilhelm der Große* war das erste deutsche Schiff, welches das prestigeträchtige Blaue Band gewinnen konnte, den inoffiziellen Preis für das schnellste Linienschiff, das zwischen Europa und Nordamerika verkehrte. Sie war nicht nur der größte und luxuriöseste Passagierdampfer, der diese Auszeichnung je erhalten hatte, sondern auch das Produkt einer aufstrebenden Industrienation und wurde dadurch zu einem Symbol für die Entwicklung des kaiserlichen Deutschland zu einer der größten Wirtschaftsmächte der Welt. In den Jahrzehnten der raschen Industrialisierung waren in Deutschland zwei Reedereien entstanden, die schon bald zu den international erfolgreichsten Schifffahrtsgesellschaften gehörten: die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, besser bekannt als HAPAG (1847), und der Norddeutsche Lloyd, kurz ND L (1856).

Ende des 19. Jahrhunderts begann ein intensiver internationaler Wettstreit zwischen den großen Reedereien, der zunächst zwischen Großbritannien und Deutschland ausgetragen wurde und sich dann auf Frankreich, Italien und die USA ausweitete. Die Rivalität spiegelte sich auch in der Gestaltung der Inneneinrichtung der Passagierdampfer wieder. Die Schifffahrtsgesellschaften versuchten, sich gegenseitig zu übertreffen, indem sie immer luxuriösere Räume an Bord anboten. Es stand mehr auf dem Spiel als nur ein Titel, denn die großen Luxusliner waren Sinnbilder des Nationalstolzes und wurden als Repräsentanten des jeweiligen Landes wahrgenommen. Das galt besonders für die *Kaiser Wilhelm der Große* und die kurz nach ihr gebauten Schiffe, die ebenfalls nach den Mitgliedern der kaiserlichen Familie benannt wurden. Allein durch ihre Größe eigneten sich die Ozeandampfer hervorragend als Aushängeschilder für den neuen deutschen Staat. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs spielten die deutschen Passagierschiffe eine wichtige Rolle im internationalen Wettkampf der Unternehmen und Nationen. Während die HAPAG und der ND L Anfang des 20. Jahrhunderts stilistisch noch den Historismus förderten, gehörten sie später zu den ersten Reedereien, die moderne Innenarchitekten damit beauftragten, sich an der Ausstattung der Schiffe zu beteiligen.

1

***Kaiser Wilhelm der Große* (1897)**

Aufnahme um 1900

Zwischen 1898 und 1907 blieb das Blaue Band fest in deutscher Hand, abwechselnd beim NDL beziehungsweise bei der HAPAG. Beide Unternehmen setzten auf Innenausstattungen, die sich an der Einrichtung aristokratischer Häuser anlehnten und dadurch wohlhabende internationale Erste-Klasse-Kundschaft ansprechen sollten. Der NDL ließ Anfang des 20. Jahrhunderts in kurzer Folge drei große Passagierschiffe zu Wasser: die *Kronprinz Wilhelm* (1901), die *Kaiser Wilhelm II* (1903) und die *Kronprinzessin Cecilie* (1906), die sich alle durch ein historistisches Interieur auszeichneten, reich verziert mit schweren vergoldeten Profilen und prächtigen Ornamenten.

Johann Poppe, der Bremer Architekt, der bereits die Innenausstattung der *Kaiser Wilhelm der Große* übernommen hatte (Abb. 2), wurde auch für die *Kronprinzessin Cecilie* beauftragt und gestaltete die Gesellschaftsräume in einem neobarocken Stil. Für die Dekoration der dreißig Erste-Klasse-Kabinen an Bord des Schiffes veranstaltete der NDL allerdings einen Wettbewerb, der sich vor allem an progressive Gestalter wandte. Die Gewinner waren die Architekten Richard Riemerschmid, Bruno Paul und Joseph Maria Olbrich, die 1907 auch zu den Gründungsmitgliedern des Deutschen Werkbunds gehörten. Diese Vereinigung von Architekten, Künstlern und Industriellen versuchte, die Qualität des deutschen Kunsthandwerks zu verbessern und Ausdrucksformen zu finden, die sich an den Anforderungen des modernen Lebens orientierten.



2

Kaiser Wilhelm der Große (1897)

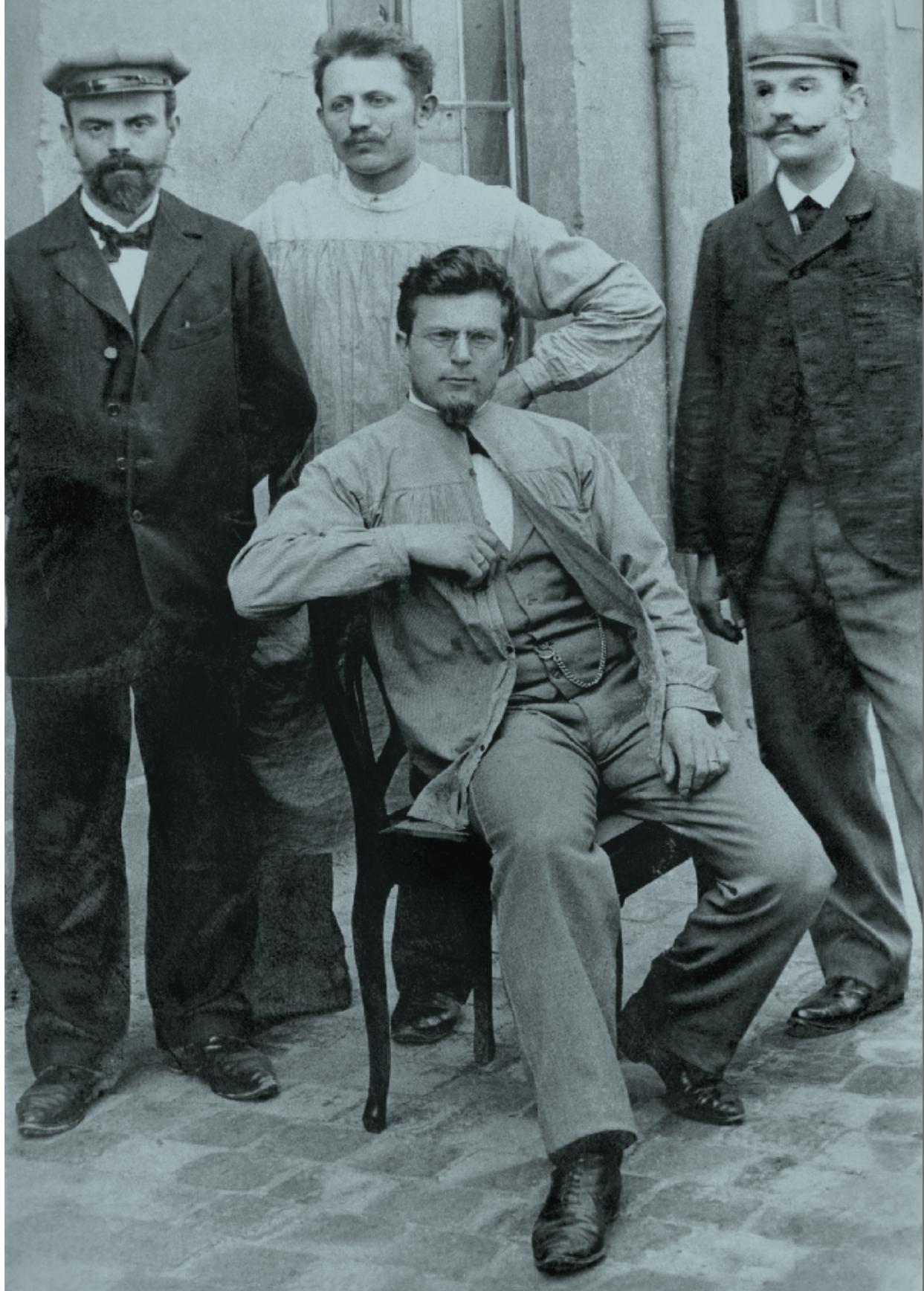
Rauchsalon I. Klasse

1

Karl Schmidt (vorn)

Gründer der Deutschen Werkstätten

um 1900



DIE DEUTSCHEN WERKSTÄTTEN ODER DER VISIONÄR AUS SACHSEN, KARL SCHMIDT

Tulga Beyerle

Karl Schmidt war von seiner Herkunft wie auch von seiner Ausbildung her ein einfacher Handwerker – aber gleichzeitig ein Mann mit außerordentlicher Neugier, Interesse und großer Offenheit für die sich im Umbruch befindende Diskussion um das Kunstgewerbe gegen Ende des 19. Jahrhunderts (Abb. 1). Seine Wanderjahre nach Abschluss der Tischlerlehre zeugen von dem Drang, sich weit über Sachsen hinaus weiterzubilden. Die Gründung der Dresdner Werkstätten für Handwerkskunst (1898, ab 1907 Deutsche Werkstätten für Handwerkskunst) war in ihrem programmatischen Ansatz von der Arts-and-Craft-Bewegung in England beeinflusst. Die Idee, mit den besten Künstlern und Künstlerinnen des Landes zusammenzuarbeiten, aber gleichzeitig bezahlbare Möbel herzustellen, war visionär.

Im Gegensatz zur bisherigen Praxis, den Künstlern und Künstlerinnen – oder in diesem Fall wohl besser Gestaltern und Gestalterinnen und Architekten (Architektinnen gab es zur Zeit der Unternehmensgründung noch nicht) – die Entwürfe abzukaufen, brach Schmidt bereits 1899 mit gängigen Konventionen der Produktherstellung. Er forderte aktiv Künstlerinnen sowie Künstler auf, Entwürfe für Möbel und

Kleinkunst einzureichen, und bot allen eine Gewinnbeteiligung am Verkauf von fünf bis zehn Prozent. Er bewies damit ein erstaunliches Gefühl für die Zeichen der Zeit, für den sich eben durchsetzenden Reformwillen, Gestaltung neu zu denken, sich von dem historisierenden »Stilwirrwarr« zu lösen, neue Formen zu suchen und in bester Qualität umzusetzen. Seine Einladung, aber auch sein bereits damals gut aktiviertes Netzwerk führten von Anfang an zu einer Vielzahl außergewöhnlicher Entwürfe der besten Gestalter und Gestalterinnen seiner Zeit (Abb. 2). In diesem Sinne betrat Karl Schmidt in Deutschland Neuland und konnte schon früh auf internationale Erfolge und Anerkennungen verweisen. Nicht zu Unrecht stellte Günther von Pechmann, der erste Leiter der Neuen Sammlung in München, fest: »die ›Deutschen Werkstätten‹ [...] sind einer jener Betriebe, die man stets nennen wird, wenn von jener Zeit des gewaltigen Umschwungs im deutschen Kunstgewerbe die Rede ist [...]«. ¹ Es ist daher auch kein Zufall, dass Karl Schmidt bei der Gründung des Deutschen Werkbundes (1907) eine maßgebliche Rolle spielte.

Dresden wurde auch durch das Wirken und das Netzwerk von Karl Schmidt zu einem Zentrum für künstlerische und technologische Erneuerung der Wohnkultur und der kunstgewerblichen Bewegung. Schmidt verstand es als Unternehmer, sich an den wichtigsten Ausstellungen zu beteiligen und dafür die besten Künstler und Künstlerinnen zu verpflichten. Aber die Innovationen betrafen nicht nur die Gestaltung, sondern auch die Technologie der Möbelproduktion, zum Beispiel mit der Entwicklung der gesperrten Tischlerplatte. Darüber hinaus hatte Karl Schmidt den Weitblick, in eigens eingerichteten Verkaufsstellen ein umfassendes Angebot moderner Inneneinrichtung anzubieten. Nicht nur Möbel, sondern auch Tafelgerät, Textilien und Tapeten konnte der Kunde hier und in anschaulichen Katalogen vorfinden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass er sich mit seinen Qualitätsansprüchen früh auch in der Produktion von Tapeten und Textilien zu engagieren begann. Letzteres führte 1923 zur Gründung der Dewetex (Deutsche Werkstätten Textilgesellschaft; Abb. 3). Interessant ist, dass neben Offenheit, Mut zur Innovation und Drang nach einer modernen Lebensgestaltung das Unternehmen immer die Balance zu einem dem Markt angepassten Angebot suchte. Die Deutschen Werkstätten waren nie so avantgardistisch wie die Wiener Werkstätte (gegründet 1903, liquidiert 1932) oder so radikal in ihrem Gestaltungsanspruch wie das Bauhaus (gegründet 1919, 1933 durch Repressalien der Nationalsozialisten zur

2

Sitzgruppe

Entwurf Josef Maria Olbrich

1903



3

Textilmuster

Entwurf Josef Hillerbrand

um 1930



Selbstauflösung gezwungen), aber sie konnten stets ein breites Publikum erreichen und existieren trotz vieler Krisen, der Verstaatlichung in der DDR-Zeit und der Reprivatisierung (1992) bis heute.

Einen Meilenstein in der Geschichte der Deutschen Werkstätten bedeutete die Einführung der sogenannten »Maschinenmöbel« nach den Entwürfen Richard Riemerschmids auf der Dritten Deutschen Kunstgewerbeausstellung 1906 in Dresden (Abb. 4). Die Bemühungen entsprachen dem Streben nach der Herstellung von hochwertigen, aber zugleich für eine große Zahl an Kunden erschwinglichen Möbeln.

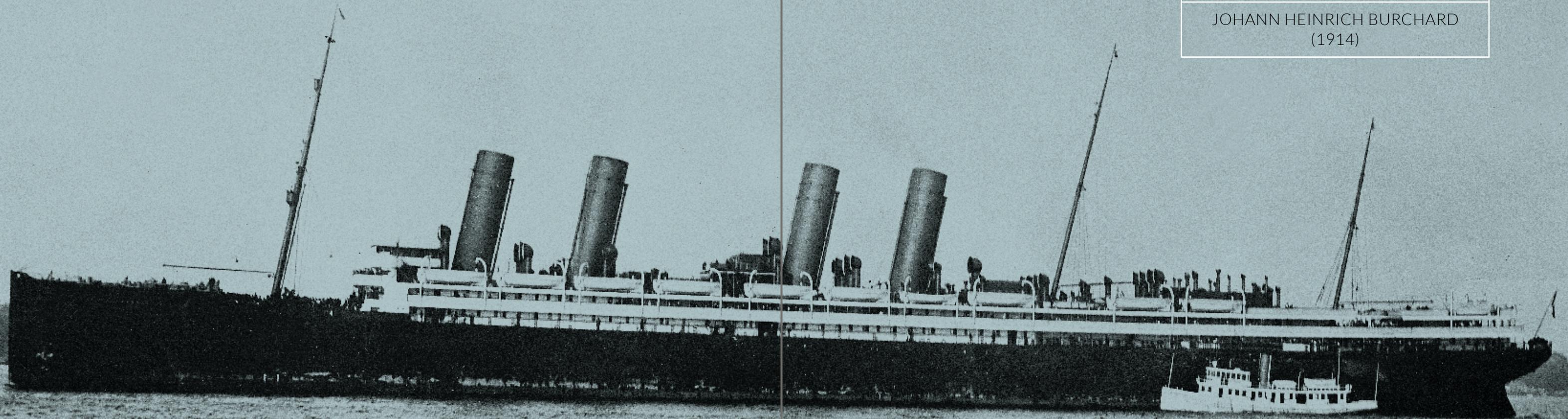
OZEANRIESEN

GRÖßER, SCHNELLER,
ELEGANTER

KRONPRINZESSIN CECILIE (1907)

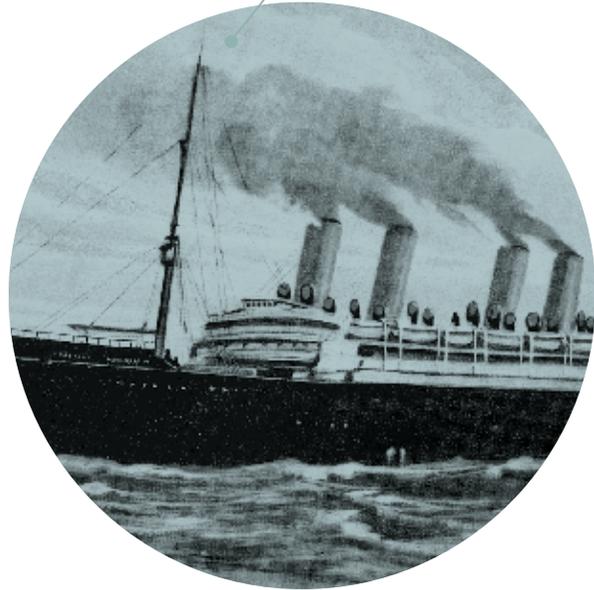
HISTORISCHE KUNSTZEITSCHRIFTEN

JOHANN HEINRICH BURCHARD
(1914)



KRONPRINZESSIN CECILIE (1907)

Norddeutscher Lloyd | AG Vulcan (Stettin) | 215,3 m



Mount Vernon (1917) umgebaut. Nach dem Krieg folgte die Stilllegung. Der einstige Luxusdampfer rostete anschließend vor sich hin, bis er 1940 verschrottet wurde.

Für die Gestaltung der Innenräume der *Kronprinzessin Cecilie* wurden neben dem künstlerischen Leiter des Norddeutschen Lloyd, Johann Georg Poppe, erstmals auch moderne Innenarchitekten beauftragt: Josef Maria Olbrich, Bruno Paul und Richard Riemerschmid. Letzterer entwarf das sogenannte Kaiserzimmer, das sich aus mehreren mondän eingerichteten Räumen zusammensetzte: einem Frühstücks- und einem Schlafzimmer sowie einem großzügigen Salon. Ausgeführt wurde das Raumensemble von den Deutschen Werkstätten. Wer in einer solchen Luxussuite reisen wollte, zahlte pro Überfahrt zwischen 6 000 und 8 000 Mark – also in etwa den Preis eines kleinen Hauses in Deutschland zu dieser Zeit.

Die *Kronprinzessin Cecilie* – benannt nach Cecilie zu Mecklenburg, der letzten Kronprinzessin des Deutschen Kaiserreichs – war eines der schnellsten, modernsten und vor allem schönsten Passagierschiffe des frühen 20. Jahrhunderts. Angetrieben von einer 46 000 PS starken Kolbendampfmaschinenanlage erreichte der 215 Meter lange Schnelldampfer eine Geschwindigkeit von bis zu 23,6 Knoten. Die *Kronprinzessin Cecilie* fuhr wie ihre drei Schwesterschiffe für den Norddeutschen Lloyd auf der Nordatlantikroute zwischen Bremerhaven und New York. Kurz nach Beginn des Ersten Weltkriegs wurde sie von den USA beschlagnahmt und zum Truppentransporter

Kaiserzimmer

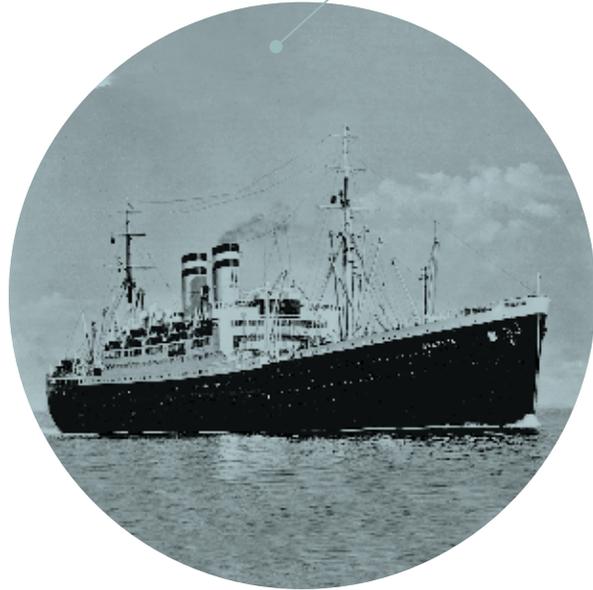
Blick vom Frühstückraum

in den Salon



HAMBURG (1926)

HAPAG | Blohm & Voss (Hamburg) | 193,5 m



Die *Hamburg* war, genau wie die *Deutschland*, ein Schiff der sogenannten Albert-Ballin-Klasse und fuhr ebenfalls auf der Nordatlantikroute. Später wurde sie dann häufig und sehr erfolgreich auch als Kreuzfahrtschiff eingesetzt. Im Zweiten Weltkrieg war sie als Wohn- und Transportschiff im Einsatz. Im März 1945 lief sie auf eine Mine und kenterte. Nach Kriegsende wurde das Wrack gehoben und im Auftrag der Sowjetunion in verschiedenen Werften wieder instandgesetzt. Ursprünglich war ein Ausbau zum Passagierschiff geplant, am Ende wurde die ehemalige *Hamburg* aber zum Walfangmutterschiff *Juri Dolgoruki* umgerüstet. Als solches war der einstige HAPAG-Dampfer dann zwischen 1960 und 1976 im Südpolarmeer im Einsatz.



Damensalon II. Klasse

Ausführung in geflammtem Birkenholz

NEW YORK (1927)

HAPAG | Blohm & Voss (Hamburg) | 193,5 m



Die *New York* war sowohl im äußeren Aufbau als auch bei der Inneneinrichtung nahezu identisch mit der ein Jahr zuvor gebauten *Hamburg* und wurde ebenfalls als Linien- und Kreuzfahrtschiff eingesetzt sowie im Zweiten Weltkrieg als Wohnschiff genutzt. Im April 1945 wurde die *New York* bei einem schweren US-amerikanischen Luftangriff bei Kiel versenkt. Das Wrack wurde später gehoben und nach Großbritannien geschleppt, wo es verschrottet wurde.

Auf der *New York* statteten die Deutschen Werkstätten nicht nur – wie auf der *Hamburg* – den Damensalon, sondern auch den Speisesaal für die zweite Klasse aus. Die Qualität der Arbeiten nach den Entwürfen von Karl Bertsch wurde vielfach gelobt:

»Vollendet in Stil und behaglicher Wirkung ist auch die Ausschmückung der 2. Klasse, die ganz von den Deutschen Werkstätten ausgeführt ist, und mit ihrer wundervoll gemaserten, warmen Nußbaumtäfelung der Tische und Wände mit zu dem Behaglichsten gehört, was die heutige Innendekoration vollbracht hat.«

Münchener Neueste Nachrichten 91 (3. 4. 1927)



New York

Malerarbeiten am Bug

um 1925



Bodenseedampfer *Deutschland*

Jungfernfahrt am 4. Juni 1935



AUF FLÜSSEN UND SEEN

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfuhr in Deutschland nicht nur die Hochseeschiffahrt einen Aufschwung, es wurde auch eine große Zahl von Passagierschiffen gebaut, die auf Flüssen und Seen verkehrten. Besonders beliebt waren Vergnügungsfahrten auf dem Rhein, der Donau, der Elbe und der Mosel sowie auf dem Bodensee. Die dafür zuständigen Gesellschaften bemühten sich darum, zumindest einen Teil des weltläufigen Charmes, der von den imposanten Luxuslinern dieser Zeit ausging, in der Binnenschiffahrt zu etablieren. Man wollte weg von dem Image, dass die Dampfer auf den Inlandsgewässern nicht mehr als zweitklassige »schwimmende Kneipen« seien. Die neu gebauten Fahrgastschiffe waren zwar nicht so groß wie die Ozeanriesen, konnten aber im Hinblick auf ihre Innenausstattung teilweise durchaus mithalten. Ältere Schiffe wurden oft mit viel Aufwand modernisiert.

Hafen in Lindau

um 1936

LEIPZIG (1929)

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt | Schiffswerft Laubegast | 70,1 m



Die Sächsische Dampfschiffahrt, die 1836 gegründet wurde, besitzt die größte und älteste Raddampferflotte der Welt. Die 1929 fertiggestellte *Leipzig* ist das jüngste und auch das größte dieser Schiffe, die von zwei seitlichen Schaufelrädern angetrieben werden. Sie fuhr als Salondampfer auf der Elbe und bot Platz für bis zu 1 500 Passagiere. Nach dem verheerenden Luftangriff auf Dresden im Februar 1945 brachte die *Leipzig* – inzwischen zum Lazarettschiff umfunktioniert und mit einem grauen Tarnanstrich versehen – Verletzte aus der

Stadt. Kurz darauf wurde sie durch eine Fliegerbombe schwer beschädigt, sodass sie mit großem Aufwand repariert werden musste. Seit 1947 ist die *Leipzig* wieder als Fahrgastschiff auf der Elbe im Einsatz und erfreut sich, vor allem bei Ausflüglern und Touristen, nach wie vor großer Beliebtheit.

Die Deutschen Werkstätten übernahmen auf der *Leipzig* den Innenausbau sämtlicher Fahrgasträume, sowohl der ersten als auch der zweiten Klasse. Die Entwürfe lieferte der Münchner Architekt Karl Bertsch, der auch bei den Ausstattungen der Hochseeschiffe häufig zum Zug kam.

Treppenhaus

Arbeitsbereich des Kellners





Fahrgastraum
im Zwischendeck

Leipzig
am Terrassenufer in Dresden

1934

Die Deutschen Werkstätten bauen heute die größten und schönsten Luxusyachten der Welt aus – und knüpfen damit an eine Tradition an, die lange vergessen schien: In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts hat das Unternehmen einige der fortschrittlichsten Ausstattungen für deutsche Passagierschiffe gestaltet und ausgeführt, darunter zahlreiche luxuriöse Ozeandampfer sowie mehrere große Dampfer für die Binnenschifffahrt. Die Entwürfe dafür kamen von Künstlern wie Richard Riemerschmid, Adelbert Niemeyer, Karl Bertsch und Bruno Paul.

In historischen Aufnahmen, Plänen und Entwurfszeichnungen zeigt dieser Band 20 der Ausstattungen, stellt die wichtigsten Designer vor und gibt Informationen zu allen bisher bekannten Schiffen, an deren Ausbau die Deutschen Werkstätten beteiligt waren.