

► LARS U. SCHOLL

»Raumkunst« an Bord der Lloydschiffe

Das Kinderspielzimmer I. Klasse auf der BREMEN IV, gestaltet von Walter Trier

Am 28. Juli 1929 erschien in der renommierten Berliner Illustrierten (ab 1941 Illustrierte) Zeitung (BIZ) ein bebildeter Artikel mit dem Titel »Überraschungen auf der BREMEN«, der vermutlich von dem Literarischen Bureau des Norddeutschen Lloyd (NDL) in das Blatt lanciert worden war.¹

Es ist aufgrund des Textes auszuschließen, dass einer der 500 Presseleute, die an Bord des Seebäderdampfers ROLAND die erste Ausreise der BREMEN bis zum Leuchtturm Roter Sand beobachtet hatten, den Text unter Benützung der Presstexte der Reederei verfasst hat. Anlass für den Artikel war die gerade abgeschlossene Jungfernfahrt des Turbinenschnelldampfers BREMEN, der Bremerhaven am 16. Juli 1929 verlassen hatte und nach Zwischenstopps in Southampton und Cherbourg zu seiner Rekordfahrt über den Atlantik aufgebrochen war. Nach vier Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten passierte die BREMEN unter der Führung von Kapitän Leopold Ziegenbein das Ambrose Feuerschiff vor New York. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,83 Knoten hatte sie den Rekord des britischen Passagierdampfers MAURETANIA der Cunard Line aus dem Jahre 1907 gebrochen und das sogenannte Blaue Band für die schnellste Atlantiküberquerung in Ost-West-Richtung errungen.

Viel ist über dieses Schiff geschrieben worden², das nur zehn Jahre später in einer spektakulären Heimreise den sie suchenden britischen Kriegsschiffen ein Schnippchen schlug und von New York über Murmansk und dann nach Bremerhaven entkam. Über diese letzte Fahrt mit dem »Blockadedurchbruch« ist soeben das mit zahlreichen Fehlern behaftete Buch »Shadow Voyage« des Amerikaners Peter A. Huchhausen erschienen, nachdem bereits im Jahre 1940 der letzte Kapitän Adolf Ahrens ein Buch veröffentlicht hatte, das nach dem Krieg – von inkriminierenden Passagen gereinigt – nochmals aufgelegt worden war.³

Die BREMEN sowie ihr Schwesterschiff EUROPA waren Symbole für den wieder auferstandenen Norddeutschen Lloyd und die deutsche Schifffahrt ganz allgemein, nachdem der Versailler Vertrag von 1919 die Auslieferung praktisch der gesamten deutschen Handelsflotte an die Alliierten zur Folge gehabt hatte. Zwei Hinweise unterstreichen die nationale Bedeutung des Ereignisses. Der Artikel über die Überführung der BREMEN von der Bauwerft A.G. »Weser« in Bremen nach Bremerhaven, der am 7. Juli 1929 in der BIZ erschienen war, endete mit dem Satz: *Die BREMEN knüpft an Deutschlands Schiffbau von 1913 wieder an.*

In derselben Ausgabe schaltete die Zigarettenfirma Reemtsma eine ganzseitige Reklame für ihre Zigarettenmarke »Gelbe Sorte«. Neben dem Bug der BREMEN und der soliden Ankerkette stand in großen Lettern geschrieben: *Eine neue Verankerung deutscher Qualitätsleistung im*

Ausland. Weiter hieß es: Der neue Riesendampfer BREMEN des Norddeutschen Lloyd führt vornehmlich die Cigarette »Gelbe Sorte Reemtsma« als die repräsentativste deutsche Qualitätsleistung an Bord. Eine Woche später erschien am 14. Juli 1929 wieder über eine ganze Seite ein Bild vom Bug der BREMEN mit folgender Überschrift: Repräsentanten deutscher Anerkennung im Ausland! Wiederum eine Woche später, am 21. Juli 1929, war über der Vorderpartie des Dampfers in großer Schreibrift Trotz Allem! gesetzt. Unter dem Schiff und der Zigarettenschachtel lautete der Text: Anlässlich der ersten Ausreise des größten und modernsten Riesenschnelldampfers »Bremen« vom europäischen Kontinent, gratulieren wir dem uns befreundeten Norddeutschen Lloyd zu dem großen Erfolg in dem gemeinsamen Ziel der Anerkennung deutscher Qualitätsleistung im Ausland.

Nicht nur die Schiffbauingenieure hatten ein Schiff gebaut, das völlig neue Maßstäbe im Passagierschiffbau setzte, sondern auch die Innenausstattung der BREMEN suchte ihresgleichen. Keine Mühen und fast keine Gelder wurden gescheut, um starke neue Akzente zu setzen. Arnold Kludas führt drei Gestaltungselemente an, die bestimmend für das äußere Erscheinungsbild der beiden Schnelldampfer waren und die *in geradezu revolutionärer Weise mit bisherigen Bauausführungen* brachen.⁴ Erstens hatten die Schwesterschiffe als erste Handelsschiffe den heute üblichen Plattstevan mit einem Unterwasser-Wulstbug. Zweitens wurde bei den Schiffen konsequent das Prinzip der Stromlinienform angewandt. Drittens hatten die Schornsteine *einen elliptischen bzw. tropfenförmigen Querschnitt und setzten damit gewissermaßen den i-Punkt auf die eleganten Linien der Schiffe.*

Große Bedeutung maß der NDL der Innenausstattung der neuen Schnelldampfer bei. Es ging darum, auf die geänderten Lebensgewohnheiten und den gewandelten Geschmack des internationalen Reisepublikums Rücksicht zu nehmen, welches das wirtschaftliche Rückgrat für die Schnelldampfer war. Ein Umdenkungsprozess innerhalb der Reedereiführung hatte bereits vor dem Ersten Weltkrieg eingesetzt. Den Wendepunkt markierte die Ausstattung des Schnelldampfers KRONPRINZESSIN CECILIE (1907). Man wandte sich von dem aus den Formen des Barock und Rokoko entwickelten Pomp- und Luxusstil des Bremer Architekten Johann Georg Poppe (1837-1915) ab und beauftragte neben vier namhaften Bremer Architekturfirmen anerkannte Künstler des Jugendstils, die sich in den »Vereinigten Werkstätten in Kunst und Handwerk« zusammengeschlossen hatten.⁵

Unbestrittener Kopf der neuen »Raumkunst« an Bord der Lloydsschiffe war der Karikaturist des »Simplizissimus« und Direktor der Kunstgewerbeschule in Berlin Bruno Paul (1874-1968). Ziel von Paul, dem bayerischen Raumkünstler Richard Riemerschmidt und dem Wiener Architekten Josef Maria Olbricht war es, *die Räume an Bord in Hotelzimmer zu verwandeln.* Paul hatte einen von dem Generaldirektor des NDL Heinrich Wiegand unter zehn Architekten ausgeschriebenen Wettbewerb für Luxuskabinen gewonnen. Paul hatte an Poppe kritisiert, dass er sich zu wenig zum Charakter des Schiffsraumes bekennen wollte. Paul schrieb u.a.:

Nirgends wurde der Kontrast zwischen dem hohen Stand technischer Entwicklung und dem Niedergang und der Unzulänglichkeit der Leistungen dekorativer Kunst so fühlbar wie beim Anblick einer Schiffseinrichtung zu Beginn dieses Jahrhunderts. ... Und doch waren dankbare und äußerst anziehende Aufgaben zu lösen. Aus den, durch kleine Luken belichteten, engen, dumpfen Schiffsräumen waren große Speisesäle, weiträumige Salons geworden. Fluchten von vier, fünf Zimmern dienten begüterten Reisenden zur Wohnung. Ohne Cafés, Restaurants, Teestuben und Bars war kein Schiff mehr denkbar. Alle diese Aufgaben wurden in den letzten dreißig Jahren bearbeitet, und man scheute weder Anstrengungen noch Kosten, Attraktionen daraus zu machen. Alle Stilepochen mussten herhalten, und es entstanden berühmte Sehenswürdigkeiten, allerdings meist von zweifelhafter Schönheit. ... Mangelnden guten Stil suchte man eben durch Stilarten zu ersetzen.

Inzwischen haben sich mit den größeren Abmessungen der Dampfer auch die Dimensionen der Räume weiter erheblich vergrößert. Damit sind neue Möglichkeiten in der Anlage der Räume und ihrer Fenster geboren. Musste man sich früher im wesentlichen auf Luken beschränken, so legte man jetzt nach den oberen geschützten Decks Gruppen von regelrechten Fenstern an, machte Erker- und Nischenbauten und kam Raumabmessungen und Ausbildungen nahe, wie sie beim Bau von Hotels üblich sind. Und zwar bei den Gesellschaftsräumen sowohl wie bei den bequem und elegant ausgestatteten Kabinen. Alles zu dem Zweck, verwöhnten Reisenden innerhalb des inneren Schiffs die Illusion des Aufenthaltes in einem Hause auf festem Boden zu geben. Wenn sich dabei jene den Innenräumen eines Schiffs eigentümliche Schiefheit aller Linien, die eine rechtwinklige Stellung von Konstruktions- und Ausbildungsteilen untereinander nur genau in der Mittelachse des Schiffes zulässt, nicht ganz vermeiden ließ, so bieten die entstehenden flachen Kurven mit dem Reiz ihrer perspektivischen Überschneidung bei den großen, die ganze Breite des Dampfers einnehmenden Räumen besondere Möglichkeiten. Sie betonen das Eigentümliche des Schiffsraumes und bilden eigentlich die einzige Schwierigkeit bei dessen Ausbildung.

In der Verwendung von Materialien ist man durch technische Rücksichten nicht allzu sehr beengt. Von Wichtigkeit ist bei der großen Inanspruchnahme und der dadurch bedingten Abnutzung die Verwendung ausgezeichneter und dauerhafter Materialien, sowie die allergrößte Sorgfalt bei der Herstellung aller Arbeiten.⁶

Nach seinem Erfolg mit den Luxuskabinen auf der KRONPRINZESSIN CECILIE richtete Paul den Rauchsalon des Reichspostdampfers DERFFLINGER (1908) ein und entwarf den Speisesaal I. Klasse des PRINZ FRIEDRICH WILHELM (1908). Den Höhepunkt von Pauls neuer Raumkunst bildeten die große Gesellschaftshalle, das Lese- und Schreibzimmer, der Rauchsalon mit der Treppe und die Vorplätze auf dem Schnelldampfer GEORGE WASHINGTON (1909).

Mit Genugtuung konnte 1907 der ehemalige Kulturattaché an der deutschen Botschaft in London und Rat im Landesgewerbeamt in Berlin, Hermann Muthesius, der zu den Gründern des Deutschen Werkbundes in München gehörte, feststellen, dass seine kritischen Bemerkungen auf fruchtbaren Boden gefallen waren:

In dieser Sinnesänderung ist nicht nur ein erfreuliches Zeichen des sieghaften Vordringens des Gedankens des neuen Kunstgewerbes zu erblicken, sondern zugleich eine Errungenschaft von nicht abzusehender Tragweite. Denn die Hüter des internationalen Verkehrs sind in der Lage, eine Kulturmission für die nationale deutsche Arbeit in der ganzen Welt zu erfüllen. Die Schiffe der großen deutschen Gesellschaften befördern ein durchaus internationales Reisepublikum, das auf der Seereise in erzwungener Muße lebt und den auf den Schiffen entfalteten Geschmack auf sich wirken lassen muss. Es wird sich zeigen, dass gegenüber den präventösen und vielfach nicht auf der Höhe des Geschmacks stehenden Ausstattungen, die die deutschen Schiffe bisher zeigten, die Annahme einer von den besten künstlerischen Kräften des neuen deutschen Kunstgewerbes geschaffenen Innenausstattung auch beim reisenden Publikum Gefallen finden und seinen Einfluss auf das Ansehen der deutschen Kunst nicht verfehlen wird.⁷

1912 trat dann Paul Ludwig Troost (1878-1934) an die Stelle von Bruno Paul. Troost sollte später Hitlers maßgeblicher künstlerischer Berater und erster Stararchitekt werden, der 1931 den Umbau des ehemaligen Palais Barlow zum »Braunen Haus« leitete und auf den der Entwurf zum 1937 eröffneten »Haus der Deutschen Kunst« in München zurückging. Troosts erster großer Entwurf war der Dampfer COLUMBUS, der nach dem Ersten Weltkrieg an die Engländer ausgeliefert werden musste und als HOMERIC unter britischer Flagge fuhr.

Seinen eigenen Dampferstil konnte er erst in den 1920er Jahren entwickeln. Er musste einer doppelten Aufgabe gerecht werden. Auf der einen Seite sollte den Reisegästen ein vollendetes

Behagen geboten werden, das dem in großen Hotels und in gepflegten Wohnungen an Land nicht nachstand, auf der anderen Seite musste den räumlichen Gegebenheiten des Schiffskörpers Rechnung getragen und der Versuch unternommen werden, die besonderen ästhetischen Möglichkeiten auszunutzen, die die Eigenart der Schiffskonstruktion bot:

Die drei wesentlichen Faktoren der Schiffseinrichtung – Unterkünfte der Einzelpassagiere, Speisegelegenheiten und Gesellschaftsräume – zueinander in ein klares, räumliches Verhältnis zu setzen, den Passagieren eine leichte Orientierung auf ihren Wanderungen von einem Teil der schwimmenden Behausung zum anderen hin zu ermöglichen, war bei der Raumgestaltung des Dampfers COLUMBUS für den Architekten ebenso ein Gegenstand besonderer Bemühung, als das Bestreben, die sämtlichen Wohn- und Schlafräume des Schiffes, diejenigen der II. Klasse sowohl, wie die noch weitläufigeren und kostbareren der I. Klasse mit vornehm zweckvollem Behagen zu durchdringen.⁸

Entscheidend war die Frage, wie die Einbettung der Räume in den Schiffskörper vorgenommen wurde, um die Konstruktion und die Raumbestimmung miteinander in Einklang zu bringen. Statt Höhe anzustreben, ging Troost, angelehnt an den lang gestreckten Schiffsrumpf, aus der Senkrechten in die Schiffsachse. Aus dem mehrere Decks durchdringenden zentralen Mittelbau des Speisesaals seiner Vorgänger Poppe, Paul oder Alexander Schröder entschied sich



Abb. 1 Werbeanzeige für die Monographie von Herbert Eulenberg und Max Osborn: Fritz August Breuhaus de Groot. Kritik seines Werkes. Berlin 1929. (Aus: Elisabeth Schmidle: Fritz August Breuhaus 1883-1960 – Kultivierte Sachlichkeit. Tübingen 2006, Frontispiz)

Troost auf der Nachkriegs-COLUMBUS für den Langbau. Sein leicht beweglicher, in erster Linie auf die Verschönerung des Zweckmäßigen ausgerichteter Stil veranlasste den NDL, ihm im Gegensatz zur Vorkriegszeit, in der nur die I. Klasse eine architektonische Ausgestaltung erfuhr, auch die Einrichtung der II. und teilweise der III. Klasse zu übertragen. Die Innenarchitektur der WESER, WERRA, MÜNCHEN, STUTTGART und BERLIN sowie der SIERRA-Klasse war von seiner Handschrift geprägt.⁹

Troost, der ebenfalls zu den Werkbundkünstlern gehörte, zog neue Handwerker und Künstler heran.¹⁰ Poppe hatte lokale Maler wie Arthur Fitger (1840-1909) und Otto Bollhagen (1861-1924) mit der Schaffung von dekorativen Gemälden beauftragt. Troost hingegen konnte führende deutsche Künstler wie den Bildhauer Josef Wackerle und die Maler Walter Geffken, Hans Gött, Alfred Hagel, Julius Heß, Otto A. Hirth sowie die Karikaturisten des »Simplizissimus« Erich Schilling, Wilhelm Schulz, Eduard Thöny oder Emil Rudolf Weiß gewinnen.

Troost übernahm die Raumplanung für beide Schnelldampfer: *Die Rauchabzüge der Kessel wurden seitlich versetzt durch die Passagierdecks geführt und erst darüber mittschiffs in den Schornsteinen vereint. Das gab den Architekten die Möglichkeit der durchgehenden Gestaltung einer 160 Meter langen Flucht eleganter Gesellschaftsräume.* Während Troost die Räume der I. und II. Klasse der EUROPA entwarf, wurden die Haupträume der BREMEN nach den Entwürfen des Düsseldorfer Architekten Fritz August Breuhaus ausgeführt. In einer reich bebilderten Monographie, die noch 1929 erschien, wurde die Innenausstattung der BREMEN ausführlich beschrieben. Die Aufgabe der Künstler war es, die Raumausstattung auf die gleiche Höhe zu bringen wie die *unerhört schöne Schiffsform:*

*Das konstruktive Skelett in Verbindung mit einem Organismus technischer Höchstleistungen ist in allen Einzelheiten ein Kunstwerk; ein von Menschengestalt belebtes, aus edelstem Material hergestelltes, vom Menschenwillen beherrschtes und Erdteile verbindendes technisches Lebewesen. ... Führende Ingenieure schufen ein Gesamtwerk, das in technisch sachlicher und damit auch künstlerischer Hinsicht als vorbildlich und ohne Beispiel bezeichnet werden darf.*¹¹

Die Wettbewerbsausschreibung für die BREMEN stieß auf ein derartig großes Echo, dass man insgesamt sechs Architekten mit der Ausstattung der I. und II. Klasse beauftragte. Breuhaus jedoch hatte die herausragende Stellung. Dieser Auftrag war für seine weitere Karriere entscheidend, denn er begründete seinen internationalen Ruf als Schöpfer zeitgemäßer Interieurs.¹² Erstaunlicherweise, darauf verweist Matthias Trennheuser in seiner im Bremer Hauschild Verlag erschienenen Saarbrücker Dissertation, sind die »Gewinner« des Architektenwettbewerbs – Breuhaus, Schröder, Hoffmann, Wach, Rotermund und Paul – nie wieder vom NDL für Inneneinrichtungen herangezogen worden.¹³

Für den dekorativen Schmuck wurden zahlreiche anerkannte Künstler gewonnen. Das Kinderspielzimmer I. Klasse, auf das Trennheuser nicht näher eingeht, hatte Breuhaus in hellem Schleiflack, kombiniert mit vielen kräftigen Farben entworfen. Im *Paradies der Kinder* gab es eine Rutschbahn, ein Kasperletheater, Schaukelpferde, Eisenbahn mit Brücken und Tunnels, einen Weihnachtsbaum, *alles in hellem Schleiflack und bunten Farben.* Die Wände und Decken bemalte der bekannte Illustrator Walter Trier. Es wurden *fremde Länder, Szenen aus Amerika, New York mit Wolkenkratzern und erleuchteten Fenstern, Afrika mit seinen Tieren, der Vesuv, ein Leuchtturm mit Blinkfeuer, Meer, Schiffe, Angler, Oberbayern mit Gebirgsdorf, Kühen, Ziegen, Gamsen, Flugzeuge und über allem ein blau gemalter Himmel mit leuchtenden Sternen* aufgetragen.¹⁴ Antje Neuner-Warthorst vermutet, dass die sechs farblich voneinander abgesetzten Sternbilder das Wort »Walter« bilden und somit eine versteckte Künstlersignatur sind.¹⁵

Dieses Kinderzimmer nutzt der anonyme Verfasser des Artikels in der BIZ zum Auftakt seiner knappen Beschreibung der »Überraschungen auf der BREMEN«: *Liesel war also gut im Kin-*



Abb. 2-3 Das Kinderspielzimmer I. Klasse auf der BREMEN IV. (Aus: Fritz August Breuhaus de Groot (Hrsg.): Der Ozean-Express BREMEN. München 1930, S. 84f.)



Abb. 4 Wand- und Deckenmalereien des Kinderspielzimmers I. Klasse. (Aus: Fritz August Breuhaus de Groot (Hrsg.): Der Ozean-Express BREMEN. München 1930, nach S. 85)

Abb. 5 Titel-
illustration zu
Erich Kästner:
Die Konferenz
der Tiere.
Hamburg
1986 (erst-
mals 1949).



derspielzimmer untergebracht, da ging ich aus, um einige Einkäufe zu besorgen. Vor lauter Begeisterung über das tolle Angebot in der Ladenstraße, über den großen Theatersaal, die Kegelbahn mit automatischer Kegel-Aufstellung, über den Blick in das Innere eines der zwei riesigen Masten, über den elektrischen Wegweiser und über warmes und kaltes Wasser in den Kabinen der Dritten Klasse, über den Tanz im Ballsaal und den letzten Drink an der Bar hat der Verfasser seine Liesl im Kinderzimmer vergessen. Von allem wird bei der Ankunft in New York die Rede sein, nur nicht von Meer und Seefahrt, denn alles, was daran erinnern könnte, haben die modernen Schiffsbauer durch ihre Künste aus dem Bewusstsein der Seefahrer ausgeschaltet. Die Botschaft, dass es einen Extraraum gibt, in dem die Kinder spielen können, reicht. Deshalb spielt Liesl keine Rolle mehr.

Wer war nun Walter Trier und wie kam es dazu, dass er den Auftrag erhielt, das Kinderzimmer auf der BREMEN zu gestalten? Der Maler, Zeichner und Karikaturist Walter Trier wurde 1890 als Sohn eines Handschuhmachers in Prag geboren. Nach dem Besuch der Realschule und der Kunstgewerbeschule seiner Geburtsstadt ging er nach München und schloss als Schüler von Franz von Stuck seine Studien an der Münchener Akademie ab. Erste Zeichnungen erschienen in der satirischen Zeitschrift »Simplizissimus«, zu deren Zeichnern Franz von Stuck, Bruno Paul, Thomas Theodor Heine, Olaf Gulbransson, Eduard Thöny, Lyonel Feininger, Alfred Kubin, Ernst Barlach und Käthe Kollwitz gehörten. Bereits 1910 wechselte Trier nach Berlin und wurde wichtiger graphischer Mitarbeiter der »Lustigen Blätter«, in denen Zeichnungen von Fritz



Abb. 6 Titelillustration zu Erich Kästner: Emil und die Detektive. Hamburg 1986 (erstmalig 1929).



Abb. 7 Walter Trier: Ich, 1922. (Aus: Antje Neuner-Warthorst: Walter Trier. Politik – Kunst – Reklame. Zürich, Hannover 2006, S. 10)

Koch-Gotha, dem Illustrator der berühmten »Häschenschule«, und Heinrich Zille veröffentlicht wurden. Trier zeichnete auch für die »Berliner Illustrierte Zeitung«, die der Ullstein-Verlag verlegte. Nach dem Ersten Weltkrieg war Walter Trier sehr bald einer der einfallreichsten und beliebtesten Berliner Humorzeichner. 1923 erschienen im Ullstein-Verlag die vier »Kasper«-Bücher, die ersten Kinderbücher, die Trier illustrierte. Weitere Kinderbücher, die »Fridolin«-Bücher, folgten 1926. Mitte der 1920er Jahre schuf Trier verschiedene Schaufenster- und Reklamedekorationen sowie Wandmalereien und entwarf 1926 einen Reklamezug, der durch die Berliner Straßen fuhr und für die Zeitschrift »Uhu« als Reiselektüre werben sollte. So lag es nahe, schreibt Neuner Warthorst, *Wandbilder, Rutschbahn und Schaukelpferd von Walter Trier entwerfen zu lassen, denn schon Jahre zuvor war er der Presse immer wieder mit seinen Wandbildern für Künstlersäle und private Feste sowie seinen Dekorationen für Bauzäune aufgefallen.*¹⁶

Im selben Jahr, in dem er auf der BREMEN das Kinderspielzimmer gestaltete, begründete Walter Trier seinen unsterblichen Ruhm als Kinderbuchillustrator, als den ihn viele Menschen heute noch kennen.¹⁷ Im Jahre 1929 hatte der populäre Künstler den neun Jahre jüngeren Erich Kästner kennengelernt. Kästner war freier Mitarbeiter von Carl von Ossietzkys »Weltbühne«, der von Siegfried Jacobson (1881-1926) gegründeten politisch-literarischen Wochenschrift. Jacobsons Witwe Edith, Eigentümerin des Berliner Kinderbuchverlages William & Co., stellte die Bekanntschaft zwischen Erich Kästner und Walter Trier her. Noch im Herbst des Jahres 1929 erschien Kästners Kinderbuch »Emil und die Detektive« mit Illustrationen von Walter Trier. Im folgenden Jahr wurde das Buch verfilmt und mit Theo Linggen in der Rolle des Herrn Grundeis auf die Bühne gebracht. Das Buch wurde ein Welterfolg und ist bis heute von Millionen von Kindern verschlungen worden. Triers Illustrationen haben das Bild der Leser bis auf den heutigen Tag geprägt.

Mit Kästner und Trier, der auch weitere Bücher Kästners mit Zeichnungen bereicherte, trafen sich zwei kongeniale Künstler, die sehr viel gemeinsam hatten. Wie es einen Kästner für Kinder

und einen *Kästner für Erwachsene*¹⁸ gab, so gab es auch einen Trier für Kinder und einen Trier für Erwachsene. Beide Künstler wurden von den Nazis verfolgt. Kästner war als Zuschauer bei der Bücherverbrennung am 10. Mai 1933 anwesend, als seine Bücher im Scheiterhaufen vernichtet wurden. Ihm wurde Publikationsverbot für Deutschland erteilt, das 1942 auf das gesamte Ausland ausgedehnt wurde. Kästner wurde zweimal kurzzeitig verhaftet, verblieb aber in Deutschland. Emil Erich Kästner starb, hoch geehrt u.a. mit dem Georg-Büchner-Preis und der Hans-Christian-Andersen-Medaille, am 29. Juni 1974 in München. Walter Trier emigrierte 1936 nach England. Die letzte persönliche Begegnung zwischen Kästner und Trier fand 1938 in London statt. 1947 folgte Trier seiner Tochter in ihre Wahlheimat Kanada. Am 8. Juli 1951 erlag er in Collingwood, Ontario, einem Herzinfarkt. Kästners Buch »Als ich ein kleiner Junge war« musste von einem anderen Künstler, dem Illustrator Peter Knorr, mit Zeichnungen versehen werden.¹⁹ Das Kinderspielzimmer auf dem Schnelldampfer BREMEN überstand den Krieg nicht. Es verbrannte 1941 in dem Feuer, das die einstige »Königin der Meere« in Bremerhaven vernichtete.

Schlussbemerkung:

Anregung zu dieser Miszelle gaben die Neuerscheinungen über August Breuhaus (vgl. Anm. 12) und Walter Trier (vgl. Anm. 15) sowie über die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe (vgl. Anm. 13). Ich habe einige Passagen aus meinem Beitrag »Die Königin der Meere. Das Turbinenschiff BREMEN des Norddeutschen Lloyd« (vgl. Anm. 5) verwendet.

Anmerkungen:

- 1 Anonym: Überraschungen auf der BREMEN. In: Berliner Illustrierte Zeitung Nr. 30, 28. Juli 1929, S. 1324.
- 2 Arnold Kludas: Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche. Hamburg 1996.
- 3 Peter A. Huchthausen: Shadow Voyage. The Extraordinary Wartime Escape of the Legendary S.S. Bremen. Hoboken NJ, 2005. – Adolf Ahrens: Die »Bremen« schlägt sich durch: Die Heimkehr des größten deutschen Handelsschiffes. Berlin 1940 (unter dem Titel: Die Bremen: Geschichte eines Schiffes. Essen 1956 erneut aufgelegt).
- 4 Kludas (wie Anm. 2), S. 40f.
- 5 Lars U. Scholl: Die Königin der Meere. Das Turbinenschiff BREMEN des Norddeutschen Lloyd. In: Ders. (Hrsg.): Schnelldampfer BREMEN. Eine schiffahrtshistorische Reprint-Dokumentation aus der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure im Jahre 1930. Düsseldorf 1987. S. Vff.
- 6 Zitiert nach Joseph Popp: Bruno Paul. München o.J. (1916), S. 25f.
- 7 Hermann Muthesius: Das Kunstgewerbe. In: Die Weltwirtschaft 2, 1907, I. Teil, S. 312-325, hier S. 324f.
- 8 Norddeutscher Lloyd Bremen (Hrsg.): COLUMBUS. O.O., o.J. (Bremen um 1924), S. 11.
- 9 Robert Kain: Raumkunst an Bord. Einst und Jetzt. In: Norddeutscher Lloyd Bremen. Jahrbuch 1924. Bremen 1925, S. 142-163, hier S. 155ff.
- 10 Zum Werkbund in Norddeutschland siehe Nils Aschenbeck: Schnelldampfer, Landhäuser und Kaffee HAG. Der Deutsche Werkbund in Bremen, Delmenhorst und Oldenburg 1900 bis 1948. Delmenhorst, Berlin 2004.
- 11 Fritz August Breuhaus de Groot: Der Ozean-Express »Bremen«. München 1929, S. 5.
- 12 Elisabeth Schmidle: Fritz August Breuhaus. 1883-1960 – Kultivierte Sachlichkeit. Tübingen 2006, S. 95ff.
- 13 Matthias Trennheuser: Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe zwischen 1880 und 1940. Bremen 2007. Zum Zeitpunkt des Schreibens lag mir nur eine Fahne vor.
- 14 Breuhaus (wie Anm. 11), S. 84f.
- 15 Antje Neuner-Warhorst: Walter Trier. Politik, Kunst, Reklame. Zürich, Hannover 2006, S. 178.
- 16 Ebd., S. 177.
- 17 Lothar Lang (Hrsg.): Walter Trier. Berlin ²1984, S. 127ff. – Ders.: Das große Trier-Buch. Berlin ³1986.
- 18 Rudolf Walter Leonhardt (Hrsg.): Kästner für Erwachsene. Frankfurt 1966.
- 19 Erich Kästner: Als ich ein Junge war. Zürich 1957 u.ö.

“Space Art” on Lloyd Ships: The First-Class Children's Playroom aboard the BREMEN IV, Decorated by Walter Trier

Summary

With its two turbine-driven express steamers BREMEN and EUROPA, launched in 1929 and 1930 respectively, the Norddeutscher Lloyd set new standards in terms of both external appearance and interior furnishings. Six architects were commissioned to provide artistic drafts for the first-class-section interior of the BREMEN. The main rooms in First Class were designed by Düsseldorf architect Fritz August Breuhaus.

Breuhaus was also the designer of the children's playroom. He commissioned the artist Walter Trier, a caricaturist and illustrator of children's books, to decorate the playroom with frescoes. The year 1929 also marked the publication of the first edition of Erich Kästner's famous children's book *Emil and the Detectives*, containing the illustrations by Walter Trier; they can still be found in today's editions of the work, which continues to delight young and old alike. Walter Trier avoided persecution by the Nazis by emigrating to Canada via England. Kästner personally witnessed the burning of his books in May 1933. Even though he stayed on in Germany he was forbidden to publish any more of his work. Neither the children's playroom nor the BREMEN itself survived the war: The ship was destroyed by fire in 1941.

La décoration intérieure à bord des navires de la compagnie Lloyd : la salle de jeux des enfants en 1^{ère} classe sur le BREMEN IV, ornée par Walter Trier

Résumé

Sur les deux paquebots rapides à turbines, BREMEN et EUROPA, qui prirent leur service en 1929 et 1930, la Norddeutsche Lloyd établit de nouveaux critères aussi bien en ce qui concerne l'aspect extérieur que pour l'aménagement intérieur. Pour l'intérieur du BREMEN, six architectes furent chargés de la réalisation des projets artistiques de la 1^{ère} classe. Les pièces principales de 1^{ère} classe furent aménagées selon les plans de l'architecte Fritz August Breuhaus, de Düsseldorf.

Breuhaus fut responsable, entre autres, de la salle de jeux des enfants. C'est Walter Trier, artiste connu comme caricaturiste et illustrateur de livre d'enfants, qu'il engagea pour décorer celle-ci de fresques murales. C'est également en 1929 que devait paraître le célèbre livre pour enfants d'Erich Kästner, «Émile et les détectives», avec des illustrations de Walter Trier, qui ornent encore les éditions d'aujourd'hui et qui sont toujours estimées par jeunes et vieux. Walter Trier dû fuir la persécution nazie et émigra au Canada en passant par l'Angleterre. Kästner fut témoin de l'autodafé de ses livres en mai 1933. Il resta bien en Allemagne, mais fut interdit de publication. La salle des enfants ne survécut pas plus à la guerre que le BREMEN, qui fut totalement détruit par un incendie en 1941.