

# KUNSTGESCHICHTE

## DIE MENZ-SAMMLUNG DES DEUTSCHEN SCHIFFAHRTSMUSEUMS

Zum 100. Geburtstag  
des Bremer Malers und Graphikers Professor Willy Menz

VON JÜRGEN SCHMIDT

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum besitzt neben mehreren, teils auch umfangreicheren Sammlungen von Künstlern, die sich dem Thema Schifffahrt gewidmet haben, eine kleine, aber erlesene Auswahl von 22 Arbeiten des Bremer Malers und Graphikers Professor Willy Menz.

Willy Menz wurde am 16. Januar 1890 als Sohn eines Bremer Kaufmanns in Quezaltenango im Hochland von Guatemala geboren. Bereits 1892 verlegte die Familie – als Folge der Existenzbedrohung durch Erdbeben – ihren Wohnsitz nach Bremen, wo Menz mit sechs nachgeborenen Geschwistern in einem freizügigen Elternhaus aufgewachsen ist. Die Natur hatte ihn nicht besonders bevorzugt; er war von kleiner, gedrungener Statur und litt unter einer Gehbehinderung. Die linke Hand war unvollkommen ausgebildet; mit seiner rechten hingegen hat er mit geradezu zwanghafter Besessenheit ein reiches Lebenswerk geschaffen.

In Bremen besuchte er die Oberrealschule und von 1905 bis 1906 die Kunstgewerbeschule. Er schloß sich der Wandervogelbewegung an. Von 1908 bis 1911 studierte er an der Königlichen Akademie für graphische Künste und Buchgewerbe in Leipzig und erwarb hier umfassende Kenntnisse auf den Gebieten der freien und angewandten Graphik.

Wieder nach Bremen zurückgekehrt, gründete er zusammen mit seinem Freund Adolph Praeger am Domshof 12 ein Atelier und bereitete nebenher junge Zeichenlehrer auf ihr Examen vor, das sie in der Regel mit »sehr gut« bestanden. Dies fiel der Schulbehörde auf, die ihn nun, im Jahre 1915, zunächst als Teillehrkraft in der damaligen Kunstgewerbeschule einstellte, um eine neue Graphikklassse aufzubauen. Im Kriegsjahr 1916 heiratete Menz die Tochter Marie des norwegischen Tabakfabrikanten Gundersen in Stavanger. Kennengelernt hatten sich die jungen Leute bereits 1910, als Marie, einer Gepflogenheit der »besseren Kreise« während der »guten alten Zeit« folgend, für etwa ein Jahr als Haustochter im Haushalt der Familie Menz tätig war, als Au-Pair-Mädchen, würde man heute sagen. Mit der Liebe zu Marie wurde

eine weitere Liebe geboren: die zu ihrem Heimatland Norwegen, das mit seiner ursprünglichen Küstenlandschaft zum immer wieder auserkorenen Reiseziel des Ehepaares wurde.

Im vorletzten Kriegsjahr 1917 erwarb das Ehepaar Menz das Haus Kirchbachstraße 197A in Bremen, worin beide bis zum Ende ihres Lebens wohnten.

Die Jahre an der Kunstgewerbeschule waren für Menz sowohl für das eigene künstlerische Schaffen als auch für seine Lehrtätigkeit außerordentlich segensreich. Zumindest für die Dauer einiger Semester waren die später in Worpswede ansässigen Künstler Karl Arste, Alfred Lichtenford, Walter Müller, aber auch Marie-Louise Vogeler, Tochter des Malers Heinrich Vogeler, und Wilhelm Wagenfeld, der sich später am Bauhaus fortbildete und als industrieller Formgeber auszeichnete, seine Schüler.

Am 7. April 1931 wurde Willy Menz zum Professor ernannt; doch nur noch kurze Zeit konnte er sich seines Lehramts erfreuen. Unter dem Druck der neuen Machthaber wurde er 1934 mit 220 Reichsmark Pension in den vorläufigen Ruhestand versetzt und mußte sich bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges wieder als freischaffender Künstler bewähren. Wenn er während dieser Jahre über gewisse Kreise der Hansestadt sprach, dann soll ihm schon mal das Wort von der »Korinthenkackergesellschaft« über die Zunge gerutscht sein.

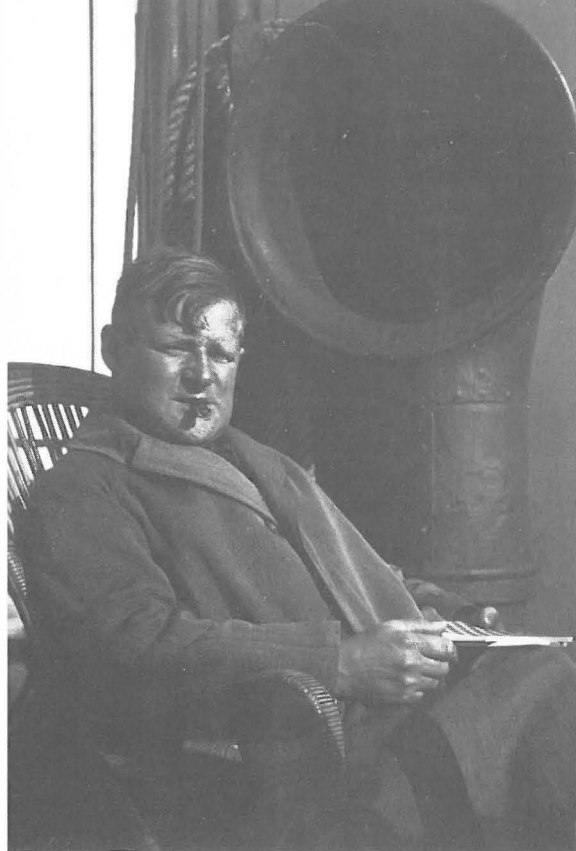
Zu den großformatigen Aufträgen aus dieser Zeit zählen u.a. eine Darstellung der Schiffe der ersten deutschen Bundesflotte von 1848 unter Admiral Brommy auf der Reede von Bremerhaven, nach historischen Unterlagen erarbeitet für die Ausstellung »Bremen – Schlüssel zur Welt« (1938) und eine illustrierte Landkarte von Bremen und Umgebung für die Wandelhalle des Neuen Rathauses in Bremen (1941).

Ein einmaliges Werk hat Willy Menz mit der künstlerischen Dokumentation der Zerstörung Bremens durch den Bombenkrieg im Zweiten Weltkrieg geschaffen, wobei als Besonderheit zu vermerken ist, daß die meisten Trümmerzeichnungen – mit Sondergenehmigung (oder gar im Auftrag?) des damaligen Senators für die innere Verwaltung – wenige Stunden oder Tage nach dem Luftangriff entstanden sind und nicht nach Beendigung des Krieges, wie so viele andere Ruinendarstellungen. Insgesamt 1200mal heulten die Alarmsirenen von den Dächern der Hansestadt zum Aufsuchen der Luftschutzkeller und Bunker!

Das Focke-Museum (seit 1975 Bremer Landesmuseum für Kunst- und Kulturgeschichte) hat etwa hundert Zeichnungen und Aquarelle erworben und sie 1973 in der Sonderausstellung »Dokumente der Stadterstörung« der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In dem Buch »Bremen kaputt« (Bremer Reihe, hrsgg. von C.U. Schminck-Gustavus, Bilder vom Krieg 1939–1949, Berichte – Dokumente – Erinnerungen, Brockkamp Verlag 1983) kann man auf Seite 173 Menz als »Kriegsmaler« sehen.

Nach dem Zusammenbruch der nationalsozialistischen Diktatur übertrug man dem politisch unbelasteten Willy Menz den Wiederaufbau der Staatlichen Kunstschule Bremen, deren Direktor er bald wurde. Das rote, inzwischen erweiterte Klinkergebäude am Wandrahm 23, das jetzt die Bezeichnung »Hochschule für Gestaltende Künste und Musik« trägt, läßt kaum mehr erahnen, wieviel Trümmer- und Weltanschauungsschutt nach dem Krieg beseitigt werden mußte; doch dies ist Professor Willy Menz gründlich gelungen. Unter seiner Leitung festigte sich die Schule zu einem Institut mit allen klassischen Fächern; er selbst übernahm die Abteilung für freie und angewandte Graphik. Zu seiner Position als Direktor hatte er bald ein gespaltenes Verhältnis: *Soviel Verwaltungsbürokratismus für die paar Scheinchen mehr!*

Die Spannungen in der Zusammenarbeit mit der vorgesetzten senatorischen Dienststelle – hier der Gedanke an eine freie, offene Kunstlehrstätte, dort die Vorstellung von einer Art streng beaufsichtigter Berufsfachschule mit festem Stundenplan und pünktlichem Unterrichtsbeginn – wurden immer unerträglicher. Noch einmal ließ Willy Menz zur Faschingsaison, im Februar 1952, sich das von ihm ins Leben gerufene Kunstschulfest unter dem Leitmotiv »Buntgelackte Träume« in allen Räumen und Fluren austoben, eines jener Feste, das an



Willy Menz an Bord eines Schiffes des Norddeutschen Lloyd (Fotos: Slg. Hans. O. E. Gronau, Siedenbürg)

Glanz und Einfallsreichtum im norddeutschen Raum weit um Bremen konkurrenzlos war und schon lange der Vergangenheit angehört. Wo auch sonst wurde etwa 200 künstlerisch begabten jungen Menschen die einzigartige Gelegenheit geboten, einen Monat lang ihre phantasiereichen Ideen weitgehend ungebremst großräumig zu verwirklichen? Noch einmal hatte Menz seinen großen Auftritt in seiner Lieblingsmaskierung – als Napoleon! Wenige Wochen später, am 31. März 1952, verließ Professor Willy Menz zum letzten Mal als Direktor seine Wirkungsstätte und ging – diesmal auf eigenen Wunsch – in den vorzeitigen Ruhestand und konnte bis zu seinem Lebensende am 10. Februar 1969 noch viele künstlerische Vorhaben und Aufträge realisieren. Die Verbindung des geselligen »Alten« zu seinen Schülern riß nie ab, und noch jetzt versammelt sich alljährlich eine stattliche Schar Ehemaliger – viele selbst schon Ruheständler – bei einem Schoppen Wein zum »Menztreffen«.

Willy Menz war ein weltoffener Künstler, und so hat er, vorzugsweise auf Schiffen und dort am liebsten als Gast auf der Brücke, zuweilen auch im Maschinenraum, nahezu alle Länder Europas und des Mittelmeerraumes, den Orient, Indien und Amerika bereist und seine Reiseindrücke in zahlreichen Kreide- und Federzeichnungen, Aquarellen, Temperaarbeiten und Ölbildern festgehalten, was übrigens nicht selten im Auftrage der Reedereien geschah. Unzählige Skizzen, Bilder und insbesondere Holzschnitte zeugen von seinen vielen Reisen nach Norwegen. Die hellen Mittsommernächte, die farbfrohen Häuser, die Fischerboote und felsigen Schären: *Farben überall; alles wie durch bunte Kirchenfenster gesehen*, schreibt er in seinem 1929 im Bremer Schünemann-Verlag veröffentlichten »Lofottagebuch«.

Dabei vergaß er nicht, wie reizvoll die eigene Umgebung sein konnte: Die Sielhäfen an der Nordseeküste, die Städte des norddeutschen Raumes und die alte Hansestadt selbst boten im-

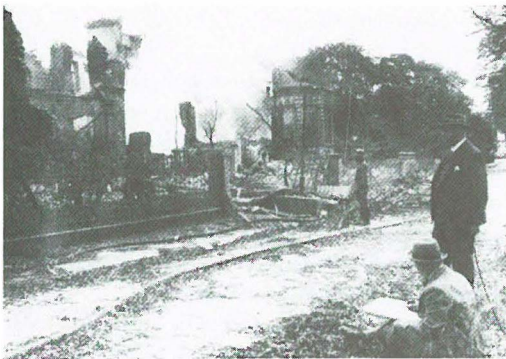
mer wieder Anlaß zu neuen Bildwerken; den Sammlern von Bremensien dürfte er kein Unbekannter sein. Zeichenutensilien und Skizzenblock trug er immer in seiner Anzugtasche; und bei Exkursionen, die nach dem Zweiten Weltkrieg nicht in fremde Länder, sondern mit dem Fahrrad nach Otterndorf, Stade oder Greetsiel führten, ermahnte er seine Schüler, seiner vom Handwerk geprägten Kunstauffassung entsprechend: *Kinners, kommt mir ja nicht mit 'nem Fotoapparat an, immer schön fleißig zeichnen, das übt!* Und welchem Menz-Schüler klingt es nicht noch in den Ohren: *Schiffe sind schwer zu zeichnen, genau so wie Frauen, sie sind überall rund!* Mit flüssigen Strichen zeichnete er, fast schreibend, auf den Karton, was ihm wert war, festgehalten zu werden.

Wer einen Ausflug durch »Ostfriesland in der Grafik von Prof. Willy Menz« – so die Überschrift des Nachwortes von Gert Schlechtriem – unternehmen möchte, sollte mit Muße das von Johann Haddinga frisch und volkstümlich geschriebene Buch »Über die Ostfriesen« zur Hand nehmen: Es ist mit 19 Kreide- und Federzeichnungen von Emden über Greetsiel bis Friedrichsschleuse bebildert, die Eindrücke von einem noch weitgehend unberührten Ostfriesland wiedergeben.

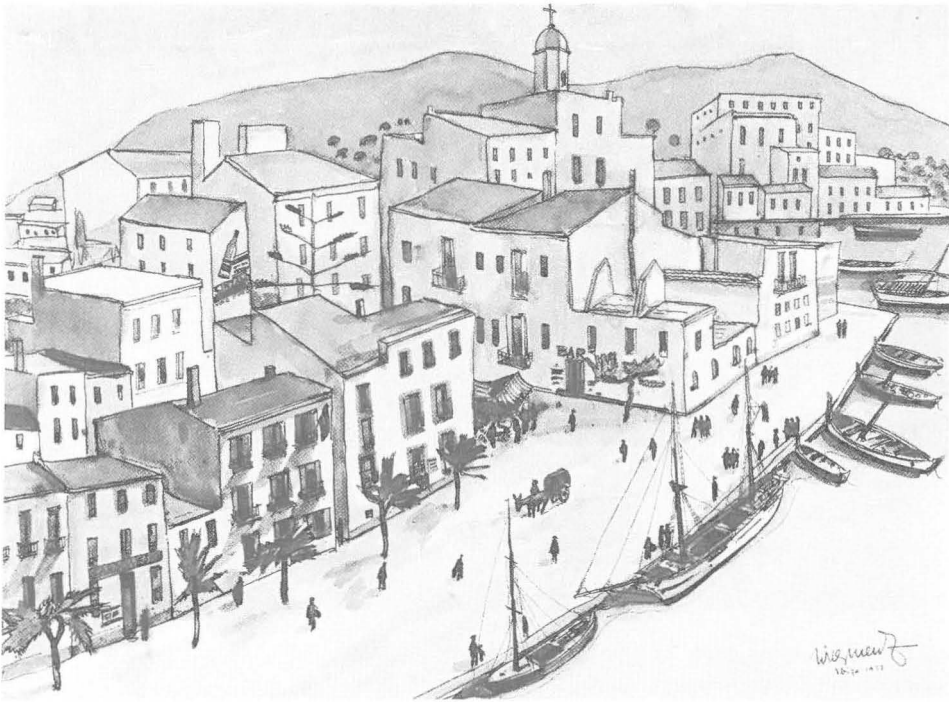
Vieles wurde später an der Staffelei oder am Holzstock umgesetzt, wobei Menz' urwüchsig Begabung insbesondere beim Holzschnitt, der sich zu einem stummen Dialog zwischen Künstler und Material entwickelte, zur Geltung kommt. Das unabhängige Schaffen von Menz wurde durch eine nicht mehr erfassbare Zahl von Arbeiten auf dem Gebiet der angewandten Kunst ergänzt. Die freie Wirtschaft – hier insbesondere Reedereien –, öffentliche Institutionen und Kirchen waren seine Auftraggeber für Wandmalereien, Glasfenster, Reliefs, Dekorationen, Plakate, Schrift- und Buchgestaltungen. Ein besonders einfühlsamer und erfindungsreicher Gestalter war er auf dem heute nur wenig gepflegtem Sektor der Familiengraphik. Geburts-, Vermählungs- und Umzugsanzeigen, Neujahrsgrüße, und die damals so geschätzten »Exlibris« – bei wie vielen Bremer Familien mögen diese Kleinkunstwerke noch aufbewahrt sein? Selbst in der »Niederländischen Enzyklopädie« ist ein Exlibris von ihm als typisches Beispiel für diese Kunstgattung abgebildet.

Die Arbeiten von Willy Menz wurden seit 1910 sowohl in Gemeinschafts- als auch in Einzelausstellungen gezeigt. 1918 war er Mitbegründer des Bremer Künstlerbundes, von 1919 bis 1920 stellte er in der kurzlebigen Künstlergruppe mit der dadaistisch gefärbten Bezeichnung »Der grüne Regenbogen« aus. Einige Werke dieser norddeutschen Individualisten – Baden, Dannemann, Kunze, Radziwill und Else Wiegandt gehörten dazu – wurden 1983 in der Bremer Galerie »Kunsthandel Uwe Michael« dargeboten.

Zuvor aber konnte 1972 im Bremerhavener Morgenstern-Museum dank dem freundlichen Entgegenkommen von Frau Marie Menz und mit der Unterstützung der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven eine umfassende Ausstellung aus dem künstlerischen Nach-



Willy Menz als »Kriegsmaler« nach dem Luftangriff vom 14. September 1942, Bremen, Contrescape (aus: »Bremen kaputt«)



*Ibiza, 1953; Aquarell mit Feder, 40 x 50 cm (Bremerhaven, Privatbesitz)*

laß von Willy Menz unter dem Titel »Bilder von nahen und fernen Küsten« inszeniert werden, die eine farbenfreudige und spannungsreiche Malerreise von den Lofot-Inseln bis zum Ganges bot und auf ein unerwartet großes Interesse stieß.

Auf Wunsch der norwegischen Erbin des Künstlers, Frau Britta Kjelaas, Oslo, wurde 1974 – nach dem Ableben von Frau Marie Menz – wiederum im Morgenstern-Museum in Bremerhaven eine große Verkaufsausstellung unter dem Titel »Bilder und Reiseskizzen von Rotterdam bis Hamburg« eingerichtet, die wegen des regen Käuferinteresses zur weitgehenden Auflösung des Nachlasses führte; beruhigend mag aber die Vorstellung sein, daß auf diesem Wege viele qualitätvolle Originale in den Besitz von Kunstfreunden gelangt sind.

Bei dieser Gelegenheit erwarb das Deutsche Schiffahrtsmuseum 17 Arbeiten in verschiedenen Techniken mit Schiffs-, Hafen- und Werftmotiven der gegensätzlichsten Art wie z.B. die stimmungsvolle Radierung von einem trockengefallenen Segelschiff oder die eindrucksvollen Maschinenraum-Aquarelle vom Ozeanriesen BREMEN. Weitere drei Aquarelle von der Seebeck-Werft in Bremerhaven wurden in früheren Jahren vom Morgenstern-Museum erworben und – als Bestandteil der Schiffahrtssammlung dieses Museums – vertragsgemäß dem Deutschen Schiffahrtsmuseum überlassen. 1987 konnten aus norwegischem Privatbesitz noch zwei sehr frühe Arbeiten mit Motiven aus dem Hafen von Bremen erworben werden.

Bei den Aquarellen wurden die lasierenden Wasserfarben teilweise mit Deckweiß gehöht oder auch gemischt, so daß sie zuweilen den Eindruck von Gouachemalerei vermitteln. Eine erhebliche Anzahl dieser Arbeiten ist im DSM ausgestellt; sie finden sich in den Abteilungen »Marine«, »Schiffsmaschinen« und »Schiffahrt zwischen den Weltkriegen«.

Bei den nun folgenden Bildbetrachtungen wurde die chronologische Reihenfolge gewählt, und zwar nach dem Zeitpunkt der Entstehung der Bilder.





Abb. 1 *Trockengefallenes Segelschiff*, 1909; Radierung, Farbton: schwarz mit blaugrün gemischt, 13,5 x 19,3 cm.

Ein zweimastiger Küstensegler ist trockengefallen, die Seeleute nutzen die Gelegenheit aus, um die Beschaffenheit des Unterwasserschiffes zu überprüfen. Der Strand ist lediglich von vereinzelt herumliegenden Geröllsteinen belebt, mit mäßiger Ruhe rollen die hell gleißenden Wogen unter dem bleiernen Himmel heran, eine Wetterstimmung, wie man sie an der norddeutschen Küste oft erlebt und die zum stillen Philosophieren einlädt. Wie einsam erscheint der Mensch in der Natur neben dem voluminösen Rumpf eines doch nur kleinen Segelschiffes!

Dieses mit einer gewissen Gefühlsschwere beladene, stimmungsvolle Blatt hat Willy Menz als Neunzehnjähriger geschaffen, ohne dabei ins Sentimentale abzugleiten; allein die Andeutung von Mondschein oder Sonnenuntergang hätte dies schon bewirken können. Der Bildaufbau ist sehr einfach gehalten und zeugt von einem sicheren Empfinden für Stil und Komposition und für den richtigen Einsatz der drucktechnischen Mittel.

Interessant ist die hier zu beobachtende Verstärkung der wichtigsten Bildlinien durch Verdoppelung: die beiden Masten, die im Winkel von etwa 60 Grad den Hintergrund durchschneiden – eine Bildgeometrie (Zeichendreieck, Sechstelkreis), die unbewußt als angenehm empfunden wird –, die Wantenpaare, die sanfte Kurve der Schiffsoberkante bis hin zur Bugspritspitze und der weit ausholende Schwung der Uferlinie sowie die Bugsteven des mit großer Detailgenauigkeit gezeichneten Seglers und des angedeuteten Beibootes.

Obwohl Willy Menz verhältnismäßig wenige Radierungen angefertigt hat – diese ist während seiner Studienzeit an der Königlichen Akademie in Leipzig entstanden, und die Anschaffung einer Kupferplatte war bei dem knapp bemessenen Etat eines Kunststudenten auch ein Taschengeldproblem –, hat er sich doch früh mit den Möglichkeiten der manuellen Tiefdrucktechniken vertraut gemacht, seien es Kaltnadelarbeiten wie beispielsweise der eigentliche Kupferstich, Strichätzungen, Tonflächenverfahren wie Mezzotinto, Aquatinta, Crayonmanier, Vernis mou und deren sinnvolle Kombinationen.



Abb. 2 *Hafen in Bremen*, 1910; Kunstdruck, 42,5 x 48,4 cm.

Hintereinander aufgereiht liegen Frachtschiffe in jener altvertrauten, übersichtlichen Bauweise mit Masten vorn und hinten und Brückenhaus und Schornstein in der Mitte, wie sie jahrzehntelang gleichsam als Symbol für Dampfer gegolten und in unendlich viele Kinderzeichnungen ihren Einzug gehalten hat. Die Achtermasten wurden zur Hälfte oder ganz schwarz gestrichen, da sie ohnehin vom Kohleruß befallen wurden. Hier und dort quellen weiße Wölkchen aus den Schiffen empor, ein Zeichen dafür, daß sie auch während der Liegezeit unter Dampf blieben.

Im Hintergrund ragen nicht genau abzählbar viele Kräne hervor, die sich am Ende mit den schattigen Wolkenstaffeln und den düsteren Dampferformen malerisch verdichten. Neben den Dampfern liegen Schleppkähne in verschiedenen Ladezuständen; während der vordere satt im Wasser liegt, hebt sich der mittlere mit seinem rotgestrichenen Unterschliff weit aus dem Wasser heraus.

Seine Jugendzeit und die Semesterferien verbrachte Willy Menz im Elternhaus in der Mainstraße in Bremen-Neustadt. Von ungestilltem Fernweh getrieben, stromerte der junge Willy in den nahegelegenen Hohentorshafen und in die übrigen Hafenanlagen. Bald kannte er sich mit den geläufigen Schiffstypen unter Dampf und Segel aus und übte sich dort fleißig im Skizzieren, manch eine Zeichnung wanderte gegen ein kleines Entgelt in eine fremde Seemannskiste. Der hier vorgestellte und der nachfolgende Kunstdruck wurden vermutlich im Rahmen der drucktechnischen Übungen in der Meisterklasse für Buchgewerbe an der Königlichen Akademie in Leipzig angefertigt.



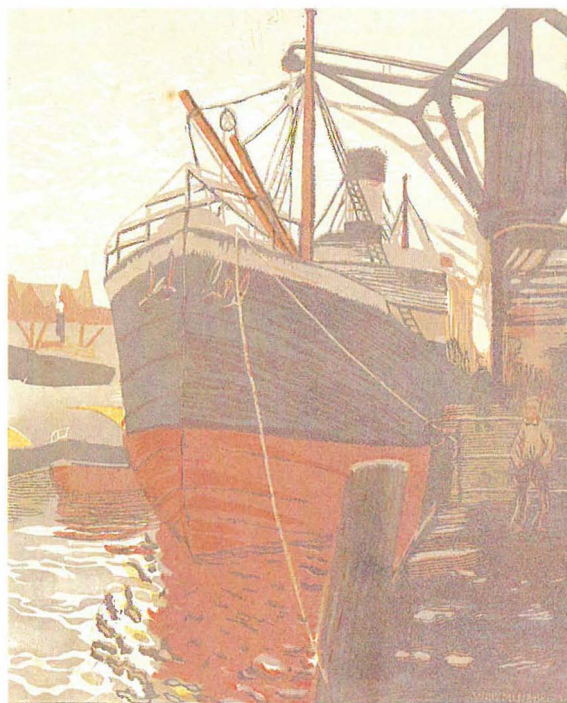


Abb. 3 *Frachter in Bremen*, um 1910; Kunstdruck, 48,2 x 39,7 cm.

Vertäut liegt ein nahezu leerer Frachtdampfer mit einem daneben angedeuteten Schleppkahn am Kai, das Seil des vorderen Krans führt in die Luke, schemenhaft setzt sich die Staffelung der Kräne fort. Das Bild gibt in einigen Details und insgesamt in der gestalterischen Durcharbeitung Rätsel auf und fällt damit aus dem Rahmen der übrigen: Die zunächst dreireihig verlaufende Backbordwante endet nach einer unmotivierten Unterbrechung zweireihig, die Reling am Bug des Kahnes ist nur zur Hälfte ausgeführt, die Fahrgestelle der Kräne verlieren sich nach unten hin in einem koloristischen Teppichmusterrechteck, das sich mit der seltsam aufwärtssteigenden und mit einer Figur belebten Kajenfläche vereint.

Dem im wesentlichen perspektivisch behandelten Hauptteil des Motivs steht zum linken Rand hin die kulissenartige Wiedergabe eines weiteren Dampfers und eines Hafengebäudes mit eigener, höherer Horizontlinie und »Wasser bergauf« gegenüber.

Es bleibt die Frage offen, ob der ja schließlich erst zwanzigjährige Menz sich in der Kunst des »Weniger ist mehr« üben wollte und ob er sich dem Problem zugewandt hat, wie man zwei so konträre Bildauffassungen wie die des »Scheinraumes«, bei der durch Anwendung perspektivischer Gesetze illusorische Räumlichkeit erzeugt wird, und die des »Echtraumes«, die das Ziel hat, auf der zweidimensionalen Bildebene flächige Formen und Linien – seien sie gegenständlich oder nicht – in ein spannungsreiches Verhältnis zueinander zu bringen, harmonisch zusammenfügen kann. Trotz der bestehenden Diskrepanzen wirkt das Bild im ganzen aber gar nicht einmal unausgewogen.

Reizvoll sind das Jugendstil erahnenlassende, bewegte Formenspiel auf der Wasseroberfläche und die huschenden Schraffuren auf der Kaje. Ein Bremer Butjer, die Hände tief in die Taschen geschoben, schaut versonnen in eine imaginäre Ferne. Ob Willy Menz hier wohl sein eigenes Knabenbild hineinprojiziert hat?



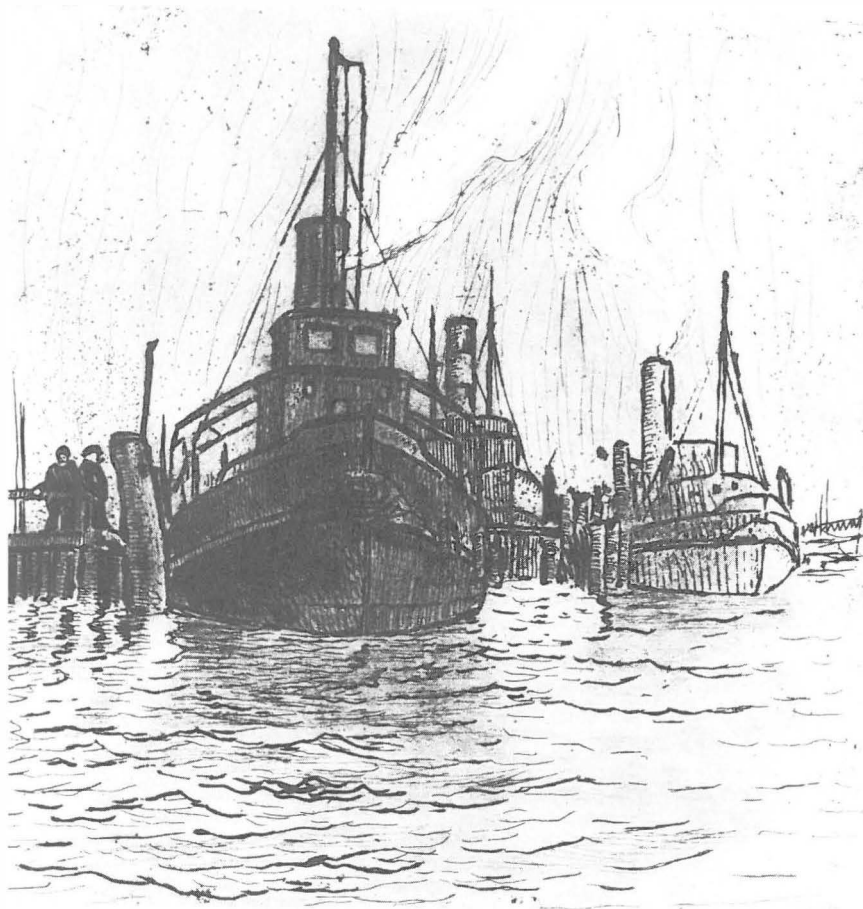


Abb. 4 *Aus Cuxhaven*, 1913; Radierung, Farbton: dunkelbraun, 18 x 17 cm.

Ein schlichtes Motiv mit drei kleinen Dampfschiffen, die sich unscharf im Wasser spiegeln, hat Menz in die Kupferplatte gearbeitet, Schlepper wohl, oder ist das linke ein Ausflugsdampfer? Das Gestänge beiderseits des Brückenhauses könnte zum Überspannen einer Persenning gedient haben.

Pfähle, figürliches Beiwerk, Schornsteine, Masten, die träge sich schlängelnden Dampfwolken und die auflockernden Hintergrundlinien geben dem oberen Teil des Bildes eine aufwärts strebende Tendenz, dem im unteren Bereich die sanften Wellenbewegungen horizontal gegenüberstehen.

Wenn man sich in der oberen Bildfläche eine von Rand zu Rand gezogene waagerechte Linie vorstellt, so wird diese Strecke durch den hohen Mast des linken Schiffes nach den Proportionen des Goldenen Schnitts (*sectio aurea*, etwa im Verhältnis 3:5) geteilt; das heißt, daß sich der kleinere Teil zum größeren verhält wie dieser zur ganzen Strecke. Dieses der Natur abgesehene und früher in der Kunst vorherrschende Gestaltungsgesetz wurde hier selbstverständlich nicht nach akkurater Berechnung angewandt, sondern mit unterschwelligem Wissen und aus der Erfahrung heraus.



Abb. 5 *Galionsfigur, Bremische Bark JESSONDA*, undatiert; Füllfederzeichnung mit blauer Tinte, 20,7 x 11 cm.

Eine einfache Studienskizze nur, so scheint es auf den ersten Blick, aber die herbe Schöne der Meere ist mit teils zarten, teils kräftigen Strichen so anmutig eingefangen, daß es das Auge des Betrachters beglückt.

Menz hat sich ganz auf den wichtigsten Teil der Figur konzentriert und auf ausführliche Andeutungen des Schiffes verzichtet. So demonstriert er empfindsam die Kunst des Weglassens, was dem Blatt eine ausgewogene Geschlossenheit verleiht.

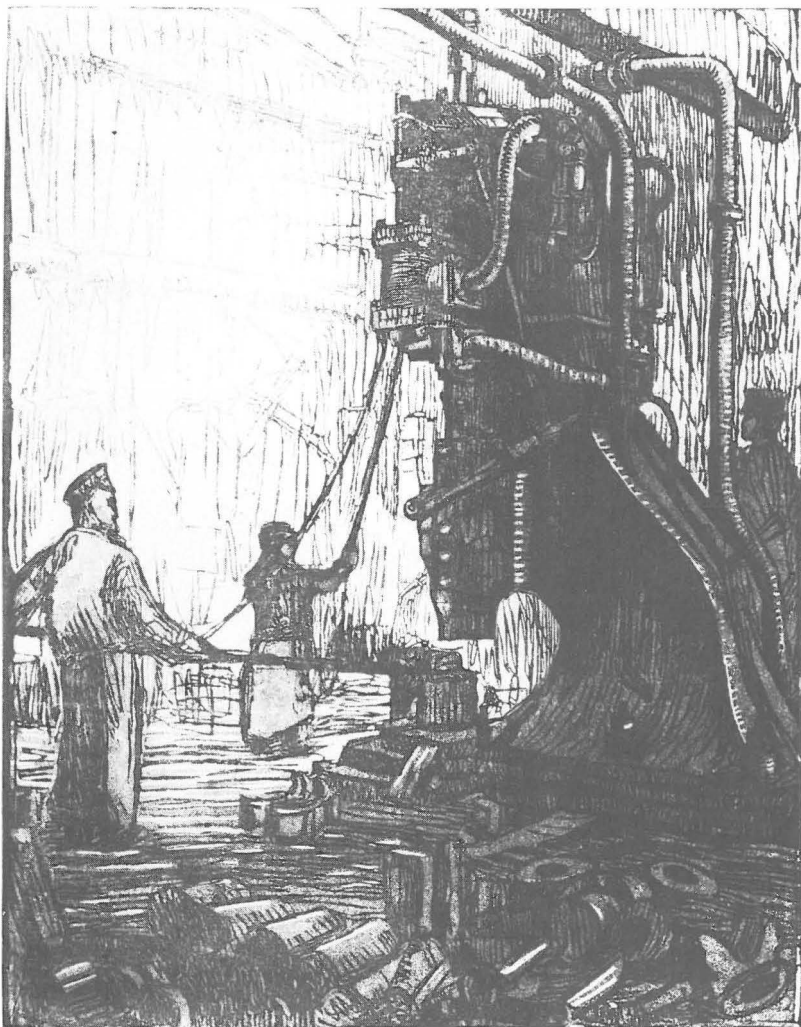


Abb. 6 *Der Dampfhammer*, 1914; Holzschnitt in zwei Farben (schwarz und blaugrün), Handabzug mit Falzbein auf Japanpapier, 32,4 x 25,4 cm.

Wie Denkmäler stehen die Schmiede in ihren bis zum Boden reichenden Lederschürzen um den wuchtigen Dampfhammer aufgebaut, der sich finster vor der mit bizarren Stricheleien überzogenen, licht gehaltenen Hallenwand abhebt; vorn häufen sich Werkstücke in verschiedenen Formen.

Bei aller Gegenstandsnahe hat Menz es verstanden, dem Holzstock, der anders als das aus dem Schulunterricht vertraute, glatte Linoleum voller gewachsener Strukturen ist, so weit wie möglich seinen Eigencharakter zu belassen. Während der Druck mit der Handpresse ein mechanischer Vorgang ist, erlaubt der Handabzug – ein Reibeabdruck – auf dünnem Japanpapier durch das mit wechselnder Stärke geführte Falzbein mehr oder weniger deckende Einfärbungen in den einzelnen Partien.



Abb. 7 *Minensuchboot im Bau* an der Seebeck-Werft, 1917; Aquarell, 40,8 x 32,2 cm.

In der übersteigerten Farbgebung, jedoch nicht in der skizzenhaft-gegenständlichen Form ist diese mitten im Ersten Weltkrieg entstandene Darstellung von der Seebeck-Werft in Bremerhaven nicht ganz unbeeinflusst von den damals herrschenden Strömungen des Expressionismus. Die Grundfarbe Blau und die Komplementärfarbe Ocker-Orange stehen sich fein abgestuft gegenüber. Als ruhige Bildachse dominiert der schlanke Schornstein, dem das ganze Werftgeschehen, vom Treffpunkt der beiden Helgen im Hintergrund ausgehend, fächerartig gegenübersteht.

Im Jahre 1876 gründete der aus Brake stammende Kupferschmied Georg Seebeck (1845–1928) an der Bülowstraße in Geestemünde ein kleines Unternehmen für Metallverarbeitung. Der heutige Betrieb wurde 1906–1910 am Geestemünder Handelshafen erbaut und ist gegenwärtig eine der leistungsfähigsten Werften mit Schiffbau- und Reparaturbetrieb. Heute firmiert sie unter dem Namen Schichau Seebeckwerft AG, wobei zu bemerken ist, daß die bekannte Werft Schichau-Elbing, bis 1945 im ehemaligen ostpreußischen Elbing beheimatet, im Ersten Weltkrieg die Torpedoboote für die Kaiserliche Marine, »des Kaisers schwarze Hunde«, erbaut hat.

Das Aquarell zeigt einen Ausschnitt der großen, damals hochmodernen Werftanlagen, die um 1910 fertiggestellt wurden.



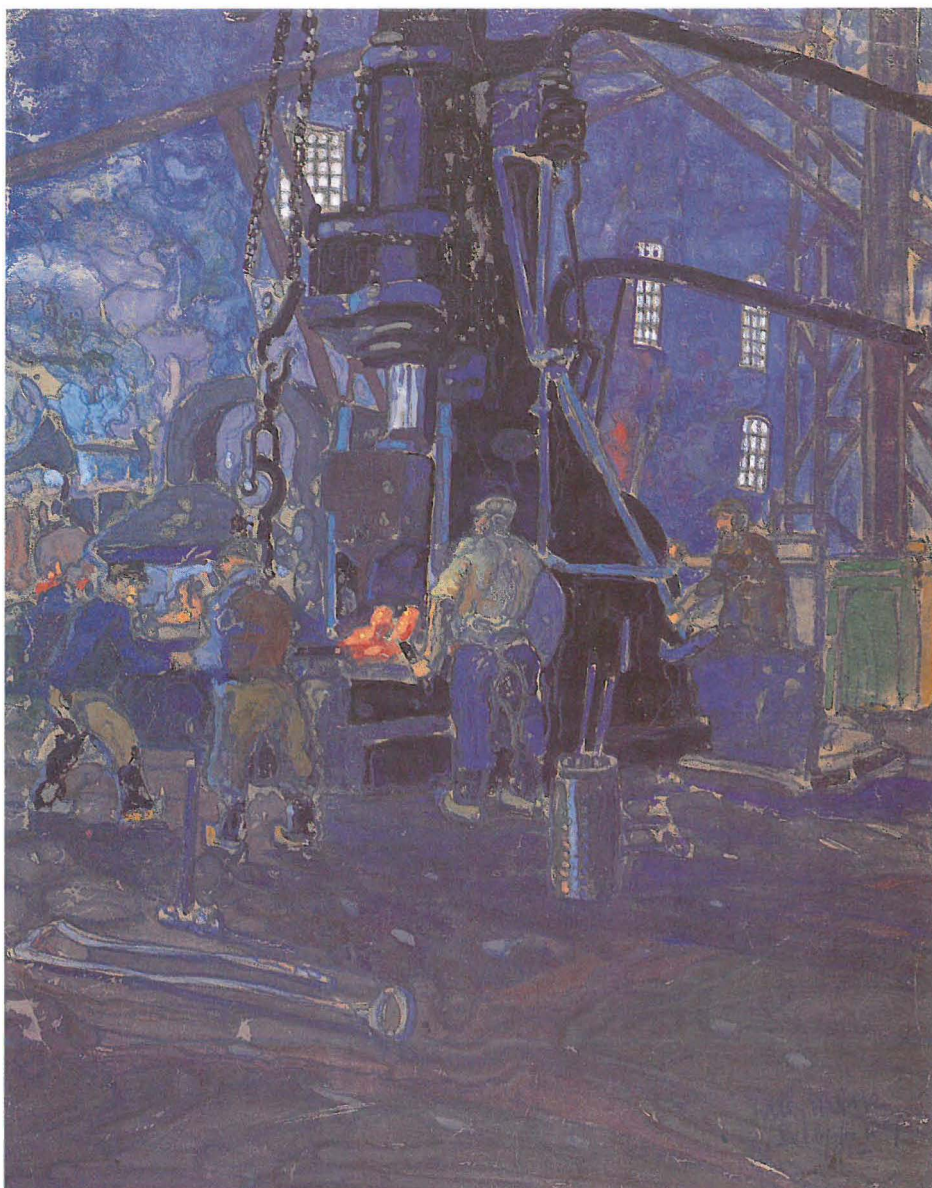


Abb. 8 *In der Schmiede der Seebeck-Werft*, 1917; Mischtechnik, 41,5 x 32,5 cm.

Bläulichschwarz steht die Schmiedemaschine in einem Umfeld von delikaten Farbfeldern, in welche die außenstehenden Figuren, die hintere Esse, die Hallenwand, die Deckenträger und der Boden im Vordergrund gleichsam hineingesponnen zu sein scheinen. Der Schlagbär, das züngelnde Feuer und der kräftige Schmied liegen im optischen Bildzentrum. Betrachtet man einzelne Partien intensiver und untersucht sie auf ihre festen, wolkigen oder schlierigen Farbstrukturen und auf ihre kantigen oder kurvenreichen Formen, so kann man unschwer eine Doppelwertigkeit von gegenständlich und abstrakt entdecken.



Abb. 9 *In der Schmiede der Seebeckwerft*, 1917; Aquarell mit Feder, 30,5 x 24,7 cm.

Mit virtuosem Können hat Menz sich ein weiteres Mal dem Dampfhammer gewidmet; anders als bei dem zwangsläufig im Atelier entstandenen, drei Jahre älteren Holzschnitt spürt man, daß er hier wirklich vor Ort gesessen und sich den dröhnenden Schlägen des Bären ausgesetzt hat. Fast schwarz hebt sich der Maschinendämon mit den nach rechts laufenden Dampfrohren und der Kranaufhängung zur Linken vor dem mitteltonigen Hintergrund mit den hellen Durchbrüchen von Hallentor und Sprossenfenstern und den dunkleren Zickzackmustern von Stützen und Trägern ab. Im Gegensatz hierzu erzeugen die vorherrschend warmen Farbtöne in den Vordergrundgruppierungen von Arbeitern, Amboß und Detailandeutungen sowie das sehr leicht in der Toröffnung angedeutete, benachbarte Betriebsgelände eine subtile polare Spannung. Die fein umrandenden Federlinien helfen, die naß in naß hingewetzten Aquarellfarben, in deren durch gesteuerten Zufall erzielt Gewölke, Gerinnsel, Punkte und Spritzer nach spontaner Entscheidung stehengelassen wurden, zu bändigen und Einzelheiten zu verdeutlichen.

Daß allein in dieser kleinen Sammlung das Dampfhammermotiv dreimal vertreten ist, offenbart das wache Interesse, mit dem Menz am Fortschritt der Industrialisierung teilgenommen hat. In anderen Arbeiten hat er Getreidesilos, weitere Werften und Industrieanlagen zum Bildgegenstand gewählt, zwar in nüchterner Distanz, aber doch mit sicherem Gespür für die spröde Ästhetik von Maschinen, Kesseln und Rohren, Gerüsten und Gestängen, von Rost und Rauch, von Fabrikschornsteinen und rußgeschwärzten Werkshallen. Willy Menz steht hier in guter Tradition in einer nicht sehr breitformierten Reihe von Künstlern, die sich seit Jahrzehnten den gewaltigen Aufbruch in das Maschinenzeitalter zum Kunstthema erkoren hatten; erinnert sei hier an das berühmte »Eisenwalzwerk«, das Adolph Menzel in den Jahren 1872–1875 nach Hunderten von Skizzen und Studien großformatig gemalt hat und das zum Besitz der Berliner Nationalgalerie gehört.

Abb. 10–15 *Turbinenschnelldampfer BREMEN des Norddeutschen Lloyd*

Bevor sechs weitere Darstellungen rein technischer Art von Willy Menz vorgestellt werden, die an Bord der BREMEN entstanden sind, seien einige Fakten über dieses Schiff der Superlative in Erinnerung gerufen. Nachdem man sich vom Ersten Weltkrieg weitgehend erholt hatte, versuchte die deutsche Schifffahrt mit der Planung der beiden Ozeanriesen BREMEN und EUROPA die führende Rolle im Nordatlantikverkehr zurückzugewinnen. Bau, Stapellauf und Überführung dieser Schiffe wurden von der ganzen Nation, besonders aber an der Wasserkante, mit großem Interesse verfolgt. Alles erschien ungewöhnlich neu: die schnittige, elegante Linie mit den beiden langgestreckten niedrigen Schornsteinen (die aber später wegen der ständigen Rußbelastigung erhöht werden mußten), die technischen Anlagen an Bord und die von namhaften Architekten und Künstlern gestalteten Passagiereinrichtungen, die nichts mehr vom alten Dampferpomp früherer Jahre erkennen ließen. Die BREMEN und das Schwesterschiff EUROPA repräsentierten in jeder Hinsicht den kühnen Unternehmer- und Ingenieurgeist des alten Kontinents, wie auch etwa zur gleichen Zeit das Luftschiff LZ 127 GRAF ZEPPELIN und das zwölfmotorige Flugboot DO X.

Bei der Jungferreise, die am 16. Juli 1929 in Bremerhaven begann, gelang es der BREMEN auf Antrieb, dem Cunard-Liner MAURETANIA auf der Strecke Cherbourg–New York mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,83 Seemeilen in 4 Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten das Blaue Band abzunehmen. Auch auf der Heimreise wurde mit 4 Tagen, 14 Stunden und 30 Minuten ein neuer Rekord aufgestellt. Der Jubel beiderseits des Atlantik war unbeschreiblich groß. Über zehn Jahre ist die BREMEN unter den Kapitänen Leopold Ziegenbein und Adolf Ahrens – beide wurden im Laufe ihrer Dienstzeit zu Kommodore ernannt – ohne schwerwiegende Vorkommnisse gefahren. Selbst die letzte, die 167. Reise, die bei Beginn des Zweiten Weltkrieges heimwärts über Murmansk führte, verlief glücklich.

Weniger ruhmvoll war das Ende des Schiffes im Kaiserhafen von Bremerhaven; es brannte am 16. März 1941 als Folge einer Brandstiftung völlig aus. Stundenlang konnte man im qualmumhüllten Bremerhaven das Geknatter der explodierenden Flakmunitionen hören. Das Wrack wurde später in der Weser gegenüber Blexen abgesetzt, einige traurige Reste des Doppelbodens ruhen dort noch.

Daten der BREMEN (1929–1941)

Art: Turbinenschnelldampfer, Fahrgastschiff

Indienststellung: 1929

Bauwerft: A.G. »Weser«, Bremen

Baunummer: 872

Länge über alles: 286,10 m

Länge zwischen den Loten: 270,70 m

Größte Breite auf Spanten: 31,06 m

Seitenhöhe bis Hauptdeck: 16,40 m

Größter Tiefgang: 10,30 m

Maschinenanlage: 4 Satz Getriebe-Turbinen

Propeller: 4 je 17 t, Flügelweite 5 m

Maschinenleistung: 100 000 PSw

Geschwindigkeit: normal 26,5 kn, Höchstgeschwindigkeit: 29 kn

Vermessung: 51 656 BR T

Besatzung: 1026 (davon 20 weiblich)

Passagiere: 2278

Reederei: Norddeutscher Lloyd, Bremen

Für den unternehmungslustigen Willy Menz war es sicher ein ganz besonderes Erlebnis, im Frühjahr 1930 im Auftrage des Norddeutschen Lloyd nach New York fahren zu können. Die



Hinreise trat er mit der BERLIN an und hielt sich dann mehrere Tage in den USA auf. Er malte dort, geradezu überwältigt von Manhattan, das damals die Neue Welt symbolisierte, die gigantische Wolkenkratzerkulisse mit der Brooklyn Bridge und den Schiffsverkehr auf dem East River und unternahm Ausflüge in das Landesinnere. Mit der legendären BREMEN kehrte er nach Bremerhaven zurück.

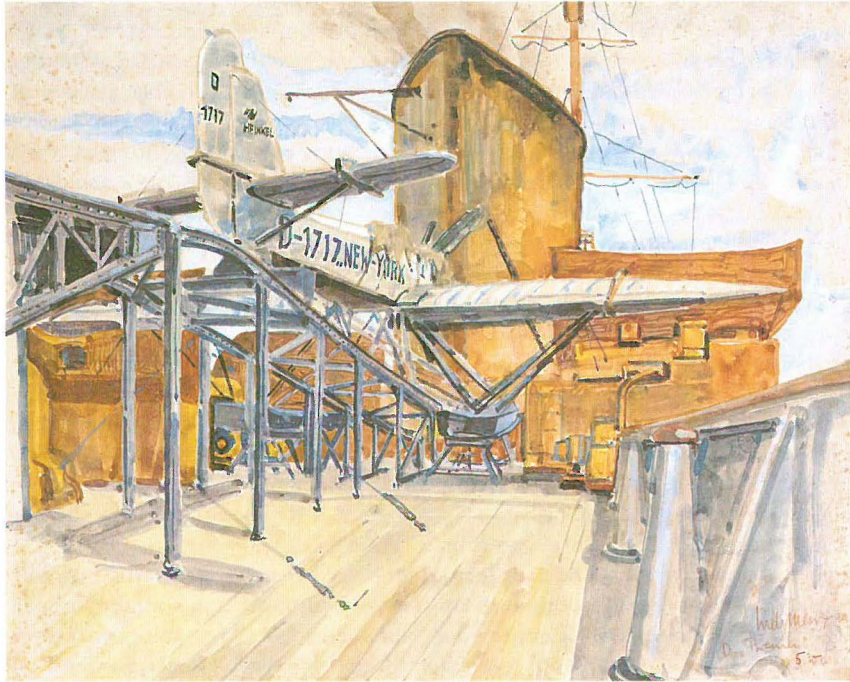


Abb. 10 *Katapultflugzeug der BREMEN* (eine Heinkel He 12), 1930; Tempera, 35,1 x 43,3 cm.

Eine besondere Faszination übte auf alt und jung das Katapultflugzeug aus, das es ermöglichte, Eilpost etwa 24 Stunden vor Ankunft des Schiffes zuzustellen.

Auf der Darstellung von Menz ist das Sonnendeck völlig menschenleer, obwohl man einige flanierende Passagiere erwarten dürfte; er hat, wie übrigens auch auf weiteren BREMEN-Aquarellen, bewußt auf jegliche illustrative Beigabe verzichtet, um Technik in reinster Form zeigen zu können.

Das Schwimmerflugzeug mit der Kennzahl D-1717, getauft auf den Namen des Zielhafens NEW-YORK, ruht windgeschützt am unteren Ende einer Art Abgleitbahn, deren Stützen fest mit dem Deck verbunden sind. Über die beiden offenen Sitze ist eine Segeltuchplane gezurrt. Vom eigentlichen drehbaren Katapult, das auf dem Sonnendeck zwischen den beiden Schornsteinen plaziert war, erkennt man an der linken Bildkante nur das Vorderteil. Zum Abschluß wurde das Katapult seewärts geschwenkt und dann das leichte Flugzeug mit Hilfe eines Preßluftschlittens auf die notwendige Startgeschwindigkeit von etwa 100 km/h gebracht. Vor dem Flugzeug ragt mächtig der vordere der beiden Schornsteine empor; sie maßen 15 Meter in der Länge und 6,20 Meter in der Breite. *Da kann man ja ein Haus hineinstellen!* hieß es im Hafenschnack.



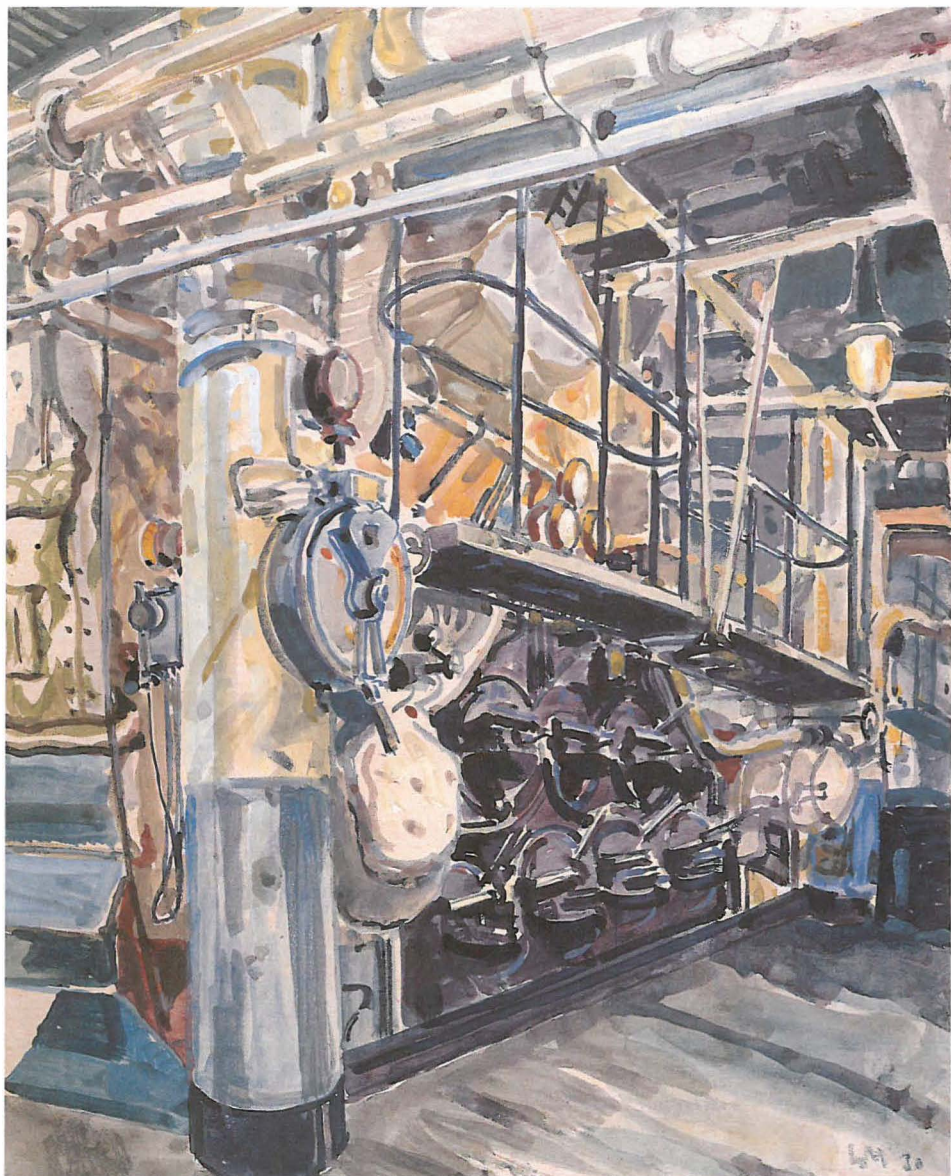


Abb. 11 *Dampfkesselbefuerung auf dem Schnelldampfer BREMEN, 1930;*  
Aquarell, 43,6 x 35,3 cm.

Locker hingesetzt vermittelt Menz Einblick in die technische Unterwelt eines Schiffsriesen. Die Kesselanlage war in zwei voneinander unabhängige Hauptgruppen mit insgesamt 20 Doppelwasserrohrkesseln eingeteilt, die mit Öl befeuert wurden. Der in den Kesseln erzeugte Dampf wurde durch Ring- und Sammelleitungen den Turbinen zugeführt. Nachdem der Dampf durchgeströmt war, schlug er in vier Kondensatoren zu Wasser nieder und wurde erneut als Kesselspeisewasser verwendet.

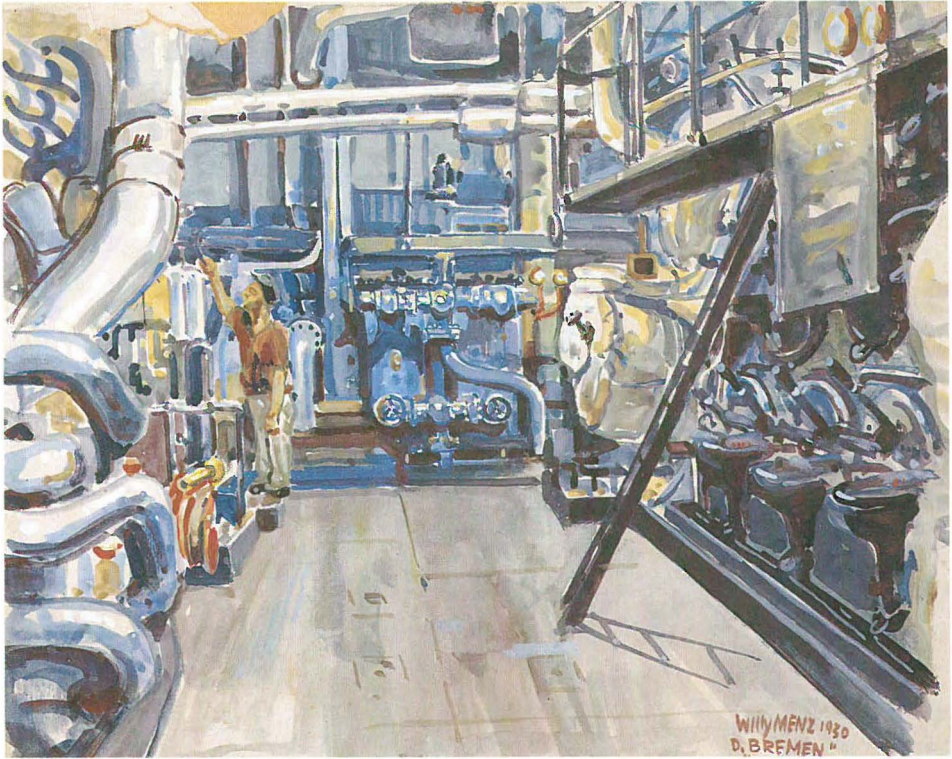


Abb. 12 *Kesselraum des Schnelldampfers BREMEN*, 1930; Aquarell, 34,8 x 43,9 cm.

Daß durch die Transparenz der reinen Aquarellmalerei unnachahmliche Reize erzielt werden können, zeigt ein weiteres Mal dieses Motiv aus dem Kesselraum. Dominierend sind die kühlen blauen und in kleinerer Menge die warmen roten Töne; die dunklen Konturen auf den wildbewegten Schlangenrohren und die Schlagschatten wurden aus diesen beiden Farben ohne Zugabe von Schwarz herausgemischt, die Helligkeiten durch Stehenlassen des weißen Papiergrunds erzielt. In schöner, ausgleichender Ruhe kehren die Farben als zarte, lichte Lasuren auf den Flurplatten wieder.

Mag auch die verwirrende Formenvielfalt dieses von Ingenieuren konsequent durchdachten Schiffsbetriebsraumes schwer durchschaubar sein – angefangen in der linken oberen Bild-ecke ist schon die Bedeutung der drei gabelförmigen Gebilde schwer zu erraten –, konnte der an Maschinen interessierte Maler die Konstruktionselemente doch bis zu einem gewissen Grade nachvollziehen. In der glatten, verkapselten und durchgestylten High-Tech-Schiffswelt unserer Zeit mit Computertastaturen, Bildschirmen, Joysticks und Armaturen sind die mikroprozessorgesteuerten Funktionsabläufe nicht mehr sinnlich zu erfassen und bieten dem frei malenden Künstler daher wenig Anreiz zum Schaffen, eher dagegen den Fotografen und Kameralenten.

Die 20 Doppelwasserrohrkessel der BREMEN hatten eine Gesamtheizfläche von 17050 m<sup>2</sup>, das entspricht der Größe von 87 Einzelspiel-Tennisfeldern ohne Auslauflächen. Jeder Kessel wurde mit Ölfueuerung durch 7 bzw. 14 Brennstellen geheizt; der erzeugte Dampf hatte einen Überdruck von 23 kg/cm<sup>2</sup> und eine Überhitzung von 370 Grad Celsius.



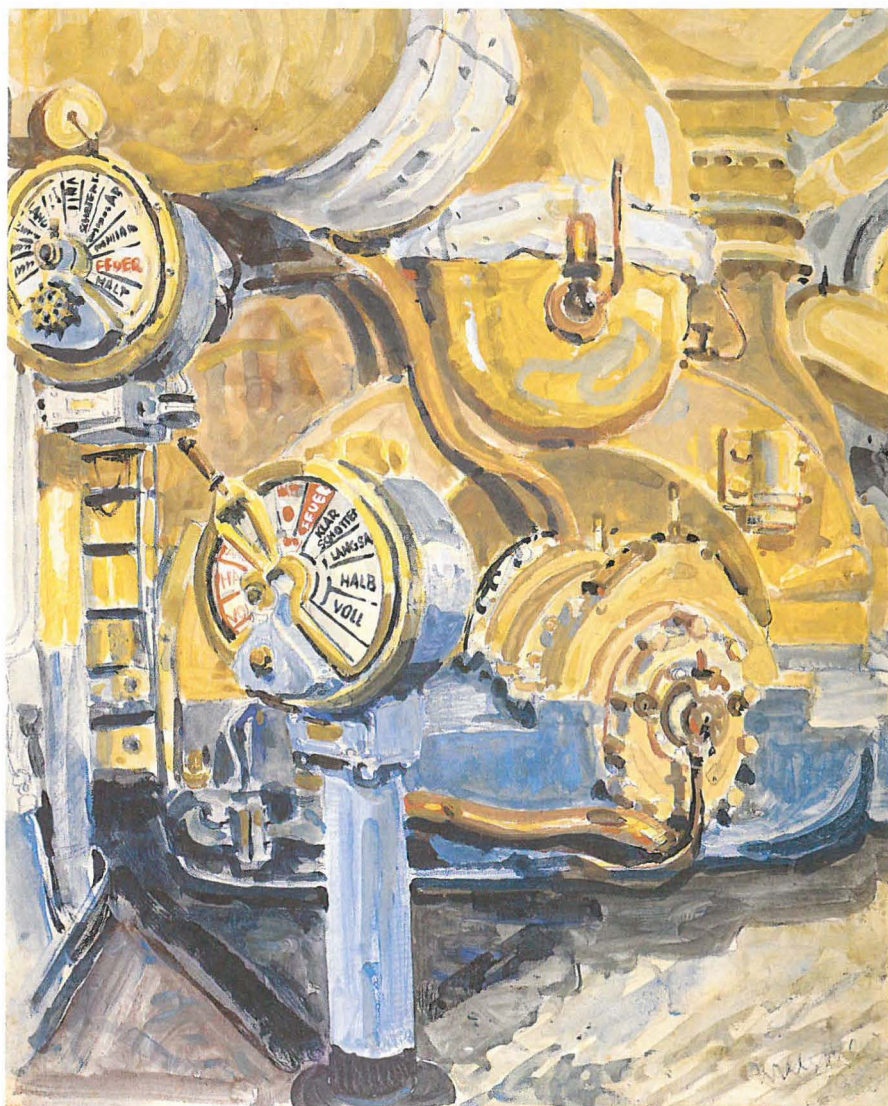


Abb. 13 *Turbinenraum des Schnelldampfers BREMEN*, 1930; Aquarell, 43,8 x 35 cm.

Dieses mit spontaner Frische gemalte Aquarell zeigt einen Teil eines der vier gleichgroßen Getriebe-Turbinen-Aggregate. Jeder Turbinensatz setzte sich aus einer Hochdruck-, einer Mitteldruck- und einer Niederdruckturbine zusammen.

Technischer Fortschritt ermöglichte es, die Antriebsturbinen zu verkleinern; der direkte Antrieb auf die Schraube entfiel, zwischen die schnell laufenden Turbinen und die vier Propeller wurde eine Räderübersetzung geschaltet. Vom Turbinenantrieb ist man bei großen Passagierschiffen abgekommen, weil sie, vom Großraumflugzeug im Linienverkehr verdrängt, nicht mehr als Schnelldampfer eingesetzt werden, sondern als Kreuzfahrtschiffe mit geringerer Geschwindigkeit, für die der wirtschaftlichere Dieselantrieb ausreicht.

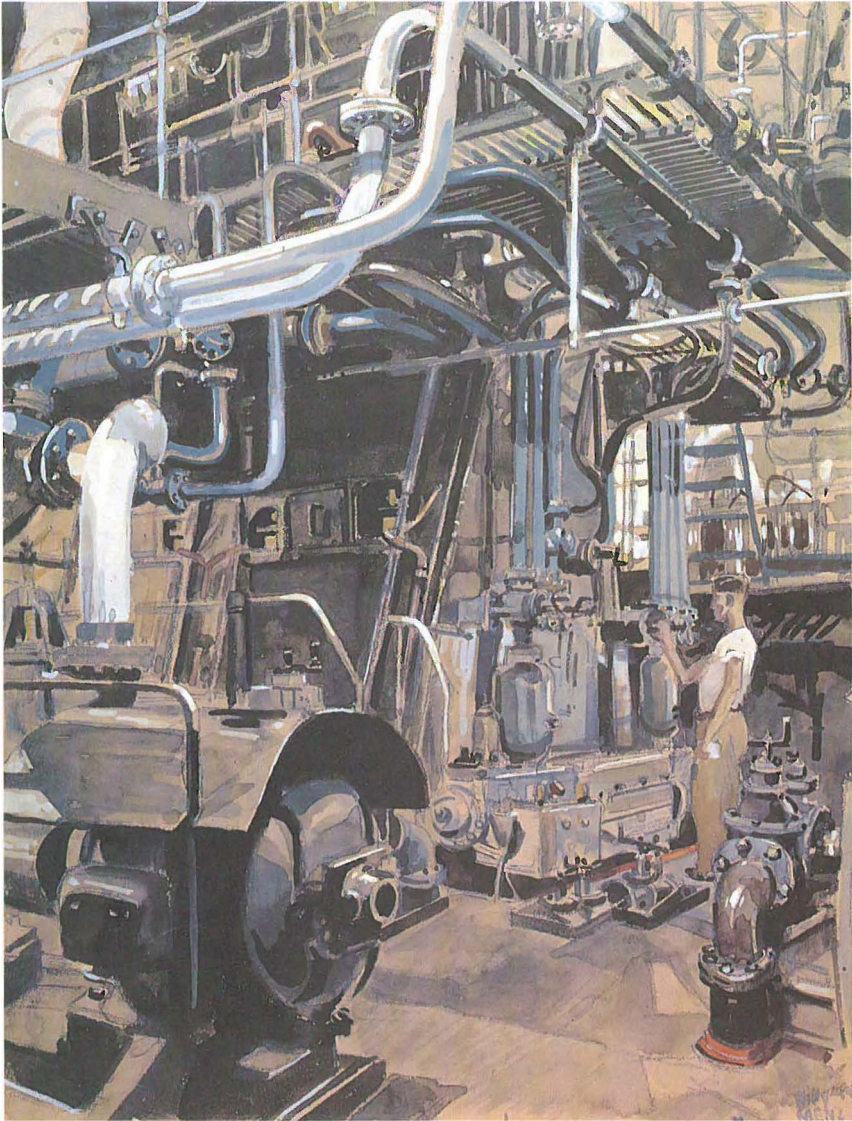


Abb. 14 *Generatorenraum des Schnelldampfers BREMEN, 1930; Aquarell, 47,5 x 36 cm.*

Die schimmernden und blitzenden Maschinenkolosse haben Menz wiederholt zum Malen inspiriert; dargestellt ist hier im Ausschnitt ein durch Dieselkraft angetriebener Generator. Etwas verloren steht ein Mann vom Maschinenpersonal der technischen Masse gegenüber, seine statuarische Haltung unterstreicht die Vertikalen von Rohren, Kanten und Treppe, denen perspektivisch verlaufende Linienbündel mit außerhalb der Bildkanten liegenden Fluchtpunkten kontrastierend gegenüberstehen.

Insgesamt waren vier solcher kompressorlosen Diesel-Dynamos im Hilfsmaschinenraum aufgestellt. Zwei Notstromanlagen waren unabhängig von der elektrischen Zentrale auf dem Sonnendeck untergebracht.



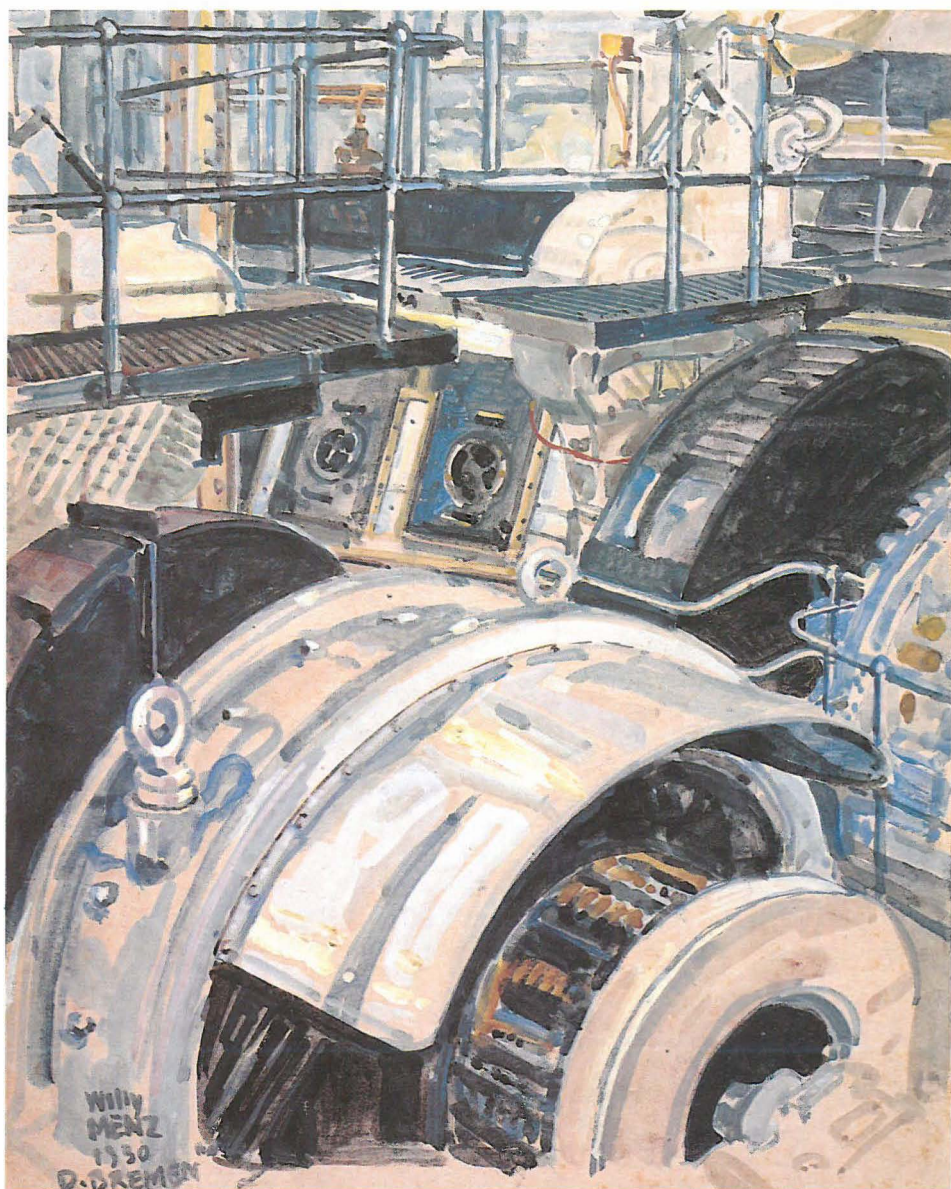


Abb. 15 *Generatorenraum des Schnelldampfers BREMEN, 1930; Aquarell, 43,8 x 35 cm.*

In kräftigem Gegensatz von hell und dunkel zeigt Menz, übersichtlich angeordnet und überzeugend dargestellt, weitere Details aus der metallenen Umwelt des Generatorenraumes. Über 420 Elektromotoren zum Antrieb von Hilfsmaschinen, die meisten Küchenherde, 30000 Glühbirnen, 10000 Klingelanlagen und viele andere kleinere Stromverbraucher wurden von der elektrischen Zentrale mit Strom versorgt; hierzu wurde ein Kabel- und Leitungsnetz von etwa 1000 Kilometer Länge auf dem Schiff verlegt.

Abb. 16–20 An Bord des norwegischen Segelschulschiffes STATSRAAD LEHMKUHL, 1934; fünf Federzeichnungen mit schwarzer Tusche, Blattgrößen je 29,1 x 22,3 cm.

Wie meisterhaft Willy Menz die Zeichenfeder beherrscht hat, beweisen fünf Skizzen, auf denen Eindrücke vom Arbeitsleben an Bord, wie z.B. Ruderwache gehen, das Handlog bedienen oder Spleißen, mit sicheren Konturlinien und rasch eingesetzten Schraffuren festgehalten worden sind. Vermutlich nicht aus Sparsamkeit, sondern eher aus naiver Lebensfreude benutzte er Originalbögen des Seglers mit dem Briefkopf SKOLESKIBET STATSRAAD LEHMKUHL, vielleicht um damit zu dokumentieren, daß er nicht nur auf dicken Pötten gereist, sondern auch auf den Planken eines Windjammers zu Hause war. Ein Briefbogen trägt oben rechts das Datum 7. September 1934 mit Monogrammsignatur.

Die stählerne Bark ist, und das nicht nur bei Großseglerreffen, ein gern gesehener Gast in Bremerhaven; sie wurde hier auch 1914 im Auftrag des Deutschen Schulschiffvereins als GROSSHERZOG FRIEDRICH AUGUST (von Oldenburg) auf der Werft J.C. Tecklenborg erbaut. Nach dem Ersten Weltkrieg geriet das Schiff als Kriegsbeute nach England und wurde dann an die »Bergen Dampfschiffahrtsgesellschaft« verkauft und von dieser 1923 dem Verband »Bergen Skoleskib« als Geschenk übergeben. Während des Zweiten Weltkrieges diente der Tiefwassersegler den deutschen Besatzungstruppen als Depotschiff und konnte nach dem Kriege – abgesehen von einigen Unterbrechungen aus Kostengründen – wieder wohlbehalten als Schulschiff unter Segel gehen. Die schöne Meeres-Lady ist jetzt Norwegens ältestes und größtes rahgetakeltes Schiff.

#### Daten der STATSRAAD LEHMKUHL

Art: Bark

Baujahr: 1914

Bauwerft: J.C. Tecklenborg, Bremerhaven

Länge über alles: 92,70 m

Breite: 12,65 m

Tiefgang: 5,18 m

Segelfläche: 2026,00 m<sup>2</sup>

Motor: Diesel, 1125 PS

Besatzung: 24 Mann Stammbesatzung, ca. 180 Jungen

Jetziger Eigner: Stiftelsen Seilskipet STATSRAAD LEHMKUHL, Bergen



Abb. 16



Abb. 17



Abb. 18

Abb. 19



Abb. 20





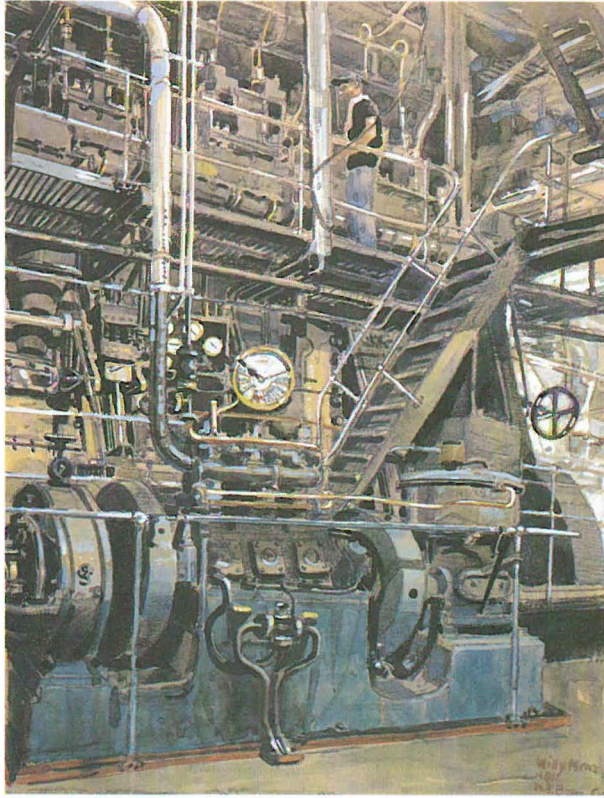


Abb. 21 *Motorenfahrstand des M.S. BRAUNFELS, 1936; Aquarell, 47,2 x 36 cm.*

Seine ungetrübte Begeisterung für Technik kann man Willy Menz kaum verübeln; war sie doch zwischen den beiden Weltkriegen geradezu Normalität. Der Gedanke an die Gesundheitsschädigung durch Dieselabgase war noch nicht vorhanden und der Begriff Umweltverschmutzung unbekannt. Menz hat sich, wie man unschwer nachempfinden kann, mit ganzer Hingabe und großem Kenntnisreichtum seinem Motiv gewidmet, zweifellos darf man diese Arbeit zu seinen besten dieses Sujets zählen. Die diszipliniert und mit sparsamer Palette hingewetzten Linien und Formen verdichten sich zu einem realistischen, klar detaillierten Abbild, das sich wegen der noch deutlich erkennbaren vibrierenden Handschrift von der ziehfederstrengen, kühlen Darstellungsweise zeitgleicher Industriegeographiker unterscheidet und auch nicht die Nähe der überdeutlich modellierenden Künstler der Neuen Sachlichkeit sucht.

Die Motorenanlage ist in dunkle Töne gehüllt, die durch das weiße Aufblitzen auf Rohren und Gestänge, auf Armaturen und auf dem Maschinentelegraphen belebt werden. Ein die Sockelunterkante abgrenzender zinnoberroter Pinselstrich läßt gebändigte Freude an der Farbe erkennen. An der rechten Bildkante wird der Blick in einen lichtdurchfluteten Nachbarraum gelenkt, ein Handrad hebt sich signalhaft, fast symbolartig vor einer kleinen hellen Fläche ab.

Obwohl die 1927 bei der A.G. »Weser« in Bremen gebaute BRAUNFELS mit ihren 11035 tdw / 7845 BRT eher ein Frachtschiff der kleineren Klasse ist, beeindruckt doch immer wieder die Dimensionen eines Schiffsmotors, man vergleiche ihn nur mit der Körpergröße des auf der Galerie stehenden Maschinisten.





Abb. 22 *An Bord eines Heringsloggers*, 1938; Aquarell, 35,2 x 40,5 cm.

Ungleich zügiger als bei den Maschinenraumdarstellungen mußte der Künstler bei dieser Farbskizze zu Werke gehen, um die ständig wechselnde Szenerie auf dem Vorderdeck eines Heringsloggers (es dürfte sich um den Logger HEIMDAL handeln) festhalten zu können. Mit äußerst knapper Formsprache bis hin zum leichten Pinseltupfer und mit sparsamer Farbnuancierung – hier wieder im bevorzugten Kontrast von Blau und Ocker-Orange auf bräunlichem Tonpapier – schildert Menz von der Brücke aus gesehen das Arbeiten auf dem Fangplatz. Die See scheint fast ruhig, locker hingeseetzte weißlich blaue Farbwischer deuten Spritzwasser an. Die Leine läuft quer über das Deck; die Bojen, an deren Brailtauen die lange, mit Flotthölzern und Grundgewichten senkrecht gehaltende Treibnetzwanne hängt, verlieren sich als kleine Pünktchen, über den Horizont hinausschießend, am oberen Bildrand, wohl um eine scheinbare Endlosigkeit anzudeuten. Die in Troyer, Gummischürzen und Seestiefel gekleideten Decksleute ziehen weitere Netzteile zur Steuerbordseite, während backbords Zeug zum Trocknen aufgehängt ist, die ewig durchnässten »Klamotten«, die das Fischerleben oft schwer erträglich machen.

Die hier vorgestellten Arbeiten zeigen nur einen kleinen Ausschnitt aus dem gesamten künstlerischen Schaffen von Willy Menz; sie haben ausschließlich das Geschehen an und auf dem Schiff und in der Werft zum Thema, und soweit sie sich mit der Darstellung der technischen Anlagen befassen, verlangen sie nach einem strengen zeichnerischen Unterbau. Menz verstand sich nach eigener Aussage aber eher als Maler der Häfen und Küsten, jenes Zusammenstreffens von Wasser und Land, von Bewegung und Ruhe, von magischer Weite und von Zeugnissen menschlicher Tätigkeit, das wohl auf jeden aufgeschlossenen Betrachter, auf Künstler aber erst recht, eine starke emotionelle Wirkung ausübt.

Vor solchen Motiven konnte Menz sich größere Freiheiten in der Behandlung der Komposition, der einzelnen Bildformen und in der Steigerung der Farben erlauben und sich von der Wiedergabe der äußeren Realität ein Stück entfernen, ohne dabei die Gegenständlichkeit aufzugeben; die Bildinhalte bedürfen keiner ausschweifenden Deutungsversuche. Seine Bilder sind weder romantisierend noch anklägerisch oder zeitkritisch; sie sind so, wie man ihn als Mensch empfunden hat: lebensbejahend, unbefangen, vital, unkompliziert und von großer innerer Natürlichkeit, was aber nicht mit oberflächlichem Naturalismus verwechselt werden darf.

Willy Menz ist sich als Mensch und Künstler selber treu geblieben; damit hat er eine wichtige Forderung erfüllt, die seinem Werk glaubhafte Gültigkeit verleiht.

Daß Willy Menz im Gedächtnis vieler Bürger in Bremen »und umzu« weiterlebt, hat eine gutbesuchte Ausstellung im Hauptgebäude der Sparkasse Bremen gezeigt, die am 15. Januar 1990 anlässlich seines 100. Geburtstages eröffnet wurde und bis zum 2. Februar 1990 zu sehen war. Zu dieser Werkretrospektive ist von Dr. Bernd Küster eine reich illustrierte, 88seitige Begleitpublikation erschienen, die allen Kunstinteressierten empfohlen werden darf, die sich intensiver mit Leben und Werk von Willy Menz beschäftigen wollen (Bernd Küster: Willy Menz 1890-1969. Ein Bremer Maler. Worpsweder Verlag).

#### *Die wichtigsten Lebensdaten:*

- 1890 am 16. Januar geboren in Quezaltenango in Guatemala
- 1892 Übersiedlung mit den Eltern nach Bremen, später hier Besuch der Oberrealschule
- 1905–1906 Besuch der Kunstgewerbeschule Bremen
- 1908–1911 Studium an der Königlichen Akademie für graphische Künste und Buchgewerbe in Leipzig
- 1912 Gründung eines Ateliers mit Adolph Praeger »Menz & Praeger« am Domshof in Bremen
- 1915 Teillehrkraft an der Bremer Kunstgewerbeschule
- 1916 Eheschließung mit Marie Gundersen
- 1917 hauptamtlicher Lehrer an der Kunstgewerbeschule, Kauf des Hauses Kirchbachstraße 197A
- 1931 am 7. April Ernennung zum Professor an der »Staatlichen Kunstgewerbeschule« (seit 1922 am Wandrahm 23)
- 1934 nach Umbenennung der Kunstgewerbeschule in »Nordische Kunsthochschule« Versetzung in den vorläufigen Ruhestand, freiberufliche Tätigkeit, von 1943 bis 1946 vorübergehender Aufenthalt in Neddenaverbergen bei Verden
- 1946 Berufung an die »Staatliche Kunstschule Bremen« (bis 1945 Nordische Kunsthochschule) zum kommissarischen Direktor und Leiter der Graphikklassse
- 1947 Ernennung zum Direktor der »Staatlichen Kunsthochschule Bremen«
- 1952 auf eigenen Wunsch in den Ruhestand versetzt
- 1969 am 10. Februar in Bremen gestorben

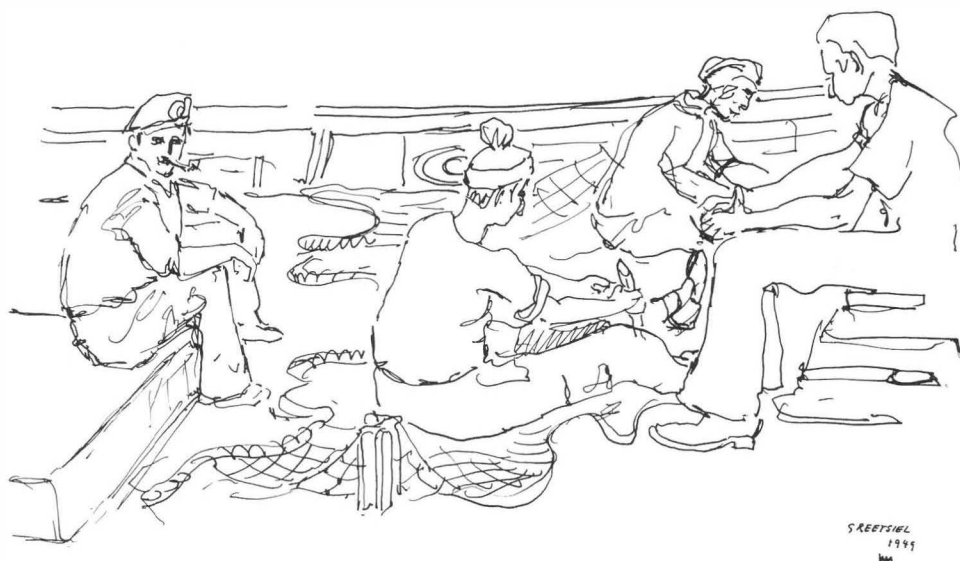
#### *Ausstellungen:*

- 1910 Hannover, Akademie in Leipzig (16 Arbeiten)
- 1926 Berlin (Deutsche Schriftausstellung); Kunstverein Stavanger (Norwegen)
- 1927 Dresden, Kunsthalle Bremen
- 1930 Aquarellausstellung in der Bremer Kunstschau und in Stuttgart
- 1931 Kunsthalle Bremen

- 1934 Kunstschau Bremen
- 1935 Kunsthalle Bremen
- 1936 Kunsthalle Bremen, Gebrauchsgraphik-Ausstellung
- 1963 Bad Sooden-Allendorf
- 1972 Morgenstern-Museum, Bremerhaven
- 1973 Focke-Museum, Bremen
- 1974 Morgenstern-Museum, Bremerhaven
- 1983 Kunsthandel Uwe Michael, Bremen
- 1990 Sparkasse Bremen, Bremen

*Auftragsarbeiten:*

- 1928 Gästebuch des Senats; Gästebuch und Meisterbrief für die Gewerbekammer, Bremen
- 1934 Bilder von New York für den Norddeutschen Lloyd Bremen
- 1938 Großes Gemälde der Bundesmarine von 1848 für eine Ausstellung in Bremen; Ausstellungsstände für die Vegesacker Heringsfischerei und für die Francke-Werke
- 1940 Illustrierte Wandkarte für das Bremer Rathaus; Wandbild für die Baufirma Kellner, Bremen; 2 Wandbilder in einer Schule in Stellau bei Hamburg
- 1956 2 Ölbilder und 4 Aquarelle auf Pergament für Café Jacobs, Bremen; Ölbild für Café in Verden
- 1963 Ausmalung eines Festraumes in einer Brotfabrik; Gedenkbuch für die gefallenen Soldaten des Regiments 75 (Liebfrauenkirche); Wandbild in der Schule Pulverberg, Bremen; Glasfenster in der alten Waller Kirche, Bremen; Glasfenster in der Epiphaniaskirche, Bremen; Wandrelief in der Vahr, Bremen; Ausstattung einer Apotheke in Osnabrück; Ausstattung einer Tabakniederlassung in Düsseldorf



*Krabbenfischer in Greetsiel, 1949; Federzeichnung, 19,2 x 29,7 cm (Privatbesitz)*



*Veröffentlichungen:*

- 1929 »Lofottagebuch« mit farbigen Reproduktionen von Ölbildern, »Schünemanns Monatshefte«, März 1929 (Schünemann-Verlag, Bremen)
- 1930 »Lofotsommer«, Reiseskizze mit zehn Holzschnitten, Festgabe der Staatlichen Kunstgewerbeschule Bremen aus Anlaß der Tagung der Deutschen Bibliophilen Gesellschaften in Bremen 1930
- bis 1933 Reisebriefe und kleinere Artikel künstlerischen Inhalts in den »Bremer Nachrichten«; Abbildungen verschiedener Arbeiten in: »Plakat, Archiv für Buchgewerbe«, »Deutsche Kunst und Dekoration«, im Holländischen Lexikonwerk, in norwegischen Tageszeitungen und durch viele Jahre hindurch in der »Leipziger Illustrierten«

*Veröffentlichung mit Zeichnungen von Willy Menz:*

- 1974 Johann Haddinga: Über die Ostfriesen, mit Zeichnungen von Prof. Willy Menz, Verlag Ditzén & Co. Bremerhaven, in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsverlag Nordwest GmbH, Wilhelmshaven

*Veröffentlichung über Willy Menz:*

- 1990 Bernd Küster: Willy Menz 1890–1969. Ein Bremer Maler. Worpsweder Verlag  
(Außerdem: Zeitungsbesprechungen, kleine Kataloge und Faltblätter in Zusammenhang mit den Ausstellungen)

Der vorliegende Beitrag stützt sich zum Teil auf eigene Erinnerungen, insbesondere an Professor Willy Menz, auf Gespräche mit Frau Marie Menz und auf ihre Aufzeichnungen aus dem Jahre 1972, sowie auf Hinweise ehemaliger Menz-Schüler, denen ich für ihre Hilfe herzlich danke.

Weitere Sachinformationen und Daten wurden folgenden Publikationen entnommen (auf die Nennung schiffsbiographischer Literatur wurde verzichtet):

Zur Einführung:

Werner Kloos: Bremer Lexikon. Bremen 1980, S. 218.

Bernd Küster: Willy Menz 1890–1969. Ein Bremer Maler. Bremen 1990, S. 9, 16, 24, 27, 40, 53.

Bremer Nachrichten, Bremen, vom 16. August 1973.

Weser-Kurier, Bremen, vom 16. August 1973.

Jürgen Weichardt: Der grüne Regenbogen. Bremen 1983, S. 18.

Zur Abb. 7 (Minensuchboot im Bau):

Arnold Kludas in: Lars U. Scholl u.a.: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. Bremerhaven <sup>2</sup>1984, S. 105f.

Zu den Vorbemerkungen zur BREMEN und zu den Abbildungen 10–15 (BREMEN):

Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 21). Hamburg 1989, S. 87ff.

Zu den Abbildungen 16–20 (STATSRAAD LEHMKUHL):

Henning Goes u.a.: Sail Bremerhaven '86. Bremerhaven 1986, S. 43, 99.

Zur Abb. 21 (BRAUNFELS):

Dr. Georg Bessel u.a.: 1843–1968 A.G. »Weser« Bremen. Bremen 1968, S. 129.

Zur Abb. 22 (Heringslogger):

Der Große Duden, Band 3, Bildwörterbuch. Mannheim 1958, S. 174.

Bernd Küster: Willy Menz 1890–1969. Ein Bremer Maler. Bremen 1990, S. 87.