

## Die Einrichtungen der Kaiseryachten. T. 1

Kripp, Matthias

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kripp, M. (1993). Die Einrichtungen der Kaiseryachten. T. 1. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 16, 229-276. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52636-3>

### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

# DIE EINRICHTUNGEN DER KAISERYACHTEN Teil I

VON MATTHIAS KRIPP

## *Die Yachtsegelei Kaiser Wilhelms II. 1890–1914*

Deutschlands Zukunft liege auf dem Wasser<sup>1</sup>, betonte Kaiser Wilhelm II. während einer Kreuzfahrt an Bord der VICTORIA LUISE, eines erfolgreichen Neubaus für die HAPAG, gegenüber seinem Freund Albert Ballin. Ob er schon 1888 bei der Thronbesteigung ahnte, daß er eigentlich kaum einen Spielraum besaß, um sich zwischen den *erdrückenden Überfiguren* Friedrich dem Großen, Kaiser Wilhelm I. und Bismarck zu behaupten, fragt sich Michael Salewski.<sup>2</sup> Ein unstetes Suchen nach *dem Neuen, dem Unerhörten* führte ihn *wie von Gott gewollt*<sup>3</sup> zur See. War es doch die Möglichkeit zur Erfüllung aller Kindheitsträume.<sup>4</sup> Wilhelm *hat schon als Kind täglich gerudert*<sup>5</sup> und später mit der Miniaturfregatte ROYAL LUISE<sup>6</sup> öfter auf den Havelseen bei Berlin gesegelt. Während seiner ganzen Jugend gehörte das Segeln zu den Lieblingsbeschäftigungen Wilhelms. Nicht zuletzt durch seine Mutter Victoria, eine Tochter Queen Victorias von England, wurde er immer wieder mit den weltweiten maritimen Unternehmungen des Britischen Empires konfrontiert.

Als einige Herren vom Norddeutschen Regattaveroin zu Beginn der 1880er Jahre auf der Suche nach geeigneten Segelrevieren die Kieler Bucht für ihre Wettfahrten bestimmten, konnte noch keiner wissen, daß sich bald zum nationalen Aushängeschild entwickeln sollte, was doch eigentlich nur eine Kopie der englischen »Coves-Week« war. Der Kaiser reiste 1889 das erste Mal nach Cowes, nachdem er verschiedentlich Regatten an der Ostseeküste – etwa vor Swinemünde – besucht hatte. In England muß er auch die Gelegenheit wahrgenommen haben, die Segelyachten der britischen Königsfamilie zu besichtigen. Die Produkte des schottischen Yacht-Designers G.L. Watson waren damals die erfolgreichsten in ihrer Klasse (1893: BRITANNIA).

In den 1890er Jahren wurde die Beziehung des Kaisers zum Segelsport noch enger. Er war bei den großen Regatten in der Kieler Bucht immer präsent und ließ es sich nicht nehmen, die Preise persönlich zu überreichen. Am 2. Mai 1891 wurde der Kaiserliche Yacht-Club (KYC) gegründet. Nach dem wohl prägenden Eindruck auf der Internationalen Segelwoche in Cowes wollte Wilhelm nicht mehr abseits stehen. Er kaufte im März 1891 für rund 90 000 Goldmark die von G.L. Watson konstruierte Rennyacht THISTLE, nachdem er sie einen Sommer lang in englischen Gewässern erprobt und erfolgreich gesegelt hatte. Auf einem im Besitz des heutigen Kieler Yacht-Clubs (KYC) befindlichen Monumentalgemälde von Hans Bohrdt (1893) ist das Einlaufen der in METEOR umbenannten Yacht festgehalten. Zu dieser Yacht fanden sich in den Bundesarchivalien nur noch einige Listen mit der Aufzählung der mobilen Ausstattung.<sup>7</sup> Die METEOR (I) war durch und durch ein englisches Schiff<sup>8</sup>, nicht einmal deutsche Seeleute gab es an Bord. Als erste große Yacht der Kutterklasse war sie ganz aus Stahl gebaut.<sup>9</sup>

1895 kam die erste METEOR als Geschenk an die Offiziere der Marine unter dem Namen COMET nach Wilhelmshaven. 1896 wurde in Glasgow im Designbüro Watson ein *new*



Abb. 1 *Der Prinz in seinem ersten Schiff*

*dashing racing cutter of Britannia type*<sup>10</sup> bestellt. Dieses Kürzel »Britannia type« taucht später in diversen Briefwechseln zwischen der Werft und dem Marineministerium als *wie die Britannia*<sup>11</sup> wieder auf, was den Schluß zuläßt, daß man sich diese Yachten sozusagen »schlüßelfertig« kommen ließ, inklusive Inneneinrichtung. Diese neue METEOR (II)<sup>12</sup> gewann vor der Überführung nach Kiel in England alle Wettfahrten.

Nach vier Jahren erfolgreichen Regattasegeln wurde sie 1901 von der ebenfalls in England gebauten SYBARITA ganz klar auf den 2. Platz verwiesen. Wilhelm konnte zu jenem Zeitpunkt offenbar keine Niederlage mehr hinnehmen. Auch die METEOR (II) ging zur Marine in Pension. Wilhelm bestellte erneut eine Yacht, diesmal in Amerika. Die Erfolge der Amerikaner im Yachtbau waren auch in Europa nicht unbekannt geblieben.<sup>13</sup> Die ersten Erfahrungen mit amerikanischen Entwicklungen konnte man mit dem Schoner YAMPA während der Kieler Woche 1898 machen. Wilhelm war offenbar so beeindruckt, daß er sie kurzerhand kaufte und als IDUNA seiner Frau zum Geschenk machte. Bei der IDUNA wurde zum ersten Mal einem Künstler der neuen Generation, Otto Eckmann, die Möglichkeit gegeben, das Innere einer kaiserlichen Yacht neu einzurichten. Dieser Yacht wurden hauptsächlich Freizeit- und Repräsentationsaufgaben zugeordnet.<sup>14</sup>

Eine dritte METEOR sollte 1902 nach neuesten amerikanischen Kenntnissen in New Jersey gebaut werden.<sup>15</sup> Prinz Heinrich mußte im Auftrag des Kaisers mit Kapitänleutnant Karpf das Schiff, das während der Überfahrt einigen Schaden erlitt, nach Kiel bringen. Die Schoneryacht hielt rückblickend nicht das, was man sich erhofft hatte. Geschichten und Gerüchte waren damals im Umlauf, der Kaiser hätte sich beim Regattasegeln einiger Tricks bedient (z.B. Mißachtung von Ausweichregeln), um zu gewinnen. So mancher Regattateilnehmer fuhr mit Absicht langsamer, um die gute Stimmung nicht zu trüben.<sup>16</sup>

In der Bremer Schiffsversuchsanstalt wurden verschiedene Versuche durchgeführt, die Fahreigenschaften der METEOR (III) zu verbessern, allerdings mit mäßigem Erfolg.<sup>17</sup> Ferner



Abb. 2 *Kaiser Wilhelm II. an Deck METEOR (V)*

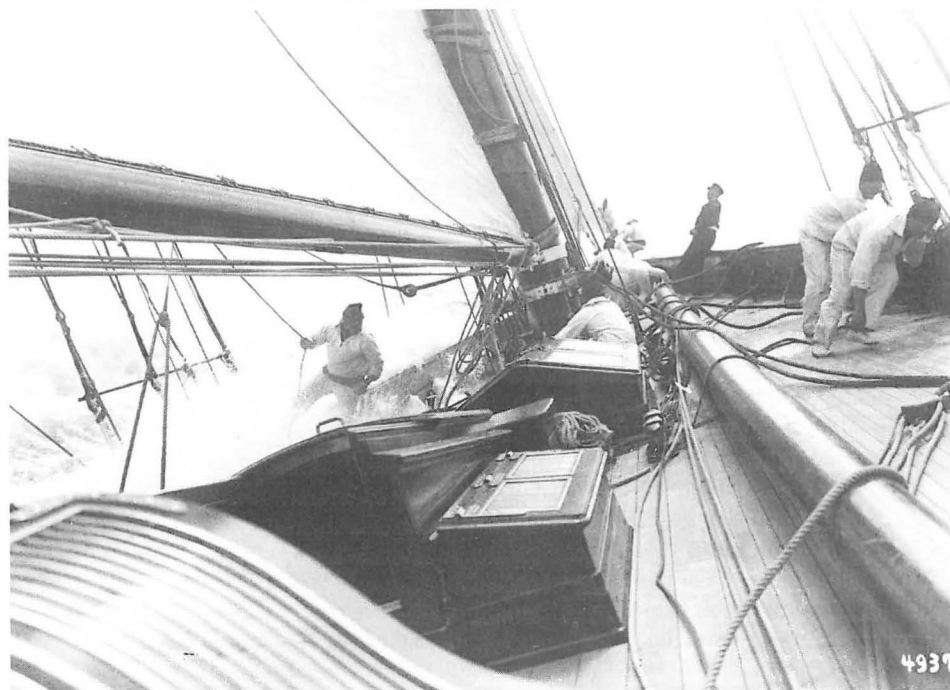


Abb. 3 *METEOR (V) hart am Wind*

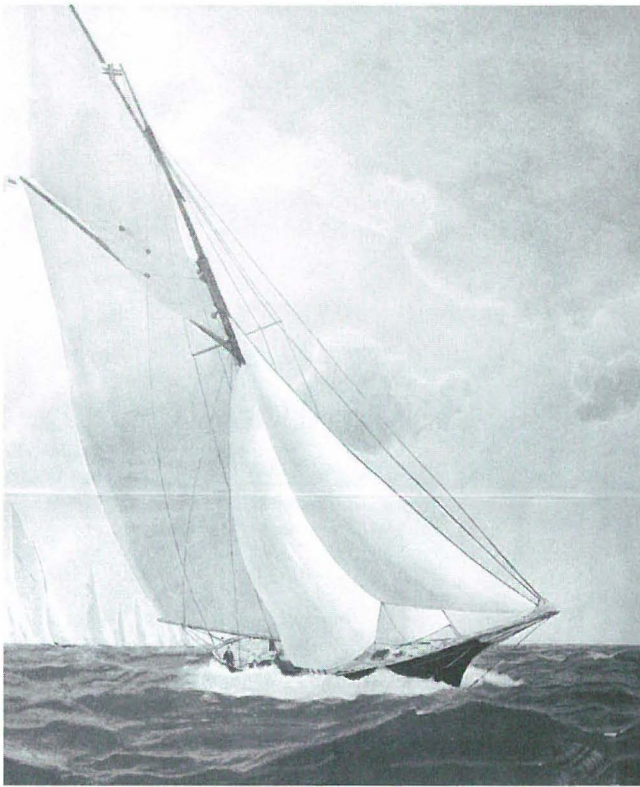


Abb. 4 THISTLE, später  
METEOR (I), 1891

wurden Verhandlungen mit dem berühmten amerikanischen Yachtkonstrukteur Nathaniel Herreshoff geführt, dessen Schoner INGOMAR 1904 die METEOR (III) eindeutig besiegt hatte. Diese Verhandlungen blieben aber ohne ein konkretes Ergebnis.

Im Jahre 1907 hatte Friedrich Krupp den genialen deutschen Yachtdesigner Max Oertz<sup>18</sup> beauftragt, die GERMANIA zu entwerfen. Knapp ein Jahr später erfolgte der kaiserliche Auftrag, ein Schwesterschiff, das *deutsch vom Kiel bis zum Flaggenknopf*<sup>19</sup> sein sollte, zu bauen. Diese beiden Yachten, die GERMANIA und die METEOR (IV), verhalfen dem deutschen Rennyachtsport zu einem absoluten internationalen Höhepunkt.

Im Rückblick darf man behaupten, daß der Kaiser über alle Hindernisse hinweg, ohne lange zu zögern, sich der gleichen Firmen und ihrer Produkte bedient hatte wie seine bürgerlichen Mitstreiter in der Hoffnung, darauf einen dauerhaften Spitzenplatz innezuhaben. Folgerichtig gibt es auch Parallelen, die die Innenausstattungen kennzeichnen. Den schlichten anglo-amerikanischen Vorbildern verpflichtet, werden die gleichen praktischen Innenraumkonzepte angewandt und nur wenig mit feudaler Dekoration überzogen.

Bei der einmal erfolgreich getroffenen Auswahl blieb man auch 1913, als eine neue METEOR (V) in Auftrag gegeben wurde. Max Oertz und die Kruppsche Germania Werft wurden erneut mit diesem Projekt beauftragt. Die METEOR (V) entsprach im großen und ganzen dem Standard, der schon sechs Jahre zuvor erreicht worden war. Die Verbesserungen bestanden nur noch in technischen Details. 1914 – gerade war die METEOR zur Kieler Woche fertig geworden – endete ... *die Ära der ganz Großen, nicht allein bei uns; die Zeiten hatten sich gewandelt. Wir aber sehen, daß der Begriff »Materialschlacht« keine Errungenschaft unserer Zeit ist – alle sechs Jahre eine neue METEOR.*<sup>20</sup>





Abb. 5 METEOR (II), um 1900

### *Einrichtungsplanung und Grundräftypologie von Yachten*

Im März 1902 erschien unter dem Titel »Neue englische Bestimmungen über die Wohnlichkeit von Rennyachten« ein Artikel in der Fachzeitschrift »Wassersport«<sup>21</sup> mit detaillierten Angaben zur vorschriftsmäßigen Einrichtung von Rennyachten ab der Größe von 36 Fuß (ab 15 m). Diese Vorschriften, an die sich alle Kaiseryachten (METEOR) anpaßten, legten bemerkenswerterweise ausdrücklichen Wert auf eine wohnliche Ausstattung der unteren Schiffsräume, was die damalige Fachpresse in Deutschland sehr begrüßte. Angegebene Mindestzahlen und Mindestmaße lassen sich in den hier behandelten Grundrissen bis 1914 wiederfinden.<sup>22</sup>

Die damalige englische Yacht Racing Association hatte dadurch versucht, die gleichen Bedingungen für alle an englischen Rennen teilnehmenden Boote zu schaffen. Dies läßt auf zweierlei schließen: Zum einen muß in der Vergangenheit im Bereich der Innenraumgestaltung durch geschickt eingebrachte Gewichte und Materialverteilung das Fahrverhalten entscheidend (zum Positiven) beeinflusst worden sein, zum zweiten läßt sich ein Zuwachs von nicht nur englischen Teilnehmern folgern, was dazu zwang, die Wettbewerbsbedingungen zu vereinheitlichen. Da es solche Vorschriften bis zu diesem Zeitpunkt



Abb. 6 METEOR (II) bei einer Wettfahrt in England, 1901

in Deutschland nicht gegeben hatte, man aber an den wichtigen englischen Wettfahrten teilnehmen wollte, mußte man sich danach richten.

Die einheitliche Grundgliederung und Abgrenzung der Bereiche Vorschiff, Mittelschiff und Achterschiff wurde durch die Lage der Schotten bestimmt (vgl. Schema, Abb. 7). Je nach Yachtlänge von 36 bis zu über 65 Fuß waren zwei bis vier vollkommene Querschotten aus Holz mit verschließbaren Türen vorgesehen. Die Wohnräume aller hier vorgestellten Kaiseryachten hatten folgende Einteilung: im Vorschiff vom Bugbereich bis zum Fockmast lag der Mannschaftsraum, der mit mehreren Kojen<sup>23</sup> und oft mit einer Toilette ausgestattet war. Von diesem Raum aus bestand eine Aufstiegsmöglichkeit zum Oberdeck.

Hinter dem Fockmast begann der Mittschiffsbereich mit der Kombüse. Die Küche selbst lag zentral auf der Mittelachse der Yacht und besaß einen großen Herd, einen

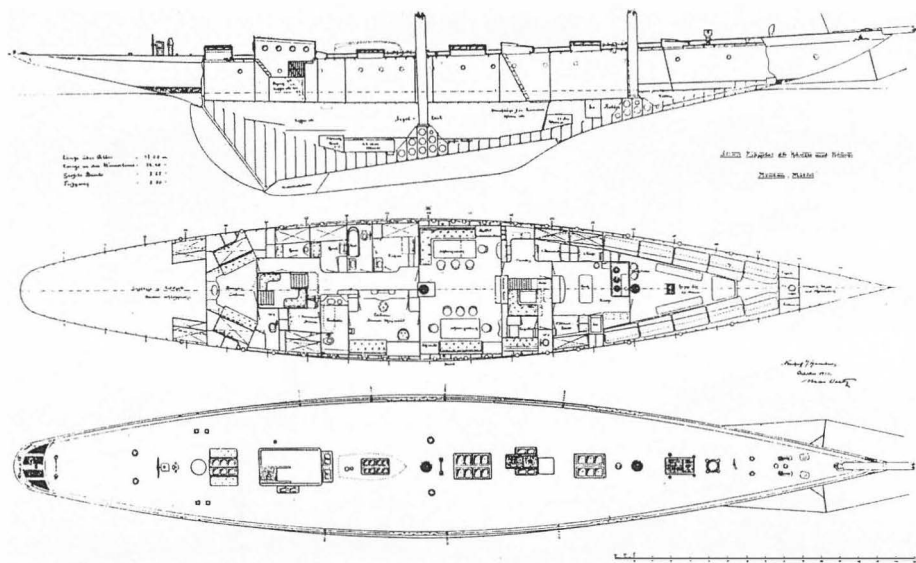


Abb. 7 Einrichtungsschema

Arbeitstisch und einen oder mehrere Schränke. Natürliches Licht konnte durch ein Skylight<sup>24</sup> direkt auf die Arbeitsbereiche fallen. Um die Kombüse, jeweils parallel zur Bordwand, fügten sich backbord die Kabinen für Stewards und Köche und ein weiterer Anrichterraum<sup>25</sup> mit eingebauten Abstelltschränken an. Auf dieser Schiffsseite führte oftmals eine Tür zum Salon.

Steuerbord, gegenüber der Kombüse, befand sich die Steuermannskajüte mit einer Koje und einem Einbauschränk. Weiter achtern folgte oft ein WC. Dahinter lag die Kapitänskajüte, die mit einer Koje und einem Schreibtisch und mit ein bis zwei Einbauschränken bestückt war.<sup>26</sup>

Mittschiffs bis zum Großmast lag der sich über die ganze Breite der Yacht erstreckende Aufenthaltsraum des Eigners und seiner Gäste, hier Salon genannt. Für die Ausstattung dieses Raumes wie für die Kabinen gab die Vorschrift von 1902 an:

1. die Anzahl der Sofas oder Kojen in den Maßen von 1,83 x 0,45 m mit darunterliegenden Kästen oder Schubladen;
2. die Anzahl der Schlingertische<sup>27</sup>;
3. die Inhaltsgrößen der Etagären, Schränke und Buffets.

Von besonderem Interesse ist die Forderung, daß die Bordwände aller Räume über den Sitzmöbeln mit Holz verkleidet werden sollten. *Wird die Holzbekleidung unterbrochen, so darf der nicht bedeckte Raum 25% des gesamten Raumes nicht überschreiten. Zur Bekleidung darf auch gewebter Stoff im Holzrahmen benutzt werden.*<sup>28</sup> Im Aufriß (Spantenriß, Abb. 8)<sup>29</sup> einer solchen Konstruktion erscheint die Platzierung der Ausbauteile durchaus logisch.<sup>30</sup> Schränke wurden stufenweise, nach oben zurückweichend, dem Neigungswinkel der Bordwand angepaßt. Sitzbänke wurden ebenso abgestuft und parallel zur Schiffsachse eingebaut, wobei der entstandene Freiraum dahinter gut als Ablage zu nutzen war. In Abb. 8 (Spant 8) ist der Einbau einer Schlingerkoje angedeutet, welche sich offenbar auf einer halbkreisförmigen Metallschiene im Zwischenraum von Bordwand und senkrecht aufgehender Bettkastenverkleidung befand.



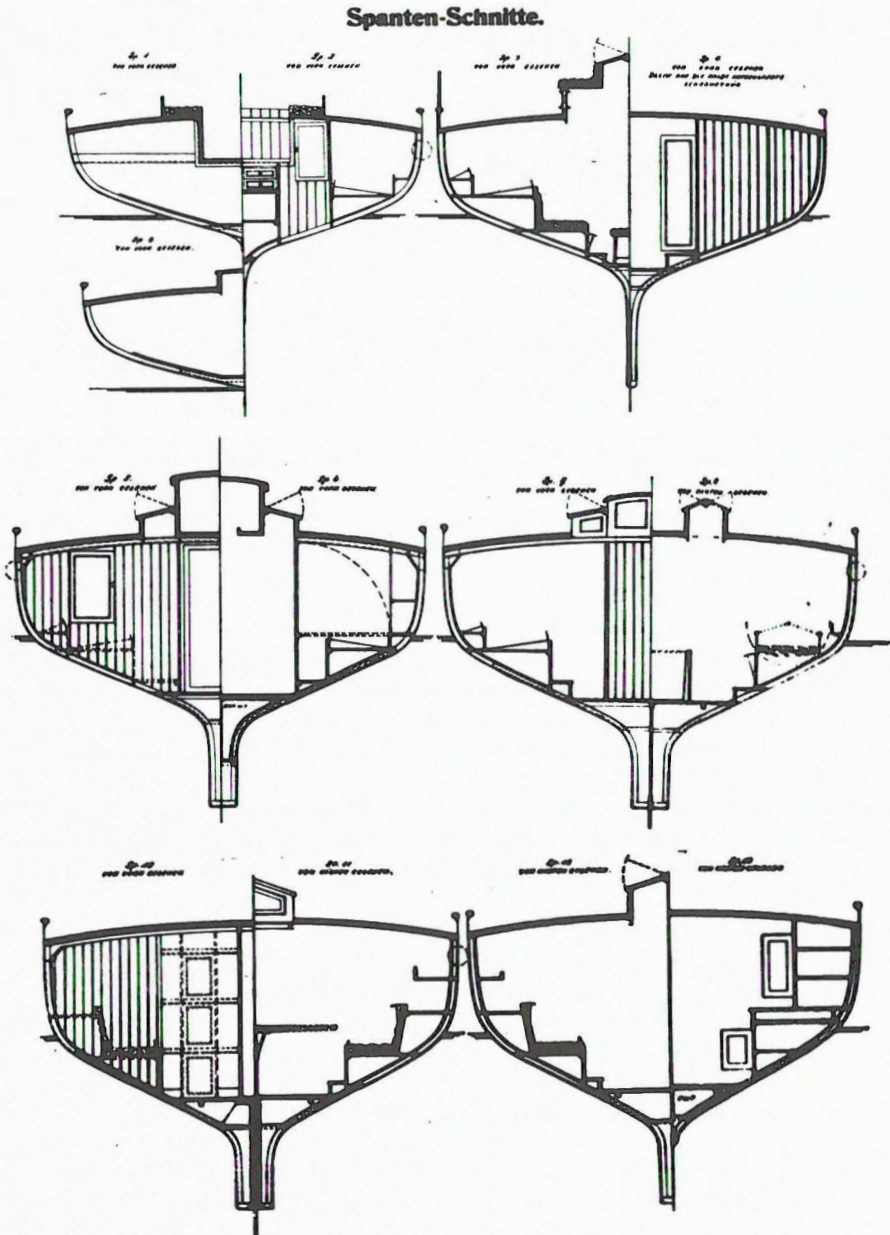


Abb. 8 *Spanten-Schnitte*

Der Vergleich der Salongrundrisse/Einrichtungspläne läßt folgende Aussagen zu:

1. Es wurden mindestens zwei Sofabänke jeweils an der Steuerbord- und an der Backbordwand eingeplant, wobei es leichte Variationen, wie z.B. das Übereckziehen der Sitzbank, geben konnte;

2. es waren mindestens ein, oft zwei Tische erlaubt, von denen laut Vorschrift nur einer im Schlingerprinzip gebaut werden durfte;
3. die in den Raumecken platzierten Einbauschränke oder Büffets reichten fast immer bis zur Decke;
4. der Großmast wurde schrankartig verkleidet und galt als Raumteiler<sup>31</sup>;
5. dem Großmast gegenüber befand sich oft, wohl als unerlässlicher Wohnbestandteil, ein Kamin-Ofen oder ein später eingebautes Klavier<sup>32</sup>;
6. die natürliche Beleuchtung erfolgte gemäß Vorschrift durch ein Skylight in der Mitte der Decke und eine variable Anzahl von Luken an jeder Bordwand.

Dieses Grundraaster der Salongestaltung wurde bei allen hier behandelten Yachten umgesetzt.

Das weitere, dem Salon folgende Schiffssegment zeichnet sich durch vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten aus. Von einem zentralen Mittelgang (METEOR [V]) oder einem zentralen Vorraum (GERMANIA) aus schlossen sich die Privatkabinen mit Toiletten und Bade-räumen für die Eigner, seine Frau und seine Gäste an, wobei dem Eigner stets die Steuerbordseite zukam. Der letzte Raum, die Damenkabine, die vor der Segelkoje lag, reichte meist über die gesamte Breite der Yacht und besaß demnach ein Skylight. Neben einer zweiten Schlafgelegenheit fällt in allen Beispielen der große, in der Längsachse liegende Schminktisch auf.

Die Gästekabinen waren mit jeweils einem Bett parallel zur Bordwand und einem Toiletentisch mit Stuhl zur Fahrtrichtung orientiert. In einer Raumecke befand sich ein Einbauschränk. Die Eignerammern waren besonders geräumig, besaßen mehr Stauraum in den Kabinenecken, einen parallel zur Bordwand platzierten Schreibtisch mit Stuhl oder Sessel und daran anschließend ein großes Bett. Diesem gegenüber befand sich ein großer, fest eingebauter Toiletentisch.

Das Achterschiff begann hinter dem Damensalon. Es beinhaltete neben der Ruderkonstruktion meist einen Lagerraum für Segel und Tauen. Im allgemeinen ragte dieser Teil über die Wasseroberfläche hinaus.

Da sich über die Inneneinrichtungen der ersten beiden METEORE keine detaillierten Angaben machen lassen, sollen im folgenden die Kaiseryachten ab METEOR (III) dargestellt werden.

## METEOR (III)

Die Yacht METEOR (III) wurde als Auftragsarbeit von Kaiser Wilhelm II. in Amerika von A.C. Smith auf der Townsend & Dowley Werft, New Jersey, gebaut. Die Schiffstaufe im Jahre 1902 wurde mit großem Aufwand durch die Tochter des damaligen amerikanischen Präsidenten F.D. Roosevelt vollzogen (Abb. 9). Mit einer Länge von 51 m, einer Breite von 8 m, einem Tiefgang von 5 m und einem Gewicht von 228 Registertonnen gehörte die Yacht zur oberen Yachtklasse.

Die gesamte Ausstattung wurde von der Firma Waring & Gillow Ltd., London, auf der Summers & Payne Werft in Southampton (Großbritannien) eingebaut. Beurteilungen in der Fachpresse reichten von *schön, bequem und praktisch* bis *sogar künstlerisch*.<sup>33</sup>

Eine Beurteilung der Einrichtung in Kunst- oder Kunstgewerbeblättern war nicht auffindbar. Die Wohnräume waren insgesamt gesehen für diese Schiffart besonders geräumig ausgefallen, was damalige Stimmen auch betonten.<sup>34</sup>



Abb. 9 Stapellauf der METEOR (III), 1902, New Jersey

## Der Salon

Größter und geräumigster Raum an Bord war der Salon (Abb. 12–15). Die Wände und Decken sind mit Holz vollständig verkleidet. Die Gliederung der Holzvertäfelung der Wände wird nach einem einheitlichen Schema überall im Schiff durchgeführt. Auffällig ist die Verwendung eines klassizistischen Gliederungsschemas: eine applizierte Stützenordnung, bestehend aus Sockel, Pilaster, Kapitell, und ein abschließendes Gebälk rahmen dazwischenliegende Rechteckfelder und eine umlaufende Frieszone.

Der Sockelbereich wird durch einen Kerbschnitt in Höhe der Sitzbänke abgeschlossen. Darüber befinden sich als Hauptteile der Wandvertäfelung hochrechteckige, glatte Wandfelder, die durch eine schmale, zurückhaltende Ornamentik linear gefaßt sind. Die Breite dieser Felder wechselt regelmäßig von schmal – wobei dort bevorzugt Wandleuchten angebracht werden – zu recht breit, mit Bildern unterschiedlicher Größe als Wandschmuck. Zur Decke hin wird versucht, in Anlehnung an das »Metopen-Triglyphensystem«, einen friesartigen Abschluß zu finden, der in einem rundumlaufenden Zahnschnitt endet.

Die Gestaltung der Decke wird in besonderer Weise durch ein schiffstypisches Konstruktionselement bestimmt: das offene Zeigen der Decksbalken. Der skelettartige Aufbau des Schiffskörpers tritt nur hier im Salon deutlich hervor. Zur Bordwand hin (auf Steuer- wie Backbord) wird aber die Decke in der Breite der Sitzbänke wieder vollständig verkleidet.

Die Konzeption der Bordwandgestaltung (Abb. 14, Steuerbord) entspricht mit der umlaufenden architektonischen Gliederung (Sockel und Gesimse) den anderen Salonwänden. Entlang der Wand wechseln sich Sitzbänke und darüberliegende Bullaugen mit Vitrienschranken ab. Diese Seite ist, wie der Grundriß (Abb. 4) andeutet, wahrscheinlich mit

Abb. 10 Ehrenteller zum  
Stapellauf der Kaiseryacht  
METEOR. (Foto: E. Laska/DSM)



drei Fensteröffnungen versehen worden. Ein kleines, ca. 5–6 cm hohes Messinggitter schließt den Fensterbereich in Lehen- bzw. Kommodenhöhe ab. Vor dem linken wie auch vor dem rechten Bullauge befindet sich je eine kurze Sitzbank mit einem dunklen Stoffbezug<sup>35</sup>, der mit einer dünnen, weißen Borte sparsam dekoriert ist. In Abb. 14 sind dort noch zwei in ähnlicher Art verzierte Kissen zu erkennen. Vor dem mittleren Bullauge befindet sich eine nicht näher erkennbare Kommode. Die Zwischenräume der Wandöffnungen werden in ganzer Raumhöhe durch zwei Vitrinenschränke ausgefüllt. Diese Schränke sind voll eingebaut und haben in ihrem oberen Teil je zwei maßwerkähnlich verglaste Sprossentüren. Darunter befinden sich zwei große und breite Schubladen mit jeweils zwei Beschlägen.

An der Trennwand zum Vorschiff, genau auf der Mittelachse, sitzt risalitartig hervorgehoben ein eingebauter, hochformatiger Metallgußofen (Abb. 12 und 13). Dieser Wandabschnitt erinnert an einen traditionellen offenen Kamin mit halbrundem Metallblechschutz am Boden. Die Kanten dieses Vorbaus werden jeweils links und rechts von gewölbten Pilastern begleitet. Als oberer Abschluß verläuft über die ganze Waagerechte des Kaminrisalits ein senkrecht kannellierter Fries mit einem breiten Motivfeld in der Mitte<sup>36</sup>, darunter befindet sich ein großer ovaler Spiegel, der mit einer plastischen Perlgirlande umrahmt ist. Davor steht auf dem Kaminpodest eine schlichte runde Kaminuhr. Links und rechts des Spiegels hängt je eine Schirmleuchte<sup>37</sup> in einem hochrechteckig paneelierten Feld, welches

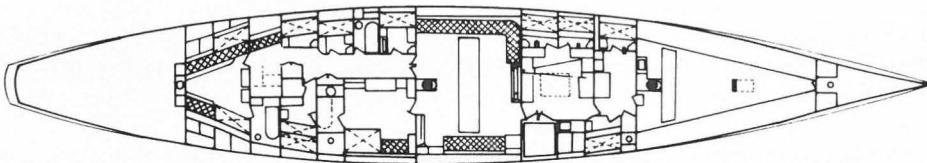


Abb. 11 METEOR (III), Plan.



zwischen Fries und Podest vermittelt. Auf diesem Kaminpodest verläuft ein kleines Gitter, damit auch hier die Gegenstände nicht herunterrutschen können. Die Kaminverkleidung darunter ist noch einmal um eine geringe Stufe hervorgehoben. Abb. 12 zeigt die mit dünnen Frieskanneluren und einem umlaufenden Ornamentband hell gehaltene Fläche. Sie umrahmt zwei Ofenseitenteile, die durch ein hell-dunkel kontrastierendes, vertikales Streifendesign auffallen. Die Grundform dieses Designs ist ein dunkles Rechteck, an das sich je links und rechts eine dünne dunkle Linie senkrecht nach unten verlaufend anhängt und so durch die Reihung eine sehr strenge Gesamtform bildet.<sup>38</sup>

Die Wandvertäfelung wird nach Steuerbord (rechts des Kamins) in der oben beschriebenen antikisierenden Gliederung fortgesetzt. Rechts befindet sich eine Tür zur Küche, die als Tür nicht besonders gekennzeichnet ist, sondern sich in die Wandgliederung einpaßt. Vor der Wand steht auf hohen Beinen eine halbkreisförmige Anrichte.<sup>39</sup> Darauf verläuft entlang der Wand ein ca. 10 bis 15 cm hoher Gitteraufsatz mit einem sich überschneidenden Wellenmotiv. Um das Abrutschen von Gegenständen auf der Kommode zu verhindern, folgt dem Halbkreis ein einfacher Metallsteg. Die optische Gliederung der Kommode in Schubladen und Schranksegmente ist nicht regelmäßig durchgeführt (rechts mehrere Schubladen untereinander). Dicke runde Knöpfe befinden sich in der Mitte einer jeden Schublade. Die Mittelfront des Schrankes ist durchgehend geschlossen. Dies stellt eine Besonderheit dar, die nur dadurch erklärt werden könnte, daß es sich um eine Kommode handelt, die man auch zu einem Schreibsekretär umfunktionieren kann. Als weitere Besonderheit erscheint die Verbindung der konisch zulaufenden Beine in Bodennähe.

Die Photographie des Hofphotographen Hans Breuer (Abb. 13) zeigt den Salon in einer etwas weiteren Perspektive mit der Schlafkabine. Diese Aufnahme ist von entschieden höherer Brillanz und gibt genaueren Aufschluß über die Gestaltung der Steuerbordwand gegenüber der Backbordaufnahme (Abb. 14). Die deutlichsten Unterschiede zeigt die Form der Sprossen in den Glastüren der Kabinetschränke zu den Bullaugen. Zwei Halbkreise überschneiden sich und wiederholen das Schmuckmotiv, das über dem Kamin und an der Decke unmittelbar über den Sitzbänken zu erkennen ist. Die Glastür des Seitenschränkchens direkt vor der Raumecke wird durch eine geschwungene Rautenform unterteilt. Da die Aufnahme der Backbordseite (Abb. 14) aus einer Veröffentlichung von 1908 stammt, ist es denkbar, daß die Glastüren ausgetauscht wurden, denn die Sprossen beschreiben hier die Form eines Maßwerkfensters.

Die Dekoration der Türen der Kommode, die rechts unter dem mittleren Bullauge steht, ist ein entweder aus einer dünnen Metall- oder einer Holzeinlage bestehendes, einfaches Diagonalgitter. Weitere Unterschiede zur Backbordseite lassen sich nicht erkennen. Links neben dem Kamin steht ein merkwürdiges Möbel. Dazu bemerkt die Leipziger Illustrierte Zeitung: ... *ein eigenartiges Klavier, dessen kastenartiger, zum Aufklappen eingerichteter Bau die Aufgabe löst, ein möglichst schönes Instrument auf möglichst kleinem Raum unterzubringen.*<sup>40</sup>

Unterhalb eines sechsarmigen Leuchters, der aus einer Kombination des Wandleuchtentyps besteht, befindet sich im rechten Winkel zur Schiffsachse ein großer rechteckiger Tisch mit acht Stühlen. Darauf liegt eine dunkle Fransen-Tischdecke mit zwei Randbordüren. Auf dem Tisch stehen symmetrisch angeordnet zwei Metallpokale mit einem massiven Sockel, eine metallene Blumenvase mit weißen Lilien und darum herum vier kleinere, dünnhalsige Glasvasen mit Rosen. Der Bodenbelag läßt sich sehr schlecht erkennen. Vermutlich handelt es sich um einen einfarbigen Stoff, der nur um den Kamin herum durch eine einfache Pflanzenranke verziert ist.

Die Steuerbordecke des Salons (Abb. 15) zum Schiffsheck hin mit der Trennwand zur Kaiserkabine zeigt große Parallelen zur Wand gegenüber. Ein großer länglicher Tisch (vgl.



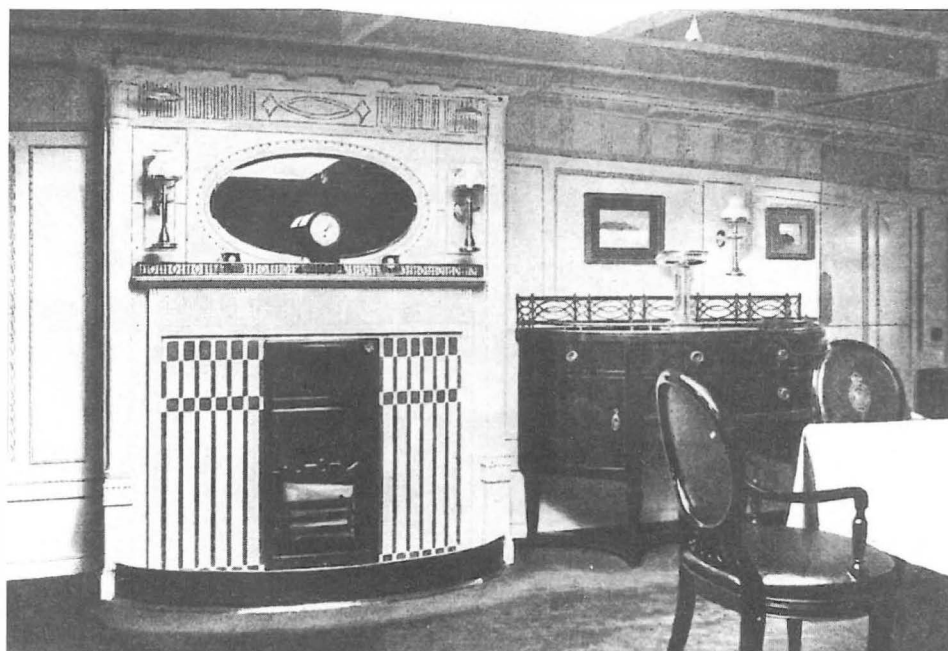


Abb. 12 Kaminwand im Salon der Kasier yacht METEOR (III)

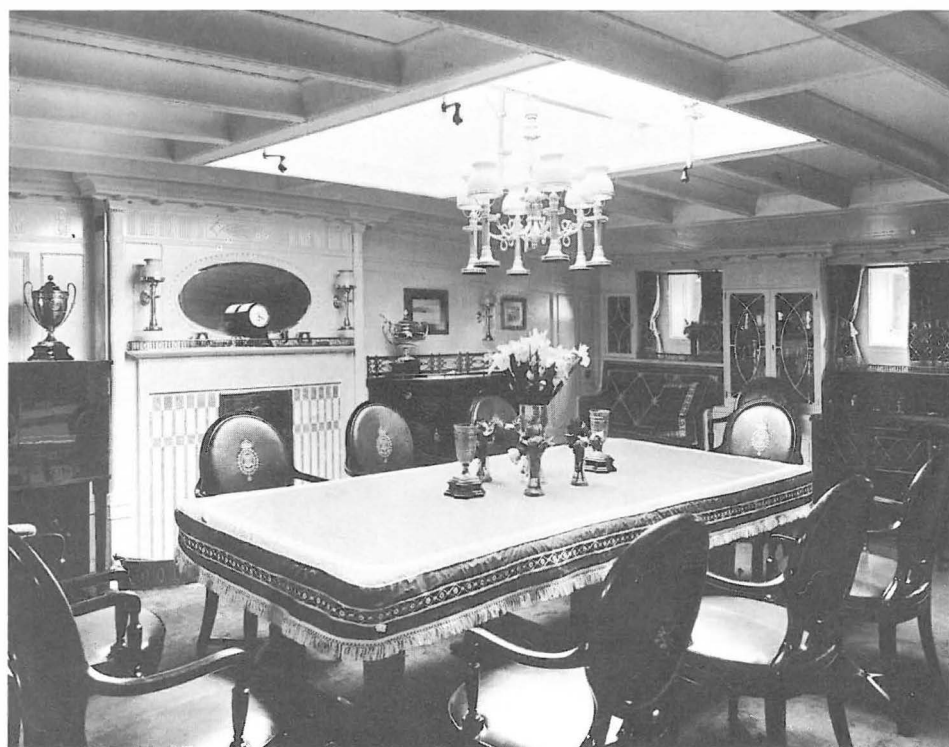


Abb. 13 METEOR (III), Salon

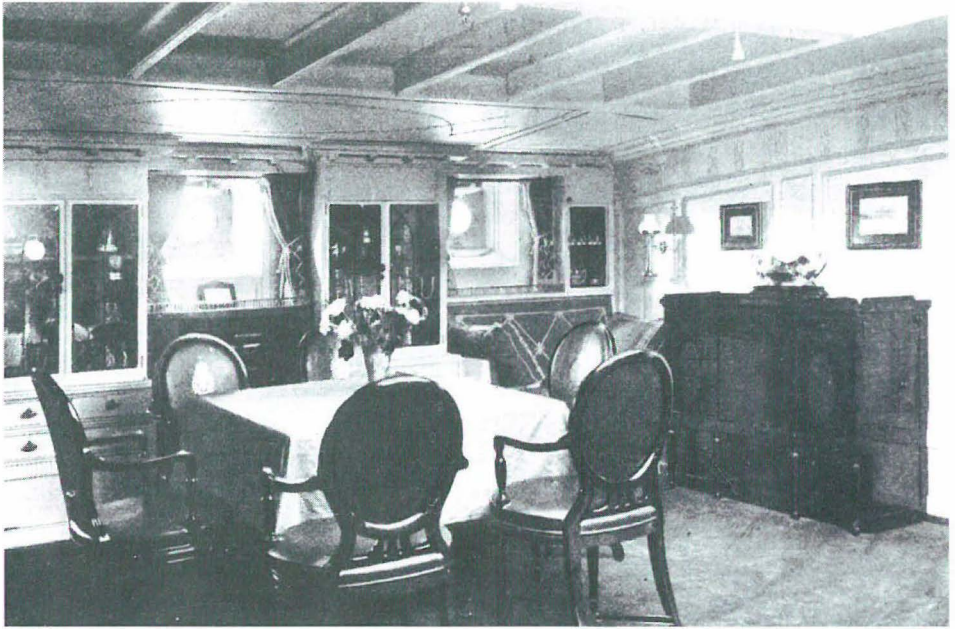


Abb. 14 *Esstisch im Salon der METEOR (III)*

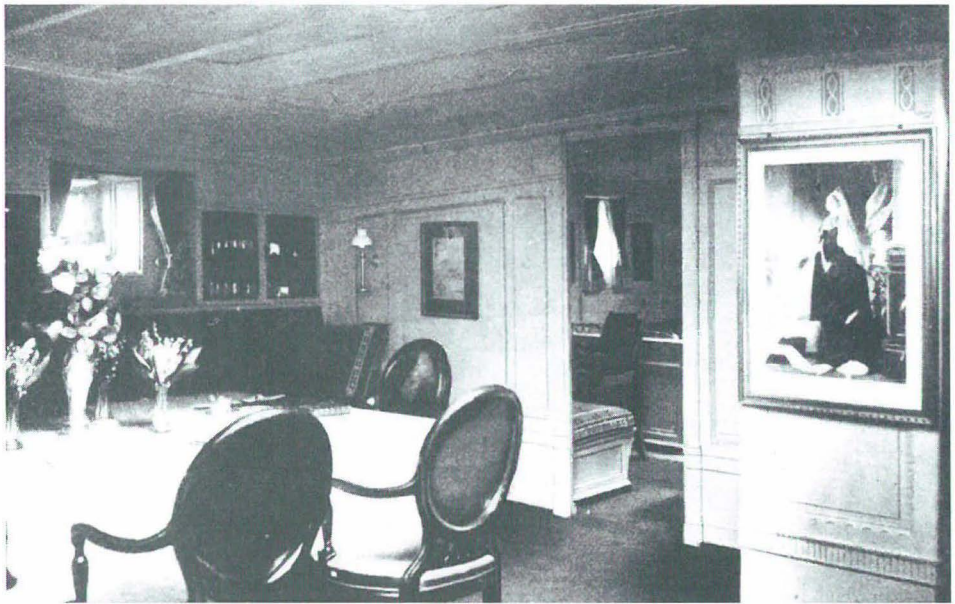


Abb. 15 *Aus dem Salon der Kaiseryacht METEOR (III)*

Abb. 14) verdeckt hier einen wesentlichen Teil der Steuerbordwand vor der letzten Salonluke. Vermutlich erstreckte sich hier eine Sitzbank bis zur Salonquerwand. Über der Banklehne sind zwei breite Glastüren eines Vitrinenschrankes zu erkennen. Diese Vitrine wie auch die Pendants (Abb. 14) gegenüber sind in die Wand eingebaut und nutzen somit den

Hohlraum zwischen Schiffsaußenwand und Wandvertäfelung. Die Gliederung der Vertäfelung, auch die Verkleidung der Luken, entspricht derjenigen der Backbordseite.

In der rechten Raumhälfte (Blickrichtung Heck) steht der schrankartig umbaute Großmast. An seiner Stirnwand hängt ein großes ganzfiguriges Porträt der Königin Victoria in einem dunklen Rahmen. Zwischen Portät und Decke sind die senkrechten und schmalen Ornamentbänder des Paneelfrieses zu erkennen: eine langgezogene Acht in einem dunklen Band.

Neben dem Großmast öffnet sich die mit Pilastern gerahmte Tür zur Kaiserkabine, die einen Einblick erlaubt. Die Wanddekoration links entspricht mit Bild und Leuchte auch wieder der des übrigen Raumes. Die Stühle sind aus dunklem Mahagoni gearbeitet und zeichnen sich durch ihre breit gerahmten, medaillonförmigen und geschlossenen Lehnen aus. Neben den Rückenlehnen sind auch die fast runden Sitzflächen mit dunkelgrünem Leder bespannt.<sup>41</sup> Als Schmuckornament findet sich einzig auf der Rückenlehne, nach vorn zeigend, ein goldfarbenes ovales Kaiserwappen eingeprägt. Es zeigt den Adler, die kaiserliche Krone und die Kette mit dem Wahlspruch des englischen Hosenbandordens *Honi soit qui mal y pense*. Sehr glatt und organisch einfach geschwungen, stützen sich die Armlehnen flaschenförmig gedrechselt auf den Stuhlrahmen ab. Die vorderen Stuhlbeine, die nach unten konisch zulaufen, sind mit den hinteren, die leicht nach hinten wegschwingen, aus Stabilitätsgründen noch einmal diagonal verbunden.

Leuchten befinden sich in den Raumecken und am Spiegel. Auf einem runden Fuß folgt, auf einem langen dünnen Stab sitzend, ein glockenförmiger weißer Schirm, der nach oben offen ist. Weitere Zubehörteile sind die medaillonförmige Wandhalterung und ein rundes Metalldach, das etwa 20 cm über der Leuchte an der Wand befestigt ist, was den Schluß zuläßt, daß es sich hier um Kerzenlicht handelt. Petroleum kann ausgeschlossen werden, da kein Vorratsgefäß vorhanden ist. Zudem gibt es eine Anmerkung, die besagt, daß man auf ausdrücklichen Wunsch des Kaisers auf eine Öl- bzw. Petroleumbeleuchtung verzichtet und Kerzenlicht vorgesehen hat. Die Leuchter waren kardanisch aufgehängt. In Höhe der Wandbefestigung befand sich um den Leuchtenstab ein Ring (vgl. Abb. 14). So wurde sie nach links und nach rechts drehbar gelagert und war zudem auch innerhalb des Ringes vor und zurück bewegbar. Der breite Fuß unten diente gleichzeitig als Gegengewicht und als Wachsfänger. Natürlich ist es denkbar, daß man hier einen Leuchtentyp, der üblicherweise als Petroleumbrenner oder sogar als Gasbrenner entwickelt worden war, für den Kerzenbetrieb ausgerüstet hat. Diesen Schluß stützen die recht geringe Schirmhöhe und die weite Öffnung nach oben. Vielleicht war von der Firma Waring eine Petroleumbeleuchtung vorgesehen worden, da man auf den Photos von H. Breuer von 1902 noch keine Metalldeckel als Rußfänger über den Lampen (Abb. 13 und 16) erkennen kann. Eine spätere Modifikation ist durchaus denkbar.

## Materialien, Stoffe und Farben

Die gesamte Innenverkleidung der Wände und der Decken besteht aus in elfenbeinfarbenem Weiß gestrichenen Mahagoniholz. Dieses bestätigt auch die Times von 1902.<sup>42</sup> Es wird dort die geschickte Ausgewogenheit zwischen dem Farbton der Polster, der Vorhänge, der Lederbezüge und der weißen Farbtonung der Wände hervorgehoben. Die Farbe wird als *blasses Myrthengrün*<sup>43</sup> und in der Veröffentlichung der Leipziger Illustrierten von 1902 als *lichtes Grün* bezeichnet. Die Färbung des Fußbodens dürfte um eine Nuance heller gewesen sein. Zu erkennen ist aber, daß man mit allergrößter Vorsicht eine verdunkelnde Raumwirkung durch die Möbel und die Stoffe vermeiden wollte. Der dunkle rötliche Originalfarb-





Abb. 16 METEOR (III), *Kajüte Wilhelms II.*



Abb. 17 *Schreibtisch in der Kajüte des Kaisers*

ton der Mahagonimöbel im Salon schränkt den hellen und frischen Gesamteindruck ein.<sup>44</sup> Akzente setzen ferner Dekorationsmomente, wie goldfarbene eingelegte Messingornamente<sup>45</sup> am Büffet und an der Kommode an der Steuerbordwand. Die erwähnten Metallgestelle auf dem Sidebord neben dem Kamin und vor den Luken sind wohl silberglänzend<sup>46</sup> und im Zusammenhang zu sehen mit den silberfarbenen Bordüren der Vorhänge, dort als Rautengitter, was mit den Rautenlinien der Lehnen und der Bordüre der Tischdecke korrespondiert. Eine interessante Entsprechung besteht zwischen dem Bordürenmotiv (eine Rose in einer Raute aneinandergereiht) der Tischdecke und der Kissenbordüre auf den Sitzbänken. Über die Stoffqualität läßt sich aufgrund der Quellenlage nichts aussagen. Vermutlich handelte es sich um einen robusten und gefärbten Baumwollstoff mit Applikationen.

## Die Kaiserkabine

Durch die hervorragende und äußerst brillante Aufnahme (Abb. 16) des Schlafgemachs lassen sich hier eine Fülle von dekorativen Details feststellen. Wichtige Elemente des Raumes sind die Wandgliederung, der Schreibtisch, das Bett und ein Bettseitenschränkchen (Nachtisch) mit Hängeregale darüber.

Die Größe des Raums beschreibt ein Quadrat von ca. 4,5 m Seitenlänge. Neben den *lobenden Tönen* des Autors in der Leipziger Illustration wird dort behauptet, daß alle Möbel hier aus Eichenholz bestünden. Dies stimmt nur bedingt. Der Waringsche Katalog spricht schon genauer von der Herkunft einzelner Teile, so sollen z.B. der Schreibtisch und der dazugehörige Stuhl aus dem Holz des ehemaligen Schlachtschiffes FOUAROYANT, des Flaggschiffes von Lord Nelson, gefertigt sein (vermutlich Eiche). Der Schreibtischstuhl soll darüber hinaus eine exakte Kopie von Nelsons Stuhl sein. Hervorstechendste Eigenschaften sind die nach Chippendalescher Manier<sup>47</sup> stark geschwungenen und nach unten eingezogenen Armlehnen. Weiter fallen die gedrechselten Fußverbindungen und die glatten, ungepolsterten und rechteckigen Flächen des Stuhls auf. Der Schreibtisch ist sehr schlicht und funktional gegliedert. Geradezu geometrisch einfach baut sich die Front aus fein profilierten Schubladen auf. Im Schnittpunkt der mit dunklerem Holz sehr dünn eingelegten Diagonalen<sup>48</sup> ist ein ovaler Schubladengriff angebracht. Zwischen jeweils vier Schubladen an den Schreibtischseiten befindet sich eine breitere in der Mitte.

Zahlreiche Gegenstände liegen auf der Schreibtischplatte vor einer dreifach nach oben gestuften Briefpapierablage. Zu diesen privaten Gegenständen des Kaisers gehören eine große lederne Schreibmappe, links und rechts davon je ein mächtiger Brieföffner mit einem Büffelhorngriff, eine Federschale aus glänzendem Messing mit zwei runden Meßinstrumenten (Thermometer, Hygrometer), mehrere kleine Familienporträts in einem Falttui, rechts ein größeres Bild der Kaiserin, kleine Schnupftabakdosen und als ein weiteres englisches Geschenk ein Riesentintenfaß aus dem Holz der FOUAROYANT.<sup>49</sup> Abbildung 17 zeigt eine dekorative Aufstellung der Gegenstände sowie einige Schreibfedern und zwei Kerzenständer.

Die Wandgliederung folgt dem schon bekannten Rechteckprinzip, jedoch mit deutlich veränderten Detaildekorationen: An der Bordwand findet sich die regelmäßige Abfolge von je drei voll eingebauten Wandvitruinen mit Diagonalsprossentüren und der Lukenbereich mit dunklen Fransenvorhängen. Die Wandsegmente sind fast überall durch einen Pilaster je links und rechts begleitet. Diese Pilaster weisen wiederum eine neue Variation des Wellenmotivs auf, wie es schon im Salon zu sehen war. Es ist hier wie alle andere Holzornamentik aus dem Holz herausgeschnitzt.



Die Frieszone ist durchweg glatt, nur eine Raute aus kleinen, nebeneinandersitzenden Bohrlöchern<sup>50</sup> schmückt das Feld. Diese Rauten, nur viel kleiner und plastisch, finden sich auch auf der schmalen Leiste, die die großen Wandpaneele und Glastüren zum Fries hin abschließt. Die flachen Kapitellschnitzereien erinnern entfernt an ein Lilienmotiv. Das dreifach faszierte Gebälk mit einem senkrechten Wellenschnitt rahmt die völlig glatte Decke ringsum ein.

Das Bett besteht aus einer Schlingerkonstruktion<sup>51</sup>, die in einen Kasten eingefügt ist. Dieser Kasten aus weißlackiertem Mahagoni ist durch eine Mäander-<sup>52</sup> und Eierstabornamentik dekoriert. Weiter findet sich an der rechten Bettkante eine erneute Variation des Wellenmotivs. Dieses wiederholt sich im Metallgitter des Bettgestells<sup>53</sup> in großzügigen Schwüngen.

Eine weitere interessante Detailkonstruktion zeigt ein hochkantiges und schmales Schränkchen (Nachtisch). Es besteht aus dunklem Holz, wahrscheinlich wieder Eiche, mit einer Tür und einer Schublade. An der Abdeckplatte sind vorn zwei Scharniergelenke zu erkennen. Dies läßt den Schluß zu, daß die Abdeckplatte zur Verdoppelung der Nutzfläche nach vorne herausgeklappt werden kann. Über dem Schränkchen hängt ein weißes, offenes Regal mit drei Ablagefächern an der Wand.

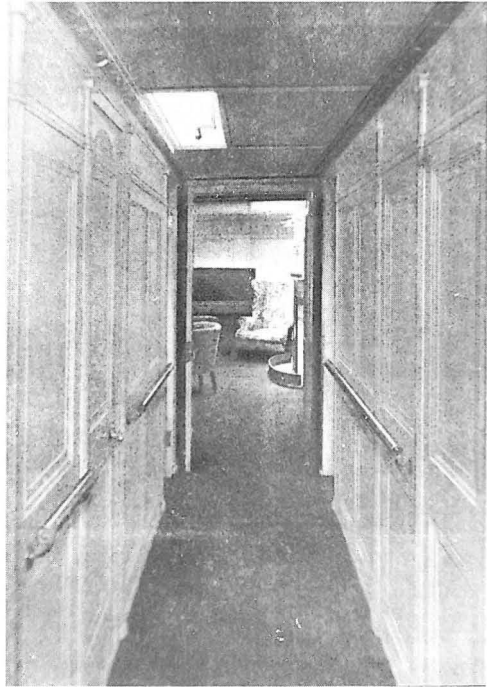
Deutlich läßt sich das Muster des Teppichbodens charakterisieren. In einer breiten Randzone, die der Möbelanordnung folgt<sup>54</sup>, verläuft gegenständig zu einer abstrakten dünnen Ranke eine vegetabile Girlande. Eine dünne Linie bildet auch im Hauptfeld des Belages ein Kreuzmuster, das versetzt dazu von einem Rankenkarree überzogen wird. Mit dem Ausdruck »artistic design« wird bei Waring das Musterkonzept der Bettdecke und der Vorhänge charakterisiert. Das Hauptmotiv besteht aus einer Rose mit Stiel und zwei Blättern in einem Rechteckgitter. Es befindet sich jeweils innerhalb einer rahmenden Bordüre, aber nicht über den ganzen Stoff verteilt, sondern nur im unteren Bereich der Vorhänge und auf dem oberen sowie unteren Ende der Bettdecke.

Links neben dem Schreibtisch findet der Raum durch ein Sofa oder eine Liege, an die Salonwand angebaut, einen Abschluß (Abb. 17). Es ist wiederum mit dem schon bekannten Stoff, der fast genau das gleiche Muster trägt wie die Tischdecke des Salons, abgedeckt. Auch das große Kissen ähnelt sehr stark den Salonkissen. Über dem Sofa und unter einem Ablagegitter für Koffer hängen zwei Photographien, die nach einer Beschreibung der Zeitschrift »Über Land und Meer« zu identifizieren sind: ... *eine Photographie des Königs von England aus dem Jahre 1897, als er noch Prinz von Wales und Kommodore des Royal Yacht Squadrons war, mit der eigenhändigen Unterschrift: Albert Edward, Commodore R. Y. S. Cowes 1897, und neben diesem Bilde hängt ein anderes vom jetzigen Prinzen von Wales, ebenfalls mit der eigenhändigen Unterschrift: George, Cowes 1897.*<sup>55</sup>

Zur technischen Ausstattung der Kabine gehören zwei Leuchten des Salontyps. Neben dem Bett befinden sich an der Bordwandseite zwei »Steckdosen«, wobei an einer ein Elektrokabel mit einem birnenförmigen Kopf angeschlossen ist. Hier handelt es sich vermutlich um einen Signalknopf bzw. elektrischen Rufkontakt zum Personal.

## Der Schiffsflur

Die Vertäfelung des Hauptganges (Abb. 18), von der hinteren Schiffstreppe her gesehen, zeigt sehr deutlich das Grundprinzip der Gliederung: die Reihung eines Grundsegmentes, das aus zwei flachen, angedeuteten Pilastern links und rechts besteht. Dazwischen befinden sich zwei übereinander gestellte Hochrechteckpaneele, die nicht sehr ausgeprägt profiliert sind. Nach oben hin schließt eine schmale, faszienartige Profilleiste ab. Darüber folgt

Abb. 18 *Flur METEOR (III)*

ein glatter Fries, der sich über den Pilastern leicht rund nach vorne wölbt. Als Abschluß der Pilaster, kurz vor der Decke, fallen ionisierende Volutenkapitelle auf. Auf der Backbordseite läßt sich eine Kabinentür erkennen, die gänzlich in diese Gliederung eingepaßt ist, so daß sie kaum auffällt. Zu erkennen ist sie lediglich dadurch, daß die Haltestangen<sup>36</sup> aus Messing unterbrochen sind und dort ein runder Türknopf angebracht ist. Ein weiterer Unterschied ist eine sehr geringe Erhöhung des oberen Paneels mit einem halbkreisförmigen Bogen im Friesbereich. Die Decke ist mit einer flachen Profilleiste gefaßt und besitzt in Höhe der Kabinentür halbseitig ein verschließbares Oberlicht.

### Das hintere Deckshaus

Das hintere Deckshaus (Abb. 19) dient üblicherweise als Haupteingang für die Räume des Kaisers und seiner Gäste. Auf dem Schiffsplan (Abb. 8) erkennt man diesen Bereich genau in der Mitte der Schiffsachse auf einer quadratischen Grundfläche unmittelbar vor der Trennwand zur Damenkabine. Der Zugang ist insofern ungewöhnlich, als man nicht in Fahrtrichtung nach unten geleitet wird, sondern querschiffs.

Abbildung 19 zeigt nun den ersten Abschnitt<sup>37</sup> des Treppenabganges mit einer Sitzbank parallel zur Schiffsachse. Wie im Bereich des Schiffsflurs (Abb. 18) ist auch hier die Wandverkleidung äußerst schlicht. Große Bullaugen sitzen in der Mitte von hochrechteckigen Wandpaneelen. Jeweils links oder rechts der Bullaugen sind kurze Vorhänge angebracht. Auf der rechten Seite ist ein Wandklapptisch zu sehen, der mit einer schrägen Wandstütze aufgestellt ist. Links gegenüber befindet sich eine Schubladenkommode, auf der ein schräg nach oben gestufter Ablagekasten steht. Unter der flachen Abdeckung links setzt sich die Treppe nach unten fort.

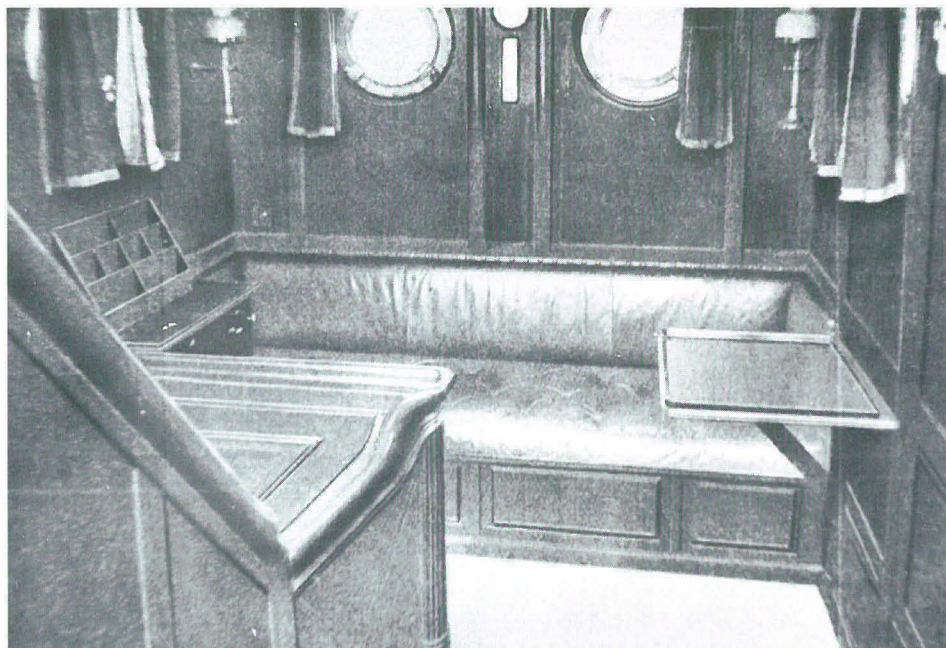


Abb. 19 METEOR (III), *hinteres Deckshaus*

Die Raumfarbe, die Bezüge sowie die Vorhänge dürften nicht mehr dem Originalzustand entsprechen, da es sich bei der Abbildung um eine spätere Aufnahme aus einem Verkaufsprospekt handelt.

## METEOR (IV)

Wegen der ständigen Weiterentwicklung im Yachtbau war es trotz öfteren Umbaus der Takelage und der Rumpfform nicht zu verhindern, daß die METEOR (III) gegen die neuere Konkurrenz mehr und mehr abfiel. Aus diesem Grunde beschloß der Kaiser im Jahre 1908, eine neue Yacht in Auftrag zu geben. Die Kieler Zeitung berichtet im März des Jahres 1909 über den Stapellauf der Yacht, die von Max Oertz konstruiert und auf der Kruppschen Germaniawerft in Kiel gebaut wurde. Die tragende Rumpfkonstruktion war aus Nickelstahl.

Für Holzausbauten wurde eine Reihe von verschiedenen Edelhölzern verwendet. So wurde das Deck aus 70 mm dicken Withepine-Planken gelegt, die Relingsleiste aus ostindischem Teakholz gefertigt. Das Deckshaus bestand in seinem Grundgerüst aus Stahl und wurde außen mit Teak und innen mit Mahagoni verkleidet. Decks- und Aufbaubeschläge waren aus poliertem Rotguß (Gußbronze).

Über das Zustandekommen der Einrichtung fanden sich in den Akten des Bundesarchivs<sup>58</sup> drei Briefwechsel, die die Diskussion und die Eingriffe des Kaisers erahnen lassen. Im November des Jahres 1907 befand sich der Kaiser in England und ließ sich offenbar durch Vertreter der Firma Waring, die ja seine METEOR (III) ausgestattet hatte, beraten. In einem Brief vom 26. November 1907 von Admiral G.A. von Müller, Chef des Marine-Kabinetts, an Konteradmiral von Usedom, Oberwerftdirektor der Kaiserlichen Werft in



Abb. 20 METEOR (IV) bei einer Regatta 1901



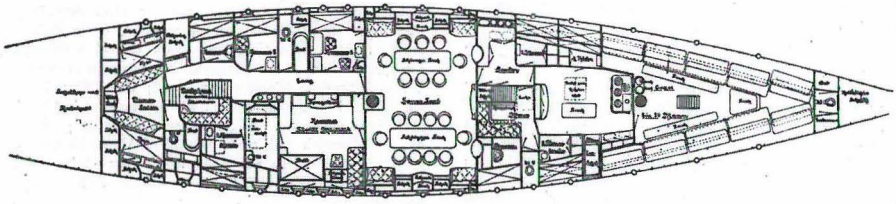


Abb. 21 METEOR (IV), *Einrichtungsplan*

Kiel<sup>59</sup>, wird zu bedenken gegeben, es könne problematisch sein, daß schon wieder eine englische Firma mit der Einrichtung einer kaiserlichen Yacht beauftragt werden solle. Es wurde also erwogen, sich die Entwürfe von Waring anfertigen und die Einrichtung dann eventuell auf der Kieler Werft herstellen zu lassen. Als positives Beispiel wurde der Rauchsalon der HOHENZOLLERN hervorgehoben, der vom Oberwerftdirektor der Germaniawerft konzipiert worden war. Man beabsichtigte, es der Werft zu überlassen, dafür deutsche Einrichtungskünstler bzw. die vorhandenen Einrichtungen der METEOR (III) heranzuziehen. Wilhelm II. wollte mit diesem Brief die Meinung Usedom's erfragen. Usedom schrieb am 28. November 1907 an Müller zurück, daß insbesondere die HAPAG<sup>60</sup> mit deutschen Ausstattern gute Erfahrungen gemacht habe. Es sei auch kaum ein Problem gewesen, Künstler zu finden, die in enger Anlehnung an *Waring'sche Ausführungen* in der Lage gewesen seien, entsprechende Möbel zu produzieren. An dieser Stelle wurde auch die Hamburger Möbelfirma Heymann ins Gespräch gebracht, die Entwürfe von Waring schon seit Jahren ausgeführt und in Konkurrenz dazu eigene Kajütenentwürfe entwickelt hatte.<sup>61</sup>

In einer Depesche vom 5. Dezember 1907 aus England an Usedom wurden nun höchst



Abb. 22 METEOR (IV), *Kombüse*



interessante Entscheidungen des Kaisers geschildert: Waring & Gillow sollten nur noch als Begutachter der Entwürfe zur Einrichtung der neuen Yacht in Frage kommen. Eine Beauftragung der Firma Heymann war zu jenem Zeitpunkt so gut wie sicher.<sup>62</sup> Dabei wurde jedoch vor allem klargestellt, daß der Kaiser eine Beteiligung des Innenraumkünstlers Bruno Paul nicht wünsche. Die METEOR (IV) sollte in fast allen wesentlichen Merkmalen dem Vorbild der Kruppschen GERMANIA nachempfunden werden, für die Heymann ebenfalls die Einrichtung geliefert hatte.

## Der Einrichtungsplan

Großzügigkeit und optimale Raumausnutzung formen den ersten Eindruck bei Betrachtung des Einrichtungsplans der METEOR (IV): Mit einer Gesamtlänge von 47,20 m und einer Breite von 8,27 m gehörte die neue METEOR zu den größten Rennyachten der damaligen Zeit. Auffällig ist, daß die Kombüse in der Mitte des Rumpfes keilartig in das Vorschiff mit dem Mannschaftsraum hineinragt. Der Kombüsenbereich (Abb. 22) ist auch der Teil des Schiffes, wo sich zwecks optimaler Gewichtsplatzierung die meisten Gewichte befinden: Der gußeiserne Herd steht fast genau in der Mitte hinter dem Fockmast, darüber ist ein metallener Wasservorratsbehälter angebracht, in Kombination mit dem Herd eine Art Durchlauferhitzer. Unter dem Küchenboden befindet sich der Kohlebunker.

Der Herd besitzt zwei Backröhren und ist außen herum weiß emailliert, die glanzpolierten Metalltöpfe sind äußerst zweckmäßig gestaltet und haben eine breite Bodenfläche. Einziges dekoratives Element neben den Metallsprossen des Schrankes rechts sind die Wandkacheln hinter dem Herd, die ein ovales Jugendstilornament tragen. Das dunkle Möbel rechts ist eine in einen Wandschrank integrierte Spüle mit zwei Spülbecken aus Metall. Der Schrank besitzt nach oben hin mehrere Schubladen und als oberen Abschluß Glastüren mit gotisierend angeordneten Sprossen. Im Vordergrund steht ein einfacher Arbeitstisch, links befinden sich die weiß bemalten Türen der Abstellchränke. Insgesamt zeichnet sich dieser Arbeitsbereich durch größte Funktionalität aus. Es gibt keine scharfen Kanten, und stark beanspruchte Teile sind aus Metall bzw. mit Metall überzogen.

Der Grundriß zeigt ansonsten die übliche Kombination von Kapitänskajüte, Toilette, Steuermannskabine (die stark umrandete Fläche des Risses ist ein Eisfach) auf Steuerbord und auf Backbord die Kabinen für Koch und Dienstpersonal. Vor der Schottwand zum Salon befindet sich in der Mitte die Offiziersmesse mit dem vorderen Ausgang und gen Backbord die Pantry für die Speisevorbereitung mit einer Durchreiche zum Salon.

## Der Salon

Im Grundriß des Salons zeigt sich eine fast symmetrische Anordnung der Ausstattung. Die geschlossene architektonische Gliederung der Salonwand mit dem Kamin in der Mitte weist zwei zusätzliche Elemente auf: In zwei halbrunde Nischen ist je eine konkav geschwungene Kommode eingepaßt (vgl. METEOR [V], Abb. 30). Vom Salon der METEOR (IV) liegen nur zwei Aufnahmen vor. Abbildung 23 zeigt die Steuerbordecke mit der Tür zur Kaiserkabine. Hier liegt eine fast haargenaue Kopie der Räume der Vorgängeryacht METEOR (III) vor. Die Wandverkleidung, die Struktur der Decke, der ausgeprägte Zahnschnitt im Deckengesims, die Stoffe und die Muster, ja sogar das Bildnis der Queen Victoria sind wiederum an derselben Stelle. Die Stühle<sup>63</sup> sind von der Einrichtung der METEOR (III) übernommen, wahrscheinlich auch einige andere bewegliche Möbel.

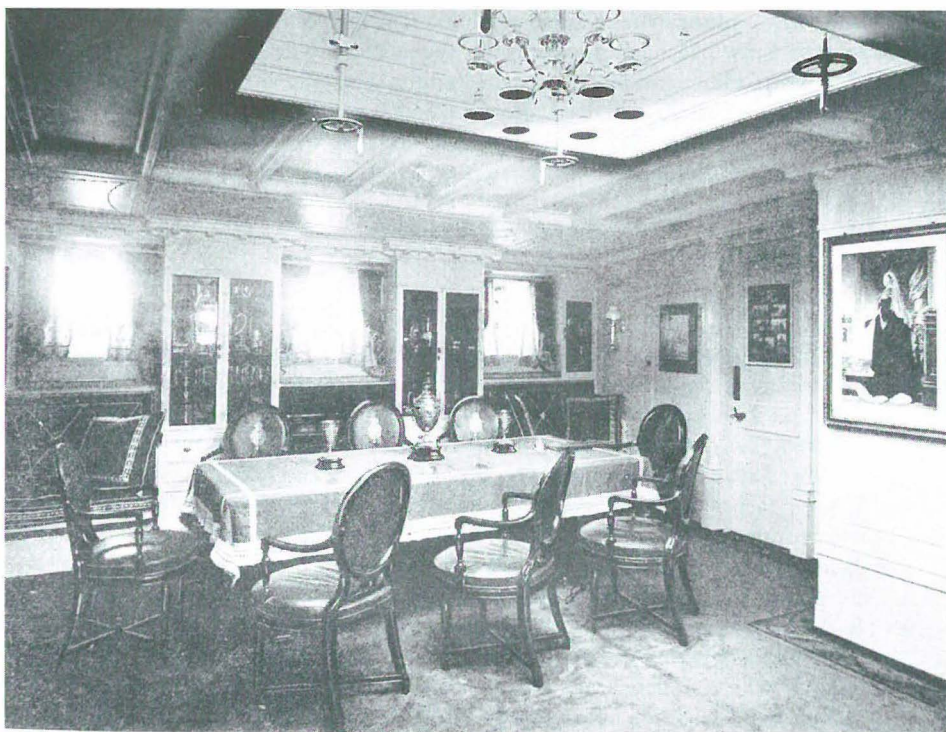


Abb. 23 *Salon der METEOR (IV), steuerbord*

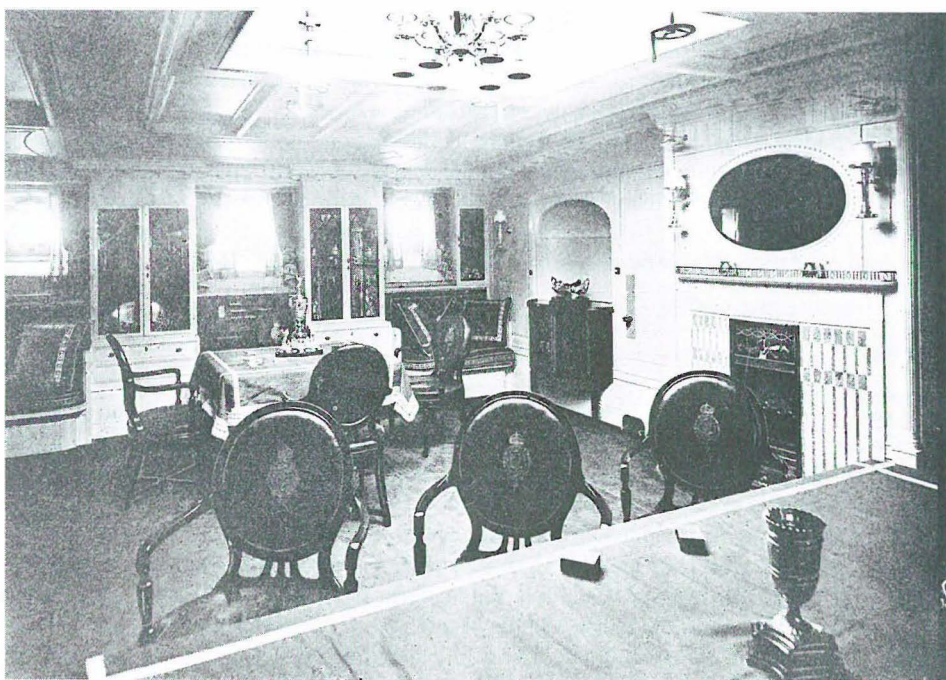


Abb. 24 *Salon der METEOR (IV), backbord*

Einige Unterschiede mögen durch die bessere Raumnutzung in der Neukonstruktion durch Oertz liegen, beispielsweise die gestreckte Raumhöhe, die sich dadurch zeigt, daß die Vitrinenfenster der Bordwandschränke schmaler bzw. gestreckter erscheinen. Im Vergleich mit der Abbildung 14 (METEOR [III]) fallen auch die erweiterten Fensterausschnitte auf. Die Tür der Kaiserkabine ist durch zwei Halbsäulen eingerahmt, deren Sockel sich deutlich von der Wand abheben. Dies war bei der METEOR (III) etwas verhaltener gestaltet. Neu konstruiert war ebenfalls die Drehmechanik zum Öffnen der Fenster im Skylight. Durch einen verlängerten Griff, der an einem Rad befestigt ist, läßt sich das Fenster leichter öffnen. Vermutlich ist auch die äußere Höhe des Skylights gewachsen, denn dasselbe sechs-armige Leuchtermodell, welches im Salon der METEOR (III) hing, befindet sich nun weiter oben.

Im Jahrbuch des Kaiserlichen Yacht Clubs von 1910 wird noch einmal die wohnliche Einrichtung mit einem großen Marmorkamin, dunkelgrünen Ledersofas und besonders zwei großen Schlingertischen erwähnt, an denen 20 bis 24 Personen Platz finden können. Der Fußboden ist mit einem unifarbenen dunklen Teppich belegt und nur am Rand mit einem dünngezeichneten Ornamentband gerahmt. Der Grundton der Mahagoniwandverfärbung ist wiederum weiß bis elfenbein und besitzt keine Goldverzierung. An der gegenüberliegenden Backbordwand (Abb. 24, mit der Kaminseite der Schottwand) steht, als Prunkstück und Blickfang zugleich, der mit grünem und weißem Marmor mosaikartig, absolut parallel zur METEOR (III) gestaltete offene Kamin mit großem Ovalspiegel darüber. Vor den Vitrinenschränken der Backbordseite, die wie auch die anderen mit dem *reichen Silberschatz*<sup>64</sup> gewonnener Preise gefüllt sind, steht noch ein kleinerer, nahezu quadratischer Tisch mit drei Armlehnstühlen.

## Die Kaiserkabine

Bei Abbildung 25 handelt es sich um die einzige auffindbare Ansicht der Kaiserkabine. Der Standpunkt des Photographen ist genau die Mittelachse der Raumfolge auf der Steuerbordseite der Yacht. Auch hier zeigen sich große Ähnlichkeiten zur METEOR (III) (vgl. Abb. 16). Was dort nicht zu sehen war, ist die gegenüberliegende Seite der Bordwand mit dem im Grundriß verzeichneten Toilettentisch. »Die Yacht« schreibt, daß dies ein mit mehreren Schubfächern ausgestatteter Spiegeltisch aus geräucherter Eiche sei, der zwischen zwei hohen Kleiderschränken eingebaut sei. Er hat über der Sitzbucht in der Mitte eine ovale Ausweitung. Darin befinden sich offensichtlich zwei Schubladen nebeneinander. Links und rechts sind drei Schubfächer eingelassen. Zum besseren Öffnen sind jeweils zwei flache T-förmige Metallgriffe befestigt. Vor dem Toilettentisch steht ein Sessel im Stil Louis XVI., der die typische mit Leder bezogene Rückenlehne aufweist. Je eine weitere Schublade ist unterhalb eines großen Spiegels angebracht. Je ein Kleiderschrank mit einem hohen Spiegel in der Tür befindet sich rechts und links des Toilettentisches in den Raumecken. Die Wandgliederung mit der strengen, klassizistischen Paneelierung setzt sich auch hier weiter fort. Weitere geringe Unterschiede zur METEOR (III) bestehen im Teppichboden, der sich nur in der stärker kontrastierenden Binnenzeichnung und ganz leichter Motivmodifikation unterscheidet. Die Wandleuchte über dem Bett hängt jetzt mehr zum Hängeregal hin und macht zwei dunkel gerahmten Bildern Platz.<sup>65</sup>

In der Mitte der Aufnahme blickt man durch eine weit geöffnete Tür in das nachfolgende Toilettenzimmer des Kaisers, *welches außer Waschtisch und Waschspülklosett eine unter dem Fußboden versenkte Badewanne aufweist*.<sup>66</sup> Der Durchblick durch eine weitere geöffnete Tür gestattet einen Eindruck von dem hinten abschließenden Unterkunftsraum



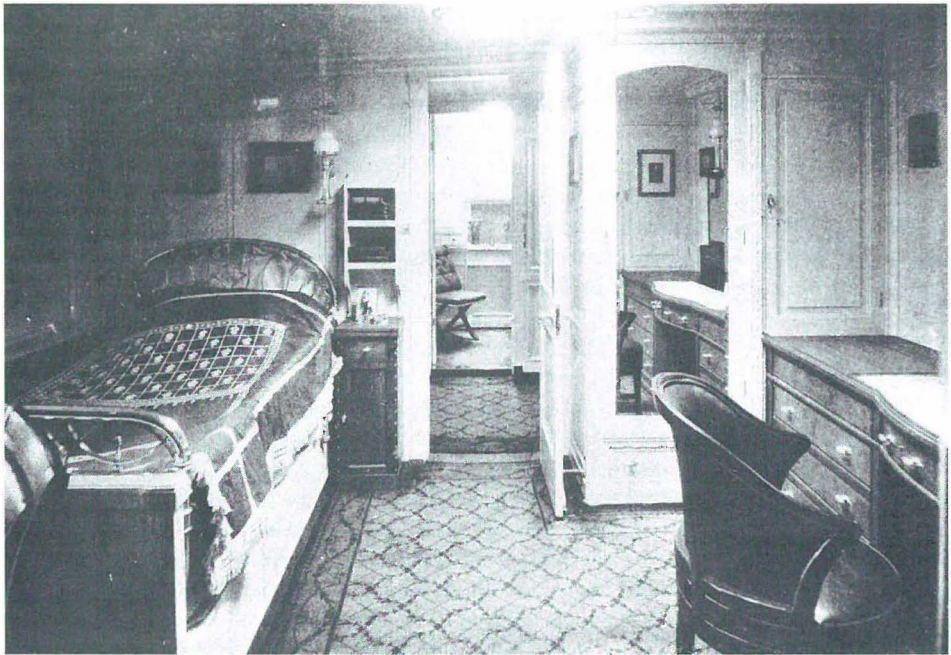


Abb. 25 *Kajüte des Kaisers*

für zwei Kammerdiener. Halb angeschnitten erkennt man ein weiteres Stuhlmodell: einen gepolsterten Klappstuhl.

### Die Damenkabine

Der zweite, sich über die gesamte Schiffsbreite erstreckende Raum ist die Damenkabine im hinteren Abschnitt der Yacht (Abb. 26). Sie ist absolut symmetrisch aufgebaut und keilförmig auf den an der hinteren Wand angebrachten ovalen Spiegel ausgerichtet. Das bereits aus der Kaiserkabine bekannte Prinzip einer klassizistischen Aufrißgliederung ist auch für diesen Salon übernommen worden, der in zahlreichen Details das geschickte Jonglieren der Möbeltischler mit dem naturgemäß immer enger werdenden Schiffsraum am Heck zeigt. Dazu gehört die einfallsreiche Kombination von abdeckbarem Waschbecken und Toiletentisch. Darunter befinden sich hinter zwei Türen Ablagen für Handtücher. Der enger werdende Fußbodenraum wird durch *geschickte Stufenbauten* und durch breite Kojen, die hinter Polstersofas tief in die weit ausladende Wand eingebaut sind, *bebaglich wohnlich* gestaltet. Ein ausziehbarer Schreibtisch, der in der Beschreibung der »Yacht« Erwähnung findet, ist aufgrund der Perspektive nicht zu sehen.

Neben dem großen Spiegel links und rechts befindet sich wieder jeweils eine kardanisch aufgehängte Schwingleuchte mit dem schon bekannten weißen Glasschirm. Zwei voll eingebaute weißlackierte Wandschränke mit je zwei großen Türen füllen diesen Bereich zwischen Koje und Toiletten Spiegel aus. Die konvexe Form dieser Schränke verbindet in einer harmonischen Art und Weise die beiden Raumelemente.

Ein Stuhl in der Mitte erinnert an einen auf die Grundformen reduzierten Hepplewhite-Entwurf<sup>67</sup> mit seiner typischen schildförmigen Lehne. In der Mitte des Raumes steht noch

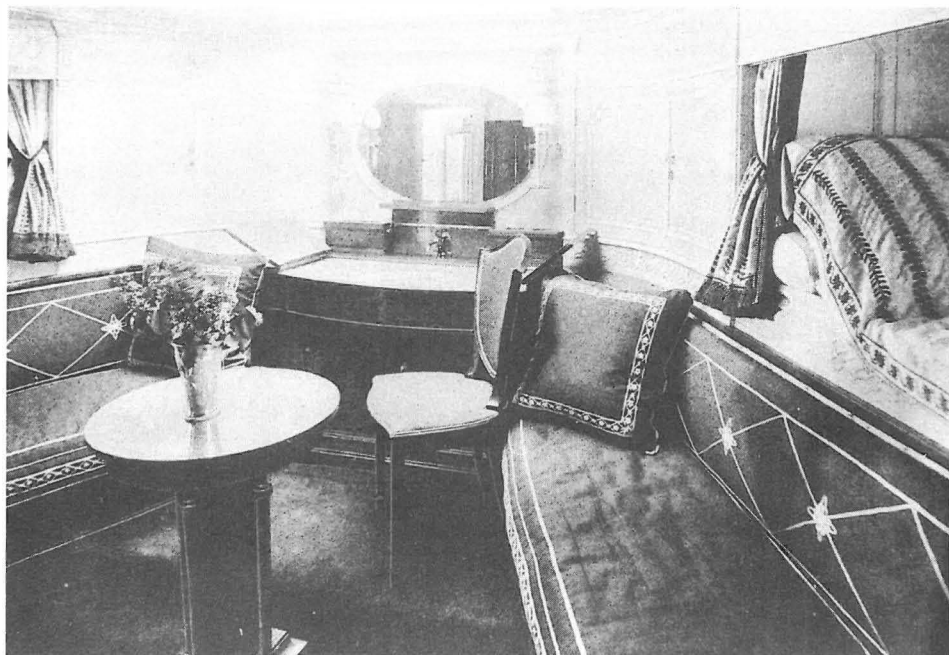


Abb. 26 METEOR (IV), Damenkabine

ein kleiner runder Tisch, dessen massiven Fuß vier vorgestellte Säulen zieren. Die Stoffe der Polsterungen und der Kissen zeigen *wohlthuende frischgrüne Töne, durch leichten Cremebesatz belebt*.<sup>68</sup> Sie gleichen auch in diesem Punkt den Stoffbezügen des Salons. Ein dunkles, meist bandartig vegetables Muster auf hellem Grund zeigen im Gegensatz dazu der Bettüberwurf und die Vorhänge, die an den Seiten der Kojen zusammengerafft sind. Die Vorhänge werden unten durch eine dunkle Fransenbordüre abgeschlossen.

### Die Gästekabine

Der Blick in eine Gästekabine der METEOR (IV) (Abb. 27) zeigt die Trennwand zum Badezimmer. Daran reihen sich ein Waschtisch mit Spiegel, eine Kleiderkommode mit einem darüberhängenden Wandschränkchen und eine Liege, die direkt parallel zur Bordwand verläuft. Unter der Liege lassen sich die verschließbaren Staufächer erkennen, wie sie schon in Verbindung mit den Wohnlichkeitsvorschriften erwähnt wurden. Der Waschtisch besteht aus einem kommodenartigen Vorbau mit Schubladen und einer dunkel melierten Marmorplatte, in die das ovale Becken eingelassen ist. Am hinteren Waschbeckenrand kann man zwei Messingarmaturen erkennen, wobei am Wasserhahn ein hoch aufragender sternartiger Drehknopf auffällt.

Die weiß bemalte Wandvertäfelung ist nach dem bekannten Schema gegliedert, zeigt aber hier im Vergleich zur Kaiserkabine wieder einen ausgeprägten Zahnschnitt als oberen Wandabschluss. Ein Gestaltungsmotiv in der Wandverkleidung erscheint zum wiederholten Male: Über dem Lampenschirm befindet sich das stilisierte Fischmotiv, in diesem Fall hochkant in die Frieszone eingeschnitten, und wiederholt sich noch einmal in der Horizontalen neben dem Hängeschränkchen. Der große ovale Toilettenspiegel rechts, begleitet von



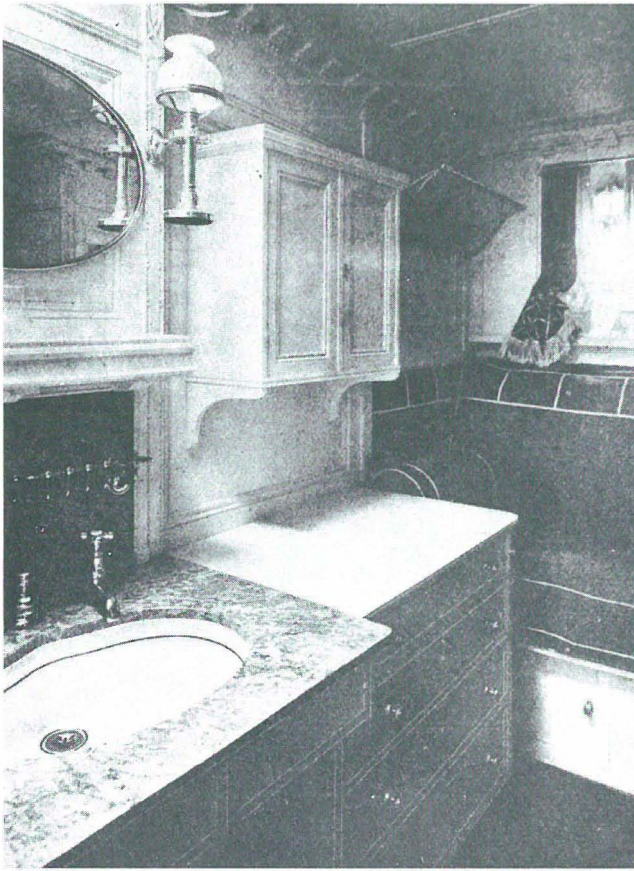


Abb. 27 METEOR (IV),  
Gästekabine

einer Leuchte, hängt vor dem rechteckigen Paneel und ist nicht extra eingepaßt. Unterhalb des Spiegels befindet sich noch ein mehrfach profiliertes Ablageregal. Zur Aufbewahrung dient auch ein weißer Hängeschrank rechts daneben.

Auffällig sind ein wenig profiliertes Abschlußgesims und zwei gleich große, hochrechteckig einfach paneelierte Türen. Die tiefe Kommode darunter besitzt offensichtlich vier breite Schubladen mit je zwei einfachen runden Knöpfen. Die Deckplatte hat – wie die Waschtischplatte – abgerundete Ecken.

Den restlichen Platz bis zur Bordwand nimmt die Liege ein, die mit einem dunklen<sup>69</sup> Stoff bezogen ist. Einzige Dekoration ist ein einfaches geometrisches Muster am Lehnenoberrand. In Höhe des Schränkchens befindet sich über der Liege ein Drahtgestell.

## Das Deckshaus

Der hintere Zugang zu den Gesellschaftsräumen erfolgt durch das etwas versenkte Deckshaus (Abb. 28). Dieses ist so gestaltet, daß man direkt, nur durch eine Zwischenebene kurz angehalten, in den unteren Verbindungsflur gelangt. In der Presse wurde diese Lösung begrüßt, weil auf der METEOR (III) die Treppe querschiffs eingebaut war, was man offensichtlich als unpraktisch empfand. Das Deckshaus ist so großzügig angelegt, daß man noch



Abb. 28 METEOR (IV), hinteres Deckshaus

bequem auf einer mit hellem Leder bezogenen Sitzbank *im kleinen Kreise gemütlich*<sup>70</sup> sitzen kann. Die Wände und Decke des Raumes sind vollständig mit dunkel poliertem Mahagoni ausgetäfelt und mit hellen Zitronenholzeinlagen abgesetzt (in Abb. 28 nicht zu erkennen). Ausblicke nach allen Seiten gewähren mehrere große Bullaugen, welche mit Vorhängen drapiert sind: Der dunkel grundierte Stoff zeigt im unteren Bereich ein helles Rautengitter mit breiten Fransen, oben ist er an einer Stange – vermutlich aus Messing – mit Ringen befestigt.

Als technische Neuerung, die auch schon schemenhaft in Abbildung 23 zu erkennen war, hängt an der Decke aus einem runden polierten Metallring tropfenartig der milchig-weiße Glaskörper einer elektrischen Deckenleuchte.<sup>71</sup>

## METEOR (V)

Am 29. März 1914 wurde in Kiel die letzte METEOR (V) getauft. Sie avancierte in kurzer Zeit zum *liebsten Kind* des Kaisers.<sup>72</sup> Auch dieser vorläufige Schlußpunkt des deutschen Yachtbaus war eine Konstruktion von Max Oertz und wurde auf der Germania-Werft in Kiel gebaut. Sie war geringfügig schmaler als ihre Vorgängerin und hatte eine größere Segelfläche. Gegen Ende des Jahres 1913 hatte sich Wilhelm II. wohl schon überlegt, eine Yacht bauen zu lassen, die jeden Gegner bezwingen könnte und in der die deutsche Schiffbauindustrie ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen sollte. Der Schoner wurde Anfang Mai 1914 übergeben. Die Baukosten beliefen sich auf 624 000 Mark. Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges endeten die Wettfahrten zwangsläufig, auch ein Yachtporträt findet sich erst im Dezember 1915.<sup>73</sup> Bis 1920 lag das Schiff offensichtlich noch in der Kieler Förde, wechselte danach mehrfach den Besitzer und ging dann in Marseille durch eine Explosion endgültig verloren.



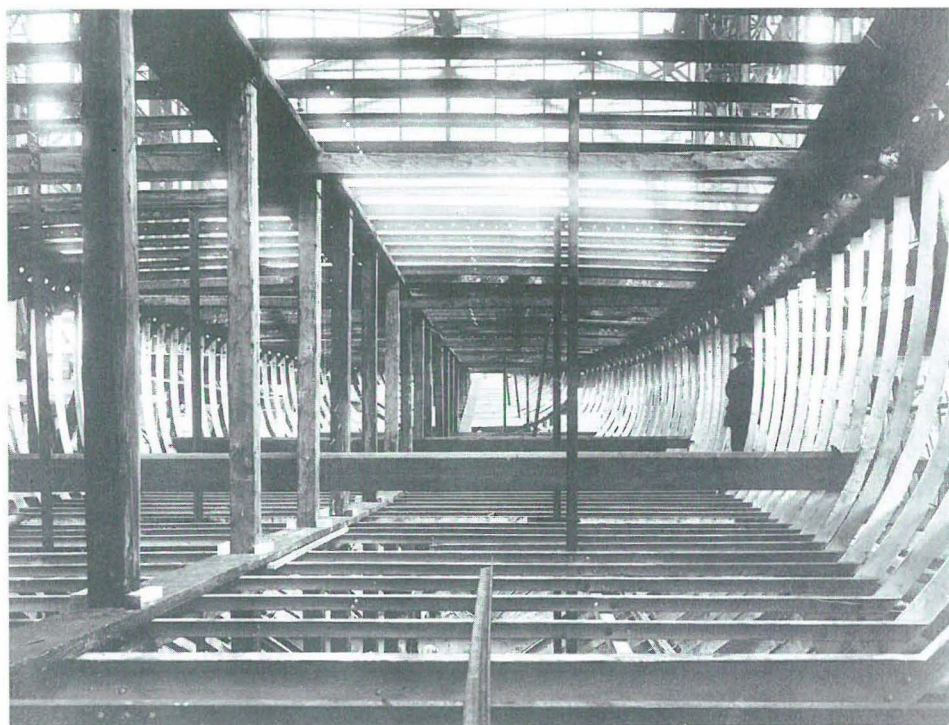
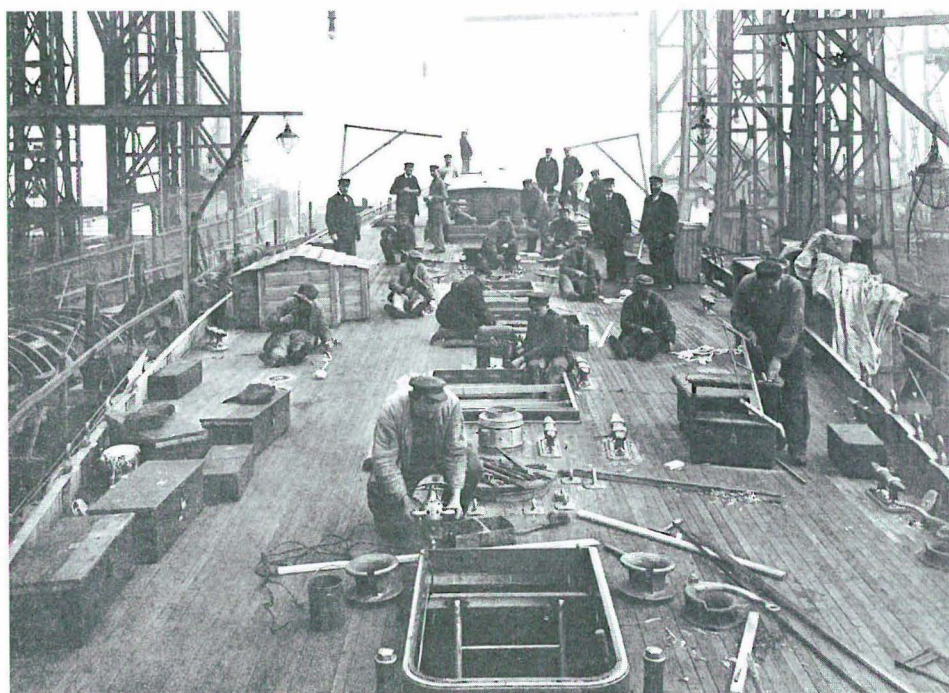


Abb. 29 METEOR (V), in Spanten, Kiel 22. Dezember 1913



bb. 30 METEOR (V) auf der in Germania Werft, Kiel 1913/14.



Abb. 31 METEOR (V), Deckhobeln, Kiel 24. April 1914

Die Außenhaut und die Spantenrippen wurden aus *bestem Spezialstahl der Firma Krupp*<sup>74</sup> geschmiedet. Alle Decksaufbauten bestanden aus Tabasco-Mahagoni, einer besonders qualitätsvollen, dunkelroten Holzart. Beim Vergleich der Baupläne von METEOR (IV) und (V) sind nur geringe Unterschiede festzustellen (vgl. Abb. 21 und 33). Im gesamten Vorschiff- und Kombüsenbereich finden sich wesentliche Übereinstimmungen. Baugleich sind der Herd und die übrigen Einrichtungsgegenstände (Abb. 34). In der Kombüsengegestaltung scheint die optimale Form erreicht gewesen zu sein.<sup>75</sup> Weiterhin besitzt auch hier die Durchgangstür zum Mannschaftsraum statt des üblichen Knopfes eine Klinke. Diese Lösung ermöglicht es, die Tür auch mit feuchten Händen zu öffnen – ein bei der Küchenarbeit maßgeblicher Faktor. Zudem sind viele Einbauten an den Ecken abgerundet.

## Der Salon

Der Grundriß des Salons (Abb. 33) zeigt zunächst größere Abweichungen in der Einteilung der diversen Einbauteile. Die Sitzbank ist backbords zum Heck hin über Eck gezogen. In der rechten Ecke steht ein größerer Büffetschrank. Gegenüber ist eine Bank genau in der Bordwandmitte plziert und wird von je einer Kommode gerahmt. Darüber hinaus besitzt der Salon (Abb. 35 und 36) gegenüber dem der METEOR (IV) noch zwei zusätzliche Bullaugen. Im Gegensatz zu der Vorgängerin fehlt aber unterhalb des bekannten ovalen Spiegels ein Kamin (Abb. 35, Steuerbord). Stattdessen steht an dieser Stelle ein Klavier mit einer Selbstspielvorrichtung. Die Zeitschrift »Die Yacht« bemerkt, daß der Raum dadurch





Abb. 32 METEOR (V) während der Regatta, 28. Juni 1914

seinen *offiziellen Charakter* verloren und einen *starken Zug von Wohnlichkeit* gewonnen habe.<sup>76</sup> Auf dem Klavierkasten links und rechts des Notenhalters wird die ovale Form des Spiegels wiederholt. Im Gegensatz zur Gestaltung der Kaminwand der METEOR (III) (Abb. 12) ist hier der Spiegel mit den zwei Pendelleuchten in einem zurückspringenden Wandteil eingesetzt.

Die neoklassizistische Wandvertäfelung setzt sich in regelmäßiger Abfolge, die einzelnen Segmente rahmend, rund um den Raum fort. Wie auch bei METEOR (III) und (IV) mündet der Säulenschaft direkt im Zahnschnitt, was im Vergleich zu einer regelrechten »klassizistischen« Ordnung eine starke Verkürzung darstellt und genau genommen die Raumgröße nicht fördert. Die Decke zeigt wiederum eine verkleidete Rippenkonstruktion, in die im Unterschied zu früheren Schiffen zwei elektrische Deckenleuchten einge-

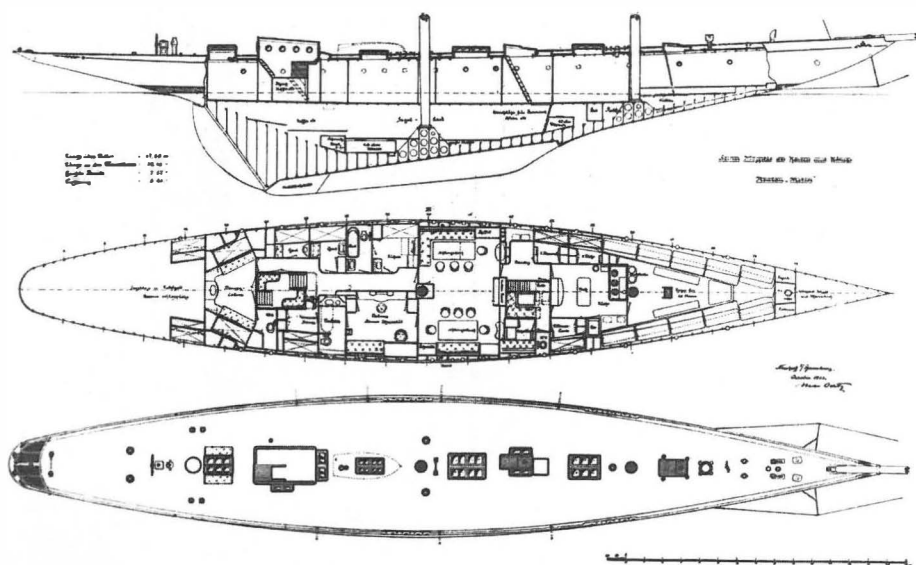


Abb. 33 *Einrichtungsplan METEOR (V)*

setzt sind.<sup>77</sup> Das schon bekannte Wellenmotiv ziert die geschlossene Deckenverkleidung entlang der Bordwand.

Vitrinenschränke mit einer gotisierenden Sprossenform sind voll in die Bordwandverkleidung integriert. Auf jeder Seite finden sich Schränke im Wechsel mit Bullaugen. Eine weitere Parallele zum Salon der METEOR (IV) bildet der ovale Wandausschnitt rechts neben

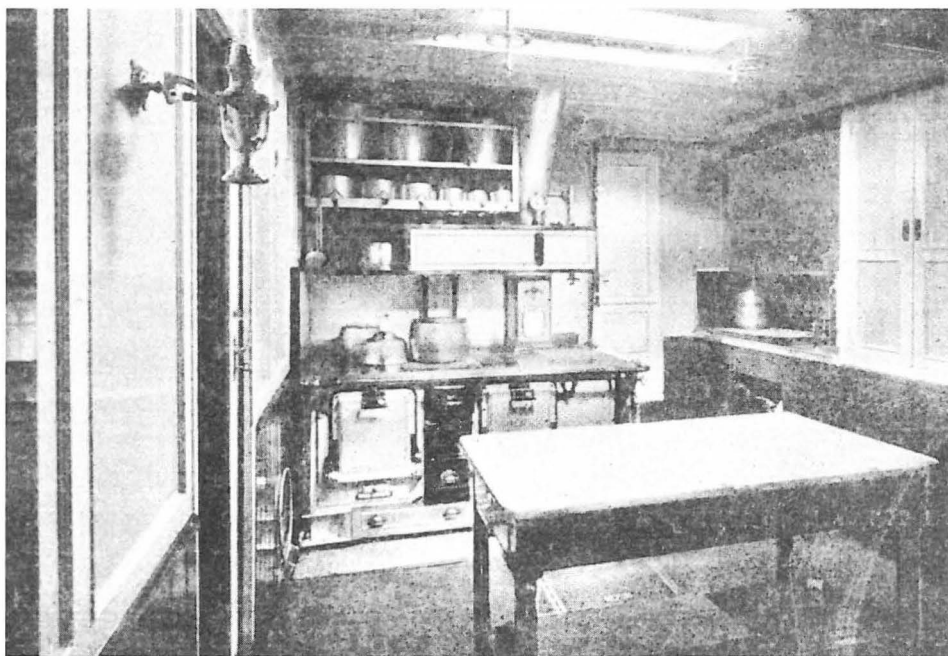


Abb. 34 *METEOR (V), Kombüse*

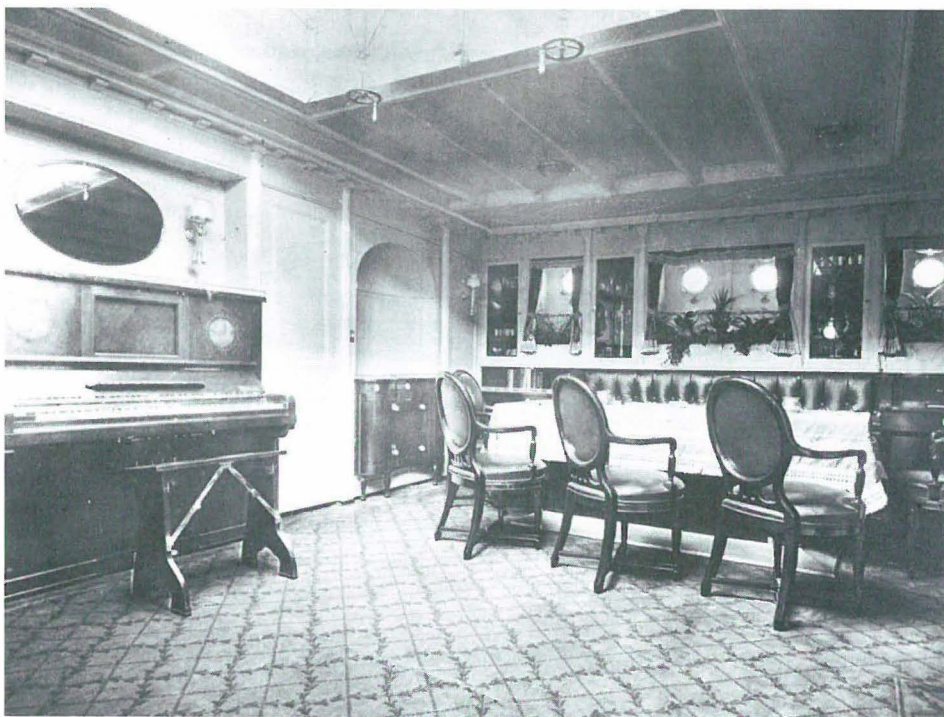


Abb. 35 METEOR (V), Salon, steuerbord



Abb. 36 METEOR (V), Salon, backbord.





Abb. 37 METEOR (V), *Kaiserkabine*

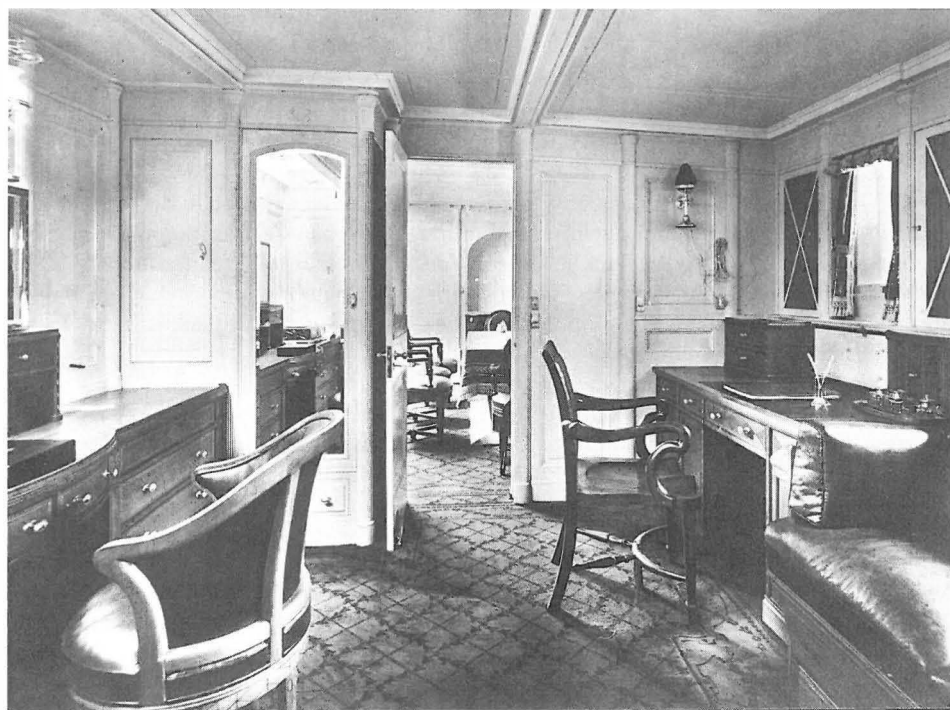


Abb. 38 METEOR (V), *Kaiserkabine*



dem Klavier. Dort steht eine konvex geschwungene Kommode, die offensichtlich eigens für dieses Segment angefertigt wurde. Sie besitzt keine hinteren Standfüße, der Wandsockel verläuft dort gerade durch. Die Idee für solch eine Apsidenkonstruktion stammt aus dem Regency um 1800.<sup>78</sup> Kommoden dieser Art sind Nachbildungen englischer Stücke aus der gleichen Zeit mit zwei Türen an der Frontseite. Diese Möbelstücke wurden oft als eine Art Gegenstück zu einem Esstisch kombiniert und paarweise hergestellt. Ebenso wie am historischen Vorbild verläuft ein Metallsteg entlang der Oberseite. In einer ähnlichen Apsidenkombination links neben dem Klavier (Abb. 36) ist eine Durchreiche zur Pantry angebracht. Die Kommode davor scheint konkav geschwungen zu sein.

Die Steuerbordseite (Abb. 36) gibt neben der Anordnung des Tisches und der Sitzmöbel einen Eindruck von dem breiten Kommodenschrank, der vor der rechten Luke steht. Seine Höhe entspricht der des Tisches, die Front ist durch breite Türen dreigeteilt, deren mittlere eine ovale und helle Holzeinlage besitzt. Auch eine derartige Gestaltung findet sich bei Kommoden des späten 18. Jahrhunderts. Zusätzlich wird dieses Ornament auch am Klavier verwendet, was eine ornamentale Vereinheitlichung bedeutet.

Größte Parallelen zu den Vorgängeryachten METEOR (III) und (IV) finden sich bei den Stoffbezügen. Das Diagonalmuster des Teppichbodens zeigt sich ebenfalls in der Kaiserkabine der METEOR (V). Auch dort beweist das dem Wandverlauf folgende Randmuster eine Sonderanfertigung für diese Gelegenheit. Die Sitzbänke sind nach englischem Vorbild mit genopptem und dunklem Leder bezogen. Aus einzelnen Äußerungen im Briefwechsel der Werft mit dem Marineministerium könnte man schließen, daß einige Teile des Mobiliars (Stühle, Wandleuchten) mit in die jeweils neue Yacht übernommen wurden.<sup>79</sup>

## Die Kaiserkabine

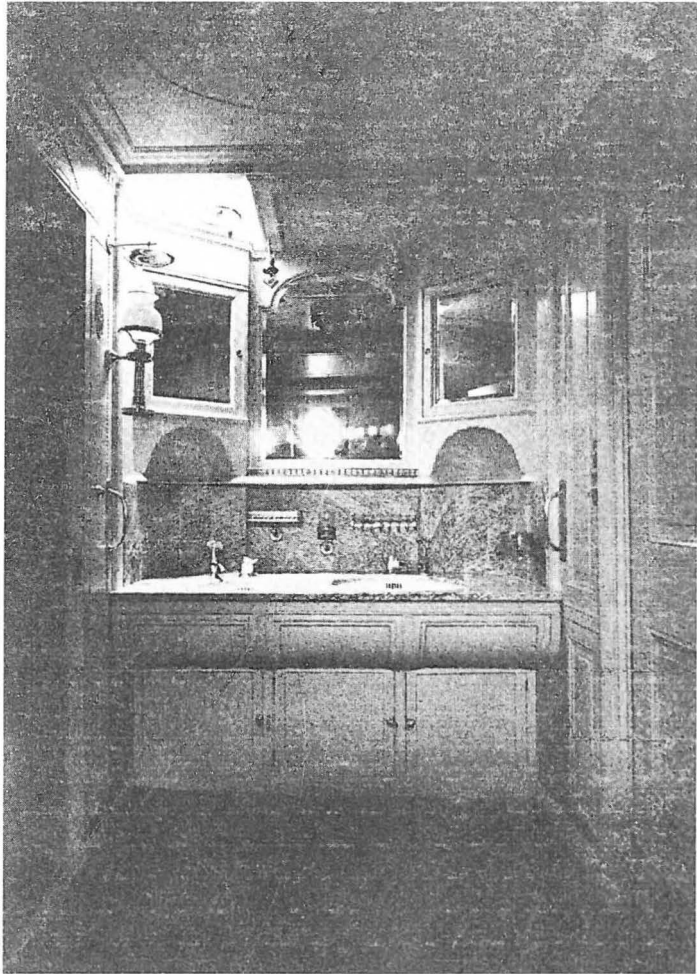
Nach Angaben der »Yacht« unterscheidet sich die Kabine »Seiner Majestät« (Abb. 37 und 38) ganz wesentlich von der der früheren METEOR (IV).<sup>80</sup> Das trifft jedoch nur für die Schlafgelegenheit zu. Das früher recht große Schlingerbett wurde durch ein ausziehbares Schlafsofa, das mit genopptem Leder bezogen ist, ersetzt. Der Rest der Kabine wirkt durch den Platzgewinn geräumiger.

Die Wandgestaltung wird von den applizierten Halbsäulen beherrscht, die jedes Wandsegment einrahmen. Dies war auch bei den vorangegangenen Yachten so, nur bestanden frühere Rahmungen aus pilasterähnlichen, mit einem Muster reliefierten Leisten.<sup>81</sup>

Die Decke wird in der Mitte des Raumes entlang der Schiffsachse durch einen Balken geteilt. Ein rundumlaufendes Gesims, das auf den Kapitellen aufliegt, schließt die Wandfläche verhältnismäßig schlicht ab.

Die Steuerbordseite wird auf ganzer Länge durch das Sofa und den Schreibtisch ausgefüllt. Dieser und der Armlehnstuhl dürften direkte Übernahmen von den Vorgängeryachten sein, denn es handelt sich hierbei, wie schon erwähnt wurde, um wertvolle Geschenke an den Kaiser. Um eine weitere Übernahme könnte es sich bei dem Sessel handeln, der am Toilettentisch steht. Er entspricht formal französischen Vorbildern aus der Zeit Louis' XVI. Der Toilettentisch besitzt einen Aufbau, den ein rechteckiger Spiegel krönt.<sup>82</sup> Darüber hängt eine der bereits erwähnten Pendelleuchten. Wie in der Kaiserkabine der METEOR (III) befinden sich links und rechts des Toilettentisches zwei Spiegel. Sie enden oben mit Segmentbögen, die aus der üblichen Form der Panelierung herausfallen. Im Raumteil rechts erkennt man nun den Schreibtischstuhl. Er folgt in seiner Massivität und vor allem in der Ausprägung der Armlehnen Vorbildern der Queen-Anne-Periode im England des frühen 18. Jahrhunderts.

Abb. 39 METEOR (V),  
Badekabine



## Das Bad

Im Plan der METEOR (V) ist auf der Steuerbordseite nach achtern hin ein Baderaum verzeichnet (Abb. 33), der nur von der Kaiserkabine aus zugänglich ist. Eine Kabine für einen Kammerdiener und ein weiteres WC für die im Heck befindliche Damenkabine schließen sich an. Das Interieur des Baderaumes kann nur mit Hilfe einer relativ schlechten Aufnahme (Abb. 39) rekonstruiert werden, die lediglich die Seite an der Trennwand zum Flur zeigt. Unter fast optimaler Raumausnutzung ist hier eine Waschgelegenheit in eine Kombination von Schränken eingebaut. Unter einer Steinplatte, in die zwei unterschiedlich große Waschbecken eingelassen sind, befinden sich, durch eine wulstähnliche Verkleidung getrennt, drei Schränke. Neben einem großen, mit einer Ablage versehenen Mittelspiegel hängen schräg über Eck eingebaute, außen verspiegelte Schränke, die unten kreisförmig abgestützt sind. Die Wand darunter scheint mit Steinfliesen verkleidet zu sein. Über dem linken Eckschrank sitzt in der Decke ein Oberlicht, neben dem Bullauge die einzige natürliche Lichtquelle. Eine Wandleuchte und eine tropfenförmige Elektrolampe in der

Deckenmitte dienen als Hauptlichtquellen. Die Holzprofile gehen über die überall angewandte schlichte Gestaltung nicht hinaus, sie dürften eher noch etwas zurückhaltender als in den anderen Räumen gewesen sein.

## Die Damenkabine

Den abschließenden Wohnraum im Achterschiff nimmt auch auf der METEOR (V) die von Bord zu Bord reichende Damenkabine (Abb. 40) ein. Die allgemeine Einteilung entspricht mit zwei festen Kojen, zwei Sofas und einem Waschtisch an der hinteren schmalsten Stelle dem üblichen Schema. Im Vergleich zur Damenkabine der METEOR (IV) (Abb. 26) fällt auch hier die wesentlich großzügigere Konzeption des Yachtraumes ins Auge. Der Toilettisch, den man mit Hilfe einer Abdeckplatte zum Schreibtisch umfunktionieren kann, ist nach links und rechts durch angesetzte Schrankteile der gebogenen Wand angepaßt. An der gegenüberliegenden Wand ist ein großer Einbauschränk aus dunklem Holz (vermutlich Mahagoni) aufgestellt. Er besteht aus einem kommodenartigen Mittelteil, das mit drei breiten Schubladen auch etwas aus der Front herausragt. Die Messingknöpfe gleichen denen am Schreibtisch der Kaiserkabine. Links und rechts davon befindet sich je eine hohe Schranktür. Das Mittelteil über der Kommode erscheint als Schmuckfeld, das wie die Türen zweifach profiliert ist. Erstmals tauchen hier verschiedene Einlegemotive mit dünnen vegetabilen Ranken um ein ovales, mit einer antiken Figur versehenes Medaillon auf. In den Türen befindet sich auf gleicher Höhe ein rechteckiges Feld von gleicher Qualität, vermutlich auch mit einer Reihe von Figuren besetzt. Diese Bildfelder fallen mit ihrer Farbigkeit aus dem sonst üblichen Dekor heraus.<sup>83</sup>



Abb. 40 METEOR (V), *Damenkabine*

Im Vergleich zu den anderen Räumen der METEOR (V) fällt die relative Vielfalt der Oberflächendekoration der Wandvertäfelung auf: Plastisch gestaltete Tulpenmotive rahmen die Deckensegmente und die Kastenwand des Skylights, die angedeuteten Wandpilaster ziert ein Rautenband, eine Ellipsenkombination verläuft am Deckengesims entlang der Toilettentür (linke Bildhälfte) und unterhalb des gebogenen Einbauschrankes (rechts neben der Koje).

Als weitere Dekorationsformen der Gesims- und der Wandpaneele werden Perlschnüre und Eierstäbe benutzt. Andere bildliche Motive wie ein Sonnenrad oder eine Chrysanthe befinden sich vereinzelt in einem sonst glatten Fries auf Kapitellhöhe. Ein Medaillon mit einer plastisch herausgeschnitzten Amphora ziert die obere Hälfte der Schrankpaneele links des Spiegels.

Neben der Pendellampe am Spiegel kann man hier die Form der elektrischen Deckenleuchte gut erkennen: Ein tropfenförmiger Glaskörper, mit geschliffenen Motiven (vermutlich Sternen) verziert, sitzt in einem Messingring, der seinerseits mit einer Art Perlstab dekoriert ist. Der Formenreichtum in der Dekoration wird in der Gesamtbetrachtung jedoch durch eine einheitliche creme-weiße Farbgebung aller Wand- und Deckenteile abgemildert, zu der die dunklen und glatten Flächen der Einbaumöbel im Kontrast stehen.

## Die Gästekabine

Entlang der Backbordseite, Richtung Vorschiff, reihen sich drei Gästekabinen und ein weiteres Bad an. Der Gästeraum (Abb. 41) liegt der Kaiserkabine direkt gegenüber. »Die Yacht« erwähnt, daß *trotz des damit zusammenhängenden Aufgebens gewisser repräsentativer Faktoren die Wohnlichkeit in Übereinstimmung mit den für diese Klasse festgelegten Wohnlichkeitseinrichtungen nicht gelitten hat ...*<sup>84</sup>



Abb. 41 METEOR (V), Gästekabine



Die Wandgliederung entspricht dem sonst gebrauchten neoklassizistischen Schema, weicht aber im Detail etwas davon ab. Die Paneele sind einfach profiliert. Wandpilaster treten kantiger hervor und sind mit einer anderen, unkonventionellen Kannelur versehen.<sup>85</sup> Die Kapitellzonen tragen je ein ovales Blütenmedaillon. Wenig unterteilt ist die Decke, die von einem einfachen, schräg gestellten Gesims gerahmt wird. Sehr reduzierte Schmuckformen zeigt auch die geschwungene Schranktür in der rechten Raumbälfte. Hier handelt es sich wieder um eine schiffsgemäße Erfindung, die den Winkel zwischen Eingangstür und nach innen gezogener Flurtrennwand nutzbringend überbrückt. Links entlang der Bordwand ist ein dunkles genopptes Ledersofa eingepaßt. Daneben steht ein schlichter Sekretärschrank mit drei großen Schubladen, die rautenähnlich furniert sind. Die schräge Abdeckplatte ziert in der Mitte ein in dunklem Holz eingelegtes, ovales Blütenmedaillon.<sup>86</sup>

In der rechten Ecke der Kabine ist eine hell bemalte Wandschrankskombination, bestehend aus einem Oberteil mit verspiegelter Tür und einem kommodenartigen Unterteil mit fünf Schubladen, fest in die gleichfarbige Wand eingebaut. Die schmucklosen Schubladen sind im Unterschied zum Sekretär mit Profilleisten gerahmt. Als Beschläge treten hier lediglich je zwei ovale Griffe und je ein kleiner runder Schlüssellochschild auf.

Als zusätzliche Ausstattung ist an der Wand in der Mitte des Paneels eine elektrische Pendelleuchte angebracht. Sie entspricht denjenigen der anderen Kabinen, insbesondere dem Modell der Kaiserkabine mit einem Stoffschirm.<sup>87</sup>

## Das Deckshaus

Der hintere Niedergang (Abb. 42) der Yacht ist als längsrechteckiger Raumkörper in zentraler Lage am hinteren Schiffsdrittel eingebaut. Er ist wie bei den Vorgängeryachten als eingeschobenes Deckshaus so weit abgesenkt, wie es die damaligen Vorschriften zuließen.



Abb. 42 METEOR (V), *hinteres Deckshaus*

Der Treppenabgang ist versetzt so angeordnet, daß jeweils gegenüber einem Abgang Platz für eine Strecke gewonnen wurde. Die Polsterbezüge bestehen aus olivgrünem, genopptem Leder, aus dunkelbraunem Mahagoni die Wandverkleidung, die mit grüngemusterten Seidenvorhängen (zwei Stück pro Öffnung) kombiniert ist. Die Vorhänge sind in einem einheitlichen Farbton gehalten und enden in der mehrfach verwendeten hellen Fransenborte. Hellgründige und mit einer Lorbeergirlande verzierte Bänder rafften die Vorhänge an der Seite.

Als Raumbeleuchtung dient das schon bekannte tropfenförmige Leuchtenmodell in der Mitte der Decke. Besonders auffällig ist die sorgfältige Vermeidung von scharfen Kanten. Alle Raumwinkel, besonders das Treppengeländer, sind abgerundet.

### *Bewertung der Einrichtungen der METEOR (III), (IV) und (V)*

In der Gesamtbetrachtung der Interieurs von METEOR (III)–(V) ist deutlich ein einheitliches Konzept zu erkennen. Es stammt im wesentlichen von englischen Ideen ab und ist später von der Hamburger Möbelfirma J.D. Heymann in fast allen Teilen übernommen worden. Durch den Kauf der ersten drei Yachten in England bzw. Amerika wurde nicht nur die sportliche Erfolgsgarantie mit eingekauft, sondern auch der damalige neoklassizistische Einrichtungsstil, der offenbar mit dem Geschmack Wilhelms II. übereinstimmte.

Wie Vergleichsbeispiele zeigen, fällt dieser Möbelstil mit dem gleichzeitigen »Queen Anne-Revival« in England und Amerika zusammen. Das sogenannte *Englische Vorbild* (S. Muthesius) war für Wilhelm II. wohl direkt für den Segelsport prägend, ist aber sekundär in mehreren Ebenen spürbar. Es lassen sich darüber hinaus Bezüge zu den Zeiten herstellen, in denen die englische Seefahrt und Seemacht am erfolgreichsten war. Als augenfälligster Ausdruck seiner Bewunderung für Lord Nelson, den großen britischen Seehelden, darf der besondere, fast weihevoll ausgestellte Schreibtisch gelten.<sup>88</sup> Das großformatige Porträt der Queen Victoria an einem ihm gebührenden Platz betont die verwandtschaftlichen Beziehungen zum englischen Königshaus. Alle Räume entsprechen in ihrer dezenten Art der Dekoration ganz dem damaligen englischen Geschmack der Oberklasse.

Die Yachtinterieurs stehen somit in direktem Gegensatz zu den üppig ausgestatteten Luxusdampfern der Zeit. Architekten wie z.B. Johann Georg Poppe, die für die HAPAG oder den Norddeutschen Lloyd arbeiteten, entwickelten einen neobarocken Einrichtungsstil, der an opornhafter Theatralik kaum zu überbieten war.

Auf den Yachten bediente man sich lieber der bewährten dezenten englischen Noblesse, weil diese Ausführungen in königlich-britischen Seglerkreisen schon lange üblich waren und man dies in Deutschland als Maßstab erachtete. Nicht unwichtig dürfte in diesem Zusammenhang die Rolle des jeweiligen technischen Attachées des preußischen Königshauses am englischen Hofe sein. Nach Hans Hubrich wurde durch das Wirken von Prinzessin Victoria, der Frau Friedrichs III. und ältester Tochter Prinz Alberts von England, der Blick vieler deutscher Künstler schon relativ früh auf die englischen Entwicklungen gelenkt. Als ersten offiziellen Bericht schrieb Herrmann Schwabe in London: »Der Stand der Kunstindustrie in England und der Stand dieser Frage in Deutschland«, 1867/68 wurde in Berlin das erste deutsche Gewerbemuseum gegründet. Nach dem Thronwechsel 1888 sollte sich der englische Einfluß sogar noch verstärken. In jenem Jahr brachte Robert Dohme, ein mit dem Kaiserhaus eng verbundener englischer Architekt, sein Buch »Das englische Haus« heraus. Er trat unter anderem gegen eine überladene Hausdekoration ein. Die feine englische Zurückhaltung in diesem Punkt wird mit *convenience, comfortable und cheerfulness*, mit *Licht, Luft, Helligkeit und Heiterkeit* beschrieben.<sup>89</sup>

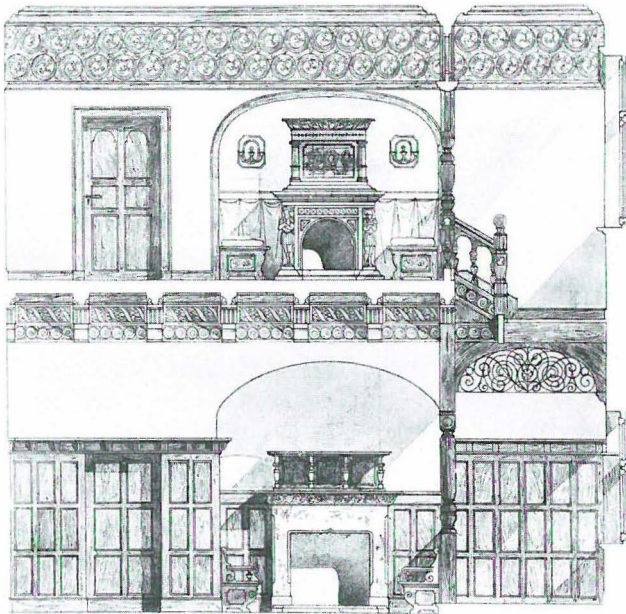


Abb. 43 *H. Muthesius,  
Entwürfe im englischen Stil,  
1893*

1896 wurde Hermann Muthesius als technischer Attachée nach London geschickt. In zahlreichen Artikeln, besonders in den offiziellen Organen, schrieb er als erster konzentriert hauptsächlich über Kunstgewerbe und Architektur. Sechzehn Jahre nach Dohme (1904) resümierte er noch einmal seine Ansichten in seiner Schrift über »Das Englische

SCHEIDER und HANAU  
Kunstgewerkschaften



Abb. 44 *Schrank mit  
Glastüren, Möbelfabrik  
Schneider und Hanau,  
Frankfurt am Main, 1897*

Haus«. In seinem dritten Band über die Innenausstattung kommt seine Haltung gegen die Vertreter der äußersten Sachlichkeit zum Ausdruck (z.B. Voysey, Loos), deren Entwürfe sich auf die pure Grundform eines Objektes beschränken. Er legt Wert auf die Entwicklung des Innenraumes, bei dem das Ästhetische und das Technische gleichrangig und gemeinsam behandelt werden.

Weiterhin beweist diese Art der Einrichtung, daß sich Zweckmäßigkeit und Stil nicht unbedingt hinderlich entgegenstehen müssen. In den Vorbildern des 18. Jahrhunderts sind schon konstruktive Lösungen angedeutet worden, die sich relativ gut dem System Schiff unterordnen. Die Salon-Stühle geben ein gutes Beispiel, weil sie mit ihrer harmonisch geschwungenen Form zwar dem Vorbild verpflichtet, aber ohne zusätzliche Dekoration erscheinen. Halbrunde oder in eine Wandnische hineingerückte Kommoden entsprechen der gleichen Absicht.

Als Ausdruck des Geltungsbedürfnisses Wilhelms dürfen die zahlreichen Wandschränke mit Glastüren gewertet werden. Sie bieten eine hervorragende Möglichkeit, gewonnene Preise ansprechend und in dem passenden Ambiente auszustellen.

Stefan Muthesius sagt in seinem *Résumé* über die Inneneinrichtungen vor der Jugendstilzeit, daß zwar ein hoher Grad von Sachlichkeit erreicht worden sei, aber erste Anzeichen einer Jugendstildekoration sich bereits eingeschlichen hätten.<sup>90</sup> Interessanterweise läßt sich dieses Phänomen auch bei der Waringschen Einrichtung der *METEOR* (III) (1902) erkennen, allerdings mit fast zehnjähriger Verspätung, zu einer Zeit, als der Jugendstil seinen Höhepunkt schon überschritten hatte. Das geometrische Dekorationsmuster am Kamin stellt in diesem Zusammenhang wohl das Maximum an modernem Einfluß in den kaiserlichen Privaträumen dar, das von Wilhelm akzeptiert wurde. Im stilistischen Zusammenhang mit dem restlichen Interieur wirkt es aber etwas fremdartig; es ist vermutlich eine Waringsche Idee.

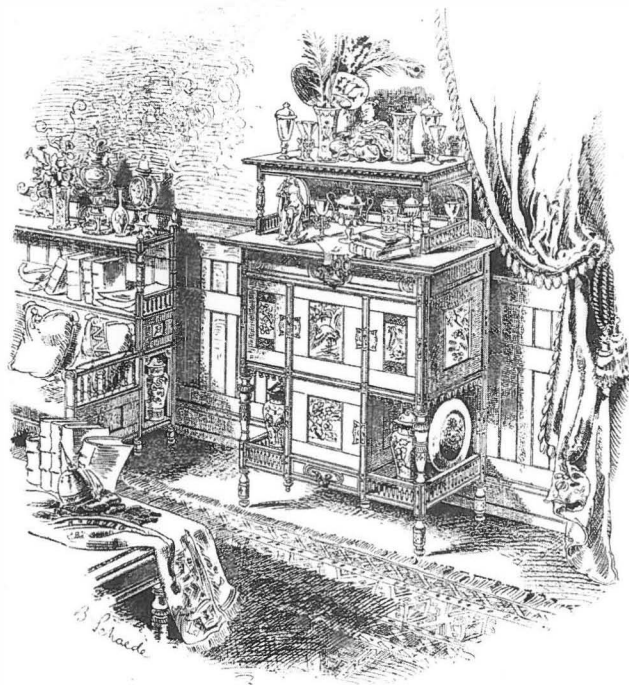


Abb. 45 Schrank im  
englischen Geschmack.  
B. Schade, 1888



## Anmerkungen:

- 1 *Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser*, erstmals erwähnt in einer Rede zur Eröffnung des Stettiner Hafens 1898. Vgl. Hartau, F.: Wilhelm II. Hamburg 1978, S. 59.
- 2 Salewski, M.: Wilhelm II. und die See. In: Plagemann, V.: *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*. München 1988, S. 43.
- 3 Ebd.
- 4 Hartau (wie Anm. 1), S. 11: *Sein erstes Schiff hieß FORTUNA. Er bekam es mit zweieinhalb Jahren und liebte es über alles. Auf ein Spielferd wurde er nur zum Photographieren gesetzt und dabei hinter einer Draperie festgehalten, damit er nicht herunterpurzelte, denn er hatte Gleichgewichtsstörungen(!)*. Fotos dazu auf S. 12 und 13.
- 5 Schaper, J.: *METEOR – die Yachten des Kaisers*. Hamburg 1979.
- 6 Geschenk Georgs IV. von England an Friedrich Wilhelm III. von Preußen im Jahr 1832.
- 7 Z.B. 17 Spiegel für Salon und Kammern, 7 feste Kojen, 6 Rohrstühle zum Zusammenklappen, 2 Stühle mit Rohrgeflecht etc.; Bundesarchiv Koblenz, Publikationsfindbuch 1987, RM 2/239 (Bd. 3); RM 2/237 Nr. 189.
- 8 *Als Lektüre befanden sich an Bord nur engl. Romane ..., Frühstück, das der engl. Koch schmackhaft zurichtete ... am Steuer die beiden engl. Skipper ... engl. Personal auf der METEOR III, alles englisch!* Aus: Bülow, B. v.: *Denkwürdigkeiten*. Berlin 1930–31, Bd. 2, S. 35 (1904).
- 9 35,08 m Länge an Deck, 6,20 m Breite, Tiefgang 3,95 m; Gesamtsegelfläche 625 m<sup>2</sup> bei 34 m Masthöhe; Gewicht 140 Tonnen. Von dieser Yacht sind auch die Betriebskosten überliefert: Sie waren im Jahre 1891 auf über 30 000 M. beziffert. Die Hälfte davon waren Personalkosten. Der Kapitän bekam 2000,- M. pro Jahr plus Preisgelder, die Heuer der Matrosen betrug 30,- M. pro Woche plus Verpflegungs- und Bekleidungszuschlag und Preisgeld (das Einkommen eines Hafendarbeiters mit Familie betrug damals 80,- M./Mon.; noch weniger verdiente ein Seemann oder ein Landarbeiter). Bei Regatten wurde die Crew verdoppelt (ca. 32 Mann).
- 10 Schaper (wie Anm. 5), S. 5.
- 11 BuA Koblenz, RM 2/252, Nr. 140.
- 12 Ebd. Die Maße der METEOR (II) waren noch größer als die ihrer Vorgängerin: Länge über alles 37,60 m; Breite 7,37 m; Tiefgang 5,50 m; Segelfläche ca. 1000 m<sup>2</sup>. Der Preis erreichte fast 170 000 Mark, laut Schaper (wie Anm. 5) 168 147 M.
- 13 Zu Yachten und Namen siehe Sciarrelli, C., und Eastland, J.: *Die Yacht*. Berlin 1976.
- 14 *Die Kaiserin allerdings im Gegensatz zu ihrem segelbesessenen Mann, ging nur bei gutem Wetter mit an Bord*. Schaper (wie Anm. 5), S. 6.
- 15 Aus dieser Zeit stammen die ersten detaillierten Belege, die in den Bundesarchivalien aufzufinden sind.
- 16 Bracker, J.: *Das Hanseatische Bürgertum und seine Repräsentanten*. In: Plagemann (wie Anm. 2), S. 243.
- 17 *Der Kaiser hatte sich im Laufe der Jahre zu einem sehr ehrgeizigen Sportler entwickelt*. Schaper (wie Anm. 5), S. 7.
- 18 Oehlmann, K.: *Dr.-Ing. Max Oertz. Sein Leben und Wirken*. Travemünde 1984, S. 4.
- 19 Zitiert nach: Johann, E. (Hrsg.): *Die Reden des Kaisers. Ansprachen, Predigten und Trinksprüche Wilhelms II.*, München 1966..
- 20 Jensen, J.: *Kiel im ersten Jahrhundert der Kieler Woche*. Kiel 1982, Bd. 2, S. 9.
- 21 *Wassersport*. Fachzeitschrift für Rudern, Segeln und verwandte Sportzweige, Nr. 32, 1902, S. 142.
- 22 Im Detail lassen sich aufgrund der Aktenlage keine exakten Maße ermitteln, nur auffällige Gemeinsamkeiten der verschiedenen Baupläne lassen diesen Schluß zu; vgl. die Baupläne METEOR (III) (Abb. 11), METEOR (IV) (Abb. 21), METEOR (V) (Abb. 33), GERMANIA, BRITANNIA (Abb. folgen in Teil II).
- 23 Dies waren noch keine fest eingebauten Betten, sondern klappbare Metallrahmenkonstruktionen mit dazwischen eingespanntem Segeltuch.
- 24 Die Vorschrift von 1902 bestimmte, daß über jeder Kabine, die sich über die ganze Breite des Fahrzeugs erstreckte, ein Skylight mit Einrahmung und Glasscheiben angebracht sein sollte.
- 25 Auch Pantry genannt (vgl. Plan METEOR [V], Abb. 26).
- 26 Auf Yachten der Größe der GERMANIA oder der METEOR (V) befand sich in der Mitte zwischen Pantry und Kapitänskajüte ein zweiter Deckaufgang. Der Raum wurde wegen seiner zentralen Lage im Vorschiff auch gerne als Offiziersmesse benutzt. Der Grundriß zeigt hier einen großen Tisch und eine über Eck gestellte Sitzbank.

- 27 Kardanisch aufgehängte Tischkonstruktionen, die die Rollbewegungen des Schiffes um die eigene Achse ausgleichen.
- 28 Wassersport (wie Anm. 23), Nr. 13, S. 142.
- 29 Aus: Die Yacht, Nr. 11, 1905/06, S. 256.
- 30 Die Einbauten wurden von der Möbelfirma mit einem Übermaß von ca. 5 bis 10 cm geschritten, um der Werft die Möglichkeit zu geben, die Teile entsprechend anzupassen. Dies trifft insbesondere für die Wandverkleidung, die Einbauschränke und die Einbautische zu.
- 31 Bei der GERMANIA wurde er geschickt hinter der Abschlußwand des Salons versteckt.
- 32 Der Plan der GERMANIA zeigt auch in diesem Punkt Abweichungen, die bei der genaueren Besprechung des Raumes aufgegriffen werden.
- 33 Hauptsächlich Sport- und Marinezeitschriften; hier: Wilda, J.: Des Kaisers Wohnräume an Bord der neuen Segelyacht METEOR. In: Illustrierte Zeitung Nr. 3038, Leipzig 1902, S. 170. Im Werbekatalog der Firma Waring & Gillow Ltd. (Illustration of Decorative Contract) von 1907, S. 96, wird die Einrichtung der METEOR (III) als beispielhaft für die Leistungen des Unternehmens dargestellt.
- 34 Bashford, J.C.: An Bord S.M. Yacht METEOR. In: Über Land und Meer, Nr. 46, 1908, S. 1108.
- 35 grün mit weißer Borde ..., Leipziger Illustrierte Zeitung, Nr. 3083, 1902, S. 170.
- 36 Vgl. Abb. 12: in einer spitzen Ellipse sitzt ein Auge genau in der Mitte, von dem Strahlen nach allen Richtungen ausgehen; man könnte es auch als stilisiertes Fischmotiv (Ellipse) sehen; gleiches taucht auch auf dem Deckenabschnitt gen backbord und steuerbord auf, nur wesentlich größer und durch eine Art Perlschnur plastisch gestaltet.
- 37 Es handelt sich hier um eine spezifische schiffstechnische Konstruktion.
- 38 In Abb. 13 finden sich in den dunklen Rechtecken Craquelé-Strukturen, was vermuten läßt, daß hier mit zwei verschiedenen Marmorarten gearbeitet wurde, um so den Ofen von der Holzkonstruktion abzuschirmen.
- 39 Übliches Möbel von 1785–1850 in den USA.
- 40 Leipziger Illustrierte Zeitung (wie Anm. 33), S. 170.
- 41 Ebd.
- 42 Vgl. Waring & Gillow Ltd. (wie Anm. 33), S. 96.
- 43 Ebd.: *pale myrtle green* ...
- 44 Warnings Katalog erwähnt *stained glass*, also farbiges, verschiedenfarbiges Glas in der Abdeckung des Skylights.
- 45 Die Leipziger Illustrierte Zeitung spricht von *diskreter Vergoldung* (wie Anm. 33), S. 170.
- 46 Waring (wie Anm. 33), S. 96: *silver plated ... silvercoloured* in Bezug auf die Bordüre.
- 47 Vgl. Hart, H.: Chairs through the Ages. New York 1977, S. 70.
- 48 Waring (wie Anm. 33), S. 96.
- 49 Bashford (wie Anm. 34), S. 1107. Dort findet man neben den Familienbildern, den König von England, den Prinzen von Wales, etc. auch Angaben über Bücher in deutscher und englischer Sprache, Bradshaws Railway Guide, Withakters Almanach und »Who's Who«.
- 50 Eventuell handelt es sich um Lüftungsöffnungen für die Hohlräume hinter der Wandverkleidung (vgl. Abb. 8).
- 51 Vgl. Abb. 8, Spantenschnitt Nr. 8.
- 52 Das Mäandermuster ist reliefartig und befindet sich als Abschlußband der Wandvertäfelung unten und als Abschluß waagrecht am Bettkasten neben dem Schreibtisch.
- 53 *Swing-pattern, silverplated* ... Waring (wie Anm. 33), S. 96.
- 54 Dies beweist deutlich die Sonderanfertigung! Vgl. auch Abb. 13, links vor dem Kamin ist ein kleines Stück Teppichboden mit ähnlichem Randmuster zu sehen; im übrigen Raum hat der Teppichboden offensichtlich kein Muster.
- 55 Bashford (wie Anm. 34), S. 1109.
- 56 Diese Stangen dienen als Halt bei schwerer See, sind höchstwahrscheinlich aus poliertem Messing und befinden sich in Unterarmhöhe.
- 57 Alle Beispiele haben eine Zwischenstufe mit Sitzgelegenheit.
- 58 BuA Koblenz RM 2/235, Nr. 334, 44, 42.
- 59 Usedom, G. v., Admiral 1854–1925, 1901/02 Flügeladjutant des Kaisers, 1902–04 Kommandant der Kaiseryacht HOHENZOLLERN, später Oberwerftdirektor.
- 60 Der damalige Direktor der Reederei, Albert Ballin, hatte Zugang zum Kaiser, die DEUTSCHLAND und die HAMBURG waren zeitweise Repräsentationsschiffe, z.B. 1905 »Marokkokrise«, Fahrt mit der HAMBURG nach Tanger.

- 61 Heymann und Waring haben auf der berühmten Yacht AMERIKA in Konkurrenz zusammengearbeitet und verschiedene Räume ausgestattet. BuA Koblenz RM 2/235, Nr. 42.
- 62 *Die Einrichtung der Kajüträume wurde in Anlehnung an den Waring'schen Stil, der in der amerikanischen METEOR (III) Verwendung gefunden hatte, von der Hamburger Möbelfabrik J.D. Heymann ausgeführt.* In: Jahrbuch des Kaiserlichen Yacht Clubs 1910, S. 402.
- 63 *Dem Wunsche des Kaisers gemäß sind einige Stücke der Inneneinrichtung von METEOR (III) übernommen worden: so die mit dem kaiserl. Wappen und dem Spruch des Hosenbandordens geschmückten Armstühle. Ein Porträt ...* Aus: S.M. Yacht METEOR. In: Die Yacht, 16. Juni 1909, S. 365.
- 64 Die Yacht 16, 1909, S. 371.
- 65 *Auch hier geben an den Wänden verstreute Aquarelle, Stiche und Photographien einen anheimelnden Schmuck.* Die Yacht 16, 1909, S. 372.
- 66 Ebd., S. 372.
- 67 Vgl. z.B. Miller, M. u. J.: The Antiques Directory. Furniture. New York 1985, S. 223.
- 68 Die Yacht 16, 1909, S. 370.
- 69 Leipziger Illustrierte Zeitung, Nr. 24803, 1908.
- 70 Rechts über Eck angeordnet; vgl. Grundriß, Abb. 21. Die Yacht 16, 1909, S. 370/71.
- 71 *Die elektrische Anlage besteht aus sogenannten Wedekindschen Primärelementen, die sich durch ihre elektrolytische Eigenart in besonderer Weise dem Yachtbedarf anpassen: einmal vermeidet man bei ihnen die für die Schiffsbewohner ungesunden Schwefelsäuredämpfe; ferner bieten sie den außerordentlichen Vorteil der Selbsterneuerung durch Erwärmen, was an Bord jederzeit vorgenommen werden kann, so daß man von Ladestationen, die für die Akkumulatorbatterien unerlässlich sind, unabhängig ist. Trotz sehr geringer Stromspannung wird durch Osranlampen genügende Lichtstärke erreicht.* Die Yacht 16, 1909, S. 373. Ebd. S. 370 wird eine weitere Neuerung erwähnt: *Oberhalb der im Deckshaus mündenden Treppe hat ein bemerkenswertes nautisches Instrument Aufstellung gefunden: der von der Firma C. Plath, Hamburg, konstruierte Neigungsmesser, welcher dazu dient, das jeweilige Krängen (Seitenneigung) des Schiffes auf einem durch Uhrwerk weiterbewegten Papierstreifen selbständig aufzuzeichnen.*
- 72 Jensen (wie Anm. 20), S. 9.
- 73 Die Yacht 51, 1915, S. 619ff.
- 74 Ebd., S. 620.
- 75 Hinzuweisen wäre auf einige funktionale Aspekte im Detail, so z.B. die dicke Stange, die sich um den Herd herumzieht. Sie soll die Berührung mit dem heißen Ofen vermeiden. Neben den großen Töpfen findet sich auch wieder die Sonderkonstruktion des Wasserkessels mit der erweiterten Standfläche für eine schnelle Wasseraufbereitung.
- 76 Die Yacht 51, 1915, S. 620.
- 77 Vgl. Abb. 41. Die GERMANIA hatte eine ähnliche Konstruktion: In einem Messingring hing ein kappenartiger Glaskörper.
- 78 Vgl. Calloway, S.: 20th Century Decoration. London 1989, S. 35.
- 79 Vgl. FAH IV C 52, Hist. Archiv Friedr. Krupp, Essen.
- 80 Die Yacht 51, 1915, S. 619.
- 81 Die Wandpaneele sind hier angeblich auch nicht mehr mit Gold gefaßt. Ebd.
- 82 Abb. 38 zeigt den »Gegenschuß« zum Salon hin gerichtet.
- 83 Bei Möbeln des Klassizismus, besonders in Frankreich um 1800, tauchen solche Einsätze nach Vorbildern aus der römischen Kaiserzeit wieder auf. Sie zeigen meist eine runde oder oval gerahmte bildliche Darstellung, entweder malerisch oder als Relief, eine mythologische oder historische Szene, Blumen oder Girlanden. Besonders berühmt waren die in Vincennes und in Sèvres hergestellten Porzellanmedaillons, die ebenso wie hier in die Möbel eingesetzt wurden. In England bestanden solche Einsätze besonders aus der von Josiah Wedgewood (1730–95) entwickelten Jasperware. Dieses Steinzeug wurde mit Hilfe von Metalloxiden in der Masse durch und durch eingefärbt; meist blaßblau (auch hellgrün, lila oder rosa). Das Dekor bestand aus weißen Reliefs. Sie erlebte ihre Blütezeit von 1780–95 (George III.).
- 84 Die Yacht 51, 1915, S. 621.
- 85 Geschlossene Ringkannelur um eine Spinaform mit Perlschnur in der Mitte.
- 86 Schon die Vorbilder dieser Möbelform waren sehr zurückhaltend und schlicht gestaltet. Beispiele finden sich aus der Queen Anne-Periode um 1700 bis ins frühe 19. Jahrhundert.
- 87 Ein Elektrokabel ermöglicht einen variablen Standort.

88 Auch der Schreibtisch im Arbeitszimmer des Berliner Schlosses stammte aus dem Holz von Nelsons Flaggsschiff VICTORY; beides Geschenke von Königin Victoria.

89 Dohme, R.: Das englische Haus. Braunschweig 1888, S. 35–38.

90 Muthesius, S.: Das englische Vorbild. München 1974, S. 116.

## The interior decoration of the imperial yachts – Part I

### Summary

All his life, Emperor Wilhelm II was a navy and sailing enthusiast. At the age of 2½ he received his first, large, somewhat bathtub-like play ship. Being the grandson of Queen Victoria, he frequently visited England where he became familiar not only with the maritime power based on the world's strongest navy but with the highly bred sport of sailing on large yachts as well. From 1891 until his abdication he owned a series of large, modern racing yachts which won him many trophies. His first purchase in 1891 was the THISTLE, constructed by the Englishman G.L. Watson and christened by Wilhelm the METEOR (I). She was replaced in 1896 by another Watson yacht, the METEOR (II), sailed by the emperor successfully for several years. Next in line was the METEOR (III) built by Townsend & Dowley of New Jersey and purchased in 1902. In 1907 Friedrich Krupp had the German yacht builder Max Oertz design his GERMANIA, a vessel so superior to the METEOR (III) that a year later the emperor ordered an Oertz yacht, the METEOR (IV), built at the Germania shipyard in Kiel. She was superseded in 1913 by the last imperial yacht, again designed by Oertz and built in Kiel, the METEOR (V). The two last METEORS and the GERMANIA represent the absolute zenith of German yacht building.

Only vague accounts have come down to us of the interior decoration of METEOR (I) and (II), but the furnishings of the last three imperial yachts can be described in detail. With some variation, all of these yachts comply with the pattern set by the English: In the foreship, between bow and foremast, were the seamen's quarters, in the midship area (seen from stem to stern) the gally, the helmsman's and captain's cabins and the emperor's quarters – salon, cabin and bath; guest cabins and the ladies' salon followed astern.

Setting the tone for the interior decoration of the imperial yachts was the design of the English company Waring & Gillow of London, later carried out and imitated by the German company Heymann of Hamburg. Heymann furnished METEOR (IV) and (V) completely except for certain pieces – the Emperor's writing bureau for example, a gift from England fashioned from the wood of the VICTORY – taken over from the older vessels.

The illustrations provide an impression of the gradual development of the interior decoration style. As this is meant to be only a summary, it is unfortunately not possible to go into further detail here.

The neoclassical decoration style is to be found on all of the imperial yachts. It was prevalent on luxury yachts in England because of its elegance, reticence and



aesthetic harmony, and Wilhelm apparently took a fancy to it as well. This style forms a sharp contrast to the extravagant neobaroque interiors designed by architects such as Johann Georg Poppe and found on the large passenger steamships of the time. Several publications on architecture and applied art written by highly respected Germans living in England influenced the intellectual climate of the day, introducing the idea that the aesthetic and the technical, design and functionality, do not have to be mutually exclusive. The ship as a technical system was particularly suitable for a more functional style of decoration. Nevertheless there are details, of course, which reveal Wilhelm's penchant for pathos and the bombastic – the many vitrines for example, behind whose glass doors his trophies and other sailing prizes were kept on display.