

LUXUS AUF HOHER SEE

LOTHAR UND CORNELIA WANDERS handeln mit Mobiliar ehemaliger Luxusschiffe und Grandhotels. SUSANNE LUX hat sich mit ihnen auf eine Reise in das Ambiente der Ozeandampfer der 1920er Jahre begeben

DIE GOLDENEN ZWANZIGER JAHRE, das war die Zeit der Zigarettenspitzen, der Boas und der Stirnbänder, des Swing und des Charleston. Und es war auch die Zeit der Ozeandampfer und Luxusliner. Mit dem Schiff nach New York zu fahren war ein Aufbruch in eine neue Welt – in edlem Ambiente. In puncto Luxus und Annehmlichkeiten versuchten die Reedereien sich gegenseitig zu überbieten: Ob Ballsäle, Fitnessstudios und Gewächshäuser, – was es auf dem Festland gab, das sollte auch auf dem Atlantik niemand entbehren müssen. Filmgrößen und Künstler wie Edith Piaf, Cary Grant und Henry Fonda genossen diesen Luxus – sie alle reisten auf großen Dampfern der 1920er Jahre.

Diese Welt des noblen und gehobenen Reisens ist es, die Lothar und Cornelia Wanders fasziniert. Sie handeln mit Antiquitäten der besonderen Art: mit Mobiliar und Services von alten Grandhotels, ehemaligen Luxusschiffen und Fernreisezügen, die bekannte Designer aus der Zeit des Jugendstils, des Art déco und des Bauhaus entwarfen. Es war die Zeit, als sich nur die Upperclass diese Reisen leisten konnte: Im Orient-Express oder auf großen Schiffen traf man den Hochadel samt Dienern und Zofen.

Bevor Lothar Wanders begann, mit Porzellan und Silber von Luxusschiffen zu handeln, überquerte er viele Male selbst den Ozean auf großen Dampfern. Er fuhr bei der Hamburg-Amerika-Linie, dem Norddeutschen Lloyd (erst 1970 fusionierten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) zur Hapag-Lloyd AG) sowie bei der Hamburg Süd. Das war in den 1950er und 1960er Jahren. Damals gab es noch die Linien, die zu festen Zeiten von Hamburg nach New York fuhren – über Le Havre und South Hampton. Heute ersetzen Flüge diese Art des Reisens. Vergleichbar mit den heutigen Ferienfahrten der Aida sind diese Ozeanfahrten nicht.

„Ich war damals im First Class-Servicebereich tätig, wo ich automatisch mit der feinen Ausstattung in Berührung kam.

Weil mich das auch nach meiner Zeit auf See mehr und mehr faszinierte, hatte meine Frau die Idee, einen Handel zu eröffnen, der meine ehemalige Seefahrtszeit widerspiegelt“, erzählt Wanders, der studierter Betriebswirt ist. „Wichtig ist mir, dass die Gegenstände, die ich suche, auch wirklich den Atlantik überquerten. Alle müssen den alten Schiffs-Stempel haben und die über Jahrzehnte gewachsene Patina aufweisen.“ Denn solche Details bestätigen, dass sie damals tatsächlich und ausschließlich für die Passagierschiffahrt hergestellt wurden und während der Reisen auf den entsprechenden Schiffen benutzt wurden.

Heute ist Wanders 71 Jahre alt und blickt noch immer begeistert auf seine Zeit auf See zurück: „Es war eine spannende Zeit, und ich habe unheimlich viel gesehen. 1959, kurz vor der Machtübernahme von Fidel Castro, saßen wir auf Kuba 14 Tage im Hafen fest. Ich habe die Wirren vor Ort miterlebt.“ Damals begann er, sein Wissen über die alten Schiffs-Ausstattungen anzusammeln – mittlerweile hat er eine riesige Bibliothek zur Thematik und wird als Fachmann geschätzt.

„Bei der Ausstattung ihrer Hotels und Passagier-Schiffe legten die damaligen Direktoren der berühmten Grandhotels und der großen Reedereien besonderen Wert auf Kunst und zeittypisches Design“, erläutert Lothar Wanders. Albert Ballin, von 1899 bis 1918 Generaldirektor der damals größten Reederei der Welt, der Hapag, setzte sich 1904 mit César Ritz und Auguste Escoffier, den Chefs der berühmtesten Restaurants der Welt, des Ritz in Paris und des Carlton in London, zusammen. Ballin schlug ihnen vor, auf seinen neuen Dampfern Luxus-Restaurants einzurichten und zu bewirtschaften – eine Liaison, die es bis dahin noch nicht gab.

Was anfangs zunächst etwas ungläubige Verblüffung auslöste, wurde schnell realisiert. Und die Restaurants auf den Schiffen übertrafen an Luxus selbst die Vorbilder an Land. Das erste Ritz-Carlton-Restaurant wurde 1905 auf dem Passagierschiff „Amerika“ (Hapag) eingerichtet.





linke Seite:

Filmdiva MARLENE DIETRICH mit ihrem Gepäck an Bord der S.S. Bremen während ihrer Rückkehr nach Deutschland am 23. April 1931

oben:

Schnelldampfer BREMEN auf hoher See, um 1930

Für die Ausstattung des Erste-Klasse-Speise-Service auf Luxuslinern wurden Firmen wie Christofle und Boulenger aus Paris, Koch & Bergfeld aus Bremen sowie Krupp Berndorf aus Österreich beauftragt. Für diese Unternehmen arbeiteten bekannte Designer ihrer Zeit wie Henri Bouilhet (1830–1910), Christian Fjordingstad (1891–1968), Gio Ponti (1891–1979), Luc Lanel (1893–1965), Bruno Paul (1874–1968), Fritz August Breuhaus de Groot (1883–1960), Moritz Hacker (1900) und Ludwig Troost (1878–1934). „Sie schufen eigens für die Schiffe Service- und Einrichtungs-Gegenstände, die im normalen Handel überhaupt nicht zu erwerben waren“, erklärt Wanders. „Es handelte sich immer um hohe Qualität, da diese Gegenstände tausendfacher Benutzung ausgesetzt waren. Die Designer mussten also sowohl Champagnerkühler, Kaffee- und Teegedecke, Kerzenleuchter als auch große Servier- und Flambierwagen schön, aber dennoch funktionsfähig gestalten.“

Heute sind diese Stücke Raritäten und können je nach Größe, Seltenheit und Provenienz zwischen 500 und 50000 Euro kosten. Sechs versilberte Suppentassen, ein Bauhaus-Entwurf von Bruno Paul von 1929, verdeutlichen die schlichte Eleganz des Service. Sie wurden für den 1.-Klasse-Service des weltberühmten ehemaligen Passagierdampfers „Bremen“ (Norddeutscher Lloyd) gefertigt. Das Ehepaar Wanders hat sie im Angebot. „Vergleichbares steht im größten Schifffahrtsmuseum der Welt in Bremerhaven“, sagt er. Auch ein seltenes Tee-Service wurde 1929 für die Bremen hergestellt – von der Münchner Porzellan-Manufaktur Nymphenburg nach einem Entwurf von Fritz August Breuhaus de Groot. Die „Bremen“ war ohnehin reich mit Art déco und Bauhaus ausgestattet. „Das kann man sich heute kaum mehr vorstellen“, sagt Wanders. Jeden Tag wurden neue Speisekarten

gedruckt – an Bord gab es eine Druckerei und ein Post-Flugzeug, das zwei Tage vor Schiffsankunft auf hoher See startete. Damals eine Sensation. Dadurch erreichten die Briefe vor Ankunft des Schiffes das Festland. Marlene Dietrich und Max Schmeling genossen diesen Luxus – sie fuhren auf der „Bremen“ von Bremerhaven nach Amerika. Und auch Emil Jannings, der erste deutsche Oscar-Preisträger, reiste auf diesem Schiff. Der Dirigent Arturo Toscanini hatte an Bord seine Stamm-Suite. Der Dampfer machte noch durch eine weitere Begebenheit Schlagzeilen: „Die Bremen errang auf der Jungfernfahrt nach New York das „Blaue Band“, den „Schiffs-Oskar“ für die schnellste Nord-Atlantik-Überquerung. Damit war sie damals das schnellste Passagierschiff der Welt“, betont Wanders.

Noch aufwendiger in der Innenausstattung war das französische Schiff „Normandie“. Der Art-déco-Speisesaal der ersten Klasse war der größte aller Ozeandampfer. Er übertraf in den Ausmaßen sogar den Spiegelsaal in Versailles. Betreten wurde er durch sechs Meter hohe Portale. Ausgefeilte Beleuchtungstechnik verbreitete einen verschwenderischen Glanz, der der Normandie den Beinamen „Schiff des Lichts“ bescherte. Von diesem Schiff stammt Wanders' Set aus Teekanne, Kaffeekanne, Zuckerdose und Sahnegießler. Christofle stellte es 1932 nach einem Entwurf von Luc Lanel (1893–1965) her.

Die Gäste eines Schiffes merkten normalerweise kaum, dass sie sich auf hoher See befanden. Nur selten schwankten die Ozeanriesen wirklich. Geriet man doch einmal in einen Sturm, sollte das die Fahrt nicht beeinträchtigen, auch dann wurden Galadinnern gefeiert. Sollte ein Schiff wirklich mal in Schiefelage geraten sein, wurden an den Tischrändern so genannte „Schlingerleisten“ hochge- ▶



oben:

TEE-/KAFFEEKERN. 4-teilig, 1932, Entwurf Luc Lanel, hergestellt von Christofle für die 1. Klasse des Passagierdampfers NORMANDIE; Kunsthandel Lothar Wanders, Hamburg

unten:

Die Jungfernfahrt der S.S. BREMEN von Bremerhaven nach New York am 16. Juli 1929

klappt. So konnten die Gedecke nicht vom Tisch rutschen. „Allerdings gab es auch Fahrten, da nutzte selbst das nichts mehr.“ Wanders kennt solche Situationen. Er selbst war 1960 auf der berühmten Sturmfahrt der „Hanseatic“ von New York nach Hamburg dabei: „Die Wellen, die auf das Schiff zurollten, waren 10 bis 15 Meter hoch. Da riss es sogar den Konzertflügel im Speisesaal, der mit Ketten am Boden befestigt war, aus der Verankerung.“ Nach dem Sturm blieben davon nur Einzelteile.

Zu den Kunden des Ehepaar Wanders zählen Akademiker, Unternehmer sowie prominente Persönlichkeiten aus der Kulturwelt und dem Adel, aber auch Museen. Letztere kennen den besonderen Spürsinn des Ehepaars Wanders. „Erst im vergangenen Jahr habe ich in der ‚Weltkunst‘ gelesen, dass Kronleuchter aus dem berühmten Grandhotel Majestic in Paris heute in der Kunsthalle in Basel und im Hamburger Bahnhof in Berlin hängen. Aus dem gleichen Hotel haben wir nun ein Kaffeegeschirr, einen Tafelaufsatz und ein wunderschönes Jugendstil-Vertiko um 1900“, sagt Lothar Wanders. Seine Frau Cornelia freute sich während einer Spezial-Auktion in Paris besonders über drei Zuschläge aus dem ehemaligen Nachlass des berühmten Revue-Stars Josephine Baker. „Dafür hat es sich gelohnt, zwölf Stunden unter Hochspannung auf einem eher unbequemen Stuhl zu verharren.“ Ein aktueller Fund aus einer Privatsammlung ist Porzellan, das 1900 für das Schiff „Kaiserin Auguste Victoria“ geschaffen wurde, welches nach der letzten deutschen Kaiserin benannt ist. Die Kaiserin selbst hat nur eine einzige Reise auf dem Schiff unternommen. Dafür wurde das Schiff in weiß, der Lieblingsfarbe von Auguste Victoria, gestrichen. Für die erste Klasse ließ man weißes Nymphenburg-Porzellan mit dem goldenen Emblem der Auguste Victoria anfertigen. „So etwas ist sehr selten“, so Wanders.

Dass Mobliar und Tischgerät von Schiffen nicht erst heute begehrt sind, weiß der Kunsthändler spätestens seit einem Erlebnis auf einer Fahrt nach Amerika im Jahr 1958: „Ein Gast aß jeden Tag in seiner Kabine. Nie ließ er aber das Ge-



schirr und das Besteck wieder abholen. Als wir in New York ankamen, und er an Land gehen wollte, stellte der Kabinen-Steward fest, dass er das komplette Silber in seinen Schrankkoffer gepackt hatte und mitnehmen wollte. Die Schiffsleitung verhinderte das diskret“, erinnert sich Lothar Wanders schmunzelnd. Dieser Herr wusste offenbar die besondere Qualität und Schönheit des Schiffs-Silbers zu schätzen. —