



Schnelldampfer
Kaiser Wilhelm II.
~~~~~  
Norddeutscher  
Lloyd-Bremen


NORDDEUTSCHER LLOYD  
BREMEN



**Norddeutscher Lloyd, Bremen**

Vertretung für den Bezirk Halle a. S.  
**L. Schönlicht**, Bankgeschäft  
Halle a. S., Poststr. (Stadt Hamburg).

*Schnellpostdampfer  
Kaiser Wilhelm II.*



## *Schnellpostdampfer Kaiser Wilhelm II.*

**E**s war ein entscheidender Schritt, als der Norddeutsche Lloyd in Bremen sich zu Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts entschloß, den Bau seiner modernen Schnelldampfer, die bis dahin in England geschaffen waren, dem deutschen Schiffbau anzuvertrauen. Wie sehr das Vertrauen, das der Norddeutsche Lloyd speziell dem Stettiner Vulkan in Bredow bei Stettin entgegenbrachte, gerechtfertigt war, haben im Laufe der Jahre die hervorragenden Leistungen der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kronprinz Wilhelm“, des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“, von dem nachstehend speziell die Rede sein soll, sowie auch seines neuesten Schwesterschiffes „Kronprinzessin Cecilie“ auf das deutlichste bewiesen. Die außerordentlichen Fortschritte, welche innerhalb der Zeit des Baues des Dampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ und des Dampfers „Kaiser Wilhelm II.“ zu verzeichnen gewesen sind, kommen allein schon durch die imponierende Zunahme der Schnelligkeit, wie auch durch die Größenverhältnisse der beiden genannten Dampfer auf das deutlichste zum Ausdruck. Die großen Prachtdampfer, welche in wenig mehr als fünf Tagen den Ozean von Cherbourg bis Sandy Hook und umgekehrt von Sandy Hook bis Eddystone

durchqueren, haben dem Norddeutschen Lloyd auf eine Reihe von Jahren die Führung im transatlantischen Schnelldampferverkehr gesichert. Dazu haben neben ihrer Schnelligkeit in erster Linie die Regelmäßigkeit des Betriebes, die Pracht der inneren Einrichtung, die oft als hervorragend anerkannte Verpflegung der Passagiere und alle sonstigen Bequemlichkeiten an Bord das ihrige getan. Die vier Dampfer verkörpern die Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaues in einer Weise, wie man es sich in den achtziger Jahren, als zum ersten Male der Stettiner Vulkan zum transatlantischen Dampferbau herangezogen wurde, noch nicht träumen lassen konnte, und so dürfen wir sagen, daß auch diese gigantischen Schiffe, die ausschließlich deutschem Geiste und deutschem Können ihre Entstehung verdanken, zu ihrem Teil zur Hebung des deutschen Ansehens im Auslande beigetragen haben.

Gleich dem ersten dieser modernen Ozeanriesen, dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“, welcher im Jahre 1897 in Fahrt gestellt wurde, war es beschieden, das bis dahin von englischen Schiffen behauptete „Blaue Band des Ozeans“ dauernd an die deutsche Flagge zu heften. Von den folgenden Dampfern dieser Klasse sind dann die Leistungen des Dampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ im Laufe der Jahre mehr und mehr übertroffen worden. Die beste Gesamtleistung ostwärts wurde bisher mit einer stündlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,58 Seemeilen vom Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ erzielt. Doch liegen einzelne Leistungen vor, sowohl

vom Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ als auch vom Dampfer „Kronprinzessin Cecilie“, die über 24 Seemeilen pro Stunde wesentlich hinausgehen. Das sind Resultate, die als äußerst Achtung gebietende angesehen werden müssen. Die Urteile der Passagiere über diese Dampfer lauten ausnahmslos sehr anerkennend, und daß diese Schiffe mit besonderer Vorliebe von den transatlantischen Reisenden zur Überfahrt über den Ozean benutzt werden, geht am besten daraus hervor, daß für die Hauptreisezeit die Kajüten meistens schon auf Monate hinaus im voraus belegt sind. Infolgedessen hält es oft schwer, kurz vor Abfahrt der Dampfer noch Plätze an Bord zu erhalten. Dadurch wird auf das deutlichste der Nachweis erbracht, daß die Prinzipien, welche dem Bau dieser Schiffe seinerzeit zugrunde gelegt worden sind: höchstmögliche Sicherheit, günstige Verteilung der Passagiere und der Besatzung und bestmögliche Ausgestaltung der Passagierräume, die richtigen sind.

Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ verließ am 12. August 1902 auf der Werft des Stettiner Vulkan im Beisein Sr. M. des deutschen Kaisers den Helgen. Der Stapellauf erhielt durch die persönliche Anwesenheit des Kaisers ein besonders festliches Gepräge. Die Teilnahme des Publikums war eine ganz enorme. Die Taufe des Schiffes vollzog im Auftrage des Kaisers die Tochter des Generaldirektors des Norddeutschen Lloyd, Fräulein *Elsa Wiegand*. Gleich nach Beendigung des Taufaktes, während der Kaiser und sein glänzendes Gefolge sich noch

auf dem Wege zur Ablauftribüne befanden, setzte sich der Dampfer in Bewegung. Wenige Sekunden später schwamm er in majestätischer Größe, ein stolzes Zeichen menschlicher Erfindung und Arbeitskraft, auf den Fluten der Oder. Nun brausten von allen Seiten die Jubelrufe empor. Das Schauspiel hatte wieder, wie es ja stets zu sein pflegt, fortreißend gewirkt. Die Empfindungen lösten sich in nicht enden wollenden Hurrarufen aus.

Anfang April 1903 war das Schiff fertiggestellt. Nach sehr zufriedenstellend verlaufener Probefahrt trat der „Kaiser Wilhelm II.“ am 14. April seine „Jungfernreise“ nach New York an, wo er am 21. April eintraf. In New York wurde ihm eine äußerst enthusiastische Aufnahme zu teil. Die Stadt Hoboken hatte anlässlich der Ankunft reichen Flaggenschmuck angelegt. Das Eintreffen des neuen Riesendampfers bildete ein Ereignis, das umso mehr an Bedeutung gewann, als mit demselben zugleich die Eröffnung der von dem Norddeutschen Lloyd errichteten neuen Pieranlagen erfolgte. Der Dampfer wurde von der Presse als ein Triumph der Schiffsbaukunst bezeichnet, der Deutschland zur größten Ehre gereiche. Einen Weltrekord, den er bis zum Winter 1907 gehalten hat und der auch jetzt noch von keinem anderen deutschen Schiffe übertroffen ist, stellte der Dampfer auf seiner Reise von New York nach Bremen im Juni 1904 auf. „Kaiser Wilhelm II.“ passierte Sandy Hook-Feuerschiff am 14. Juni 8 Uhr 12 Minuten morgens und Eddystone-Leuchtturm am 20. Juni 1 Uhr 10 Minuten morgens;

er hat also die 3112 Seemeilen betragende Strecke unter Berücksichtigung des Zeitunterschiedes in 5 Tagen 11 Stunden 58 Minuten zurückgelegt. Die hierbei erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 23,58 Knoten. Die höchste Tagesleistung auf der Reise wurde am 18. Juni mit 564 Seemeilen erreicht.

Die bis dahin schnellsten Reisen zwischen New York und dem Kanal wurden von den Schnelldampfern „Deutschland“ der Hamburg-Amerika-Linie mit 23,51 Knoten, „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd mit 23,47 Knoten und „Kaiser Wilhelm der Große“ des Norddeutschen Lloyd mit 23 Knoten gemacht.

Der Kiel zu dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ wurde am 1. April 1901 gelegt, sonach dauerte der Bau auf der Helling 16 Monate. Während dieser Zeit ist das Gewicht von 11200 Tonnen eingebaut worden, das sind pro Tag, wenn wir den Monat zu 26 Arbeitstagen rechnen, rund 27 000 kg.

Die Hauptabmessungen des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ sind die folgenden:

|                                              |            |
|----------------------------------------------|------------|
| Länge vom Heck bis zum Vorder-               |            |
| steven . . . . .                             | = 215,34 m |
| Größte Breite . . . . .                      | = 21,94 „  |
| Höhe von Oberkante Kiel bis zur              |            |
| Seite des Promenadendecks . . . . .          | = 16,00 „  |
| Tiefgang voll beladen . . . . .              | = 9,60 „   |
| Wasserverdrängung = 26 000 Tonnen Seewasser. |            |

Diese Wasserverdrängung würde genügen, um einen Kanal von 10 m Breite, 2,3 m Tiefe und

1,3 km Länge vollständig zu füllen. In diesem enormen Gewicht sind für das Schiff mit der betriebsfertigen Maschinenanlage 20 000 Tonnen und für die Kohlen 4600 Tonnen enthalten, während die Bunker groß genug sind, um 5700 Tonnen Kohlen aufzunehmen, das sind ca. viermal soviel, als die größten Linienschiffe der Welt zu fassen vermögen, und gleich einem Quantum, zu dessen Fortschaffung ein Seedampfer von recht ansehnlichen Dimensionen notwendig wäre.

Wie alle modernen Dampfer des Norddeutschen Lloyd ist auch dieser mit einem Doppelboden versehen, welcher dort, wo die Maschinen stehen, eine Höhe von nahezu 2,10 m besitzt. Der Doppelboden mit seinen 26 Zellen, welcher der starken Konstruktion wegen einen wesentlichen Faktor der Festigkeit des Unterschiffs bildet, erfüllt gleichzeitig mehrere hochwichtige Aufgaben, indem er einmal einen wirksamen Schutz bei etwaiger Beschädigung des Bodens bietet und zugleich für die Unterbringung des erforderlichen Frischwassers zum Speisen der Kessel und des Trinkwassers dient.

Sodann ist es möglich, durch Aufnahme von Ballastwasser die Beeinflussung der Stabilitätsverhältnisse durch den Verbrauch von Kohlen und Proviant während der Reise wunschgemäß ausgleichen zu können. (Dieser Schnelldampfer kann in seinen Doppelbodenzellen 202 cbm Kesselspeisewasser, 866 cbm Trinkwasser und 2097 cbm Ballastwasser mitführen, zusammen also 3165 cbm Wasser, somit ein Quantum, welches etwas größer ist, als



die Wasserverdrängung eines der neueren kleineren Kreuzer beträgt.) Daß bei dem „Kaiser Wilhelm II.“ auch auf die richtige Verteilung der Querschotten die denkbar größte Sorgfalt verwendet worden ist, braucht hier wohl kaum besonders betont zu werden. Das Schiff ist durch 17 wasserdichte Querschotte, sowie durch ein Längsschott im Maschinenraum in 19 Abteilungen eingeteilt, deren Größe so bemessen ist, daß selbst beim Volllaufen zweier benachbarter Abteilungen die Schwimmfähigkeit noch völlig gesichert ist.

Der Dampfer besitzt fünf durchlaufende Decks, nämlich das Spar-, Ober-, Haupt-, Unter- und Orlopdeck. Das Spardeck dient gleichzeitig als unteres Promenadendeck, über ihm befindet sich noch ein oberes Promenadendeck und das Boots- oder Sonnendeck. Wir haben somit, wenn wir den Doppelboden als Erdgeschoß betrachten würden, sieben Etagen von 4,29 m bis 2,89 m bzw. 2,44 m Höhe. Die gesamte Tiefe von der Oberkante der Kielplatte bis zur Oberkante des durch das Sonnendeck hindurch ragenden Rauchsalons beträgt 22,165 m, entspricht also einem stattlichen vierstöckigen Berliner Wohnhause.

Die beiden Hauptmaschinen repräsentieren ein in sich abgeschlossenes Bauwerk nicht nur von riesigen Abmessungen — die Länge beträgt 28 m, die Höhe 13,20 m —, sondern auch von großer Formenschönheit. Da ist jedes Detail durchdacht und seiner Bestimmung gemäß konstruiert; breitfüßige Säulen, aus Stahlguß gefertigt, streben in

eleganter Linie auf und tragen oben die massigen Zylinder. Die parabolisch geformten Pleuelstangen erscheinen wie Riesenarme und setzen spielend die gradlinige Bewegung der Kolben in rotierende um; so hat jedes noch so unscheinbare Detail eine Funktion zu erfüllen, damit das ganze große Bauwerk seine Aufgabe, die zur Fortbewegung des Schiffes notwendige Kraftleistung hervorzubringen, imstande ist, zu lösen.

Welch enorme Gewichte aber hier mit spielender Leichtigkeit bewegt werden, können wir darnach beurteilen, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß das Gewicht der Kurbelwellen 114400 kg beträgt. Die riesigen Schrauben aus Bronze von 6,95 m Durchmesser, welche jede durch eine Kraftleistung der betreffenden Hauptmaschine von ca. 20000 indizierten Pferdestärken in 80 minutliche Umgänge versetzt wird, erteilen zusammen dem Schiffe eine Ozeangeschwindigkeit von  $23\frac{1}{2}$  Knoten.

Die treibende Kraft schlummert gebunden in der Kohle und im Wasser. In einer Anlage, die aus 19 Kesseln mit einer Gesamtheizfläche von 10000 Quadratmetern besteht, wird diese Kraft als Dampf von 15 Atmosphären zum Betriebe der Hauptmaschinen erzeugt. Die Anlage umfaßt Doppelender- und Einenderzylinderkessel, von denen ein Doppelender 120000 kg, ein Einender 76000 kg ohne Wasser beim Einsetzen gewogen hat.

Die Kessel- und Kohlenräume dieses Ozeanriesen besitzen eine Gesamtlänge von 90 m und eine Kleinbahnlänge von 180 m Gleislänge, um die Kohlen

von den Bunkern zu den einzelnen Kesselgruppen schnell und bequem befördern zu können. Das für die Wartung und Bedienung der Kesselanlage nötige Personal beläuft sich allein auf 237 Mann.

Die Rauchgase der 19 Kessel werden in vier Schornsteinen nach außen geführt, welche letztere im Zusammenwirken mit den drei schlanken Masten dem Schiffe das eigenartige architektonische Gepräge des modernen Schnelldampfers verleihen. Große Ventilatoren von je 21 m Länge sorgen für die nötige frische Luft in den Heizräumen.

Durch vorzüglich isolierte, nach den neuesten Sicherheitsvorschriften des Reiches und der Kesselüberwachungsvereine ausgeführte Leitungen gelangt der Dampf in die vier vierfachen Expansionsmaschinen, von denen je zwei als gemeinsame Maschine an einer Propellerwelle arbeiten. Jede dieser vier Hauptmaschinen befindet sich in einer wasserdichten Abteilung des Schiffes, eine Anordnung, die eine wesentliche Erhöhung der Sicherheit bedeutet, und die auf einem Passagierdampfer wohl zum ersten Male zur Ausführung gekommen ist. Die Gesamtleistung der Maschinen-Anlage beträgt etwa 40000 indizierte Pferdestärken.

Die Hauptmaschinen sind nach dem Patent Schlickausbalanciert. Hierdurch wird eine möglichst vibrationsfreie Fortbewegung erzielt; die Fahrgäste empfinden in den Wohn- und Schlafräumen kaum eine Erschütterung durch die Maschinen, trotzdem dort gewaltige Massen sich in rotierender bzw. auf- und niedergehender Bewegung befinden.

Es ist naturgemäß, daß die Frage der Sicherheit des Lebens die erste Stelle bei dem Entwurf und Bau eines Ozeanpassagierdampfers einnimmt und der auch bei diesem Dampfer die größte Sorgfalt gewidmet worden ist. Des wasserdichten Doppelbodens und der Schotteneinteilung, der Schutzvorrichtung gegen das Sinken, wurde bereits Erwähnung getan. Neben diesen sind aber noch eine Reihe weiterer Schutzvorrichtungen hervorzuheben. An Booten führt dieser Schnelldampfer 26 mit. Um etwa eindringendes Wasser sofort zu beseitigen, sind 17 mächtige Dampfpumpen vorhanden, die imstande sind, stündlich 9360 cbm Wasser zu bewältigen.

Gegen Feuersgefahr ist ein weitverzweigtes, über alle Räume sich erstreckendes Rohrsystem von genügender Größe und mit stets zugänglichen Stützen nebst Schlauchanschlüssen eingebaut, die wiederum mit besonderen Pumpen in Verbindung stehen und die zusammen mit den nach allen Räumen geleiteten, von den Kesseln gespeisten Dampfrohren den sichersten Schutz gegen Feuersgefahr gewährleisten; eine Alarmanlage für Feuerlöschzwecke und eine Feuermeldeanlage vervollständigen diese Einrichtungen. In hygienischer und sanitärer Beziehung sind das groß angelegte Ventilationssystem, aus natürlicher und künstlich durch Elektrizität bzw. dampferzeugter Lüftung bestehend, die Bade- und Lazaretteinrichtungen zu erwähnen. Die Zahl der Bäder für allgemeinen Gebrauch I. und II. Klasse beträgt 28, diejenige der Klosetts 53. In diesen Zahlen

sind die Bäder und Klosetts der Luxuskammern nicht eingerechnet. Zwei staatlich approbierte Ärzte sowie eine vollständig ausgerüstete Apotheke stehen allen Reisenden im Bedarfsfalle kostenfrei zur Verfügung.

Feingeistige Mechanismen sind erdacht worden, um solchen Ozeanriesen schnell und sicher seinem Ziele durch Wind und Wogen entgegenzuführen. Das Beste und Teuerste ist gerade gut genug für solch einen Schnelldampfer. Wie die anderen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd besitzt auch dies Schiff Einrichtungen für Funkentelegraphie, um auf See von Bord aus Mitteilungen an das Festland gelangen lassen zu können.

Eine Kraftstation von ganz bedeutendem Umfange stellt die Dampfsteueranlage des Schiffes dar. Sie besteht aus der Hauptmaschine, welche in einen zigarrenförmigen Ausbau eingebaut und imstande ist, bei voller Geschwindigkeit das Ruder, welches dann einen Druck von 40 000 kg auszuhalten hat, in wenigen Sekunden von „Hart Steuerbord“ nach „Hart Backbord“ zu legen. Eine zweite zur Reserve dienende Dampfsteueranlage von halber Leistung ist in einem Hause auf dem Poopdeck eingebaut. Beide Apparate können von der vorderen und hinteren Kommandobrücke sowohl durch die sicher funktionierende Telemotorleitung, als auch auf telegraphischen Befehl von Hand bewegt werden. Als dritte Reserve ist dann noch eine Pinnensteuerung, welche durch Taljen betätigt wird, eingebaut.

Die Beleuchtungsanlage umfaßt rund 2700 Glühlampen von je 25 Kerzen, die in allen Wohn-, Schlaf- und Gesellschaftsräumen praktisch verteilt sind. Die Elektrizität hat bekanntlich auf allen neuen Dampfern des Norddeutschen Lloyd in ausgedehntem Maße Verwendung gefunden. Es kann daher kaum wundernehmen, daß außer Klingel- und Telephonleitungen elektrische Zigarrenanzünder in den Rauchzimmern und im Wiener Café, dagegen elektrische Brennscheren-Wärmapparate in den Schlafzimmern I. und II. Klasse vorhanden sind.

Die KÜcheneinrichtungen umfassen getrennt jene für Passagiere I., II. und III. Klasse, sowie diejenigen für die Mannschaft. In der Küche I. Klasse z. B., die mit den modernsten Einrichtungen, wie Patenttafelherden, Patentkochtöpfen, Dampf-Mahl- und Kaffeemühlen usw. ausgestattet ist, kann für 800 Personen, in der Küche II. Klasse für 400 Personen und in der III. Küche gar für 1100 Passagiere gekocht werden. Das sind ganz hervorragende Leistungen, die wir erst dann zu würdigen vermögen, wenn wir uns erinnern, welch umsichtiger Leitung ein Hotel bedarf, in welchem täglich nur 300 Personen dinieren. Natürlich gehören zu solch kolossalen Küchen die entsprechenden Pantry- und Abwaschräume.

Von enormer Größe sind auch die Räume zur Verstauung des Proviantes. Letzterer, in Form von lebendem Vieh, von frischem Fleisch, von Konserven, Wein, Spirituosen, trockenem und nassem Proviant, nimmt einen Raum von insgesamt 736 cbm

ein, das wäre der Netto-Raumgehalt eines mittleren Küstendampfers. Zur Kühlung der großen Proviantgüter ist eine bedeutende Anlage vorhanden, außerdem wird noch eine ganz erhebliche Menge Natureis mitgeführt.

„Kaiser Wilhelm II.“ hat Räumlichkeiten zur Aufnahme von 725 Fahrgästen I. Klasse, 335 Passagieren II. Klasse und 746 Personen III. Klasse, hierzu kommen 600 Mann Besatzung einschließlich des Kapitäns und der Offiziere, so daß insgesamt etwa 2400 Personen befördert werden können. Außer den großen Schlafzimmern der I. Klasse finden sich noch zwei sogenannte Kaiserzimmer („Imperial-rooms“), acht Luxusräume und zwölf Staatszimmer mit nebenliegendem Badezimmer und Klosett eingeordnet.

An Passagierkammern sind für die I. Klasse 290 und für die II. Klasse 107 vorhanden. An Gesellschaftsräumen I. Klasse sind zu erwähnen der große Speisesaal von 33 m Länge und 21 m Breite mit etwa 540 Sitzplätzen, das Rauchzimmer, ein Gesellschafts-, ein Lese- bzw. Schreibzimmer, zwei Wiener Cafés, sämtlich in vornehmster Ausstattung, sowie endlich ein Kindersalon; die Fahrgäste II. Klasse verfügen über einen Speisesaal von 190 Plätzen und ein Rauchzimmer, welche zwar einfacher als jene Räume I. Klasse, jedoch auch streng künstlerisch durchgebildet sind.

Die Besatzung des Schiffes besteht aus etwa 600 Personen. Die Unterbringung dieser starken Besatzung hat natürlich große Schwierigkeiten, doch ist

dieselbe auf das glücklichste gelöst worden. Sämtliche Leute sind hier in einer nach jeder Richtung so bequemen Weise untergebracht, wie nie zuvor.

Hinsichtlich der Ausstattung der Wohnräume sei bemerkt, daß die „Kaiserzimmer“ („Imperial-rooms“) aus drei Zimmern, nämlich dem Frühstückszimmer, dem Salon und dem Schlafzimmer bestehen, zu welchen noch ein besonderes Badezimmer mit Wasserklosett gehört.

Die Ausstattung dieser „Imperial-rooms“ sowohl, als jene der Luxuszimmer ist, wie unsere Bilder zeigen, eine äußerst gediegene und besonders elegante. Die Luxuszimmer bestehen gleichfalls aus mehreren Räumen, und zwar aus Wohn- und Schlafzimmer mit daran grenzendem Bad usw.

Die erwähnten zwölf Staatszimmer zeichnen sich außer durch eine besondere Größe noch durch reichere Ausstattung vor den anderen Passagierkammern aus und besitzen ein eigenes Badezimmer mit Klosett.

Die sonstige Schlafzimmereinrichtung ist so arrangiert, daß Kammern mit einem, zwei, drei und vier Betten zur Verfügung stehen. Bei der gesamten Kajütsanordnung, sowie der inneren Einrichtung der Wohnräume ist in weitestgehender Weise allen Ansprüchen des internationalen Reiseverkehrs Rechnung getragen worden. Die Wände der Zimmer bestehen aus polierten verschiedenfarbigen Hölzern mit farbigen Linkrustafüllungen in vornehmster Art.

Die Ausstattung des I. Klasse-Salons wurde, wie auch bei den früheren Schnelldampfern, nach



Entwürfen des Bremer Architekten *J. G. Poppe*, dessen geniale Meisterschaft hier überall hervortritt, von den bewährten Firmen *A. Bembé* in Mainz und *J. C. Pfaff* in Berlin ausgeführt.

Der große Speisesaal, welcher nahezu 613 qm Bodenfläche hat, ist in der Farbe hauptsächlich in weiß und blau gehalten. Die Holzteile sind vom Boden bis zum Plafond in blaugebeiztem Holz ausgeführt, alle anderen Teile weiß lackiert und mit Plafondgemälden geziert. Die Einrichtung des Speisesaals war ursprünglich eine andere als jetzt. Nachdem zuerst auf dem Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie“ der Versuch, die Längstafeln zu beseitigen und dafür kleine runde Tische für je zwei bis sieben Personen aufzustellen, bei den Passagieren lebhaften Anklang gefunden hatte, entschloß sich der Norddeutsche Lloyd, auch auf den anderen Schnelldampfern diese neue Einrichtung zu treffen. Durch die Neuerung ist allerdings eine geringe Anzahl Sitzplätze verloren gegangen, aber die Vorteile, die das neue Tischsystem neben der gleichzeitig erfolgten Einführung des Restaurationsbetriebes bietet, sind so überwiegend, daß die Verringerung der Zahl der Plätze nicht von Bedeutung ist. Die Passagiere haben jetzt auf den Schnelldampfern die Möglichkeit, sich für die Mahlzeiten einen Kreis von Freunden oder Bekannten selbst zu wählen oder auch im engen Familienkreise an besonderen Tischen zu speisen und sind dadurch der Nachbarschaft von wildfremden Mitreisenden, die ihnen vielleicht noch nicht einmal sympatisch

sind, überhoben. Weiter ist hervorzuheben, daß nunmehr jeder Reisende sich nach einer äußerst reichhaltigen Speisekarte diejenigen Speisen, die seinem Geschmacke am meisten entsprechen, selbst auswählen kann. Feste Menus, wie sie an der Table d'hôte bisher geboten wurden, existieren auf den Schnelldampfern nicht mehr, indessen wird zur Bequemlichkeit der Reisenden sowohl beim Lunch wie beim Diner neben der Wahlkarte ein festes Menu vorschlagsweise aufgelegt.

Über dem großen Speisesaal entwickelt sich der durch drei Stockwerke gehende Lichtschacht, welcher in diesem Schiff — wesentlich größer als in früher gebauten Dampfern — in etwa 45 qm Plafondfläche angelegt ist. Hier verdienen die großen Deckengemälde, die Jahreszeiten, Jagd, Fischerei, Landwirtschaft usw. darstellend, besonders hervorgehoben zu werden. Nach oben ist der untere Teil des Lichtschachtes durch eine Glasdecke vom Gesellschaftsalon getrennt.

Aus dem Speisesaal entwickelt sich die Treppe mit reich geschnitztem Geländer; sie führt zunächst in den um den Lichtschacht gruppierten Raum. An dem Vorende dieses Raumes befindet sich das mit Messinggitter abgeschlossene Bureau des Oberstewards, in welchem Rechnungen, Bons, Postsachen usw. verabfolgt werden. Hier befindet sich auch die Telephonzentrale, ein großer Geldschrank für Passagiere usw. Uniformierte Laufburschen, sogen. "call boys", stehen zum Überbringen von Aufträgen den Passagieren fortwährend zur Verfügung.

Die große Treppe führt dann weiter auf den geräumigen Vorplatz auf dem unteren Promenadendeck, an dessen Vorende das Kinderzimmer liegt, welches in ähnlicher Ausführung gehalten ist, und weiter noch eine Etage höher auf den Vorplatz vor dem Gesellschaftssalon, der durch Glaswand mit dem Gesellschaftssalon im Zusammenhang steht.

Der über dem Oberstewardraum gelegene Speisesaal und Spielraum für die Kinder ist rot und weiß, freundlich und frisch durchgeführt und mit Märchenbildern reich geschmückt.

Der große Lichtschacht hat im unteren Teil kanzelartige Vorbauten, welche es ermöglichen, von dem Raum um den Lichtschacht in den Lichtschacht selbst hineinzutreten, um dadurch einen bequemen Blick in den darunter liegenden Speisesaal zu gewinnen.

Vom Vorplatz des oberen Promenadendecks führt ein breiter Korridor an Steuerbordseite nach dem Rauchsalon erster Klasse.

Die Architektur im Rauchsalon ist im Renaissancestil gehalten. In der Mitte ist der Raum von einem gewaltigen, tonnenförmig gewölbten Oberlichte in feinsten farbiger Verglasung überdacht. Die Wand nach dem Hinterschiff zeigt eine architektonisch reich behandelte, durch Säulenstellung flankierte Tür mit einem kräftigen Bogengesims, auf dem in allegorischer Darstellung die von hervorragender Künstlerhand ausgeführten Figuren, Handel und Schifffahrt darstellend, ruhen. Die gegenüberliegende Wand ist korrespondierend eingeteilt. Ihre Mitte nimmt eine größere Malerei ein. Unter derselben befindet sich

ein prächtiger Marmorkamin mit kupfergetriebener Füllung, während das Ganze im Hauptgesims durch eine äußerst wirkungsvolle „Germania“ bekrönt wird. An diese Wand nach vorn schließen sich seitlich runde Schränke in Facetteverglasung mit reicher Messingverzierung an. In der Längsrichtung sind zwei größere Nischen eingebaut, die gleichfalls mit Oberlichtern in Opalescent-Verglasung versehen sind. Die aus Mahagoniholz mit Goldbronzeverzierungen hergestellten Paneele haben Füllungen aus echtem Leder in ornamentalen Dessins. Die runden Ecken des Raumes zieren allegorische Reliefs. Die Decke ist in heller Holzarchitektur gehalten, während stilvolle Beleuchtungskörper den imposanten und doch überaus behaglichen Raum mit warmem, angenehmem Licht durchfluten. Auch der weiche, aus mosaikartigem Gummibelag hergestellte Fußboden paßt sich dem Ganzen in vorteilhafter Weise an.

Vom Vorplatze des Promenadendecks aus gelangt man rechts und links nach dem Gesellschaftsalon. Vornehmheit und Eleganz vereinigen sich hier in glücklicher Weise mit größter Zweckdienlichkeit. Der ganze Raum gewährt dem Beschauer ein Bild von so vollkommener und dabei doch durchaus gediegener Pracht, daß er mit jedem bisher geschaffenen ähnlichen Salon erfolgreich wetteifern kann. Die Farben der Hölzer und Stoffe usw. sind meisterhaft und dem Auge überaus wohltuend abgestimmt. Die Decke, wie überhaupt die gesamte Holzarchitektur, ist ähnlich dem Rauchsalon im Charakter der Renaissance, jedoch mit stellenweisen

Anklängen an den barocken Stil gehalten. Sie ist cremefarben getönt und an passender Stelle antik vergoldet; so besonders das herrliche Schnitzwerk, das in seiner flachen Behandlung von besonders guter Wirkung ist. Große farbige Deckengemälde stellen die Künste, Wissenschaft, Poesie usw. dar, während ein breiter, sattfarbig gemalter Wandfries oberhalb der Wandstoffbekleidung die schönsten Partien aus der Umgebung von Potsdam und Berlin, malerische Punkte an der Spree und Havel, aus dem Grunewald usw. zeigt. Ein Hauptschmuck des Gesellschaftssalons ist das an der Stirnwand befindliche, von Ludwig Noster gemalte große Bild Sr. M. Kaiser Wilhelms II., dessen Namen das stolze Schiff führt.

In nächster Nähe dieses Schmuckstückes ladet ein herrlicher Flügel zu musikalischer Betätigung der Passagiere ein, während ein „Mignon“-Reproduktions-Klavier den Fahrgästen täglich zweimal zu bestimmten Stunden Vorträge der berühmtesten Pianisten vermittelt. Den durch den Gesellschaftssalon hindurchgehenden Lichtschacht umgürten bequeme Sofas mit geschickt eingebauten kleinen Tischen. Vom Innern des Gesellschaftssalons zeigt sich der Lichtschacht klar dem Auge des Beschauers.

Die Abdachung ist in kunstvoller Verglasung ausgeführt, durch welche das Tageslicht dem Lichtschacht und Salon eine äußerst harmonische Lichtstimmung gibt. Besonders prächtig präsentieren sich die Räume aber bei dem aus zahlreichen überaus kunstvollen Beleuchtungskörpern erstrahlenden elektrischen Licht.

Am Abschluß des Deckshauses nach vorn auf dem Promenadendeck befindet sich der Schreib- und Lesesalon. Leicht und gefällig in seinen Formen, ist derselbe durchweg hell gehalten. Dadurch ist ein möglichst lichtreicher Raum geschaffen.

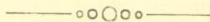
An der Rückwand des Salons, sowie in der Mitte desselben sind durch Sofas und bequeme Fauteuils mit davorstehenden kleinen Tischchen Ruheplätze geschaffen für diejenigen, die sich der Lektüre widmen wollen, zu der ein reiches Material in zwei den Eingang flankierenden riesigen Bibliotheksschränken vorhanden ist. Seitlich an Backbord befindet sich ein durch eine Glaswand abgetrennter Raum, in welchem auf Tischen Schreibmaschinen aufgestellt sind, so daß den Passagieren, die diese Art der Korrespondenz bevorzugen, Gelegenheit geboten ist, dies ganz nach Wunsch zu besorgen. Ein prächtiger Teppich bedeckt den Boden und hält jegliches Geräusch fern.

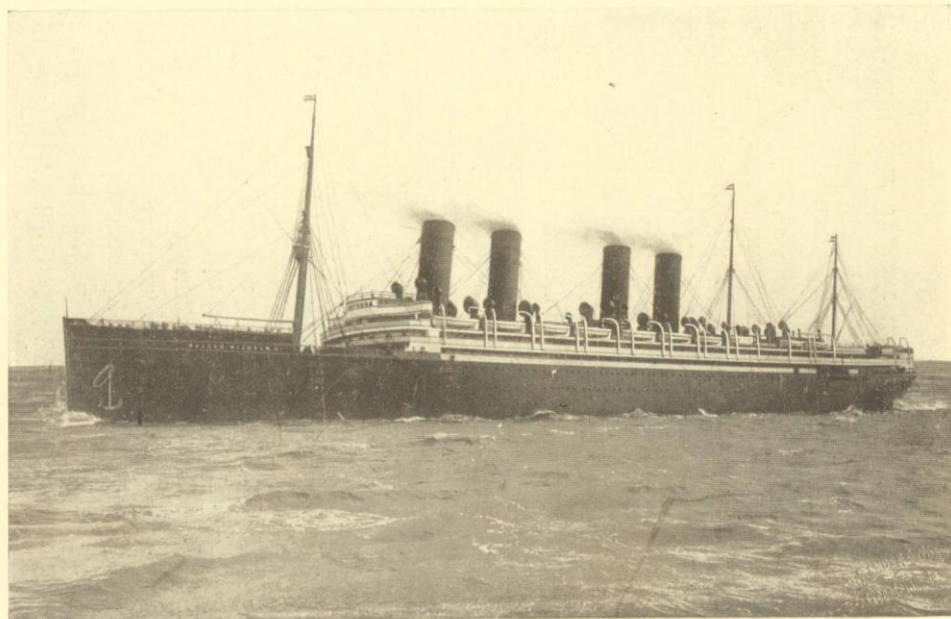
Die beiden vorerwähnten sog. Wiener Cafés, auf dem Sonnendeck gelegen, das vordere für Nichtraucher, das hintere für die Freunde einer Zigarre bestimmt, bilden eine Neuerung, die für die Passagiere 1. Klasse eine außerordentliche Annehmlichkeit darstellt. Wer gewohnt ist, nach dem Diner noch ins Café zu gehen, findet also hierzu die beste Gelegenheit. Beide Cafés sind auf das eleganteste und traulichste ausgestattet, außer Kaffee gelangen aber auch allerlei Liköre, feines Backwerk usw., im hinteren Café sogar auch warme Speisen zur Verabreichung. Bei schönem Wetter finden vor dem vorderen Café, ähnlich wie vor den großen Cafés in den Städten,

kleine Tische und Stühle Aufstellung, so daß man behaglich seinen Mokka im Freien schlürfen kann, während der Blick unbehindert zu beiden Seiten über das Meer schweift. Das hintere Café ist nach dem Heck zu laubenartig ausgebaut; auch hier sitzt man an kleinen Tischen, und zwar völlig geschützt, wodurch selbst bei ungünstigem Wetter ein angenehmer Aufenthalt in frischer Luft geboten wird. Gleich hinter der Laube befindet sich ein Spielplatz, so daß die Besucher dieses Cafés von der „Laube“ aus in voller Siesta bei Kaffee und Zigarre dem fröhlichen Treiben der Spieler zu folgen vermögen.

Die bildnerische Ausschmückung der Gesellschaftsräume, die auf diesem Schiffe einen bedeutenden Umfang aufweist und eine überaus wirkungsvolle ist, lag im wesentlichen wiederum in Händen des bremischen Malers *Otto Bollhagen*, dessen hervorragende Leistungen auf diesem Gebiete rühmlichst bekannt sind. Mit einigen wertvollen Bildern ist auch *Grete Waldau* vertreten.

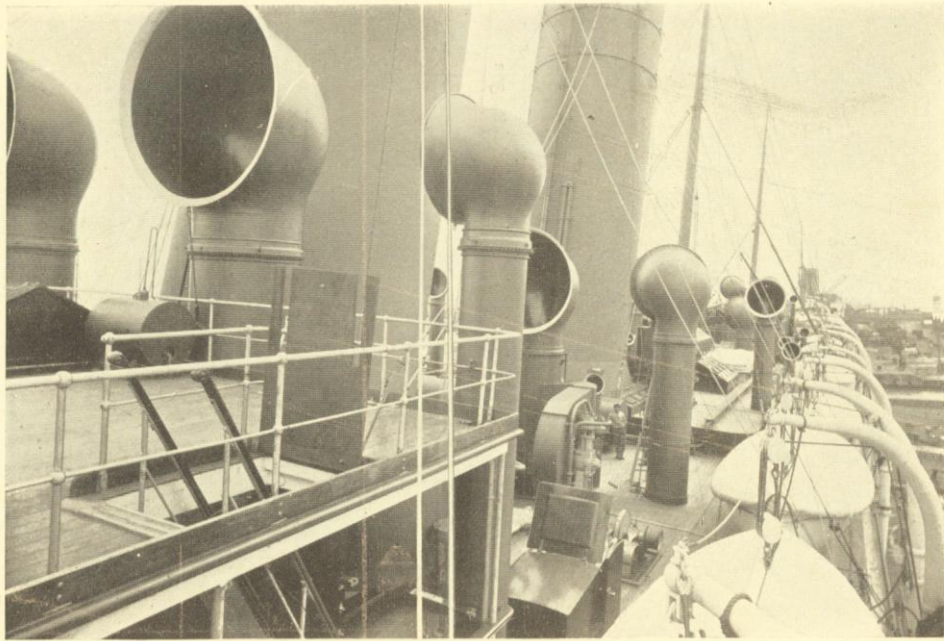
So sehen wir denn in dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ein ebenso interessantes wie künstlerisch vornehmes Bauwerk vor uns, welches, mit dem Namen unseres allverehrten Herrschers gekrönt, in ganz besonderer Weise geeignet ist, auf seinen Fahrten nach fernen Landen ein redendes Zeugnis abzulegen von deutschem Unternehmungsgeist, deutscher Tatkraft und deutscher Schaffensfreudigkeit.



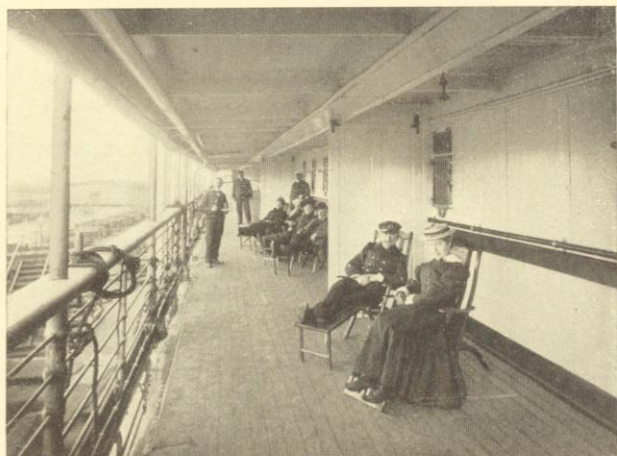


☞ Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« ☺





☞ Bootsdeck (Blick von der Kommandobrücke) ☜



Oberes Promenadendeck mit Windschutzvorrichtungen



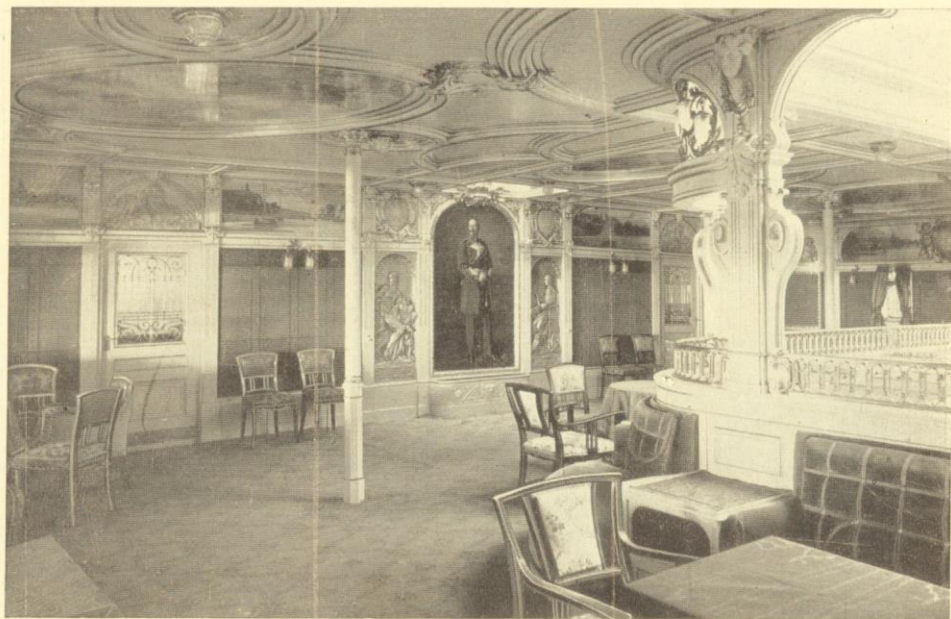
Unteres Promenadendeck



☞ Speisesaal I. Klasse ☜



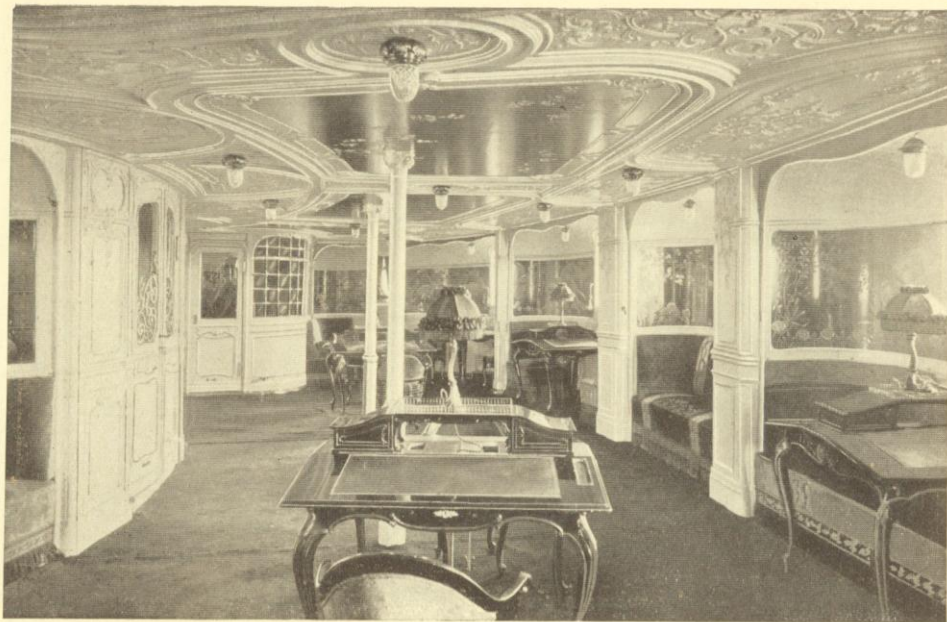
☞ Lichtschat im Speisesaal 1. Klasse ☞



↳ Gesellschaftszimmer 1. Klasse ↳



☞ Rauchsalon I. Klasse mit Eingang ☜

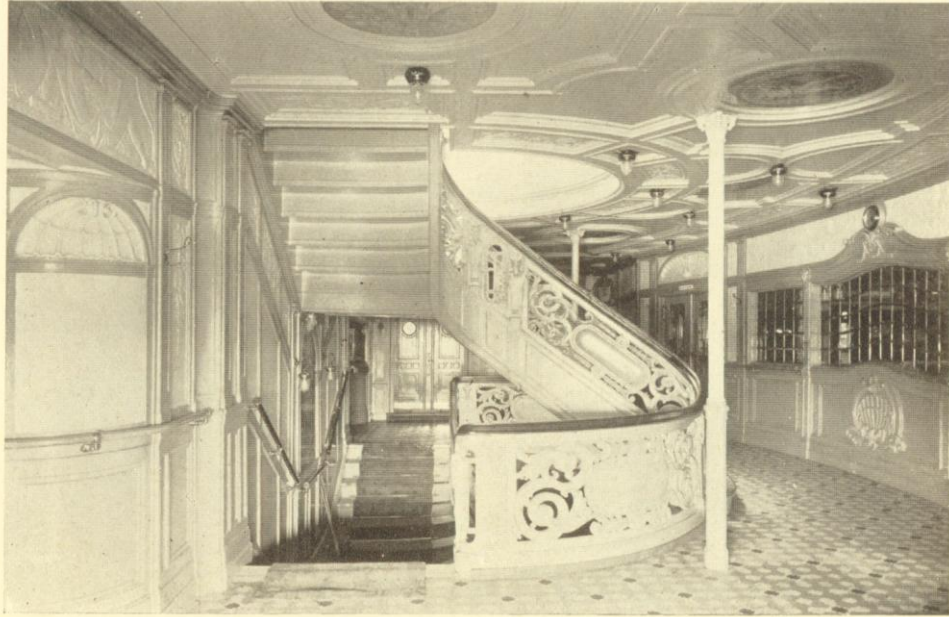


☞ Schreib- und Lesezimmer 1. Klasse ☜



☞ Rauchsalon 1. Klasse ☺





☞ Treppenaufgang mit Vorplatz ☜



Wiener Café für Raucher



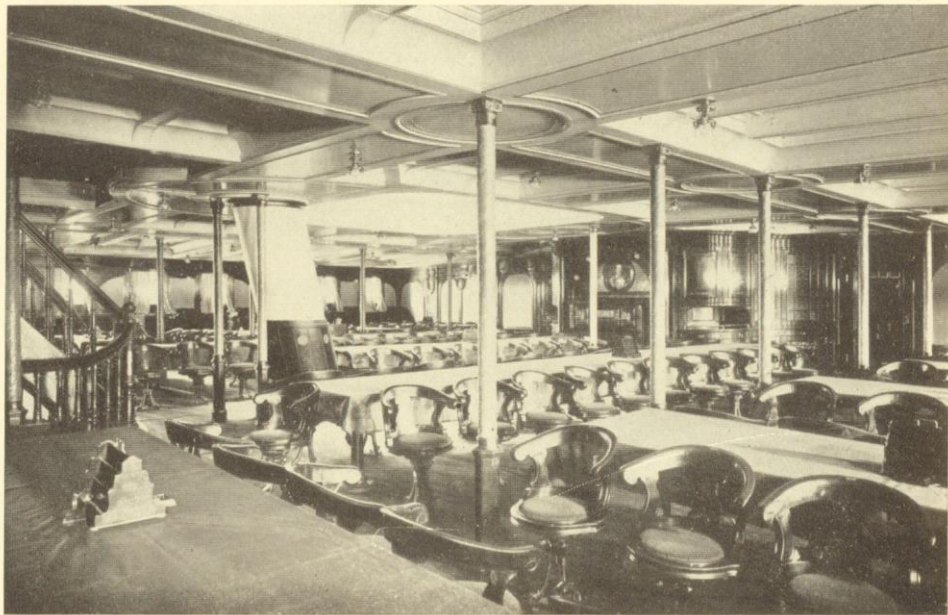
☞ Wiener Café für Nichtraucher ☜



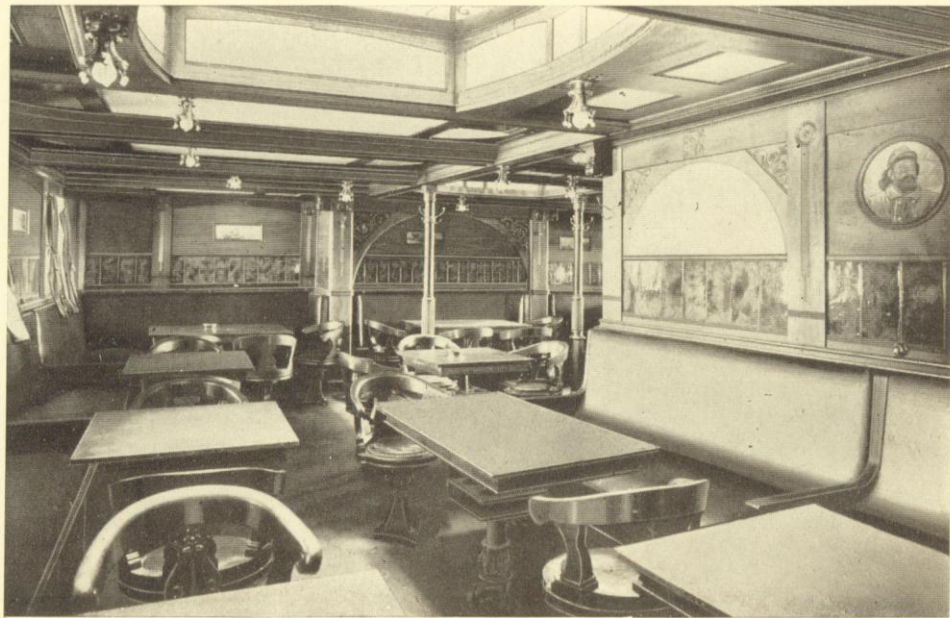
☞ Wiener Café für Nichtraucher ☜



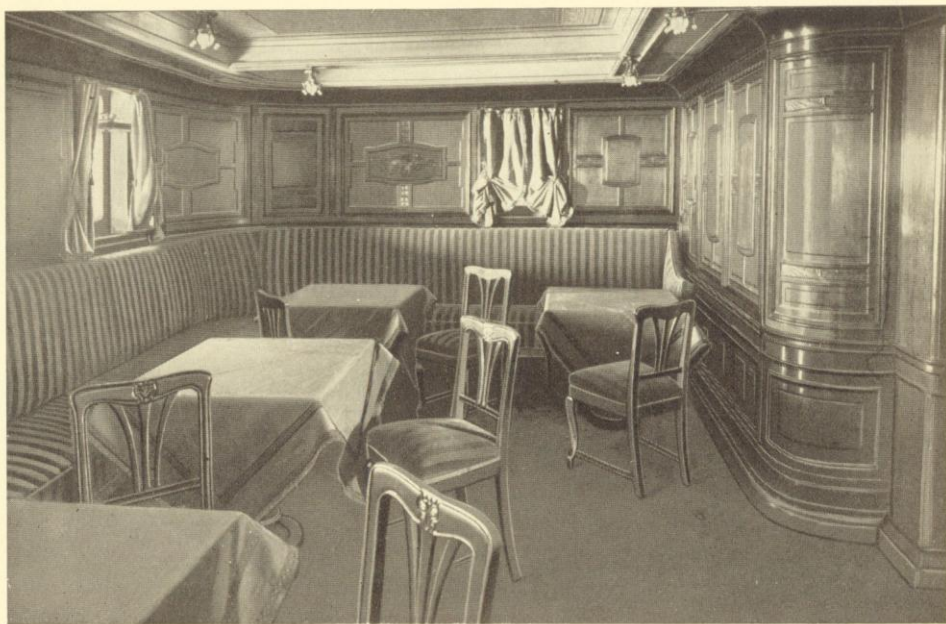
↳ Kinderzimmer ↳



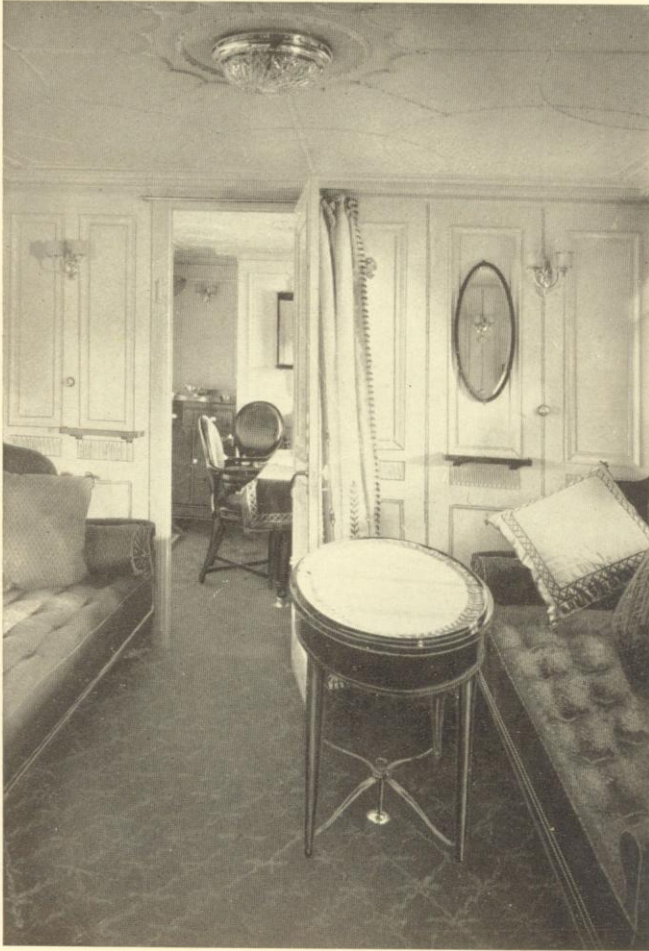
Speisesaal II. Klasse



☞ Rauchsalon II. Klasse ☞



☞ Damensalon 11. Klasse ☜

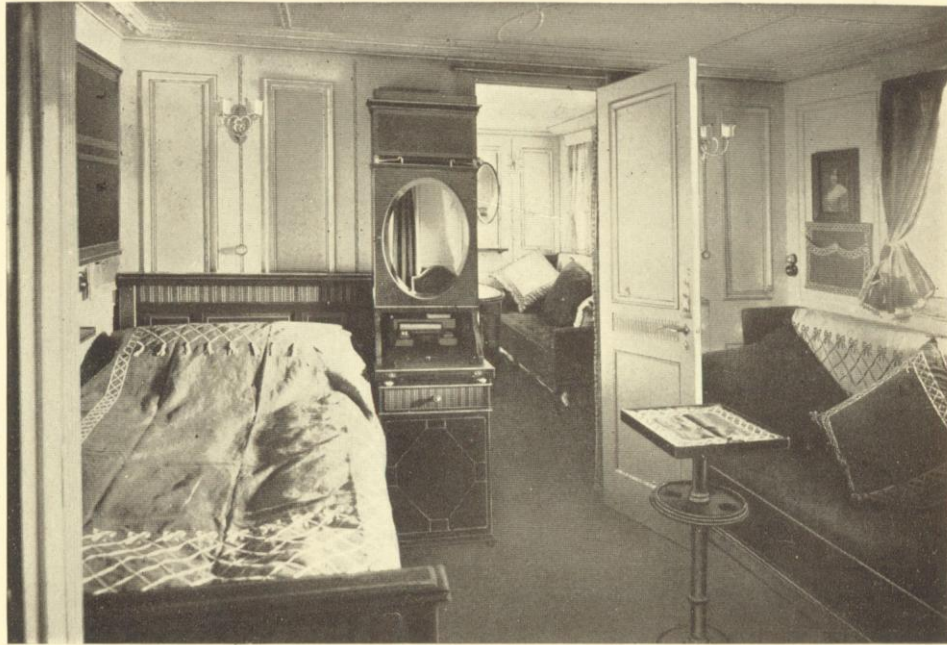


51 Kaiserzimmergruppe (Salon) 52





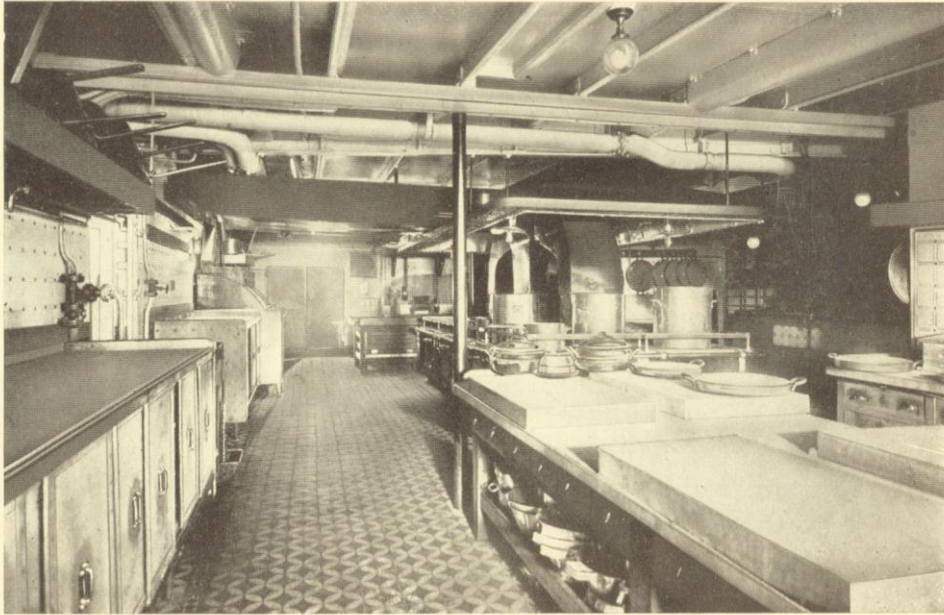
☞ Kaiserzimmergruppe (Eßzimmer) ☜



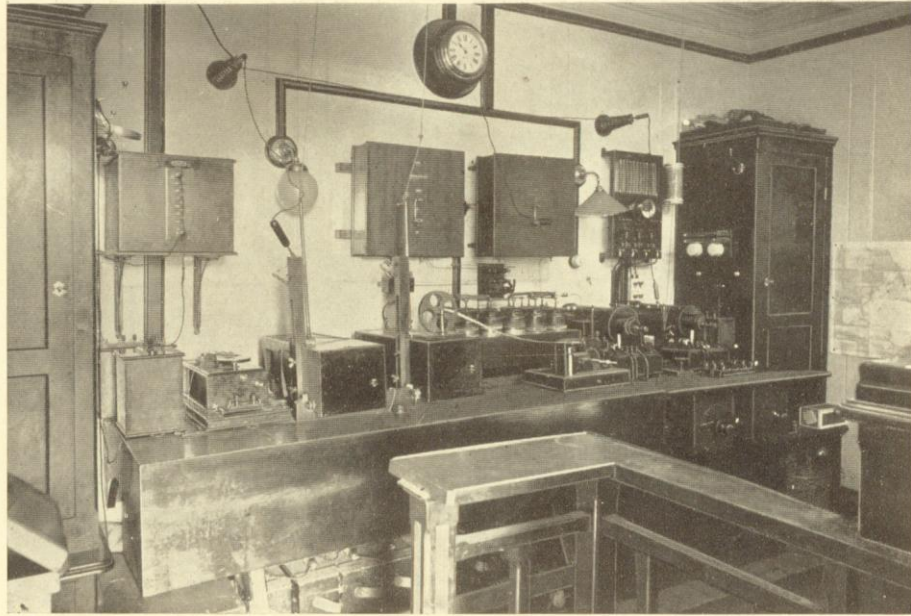
☞ Kaiserzimmergruppe (Schlafzimmer) ☜



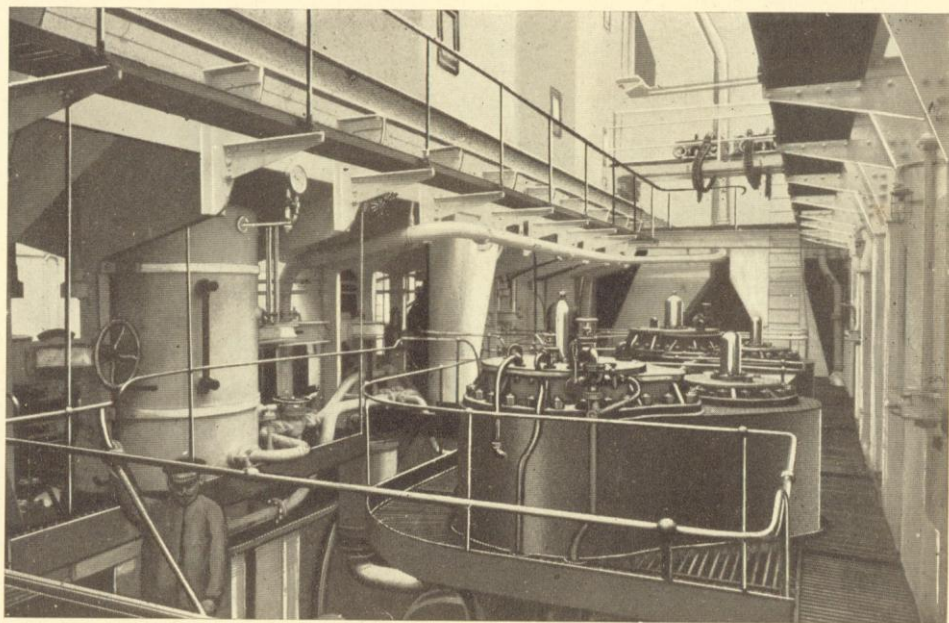
Staatszimmer (Salon)



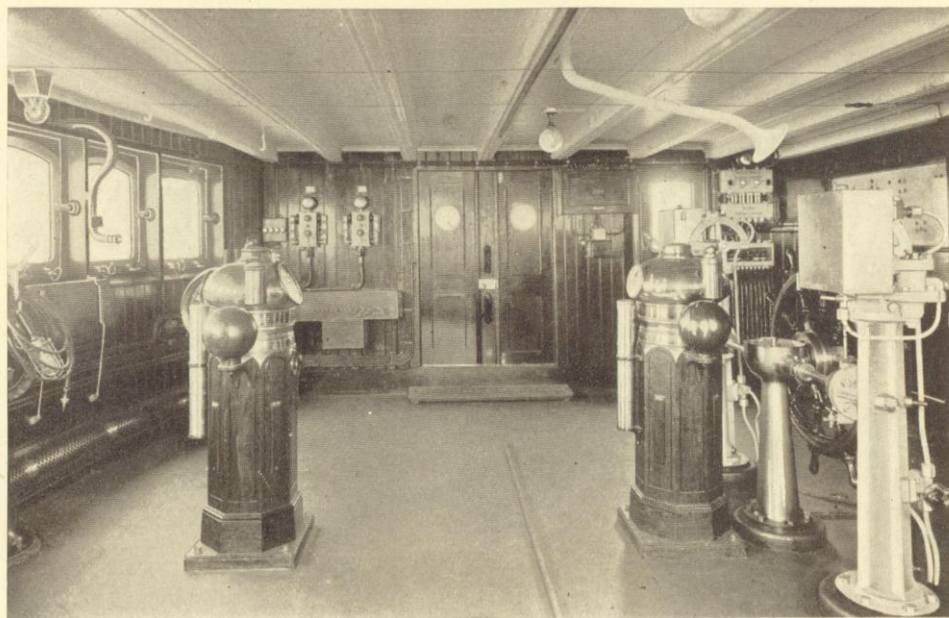
☞ Küche für die Passagiere 1. Klasse ☜



☞ Kabine für drahtlose Telegraphie ☜



21 Oberer Maschinenraum 2



Steuerhaus