

► KLAUS BARTHELMMESS UND HENDRIK BUSMANN

Zwei Walfanggemälde des 17. Jahrhunderts aus der Sammlung Hugo Bruhn im Deutschen Schifffahrtsmuseum

Die Walfangsammlung Hugo Bruhn im DSM

Die wertvollste private Einzelstiftung, die das DSM bislang erhalten hat, wurde von Frau Helly Bruhn-Braas im Jahr 2000 vertraglich dem Museum übertragen. Die Stiftung umfaßt weit mehr als hundert Gegenstände zur Kultur- und Technikgeschichte des Walfangs, darunter mehrere bedeutende Gemälde und Zeichnungen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. Es handelt sich um die Sammlung des Hamburger Speditionsunternehmers Hugo Bruhn (* 15. November 1938, Kiel, † 20. Juni 1995, Hamburg), die – ganz im Sinne des Verstorbenen – von seiner Familie durch diese Stiftung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Hugo Bruhns Vorfahren lebten an der Kieler Förde und waren väterlicherseits Seeleute, mütterlicherseits Fischer. Schon der Schuljunge erlag der Faszination der großen Meeresräuber, und im Kunstunterricht gehörte das Zeichnen von Walen zu seinen Lieblingsbeschäftigungen. Sein Vater Willy Bruhn war als Spediteur für die Howaldtswerke in Kiel beschäftigt. Dort wurde 1950 die Walfangflotte des Tankerkönigs Onassis um das Walfangmuttersschiff OLYMPIC CHALLENGER umgebaut und in den folgenden Jahren immer wieder überholt. Mit Begeisterung betrachtete der Teenager Hugo Bruhn bei mehreren Werftbesuchen die Fangboote und das monumentale Fabrikschiff, mit denen bundesdeutsche Seeleute dem größten Tier der Welt in der Antarktis und vor der Küste Perus nachstellten.

Nach Lehr- und Ausbildungsjahren in Calw, Hamburg und München übernahm Hugo Bruhn gemeinsam mit seinem älteren Bruder Gerd den väterlichen Speditionsbetrieb. Noch nicht dreißigjährig, war Hugo ein erfolgrei-



Abb. 1 Hugo Bruhn (1938-1995)

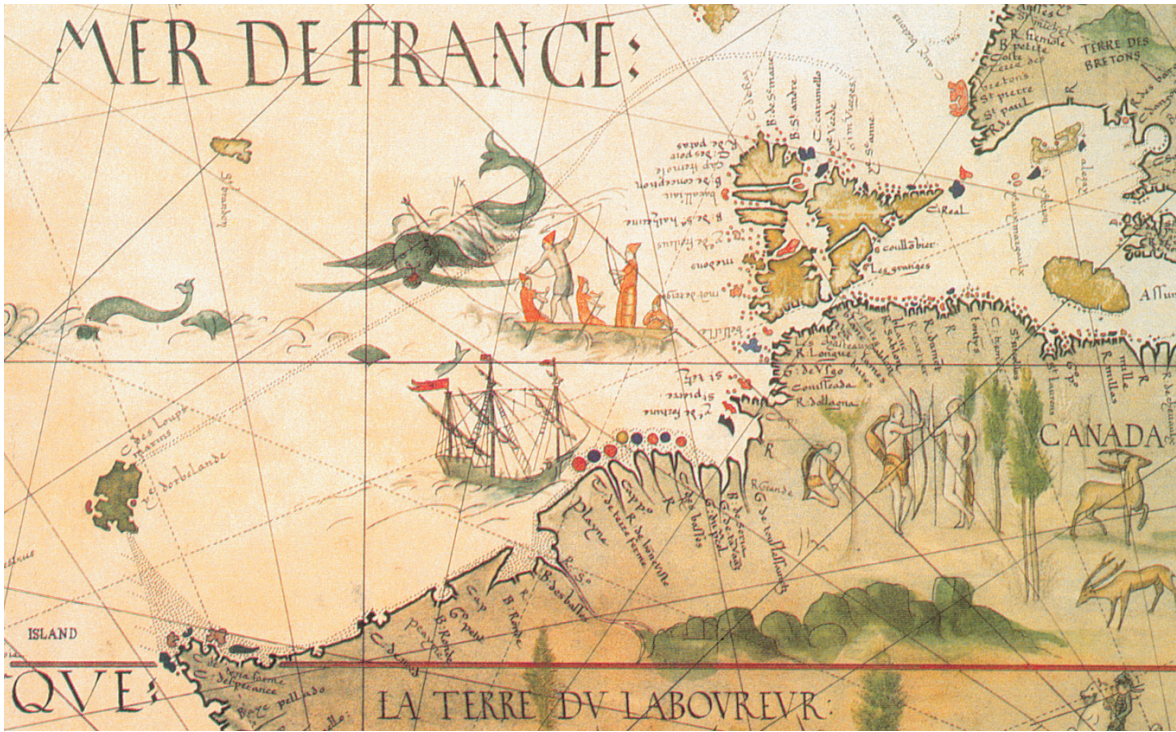


Abb. 2 Baskischer Walfang vor Neufundland in der Rezeption des französischen Kartographen Pierre Desceliers, 1546. John Rylands Library, Universitätsbibliothek Manchester (nach Huxley 1987). (Ausschnitt)

cher, junger Unternehmer mit Sitz in Hamburg und vielen Niederlassungen im Speditionsgewerbe. Damals begann er mit dem Sammeln von Walfangexponaten. Auch seinen Bruder Gerd konnte er hierfür begeistern. Beide haben in einem Vierteljahrhundert exquisite Walfangsammlungen aufgebaut. Als sich Gerd Bruhns maritimer Sammlungsschwerpunkt verlagerte, übernahm Hugo auch dessen Walfangsammlung. Sein Hamburger Heim entlockte auch überseeischen Walfangmuseumsdirektoren, die schon viel gesehen hatten, zwerchfellgetragenes Raunen.

Mit zunehmender Popularität der touristischen Walbeobachtung seit den 1980er Jahren unternahm Hugo Bruhn weltweit mehrere Reisen, um lebende Wale zu sehen. Er hatte vor, sich im Ruhestand intensiv mit der Kulturgeschichte der Beziehungen von Walen und Menschen zu befassen. Durch seinen frühen Tod war ihm dies leider nicht mehr vergönnt.¹

Mit diesem Beitrag beginnt die wissenschaftliche Bearbeitung der Walfangsammlung Hugo Bruhn im DSM, die in lockerer Folge fortgesetzt werden soll.

Europäischer Arktiswalfang im 17. Jahrhundert

Das Anwachsen der Bevölkerung Europas im Verlauf des 16. Jahrhunderts schuf eine verstärkte Nachfrage nach billigen Ölen, die in erster Linie zu Beleuchtungszwecken und zur Seifenherstellung dienten.² Importöle aus Südeuropa, namentlich Olivenöle, waren in Nord- und Westeuropa rund doppelt so teuer wie einheimische Raps-, Leinsaat- und Hanföle. Von den tierischen Ölen waren nur Seetieröle, die schon seit dem Mittelalter aus dem Baskenland und Skandinavien importiert wurden, mit diesen pflanzlichen Ölen konkurrenzfähig.

Seetieröle, das waren in der Frühen Neuzeit nur zum kleineren Teil Fischöle und Fischleberöle (Levertran), sondern überwiegend Seesäugeröle, also Öle, die aus dem Hautspeck von Wal- und Robbenarten ausgesotten wurden. Von ihrer Fettchemie her waren sie im großen ganzen für dieselben technischen Anwendungsbereiche wie die gängigen Pflanzenöle geeignet.

Seit dem zweiten Drittel des 16. Jahrhunderts expandierte – sicher gutteils von der wachsenden Nachfrage nach Walöl stimuliert – der seit der Jahrtausendwende ausgeübte Küstenwalfang der französischen und spanischen Basken nach Übersee: Anfang der 1530er Jahre nahmen baskische Schiffe den Walfang in der Straße von Belle Isle zwischen Neufundland und Labrador auf, Mitte des 16. Jahrhunderts vor der nordnorwegischen Küste, 1603 an der Küste Brasiliens, ein Jahr darauf vor Island, 1612 vor Spitzbergen und vielleicht auch vor Nordostgrönland.

Bei der Suche nach einem nördlichen Seeweg nach Ostasien war 1596 die Grönlandwalpopulation vor dem arktischen Spitzbergenarchipel entdeckt worden. Doch deren systematische Ausbeutung setzte erst anderthalb Jahrzehnte später ein. In diesen Jahren stieg der Lebensstandard der wachsenden Bevölkerung weiter, zumal in den Metropolen, speziell im Hinblick auf Hygiene und Beleuchtung, so daß die Aufnahmefähigkeit des nord- und westeuropäischen Marktes für preiswerte Öle exponentiell zunahm. Aufgrund dieser Entwicklung nahmen risikofreudige Kapitalisten aus England (1611) und den Niederlanden (1612), dem französischen Baskenland (1612) und Dänemark-Norwegen (1615) eigenen Walfang in spitzbergischen Gewässern auf.

In einer relativ kühlen Klimaphase mit recht starken Meereislagen konzentrierte sich eine unausgebeutete Grönlandwalpopulation sommers in einem kleinen Seegebiet zwischen der Packeisante und der Küste des Spitzbergenarchipels. Die Tiere wurden in den Buchten Spitzbergens gefangen, und ihr Hautspeck wurde in am Strand aufgebauten Transiedereien ausgekocht (»Baiefischerei«). Eine in den 1640er Jahren einsetzende Warmphase ließ die sommerliche Eiskante zurückweichen. Der Fangbetrieb verlagerte sich infolgedessen an die Eiskante und über ein größeres Seegebiet (»Eisfischerei«). Die Transiedereien an den Küsten Spitzbergens wurden aufgegeben, der abgeflenste Walspeck kleingeschnitten in Fässer geküft und in neuen Transiedereien im Heimathafen der Fangschiffe ausgekocht.

Norddeutsche Arbeitsmigranten, sogenannte »Hollandgänger«, stellten in den ersten Jahrzehnten des Spitzbergenwalfangs etwa 2% der Mannschaften auf niederländischen Walfangschiffen.³ Doch unternehmerisch beteiligten sich erst ab 1643 auch Reeder aus deutschen Nordseestädten am Arktiswalfang: 1643 Emden und Hamburg, 1653 Bremen, 1657/1666 Lübeck, 1671 Glückstadt, 1674 Tönning, 1683/1698 Friedrichstadt an der Eider, 1685 Altona, 1698

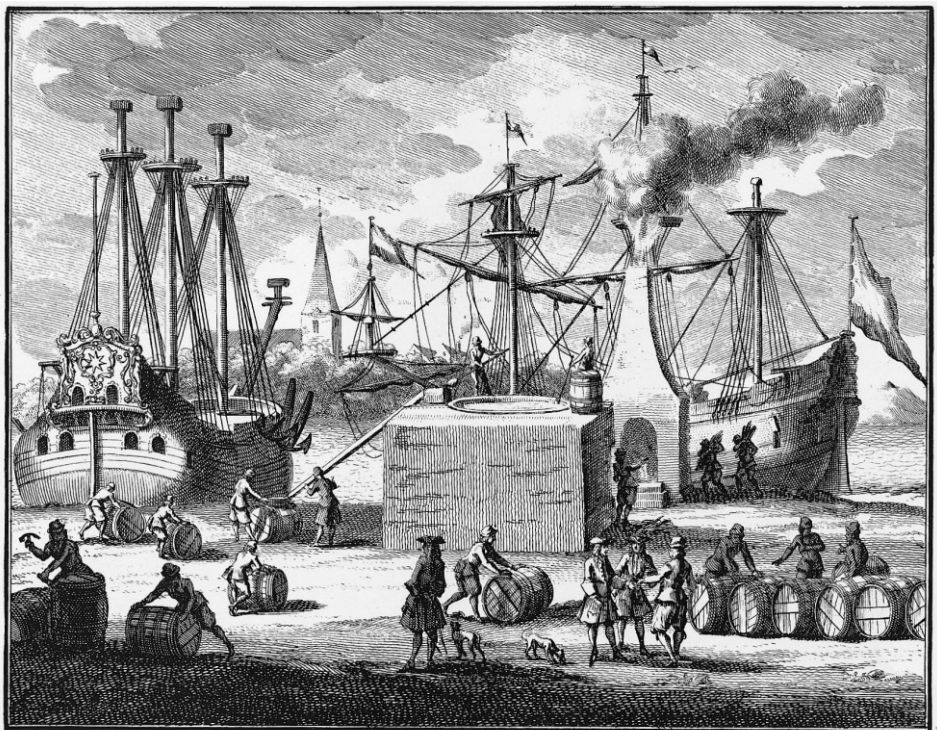


Abb. 3 Englische Transiederei am Ufer einer Bucht Spitzbergens, 1613. Wasserfarbzeichnung im Journal von Robert Fotherby, 7,5 x 17,5 cm, 1613. (American Antiquarian Society, Worcester, Massachusetts)⁴

Husum, 1702 Wyk auf Föhr.⁵ Nur Hamburg betrieb wenige Jahre – bis etwa 1648 – eine Transiederei in der spitzbergischen Ulfeld-Bucht (heute Hamburgbukta), danach soll es wie alle anderen deutschen Seestädte sein Walöl im Heimathafen aus.

In den folgenden Jahrzehnten stellten niederländische Schiffe das bei weitem größte Kontingent der arktischen Walfangflotte, mit Abstand gefolgt von norddeutschen Schiffen, deren Anteil sich zwischen einem Fünftel und einem Drittel bewegte. Die Gesamtgröße der Fangflotte kulminierte in den 1670er und 1680er Jahren mit über 350 Schiffen und etwa 15 000 Seeleuten.

Die unternehmerische Dominanz der niederländischen Küstenprovinzen, vor allem Hollands, im Walfang, aber auch Hamburgs als führendem Walfanghafen unter den deutschen Seestädten, zog Arbeiter vor allem aus ländlichen Gebieten Nord-, Ost- und Westfrieslands, vom Unterelbe- und Unterweserraum an. Deren Bewohner konnten die regelmäßige Saisonarbeit im Walfang oftmals mit der saisonalen Arbeitserfordernis einer kleinen Landwirtschaft oder Wattfischerei so in Einklang bringen, daß sie regelmäßig im Frühjahr zu den Heuerterminen zur Verfügung standen. Mit der Zeit erwarben sie gefragte Fachkenntnisse und stiegen in Führungspositionen auf. In der Folge führte das zu einer relativen Hebung des Wohlstands in ihren Heimatgemeinden. Artikel holländischer Wohnkultur des *Gouden Eeuw*, des »Goldenen Jahrhunderts«, waren beliebte Mitbringsel der auswärtigen Walfangfachkräfte nach erfolgreicher Saison. So entstand gegen Ende des 17. Jahrhunderts in den Einzugsgebieten der Walfänger vom dänischen Nordfriesland bis Flandern eine fast einheitliche, holländisch geprägte Walfang-Sachkultur.



S. J. Meulen Delin.

te Koken van de Fraan uyt het Walvis spek.

Das Frahn kochen vom Walfisch spek.

The Boiling the fat out of the whale.

Abb. 4 Entladen von Fässern mit kleingehacktem Walspeck bei einer Transiederei in einem niederländischen Hafen. Radierung von Adolf van der Laan nach Sieuwert van der Meulen, um 1725, 17,2 x 19,5 cm. (DSM)



Abb. 5 Johann Georg (?) Stuhr: Dänischer Walfänger im Eismeer, zwischen 1670 und 1699. Öl auf Holz, 41 x 57,5 cm; Signaturreste unten links: »(... vielleicht J G) Stuhr«. (Slg. Hugo Bruhn im DSM)

Ein Teil dieser Walfang-Sachkultur waren Gemälde, die in großer Zahl vor allem in den Niederlanden für den dortigen Markt hergestellt wurden. Sofern diese Walfanggemälde eindeutig identifizierbare Schiffe darstellen, dürfte es sich in der Regel um Auftragsarbeiten eines Eigners zu Repräsentations- oder Präsentationszwecken gehandelt haben. Bei generischen Darstellungen, die kein konkretes Schiff wiedergeben, wird man mit gewisser Schlüssigkeit annehmen können, daß sie für den Kunstmarkt produziert wurden. Van der Woude hat errechnet, daß zahlreiche niederländische Maler mindestens zwei Gemälde pro Woche fertiggestellt haben dürften.⁶ Vergleichbare Studien für den Hamburger Kunstmarkt fehlen. Was Walfanggemälde angeht, läßt sich feststellen, daß bislang bestenfalls eine Handvoll deutscher Walfanggemälde des 17. Jahrhunderts überhaupt erhalten ist, allesamt mit Hamburger Bezug.⁷

Walfanggemälde von Stuhr

Ein relativ kleinformatiges Tafelbild⁸ aus der Sammlung Hugo Bruhn im DSM schildert die Jagd auf Wale im arktischen Eis anhand mehrerer versatzstückhaft kombinierter Szenen. Das Gemälde weist unten links Signaturreste auf. Der Nachname »Stuhr« läßt sich einigermaßen gut konjizieren, links davon indessen kaum lesbare Reste von zwei Zeichen, die vielleicht Teil einer anderen Zeichengruppe, vielleicht aber auch Initialen waren. Falls es sich um Initialen gehandelt hatte, wären die Lesarten »J G« oder »J H« denkbar und damit die Namen Johann Georg Stuhr oder Johann Hinrich Stuhr wahrscheinlich.

Johann Hinrich Stuhr (* ?, † 6. September 1693, Hamburg) und Johann Georg Stuhr (* um 1640, Hamburg, † 8. Mai 1721, Hamburg; vielleicht der Sohn Johann Hinrichs) traten gleichzei-



Abb. 6 Position der schwach lesbaren Signaturreste unten links im Gemälde.

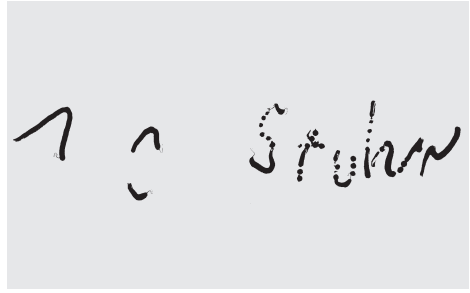


Abb. 7 Abzeichnung der Signaturreste durch Silke Zeiner-Buth, Museum für Hamburgische Geschichte, 27. Oktober 1986.

tig 1681 als Meister in das hamburgische Maleramnt ein. Ein weiterer Stuhr, Franz Wilhelm († 1696, Hamburg) wurde 1693 Meister des dortigen Maleramnts.⁹

Das Bild ist trotz der partiell recht kleinteiligen Darstellung mit raschem, sicherem Pinselstrich gemalt, der eine routinierte Hand und beachtliche Erfahrung auf dem Gebiet der Marine-malerei verrät.

Auf überwiegend stiller, mit zahlreichen Eisschollen bedeckter See erkennt man vier Segelschiffe sowie neun Schaluppen (geruderte Fangboote), deren Besatzungen teils mit der aktiven Jagd, teils mit dem Flensen (Abspecken) von bereits erlegten Walen beschäftigt sind. Rechts im Mittelgrund zieht eine dänische Fleute mit hochragender Takelage und prächtiger Beflaggung den Blick des Betrachters auf sich, während die drei anderen Segler den Hintergrund des Gemäldes beleben.

Zerklüftete Fels- oder Eisformationen in der linken Bildhälfte sowie schroffe, teilweise nur schemenhaft im atmosphärischen Dunst des Hintergrundes und am rechten Bildrand aufsteigende Steilküsten oder Eisberge vermitteln den Eindruck einer weiträumigen Bucht, in der sich das Geschehen wie auf einer Bühne abspielt. Dazu passend erscheint der mehr als die Hälfte der Bildfläche einnehmende Himmel. Er trägt mit seinen aufreißenden Schauerwolken, wie sie für das windige Wetter auf der Rückseite einer Kaltfront typisch sind, nicht wenig zum lebhaften Charakter der Darstellung bei. Schlaglichtartig fällt das Sonnenlicht von links oben durch Wolkenglücken und beleuchtet effektiv einzelne Partien der Szenerie, insbesondere den goldbraunen Rumpf der dänischen Fleute.

Das Schiff, das von backbord-achtern gezeigt wird, liegt mit festgemachten Segeln im Wind, ist also offensichtlich vor Anker gegangen. An seiner Backbordseite halten zwei von Vor- und Großmars herabreichende Taljen den auf dem Rücken treibenden Kadaver eines fischgestaltigen Wals längsseits, während mehrere Leute auf der Bauchpartie des Tieres Speckstücke herausschneiden und mit Hilfe eines Ladetakels an Bord hieven. Die Taljen enden in Stropfen, welche Brust und Hinterleib des Wals umfassen und ihn dadurch in seiner Lage fixieren. Zahlreiche Seevögel umschwärmen das Geschehen.

Vom Rumpf der Fleute fällt vor allem das hochragende, dem Betrachter zugewandte Achterschiff ins Auge. Zwar ist eine solche Bauweise bis ins dritte Viertel des 17. Jahrhunderts durchaus üblich gewesen, doch wird sie in diesem Fall durch die für diesen Fahrzeugtyp ungewöhnlich schmalen Billen (die »Hinterbacken«) des Schiffes besonders hervorgehoben. Beiderseits außen an den Billen erkennt man je eine Stückpforte, von denen die linke geschlossen ist, während aus der rechten eines der Geschütze herausragt, mit denen selbst Walfänger damals gelegentlich bewaffnet waren.

Den oberen Abschluß des Hecks bildet der Spiegel – auch »Tafereel« genannt, da an dieser Stelle in bildhafter Weise der Name des Schiffes dargestellt ist. Er wird von plastisch ausgearbei-

teten Gestalten, den sogenannten »Hukmannen«, flankiert und von einem durchbrochen geschnitzten Hackbord bekrönt. In seinem Zentrum prangt eine sieben- oder achtstrahlige geometrische Figur, die an einen Stern erinnert. Das Fahrzeug könnte demnach DER STERN, DER MORGENSTERN, DIE WINDROSE oder auch DIE SONNE geheißen haben.

Auffälligerweise fehlt der für europäische Arktiswalfänger unverzichtbare Bootsgalgen, ein quer über das Achterdeck laufender und beidseitig vorkragender Balken, an dem die Schaluppen mit einem Ende aufgehängt wurden, solange sie nicht im Einsatz waren. Auch die Tatsache, daß das Ruder in seiner gewöhnlichen Position am Achtersteven wiedergegeben ist, wogegen es meist ausgehängt wurde, sobald das Schiff im Treibeis vor Anker lag¹⁰, weist darauf hin, daß der Maler den Walfang in der Arktis nicht aus eigener Anschauung kannte.¹¹

Die Takelage der Fleute entspricht allerdings recht genau dem auf kleineren Walfängern der Zeit bevorzugten Typ: Fock- und Großmast mit Marsstengen, aber ohne Bramstengen; Kreuzmast mit Lateinerbesan, aber ohne Kreuzstenge; Buggspriet mit Blinde, und statt der Bovenblindstenge ein Flaggstock für die Gösch. Die Einzelheiten der Takelung, das stehende und laufende Gut sowie Spieren und Segel sind weitgehend korrekt dargestellt. Gut erkennen läßt sich die seinerzeit übliche Methode, die festgemachten Marssegel in den Marsen zu stauen.

Übertrieben erscheint dagegen die Länge der Untermasten. Ihre im Verhältnis zum Schiffsrumpf zu große Höhe erinnert an die bei Kirchenschiffsmodellen häufig vorkommenden überlängten Proportionen der Takelage. Möglicherweise benutzte der Künstler ein solches Modell als Vorlage. Bemerkenswert sind überdies die aus den festgemachten Untersegeln lang herabhängenden Schothörner. Daß sie nicht vollständig aufgegeit wurden, mag daraus zu erklären sein, daß man diese Segel im Gegensatz zu den Marssegeln offenbar nur notdürftig auf-tuchte.

Die prächtige Beflaggung dürfte weniger den tatsächlichen Verhältnissen beim Walfang entsprechen als vielmehr auf die Absicht des Künstlers zurückgehen, das Fahrzeug zum eigentlichen Blickfang des Gemäldes aufzuwerten. Als Gösch erkennt man eine dunkelbraune oder dunkelblaue, im Vortopp eine rote und im Kreuztopp eine weiße Flagge. Nach Nicolaes Witsen führten Kauffahrteischiffe in der Regel im Vortopp die Flagge des Reederwohnorts, im Kreuztopp dagegen diejenige des Schifferwohnorts.¹² Doch auch auf anderen deutschen Walfanggemälden der Zeit finden sich rote und weiße Flaggen in diesen Positionen¹³, und im Inventar des gegen Ende des 17. Jahrhunderts versteigerten Konvoyschiffes HET WAAPEN VAN BREMEN sind gleichfalls 1 *Roo Vlagge* und 1 *Witt Vlagge* aufgelistet¹⁴, so daß die Bedeutung dieser Beflaggung ungewiß ist und vermutlich eher künstlerischer Freiheit entspringt als realem, seinerzeit ohnehin noch nicht festgelegten Flaggen-Comment.¹⁵ Im Großtopp weht eine rote Flagge mit der Darstellung eines schwarzen Wals in querovalen weißem Feld, umgeben von einem braungoldenen Blätterkranz. Es handelt sich dabei um eine in den Bildquellen wiederholt, wenn auch in Variationen erscheinende Flagge, die Walfangreedereien bzw. -kompagnien als Hausflagge gedient haben mag.¹⁶ Auf den drei übrigen Schiffen im Hintergrund des Bildes ist jedenfalls die gleiche Flagge im Großtopp angedeutet.

Am Heckflaggstock schließlich weht der große Danebrog, die dänische Nationalflagge. In ihrem Zentrum prangt das überkrönte Monogramm »C 5«, welches auf König Christian V. verweist, der von 1670 bis 1699 regierte. Mit diesem Detail ist also der zeitliche Rahmen vorgegeben, in dem sich das Geschehen abspielt und in dem vermutlich auch das Gemälde geschaffen wurde.

Daß auf einem Walfänger das Monogramm des Königs erscheint, mag auf den ersten Blick verwundern, zumal die betreffende Flagge in dem Nachschlagewerk von Carel Allard ausdrücklich als *Deense Vlag van Christiaan V*, also als Flagge der königseigenen Schiffe, bezeichnet wird.¹⁷ Porträt-darstellungen dänischer Kauffahrteischiffe des 18. und frühen 19. Jahrhunderts zeigen jedoch frequent das Monogramm des jeweils regierenden Monarchen im Danebrog. Deshalb

wird es eher als ein Zeichen der Loyalität des Eigners gegenüber seinem Landesherrn denn als Hinweis auf die Zugehörigkeit des Fahrzeugs zur königlichen Flotte zu verstehen sein.

Von den drei anderen Schiffen läßt sich die Nationalflagge nur bei demjenigen am rechten Bildrand ausmachen. Es zeigt ebenfalls den Danebrog.

Im übrigen wird man aufgrund des Umstandes, daß ein in Hamburg tätiger Künstler hier Segler unter dänischer Flagge darstellt, mit gewisser Schlüssigkeit Altona als Heimathafen dieser Fahrzeuge annehmen dürfen. Altona, das damals noch nicht zu Hamburg, sondern zum Herzogtum Holstein und somit zu Dänemark gehörte, besaß eine nicht unbedeutende Handelsflotte. Verschiedentlich wurden Hamburger Fangschiffe nach Altona verkauft oder »ausgeflaggt«.¹⁸ Unter der Regierungszeit Christians V. hat es zwar nachweislich Initiativen für Altonaer Arktiswalfang gegeben, nämlich für die Jahre 1685 bis 1692, und möglicherweise zumindest zeitweilig auch Ausfahrten, aber belegbar sind sie einstweilen nicht, von Schiffsnamensnennungen ganz zu schweigen.¹⁹ Gleichwohl könnte die Darstellung des Hamburger Malers Stuhr einer Walfangfleute unter dem Danebrog just eine dieser geplanten oder tatsächlichen Fangfahrten von Altona aus zum Thema haben. Demgegenüber sind die übrigen Walfanghäfen Dänemark-Norwegens als Heimat der dargestellten Fleute minder wahrscheinlich als Altona, wenn auch nicht völlig auszuschließen. Unglücklicherweise endet Sune Dalgårds Dissertation über den dänisch-norwegischen Walfang mit dem Jahr 1665 – also fünf Jahre vor dem Regierungsantritt Christians V. –, und der bescheidene Walfang Kopenhagens, der im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts noch betrieben wurde, ist nur mit wenigen Sätzen umrissen und nicht mit des Autors üblicher, mustergültiger Sorgfalt dokumentiert. Der 1670 einsetzende Walfang der norwegischen Stadt Bergen ist in Thor Bjørn Arlovs gleichfalls mustergültiger Dissertation behandelt, aber gerade für die ersten Ausfahrten geben die Quellen einige Schiffsnamen nicht preis.

Um in diesem Fall die verschiedenen Aktivitäten der Walfänger unter dem Danebrog zu schildern, lenkt der Künstler durch geschickte Komposition der Szenen den Blick des Betrachters von der Fleute als zentralem Ausgangspunkt einerseits in die Tiefe des Bildraumes, andererseits aber auch in den Vordergrund des Gemäldes.

Dort spielt sich als Gegenstück zur eher ruhig verlaufenden Flensarbeit eine dramatische Jagdszene ab. Zwei Schaluppen, die eine am linken Bildrand angeschnitten, die andere von der entgegengesetzten Seite aus der Bildmitte kommend, nähern sich einem Wal, der unmittelbar am vorderen Rand des Gemäldes mit mächtigem Wasserschwall abtaucht. Der Harpunier des linken Bootes hat seine Harpune bereits geworfen. Sie ist im Fluge, kurz vor Erreichen des schwarzglänzend sich wölbenden Walrückens dargestellt. Der Harpunier im rechten Boot dagegen schwingt sein Eisen in der hoch erhobenen linken Hand, als sei er im Begriff, es auf das mächtige Tier zu schleudern. Vier Leute an den Riemen geben der Schaluppe die nötige Fahrt, während der Bootssteuerer darum bemüht ist, das Fahrzeug in die für den Wurf günstigste Position zu manövrieren. Weiter ab, im Mittelgrund, erkennt man eine dritte Schaluppe, die sich im Kielwasser der zweiten gleichfalls dem Geschehen nähert. Auch deren Harpunier steht mit seiner Waffe aufrecht vorn im Bug, während sechs Leute an den Riemen arbeiten.

Die Jagdszene verleiht der Komposition eine reizvolle Dynamik, wobei die aus der Bildmitte nach links vorn sich entwickelnde Diagonalebewegung der beiden letztgenannten Schaluppen und die rechtwinklig dazu von links nach rechts verlaufende Bewegung der ersten Schaluppe mit fliegender Harpune und langgestrecktem Walrücken einander die Waage halten.

Letztere Bewegungsrichtung findet in der diagonalen Lage der Fleute ihr entgegengesetzt orientiertes Pendant. Denn der keilförmig in die Bildtiefe weisende Rumpf des Schiffes – betont durch den längsseit liegenden Walkadaver – lenkt den Blick nach links in das Bild hinein. Dort markiert ein vor dem Wind in die Bucht laufender Rahsegler den optischen Gegenpol zur Fleute und zugleich den Endpunkt der Bilddiagonalen. Welchem Fahrzeugtyp das unter Fock sowie Vor- und Großmarssegel sich nähernde Schiff angehört, kann man der schematischen Darstellung

nicht entnehmen. Als Fleute dürfte es jedenfalls kaum zu bezeichnen sein, da die typischen Billen am Achterschiff fehlen. Abgesehen von der erwähnten Walfolge im Großstopp führt es eine rote Flagge im Vortopp.

Durch seine Position zwischen der schroffen Felsformation am linken Bildrand einerseits und der hoch aufragenden Küste im Hintergrund andererseits trägt dieser Segler bedeutend zur tiefenräumlichen Staffelung der Szenerie und damit zur Entwicklung einer weiteren Fluchtlinie bei, welche den hinteren Bildraum erschließt und die dortigen Walfänger ins Blickfeld rückt.

Im Zentrum erkennt man neben einer größeren Eisscholle einen harpunierten Wal, dessen Blut das umgebende Wasser rot gefärbt hat. Das Tier bläst, sein Atemstrahl ist aber noch nicht blutig, seine Lunge also noch nicht verletzt. Vier Schaluppen sind in teils geringerem, teils größerem Abstand auszumachen; doch welcher Vorgang sich im einzelnen abspielt, bleibt der erheblichen Entfernung wegen unklar.

Etwas weiter rechts liegt eine Fleute, die dem Betrachter ihre Steuerbordseite zukehrt. Wie bei dem Fahrzeug im Mittelgrund flenst man auch hier einen Wal, der allerdings an Steuerbord mit der Schwanzflosse voraus längsseits geholt wurde. Das Schiff liegt mit aufgegeiten Segeln schräg zum Wind, der von backbord-achtern einfällt. Es wird demnach entweder an einer Eiskante festgemacht sein oder einen Heckanker ausgebracht haben. Flaggen sind in allen drei Toppen gesetzt, ohne daß sie sich – sieht man von der Walfolge im Großstopp ab – näher bestimmen ließen.

Am rechten Bildrand schließlich, nahe der Steilküste, findet sich noch eine weitere Fleute, die an einer größeren Eisscholle festgemacht zu sein scheint. Sie ist von steuerbord-achtern dargestellt, führt die gleiche Beflaggung wie das vorgenannte Schiff und am Heck zusätzlich – wie erwähnt – den Danebrog. Die Segel sind aufgegeit oder festgemacht. Irgendwelche Aktivitäten an Bord kann man nicht erkennen.

Im Ganzen gesehen bietet das Gemälde eine seiner Komposition nach zwar konstruierte, also einem Pasticcio vergleichbare, dabei aber anschauliche, abwechslungsreiche und in wesentlichen Zügen zutreffende Schilderung des Walfangs in arktischen Gewässern. Die Absicht des Künstlers, eine Vorstellung von dieser abenteuerlichen, archetypischen Jagd im arktischen Meer zu geben, hat er, trotz offenbar fehlender persönlicher Erfahrung auf dem Gebiet, mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln und Kenntnissen in professioneller Weise vollendet.

Freilich muß die Bildidee als solche keine Erfindung des ausführenden Künstlers sein. Denn es war seinerzeit durchaus üblich, daß eine erfolgreiche, will sagen: gut verkäufliche Komposition mehrfach – auch von verschiedenen Malern – aufgegriffen und in mehr oder weniger elaborierten Varianten reproduziert wurde. Gerade bei Darstellungen des arktischen Walfangs im späten 17. und frühen 18. Jahrhundert finden sich für solche Praxis zahlreiche Belege.²⁰ Zwar sind bisher zu dem Bremerhavener Gemälde direkt kopiale Fassungen nicht bekannt geworden. Doch müssen in diesem Zusammenhang ein Ölgemälde sowie eine Radierung genannt werden, deren enge Verwandtschaft mit dem besprochenen Stück offensichtlich sind.

Dabei handelt es sich zum einen um ein Gemälde, Öl auf Leinwand, im Format 85 x 137,5 cm (Abb. 8). Es befindet sich seit dem 1. April 1936 im Museum für Hamburgische Geschichte (Inv. 1936, 64), dem es von einem Stifterkonsortium zweier Werften und einer Brauerei geschenkt wurde, und zwar aus Anlaß der Aufnahme pelagischen Antarktischwalfangs unter deutscher Flagge, in der man allgemein eine Anknüpfung an die einstigen Walfangtraditionen deutscher Seestädte erblickte.²¹ Es wird im Museum unter dem Titel »Hamburger Walfänger DIE SONNE in der Arktis« geführt, und zwar zweifelsohne aufgrund des Motivs im Tafereel der Fleute, von dem noch die Rede sein wird. Es fügt sich, daß ein Schiff namens DE SON / DE SONN zwischen 1683 und 1694 elf Saisons lang für Hamburger Rechnung auf Walfang fuhr, zehn davon unter einem Kommandeur, Matthies Claasen.²²

Das Bild ist augenscheinlich unsigniert. Es wird jedoch dem genannten Franz Wilhelm Stuhr († 1696, Hamburg), der drei Jahre vor seinem Tod Meister des Hamburger Maleramts wurde,

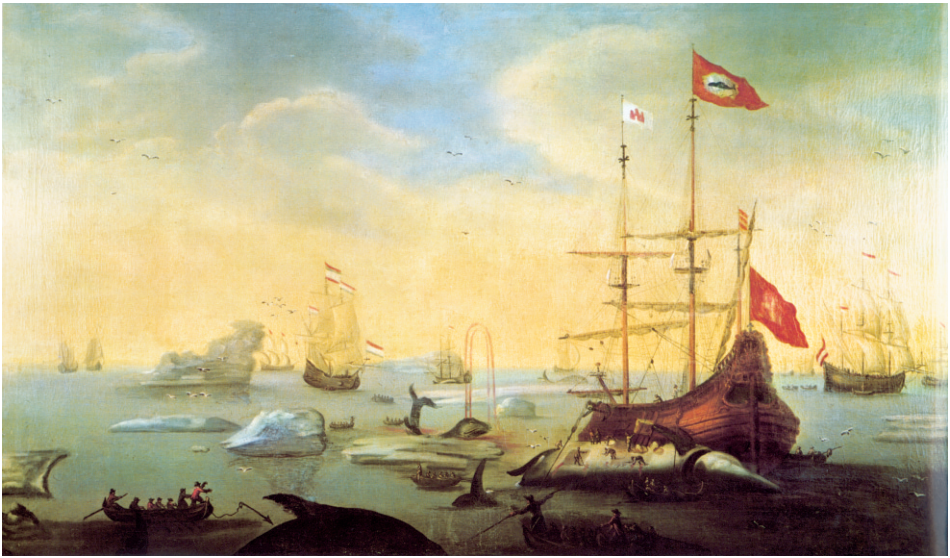


Abb. 8 Stuhr: Hamburger Walfänger im Eismeer, um 1690. Öl auf Leinwand, 85 x 137,5 cm, unsigniert. (Museum für Hamburgische Geschichte)

zugeschrieben, vermutlich aufgrund einer Angabe in dem Lexikon von Rump, daß ältere Kunsthandelskataloge mehrere Walfanggemälde dieses Künstlers aufwiesen.²³ Für die Zwecke des vorliegenden Artikels sei die Zuschreibung an ein Mitglied der Malerfamilie Stuhr beibehalten.

Trotz des beträchtlichen Größenunterschieds stimmen sowohl der kompositorische Aufbau als auch zahlreiche Einzelmotive mit dem Bremerhavener Bild überein. Die Szenerie wird auch hier von einer rechts im Mittelgrund vor Anker liegenden Fleute beherrscht, an deren dem Betrachter zugekehrter Backbordseite man mit dem Flensen eines Wals beschäftigt ist. Nicht nur die Größe des Schiffes, seine Lage im Bild und seine Takelung, sondern auch die Darstellung des Wals mit den darauf arbeitenden Männern und selbst die beiden an Schiff bzw. Tierkadaver festgemachten Boote entsprechen dem Bremerhavener Gemälde. Die Jagdszene links im Vordergrund, der harpunierte Wal im Bildzentrum, einzelne Eisformationen, der vor dem Wind auf die Fleute zusteuernde Segler im Hintergrund sowie weitere Walfangschiffe in der Nähe des Horizonts kehren – leicht variiert – ebenfalls wieder. Den Himmel, der gut zwei Drittel der Bildfläche einnimmt, überziehen großenteils gelblich leuchtende Schichtwolken (Altostratus). Sie tauchen die Szenerie in fahles Licht, wie es in arktischen Sommernächten zu beobachten ist. Dem ruhigen Wetter entspricht eine spiegelglatte See, zu der die nach rechts auswehenden Flaggen in sonderbarem Kontrast stehen.

Einerseits erscheint die Bildfläche gegenüber dem Bremerhavener Gemälde an der linken Seite erweitert, wodurch auch der hintere Teil jener Schaluppe sichtbar wird, deren Harpune ihr Ziel noch nicht erreicht hat, während die angeschnittene Fels- oder Eisformation nun ein in den Hintergrund verschobener Eisberg ist. Andererseits rückt der Künstler die Hauptmotive (Fleute, Jagdszene und den harpunierten Wal) dichter in den Vordergrund, also scheinbar an den Betrachter heran. Der harpunierte Wal, der Kopf und Schwanz vollständig aus dem Wasser hebt, aus seinen beiden Atemlöchern Blut gleich einem doppelten Springbrunnen spritzt und eher an einen Dorsch mit menschlichem Antlitz als an einen Meeressäuger erinnert, ist samt zugehörigem Eisstück – vielleicht ein sogenannter »Growler« im Jargon der Glaziologen – so weit herangerückt, daß zwischen ihm und dem abtauchenden Wal am unteren Bildrand nicht genügend Platz für die zweite Schaluppe aus der Jagdszene bleibt. Diese hat der Maler statt dessen rechts in den Vorder-

grund gesetzt, von wo sie sich parallel zum Bildrand dem Tier nähert. Der Harpunier führt seine Waffe, die er eben in den Walrücken rammen will, mit beiden Händen, während neben Rojern und dem Bootsteuerer achtern ein weiterer Mann stehend mit der Führung der Harpunenleine beschäftigt ist.

Gelang dem Künstler in diesen Details offenbar eine realistischere Darstellung als dem Schöpfer des Bremerhavener Gemäldes, so verhält es sich bei dem Motiv des blutblasenden, maniert verwundenen Wals gerade umgekehrt. In jedem Fall wird jedoch das Bemühen deutlich, die Schilderung noch ereignisreicher, bewegender und spektakulärer zu gestalten, als es auf dem Tafelbild der Fall ist. Durchgängig findet man die Boote mit ein oder zwei Personen mehr besetzt, überdies insgesamt mehr Boote und mehr Walfangschiffe im Hintergrund.

Diese Akkumulation sowie die dichtere Staffelung der Szenen gehen allerdings zu Lasten der Bildkomposition. Von den die Tiefe des Raumes erschließenden, fein aufeinander abgestimmten Bilddiagonalen des Bremerhavener Seestücks ist nur mehr die Hauptdiagonale, welche durch die Lage der dominierenden Fleute und den entgegenkommenden Segler bestimmt wird, erhalten geblieben.

Die Fleute entspricht zwar in prinzipiellen Merkmalen wie Größe und Takelung der Bremerhavener Darstellung, doch sind auch hier einige bezeichnende Unterschiede festzustellen. Sie schließen aus, daß es sich um ein- und dasselbe Fahrzeug handelt. Insbesondere die Billen sind erheblich stärker ausgeprägt. Sie werden von einem dreifachen Bergholzgürtel umfassen, der an der Bremerhavener Fleute fehlt. Auf dem Tafereel erkennt man statt des sternförmigen Gebildes eine auf- (bzw. unter-)gehende Sonne, so daß der Schiffsname DE SONN oder DE REISENDE SONN naheliegt.

Hinzu kommt die abweichende Flaggenführung. Zwar weht im Großstopp wiederum die genannte Walflagge, motivisch leicht variiert; doch am Heck wird die Flagge von Hamburg gezeigt, welche in diesem Fall eine goldene statt, wie sonst üblich, eine silberne Torburg auf rotem Grund trägt. Im Vortopp erscheint ebenfalls Hamburg, allerdings mit inverser Tinktur, das heißt: mit roter Torburg auf silbernem Grund. Solche Varianten kamen im 16. und 17. Jahrhundert durchaus vor.²⁴ Im Kreuztopp schließlich weht eine kleinere Flagge, welche sechs abwechselnd rote und goldene Querbalken zeigt, also die gleichen Tinkturen wie die am Heckflaggestock gefahrene Hamburger Flagge. Nach Witsen würde sie den Wohnort des Kommandeurs anzeigen.²⁵ Eine Gösch zeigt die Fleute auf dem Hamburger Gemälde nicht.

Der vor dem Wind sich nähernde Segler im Hintergrund führt in allen Toppen die niederländische Nationalflagge. Ein weiterer Segler am rechten Bildrand zeigt offenbar weiß (silbern) und rot gestreifte Flaggen, ohne daß deren genaue Gestalt und Bedeutung erkennbar wäre.

Trotz der zum Teil recht groben Malweise, die wohl mit dem imposanten Bildformat zusammenhängt, wird doch das Bemühen des Künstlers um eine korrekte Wiedergabe der Einzelheiten deutlich. Was er nicht aus eigener Anschauung kannte, übernahm er offenbar aus Vorlagen – nicht selten, ohne die tatsächliche Gestalt der Gegenstände und ihre Funktion zu begreifen. Das kommt insbesondere an der Takelage der Fleute, beispielsweise in der Form der Bramsalinge, der Stauung der Marssegel in den Marsen sowie der Dimensionierung des stehenden und laufenden Guts zum Ausdruck. Auch die Positionen der Masten im Rumpf und die Länge der Stengen im Verhältnis zu den Untermasten verraten, wie wenig vertraut dem Maler das Sujet eigentlich war.

Vergleicht man nun das Hamburger mit dem Bremerhavener Gemälde, so lassen die genannten Beobachtungen den Schluß zu, daß ungeachtet zahlreicher Gemeinsamkeiten die Bilder sicher nicht von derselben Hand stammen. Sie gehen vielmehr auf zwei Künstler zurück, die sich in ihren Kenntnissen und Fertigkeiten erheblich unterschieden. Das Bremerhavener Stück zeigt sowohl in kompositorischer als auch in handwerklicher Hinsicht höhere Qualität.

Indessen läßt sich nicht ohne weiteres aus dem Qualitätsgefälle auch folgern, daß der Maler des Hamburger Gemäldes das Bremerhavener in Teilen als Vorlage benutzte. Ein Vergleich mit

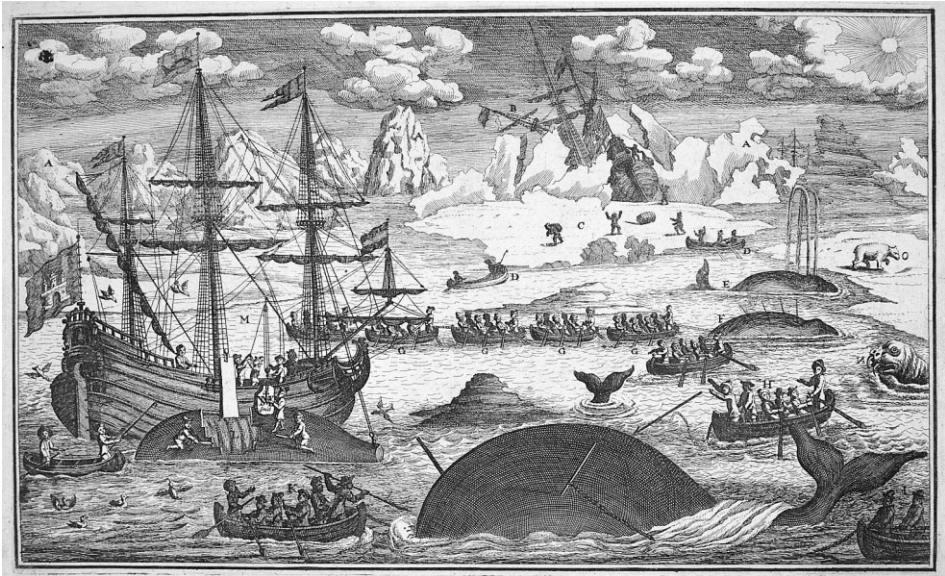


Abb. 9 Hamburger Walfänger im Eismeer. Radierung von Joachim Wichmann, 17,1 x 28,2 cm, erster Zustand. Aus Happels Zeitschrift »Relationes Curiosæ«, zuerst erschienen 1683 in Heftform, Falttafel zu Heft 13 des ersten Jahrgangs. (Walfangsammlung Barthelmess, Nr. 140)

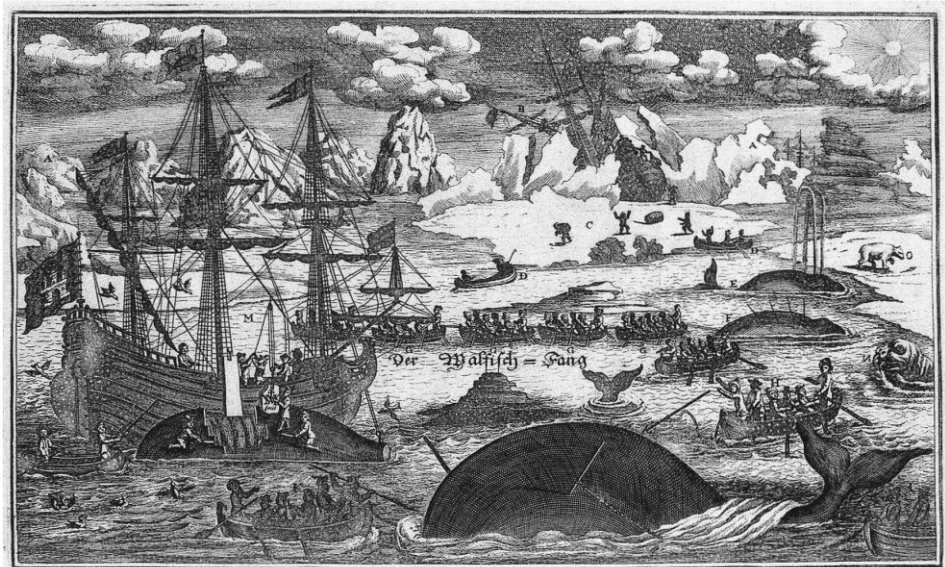


Abb. 10 Dasselbe, zweiter Zustand, erschienen in der gebundenen und neu paginierten Ausgabe von Happels »Relationes Curiosæ«, Hamburg 1683, Falttafel zu S. 176. Man beachte die in diesem Zustand eingepunzten Schneeflocken in verschiedenen dunklen Schraffenflächen und die mittig einradierte Titelei »Der Walfisch=Fang«. (Walfangsammlung Barthelmess, Nr. 384)

einer 1683 in Hamburg erschienenen Radierung macht vielmehr deutlich, daß alle drei Darstellungen in motivischen Details sowohl wechselnde Abhängigkeiten voneinander aufweisen als auch wechselnde, signifikante Eigenständigkeiten, die ein »missing link«, beziehungsweise eine gemeinsame Vorlage dieser Motividetails voraussetzen.

Die Radierung (Abb. 9) ist ausweislich des ligierten Monogramms *JWM fecit* auf der kleinen Speckflarde, die auf dem Segler links gerade binnenbords geheißt wird, von dem in Hamburg tätigen und nach 1703 gestorbenen Joachim Wichmann gestochen. Sie wurde als Illustration der von Eberhard Werner Happel (Kirchhain 1647 - Hamburg 1690) herausgegebenen und in Thomas von Wierings Offizin *im güldenen A.B.C. bey der Börse* gedruckten Wochenzeitschrift »Gröste Denckwürdigkeiten der Welt Oder so=genannte Relationes Curiosæ« publiziert. Unmittelbar nach Erscheinen eines Jahrgangs wurden die 51 Hefte umgebrochen in Buchform herausgebracht.

Wichmanns Walfangszene erschien als Falttafel im 13. Heft des ersten Jahrgangs 1683 der »Relationes Curiosæ« zu einem Textbeitrag auf S. 193-208 und gegenüber S. 176 des gebundenen Jahrgangs zu dem Beitrag auf S. 176-191. Ins Bild einradierte Versalien A bis O verweisen auf einen Buchstabenschlüssel im erläuternden Text.

Es gibt zwei druckgraphische Zustände des Blattes: den ersten ohne den bildmässig einradierten Schriftzug *Der Walfisch=Fang* und den zweiten mit diesem Schriftzug sowie mit einem merkwürdigen Muster heller Punkte, die in verschiedene dunkel schraffierte Areale der Kupferplatte eingepunzt wurden, vor allem an Heck und Bug des Seglers, auf den Schaluppen, dem »Growler«-artigen Eisgebilde oberhalb des Walrückens, im Himmel und anderswo; möglicherweise sollen sie Schneefall andeuten. Der erste Zustand erschien wahrscheinlich in der Wochenzeitschrift, der zweite nachweislich in dem gebundenen Jahrgang (Abb. 9 und 10).

Offenbar beabsichtigte der Künstler des Blattes, auf einem Minimum an Bildfläche ein Maximum an Aktionen darzustellen und soviel Information über den arktischen Walfang wie möglich zu vermitteln. Eine Fangszene im Vordergrund rechts, eine Flensszene in der linken Bildhälfte, blasende, abtauchende und erlegte Wale sowie ein skurriles Walroß und ein Eisbär finden sich im Mittelgrund, während phantastische Eisgebirge sowie eine vom Packeis zermalnte Fleute, deren Besatzung mit den Booten anderer Walfänger gerettet wird, den Hintergrund beleben.

Der Autor des zu diesem Bild gehörigen Textes, sicher Happel selbst, benutze in erster Linie das 1675 in Altona erschienene Standardwerk von Friderich Martens: »Spitzbergische oder grönländische Reisebeschreibung« als Quelle, das auf dem zuverlässigen Augenzeugenbericht des Verfassers fußt, der 1671 als Chirurgus auf einem Hamburger Walfangschiff nach Spitzbergen fuhr. Als Bildvorlagen für Wichmanns Radierung lassen sich hinsichtlich der Eispressungsszene im Hintergrund das entsprechende Motiv aus Martens' Tafel B und hinsichtlich der Schleppszene im Mittelgrund und einzelner Schaluppendarstellungen jene aus dessen Tafel A identifizieren (Abb. 11 und 12). Typ, Architektur und Takelung der die linke Hälfte des Bildes beherrschenden, schräg von achtern beim Flensen dargestellten Fleute bei Wichmann sind weitgehend mit der – spiegelbildlichen – Fleutendarstellung auf Martens' Tafel A identisch, wobei Wichmann in takeltechnischen und schiffbaulichen Details mehr schematische Bildklarheit walten läßt als der Künstler der Martens'schen Abbildung. Kreuzstenge mit Kreuzsegel und Bagienrah sowie eine Bovenblindestenge mit zugehörigem Segel an der Bugsprietnock zeigen an, daß es sich um ein größeres Fahrzeug als bei den besprochenen Gemälden handelt. Zudem besitzt der Segler ein Galion, was für Walfänger, die mit Eispressungen am Bug rechnen müssen, ausgesprochen unpraktisch ist, gleichwohl ausweislich einiger Bildquellen vorkam. Änderungen gegenüber der Martens'schen Vorlage hat Wichmann bei der Beflaggung, der Stellung der Großrah, der an Bord sichtbaren Besatzung und der Flensszene vorgenommen. Erkennbar ist das große Kenterstück, eine Speckbahn, die quer zur Körperachse geschnitten wird und deren loses Ende mit einer vom Großmars herabreichenden Talje jeweils weiter aufgeheißt wird, wenn der

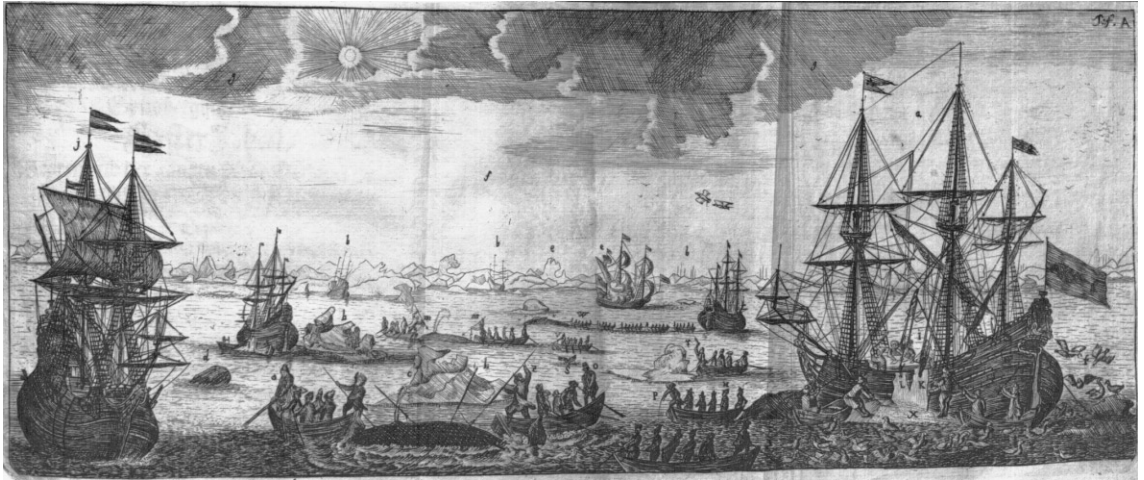


Abb. 11 Walfangszene. Anonyme Radierung in Martens, 1675, Tafel A, 14,4 x 35,2 cm. (DSM)

über Wasser liegende Speck in ungefähr quadratischen Stücken, sogenannten Flarden, abgeflent ist, so daß man sich den nächsten Speckpartien zuwenden kann. Diese Technik bedingt auch, daß man – wie in der Radierung richtig gezeigt – den Walkadaver nur mit einem Flukenstropp längsseits festmacht, und nicht mit zweien, wie die Gemälde es andeuten.

Hamburger Heckflagge und Walflagge im Großtopp führen auch die kleineren Fleuten auf den beiden besprochenen Gemälden. Im Vor- und im Kreuztopp weht bei Wichmann jeweils eine einfarbige gespaltene Flagge, während als Gösch eine quergestreifte, vermutlich dreifarbige Flagge gefahren wird. Die Darstellung auf dem Tafereel läßt sich nicht eindeutig ausmachen, zeigt aber im ersten Druckzustand ein birnenförmiges Motiv.

Am auffallendsten ist der mächtig aufgewölbte Walrücken, der den Vordergrund rechts beherrscht und der in der Druckgraphik des 17. Jahrhunderts kein konkretes Vorbild hat. Markant auch der über die Wurzel der manieristisch erhobenen Fluke (Schwanzflosse) schießende Wasserschwall.

Der Wal, der Wasserschwall, die Art und Weise, wie die Schaluppen bei ihrem Angriff auf den Wal gezeigt werden, der Realismus des längsseits der Flute festgemachten Walkadavers und das Realitätsverständnis der Flenstechnik sowie eine bestimmte, ikonographisch völlig nebensächliche Eisformation in der Bildmitte, die einen kleinen treibenden Eisberg, einen sogenannten »Growler« darstellen dürfte, diese Details finden sich auf den beiden besprochenen Gemälden und der Radierung in einer unterschiedlich ausgeprägten, teils variierten Form wieder, die es unmöglich macht festzustellen, welches Bild nun von welchem abhängt. Die nebenstehende Tabelle möge dies verdeutlichen.

Zu berücksichtigen ist dabei, daß ein reproduzierender Künstler wie ein Radierer kopierend tätig ist, und in der Regel ausgeschlossen werden kann, daß er eine unrealistische Vorlage aufgrund eigener, zusätzlicher Information in Richtung einer realistischen Darstellung korrigiert. Das heißt, der in mancherlei Hinsicht »realistischere« Wichmann kann nicht von einem der hier besprochenen Stuhl-Gemälde abhängen. Umgekehrt lassen sich eindeutige Abhängigkeiten der Gemälde von der Radierung ebenso verneinen, da diese beispielsweise den »Growler« ungleich besser verstanden haben. Zudem ließ sich die Abhängigkeit mehrerer Wichmann-Motive von Martens nachweisen.

Als Ergebnis dieser Erwägungen bleibt daher nur, eine gemeinsame Vorlage aller drei Bilder zu postulieren. Hier ist nun das »Verzeichnis der verkauften Gemälde im deutschsprachigen Raum

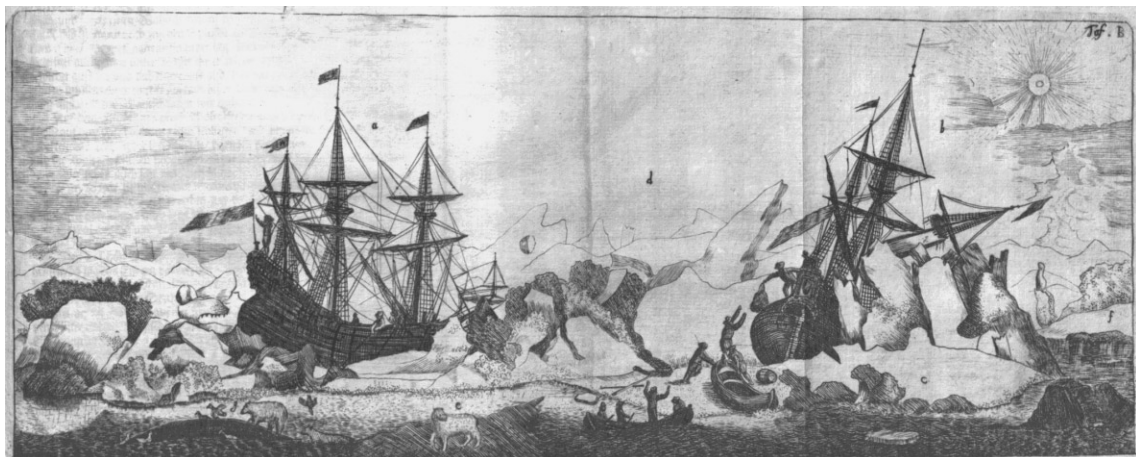


Abb. 12 Eisbruch. Anonyme Radierung in Martens, 1675, Tafel B, 13,8 x 35,5 cm. (DSM)

Motiv	Bremerhavener Stuhr	Hamburger Stuhr	Radierung Wichmanns
Waldarstellung	minder realistisch	am wenigsten realistisch	vergleichsweise realistisch
Wasserschwall über der Flukenzwurzel	ja	nein	ja
Schaluppe mit fliegender Harpune	ja	ja	ja
Schaluppe mit Harpune in Händen des Harpuniers	einhändig (unrealistisch)	beidhändig (realistisch)	beidhändig (realistisch)
Walkadaver längsseits	unrealistisch	unrealistisch	vergleichsweise realistisch
Flenstechnik	minder realistisch	minder realistisch	vergleichsweise realistisch
»Growler«-artige Eisformation	geschichtet, schollenartig	kleiner Eisberg	unverstandenes, stufenpyramidales Gebilde
Chronologische Abfolge der Fleudentypen anhand schiffbaulicher Merkmale	ältere (um 1670/75)	jüngere (um 1675/80)	jüngere (um 1680)

vor 1800« hilfreich. Es listet drei Walfanggemälde von Stuhr bzw. Johann Georg Stuhr, allesamt auf Leinwand, so daß eine Identität eines der drei mit dem Bremerhavener, auf Holz gemalten Bild definitiv auszuschließen ist.

(1) Stuhr: *Ein Walfischfang, auf Leinwand*, verkauft am 21. Dezember 1776 von dem Auktionator Michael Bostelmann, Hamburg, für 1,2 Mark an Krochmann (Krogmann, Hamburger Reeder, der 1776 mehrere Gemälde erwarb, u.a. eines von Rembrandt).

(2) Stuhr: *Ein Grönländischer Walfischfangs=Prospekt, auf Leinwand*, Maße 31 x 39 Zoll (ca. 74 x 93 cm)²⁶, verkauft am 12. Mai 1786 von Peter Texier (Hamburger Kunstmakler, tätig 1778-1789) an sich selbst zum Preis von 1 Mark.

(3) Johann Georg Stuhr: *Ein grönländischer Walfischfang, mit sehr vielen Schiffen und Figuren. Besonders lebhaft vorgestellt. Auf Leinwand*, Maße 74 x 94 Zoll (ca. 176 x 224 cm), versteigert am 13. Juni 1797 von Peter Hinrich Packischefsky, Hamburg, an unbekannt.²⁷

Es lassen sich also von Mitgliedern der Hamburger Malerfamilie Stuhr mehrere Walfanggemälde nachweisen. Der hamburgische Arktiswalfang erreichte in den 1670er/1680er Jahren seinen Höhepunkt mit jährlich zwischen 50 und 80 Ausfahrten und stellte eine beträchtliche Wertschöpfung dar, an der mehrere Kaufmannsfamilien der Hansestadt Anteil hatten.²⁸ In dieser Zeit, 1681, wurden die beiden älteren Stuhrs in das Hamburger Maleramt aufgenommen, Ausweis ihrer zeitgenössischen Wertschätzung auf dem lokalen Kunstmarkt. Es liegt nah, daß

diese produktive Künstlerfamilie – in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden mindestens 295 erhalten gebliebene Gemälde von ihr versteigert – auch das Thema des Walfangs in erheblich mehr als den hier nachgewiesenen vier oder fünf Gemälden behandelten, durch experimentelle Variationen zu bewährten, verkäuflichen Kompositionen fanden und diese in unterschiedlichen Größen feilboten. Durchaus vorstellbar ist daher, daß Wichmann für seine 1683 erschienene Radierung – außer den Martens'schen Kupfertafeln von 1675 – ein verschollenes, in etlichen Details bemerkenswert realistisches Gemälde der Stuhrs als Vorlage benutzte, das die Maler der beiden hier besprochenen Ölgemälde gleichfalls kannten und variierten.

Ein Walfanggemälde des 17. Jahrhunderts?

Die zweite hier interessierende Walfangdarstellung aus der Sammlung Bruhn – in den Abmessungen etwas kleiner als die erste – ist auf Leinwand gemalt.²⁹ Am rechten unteren Bildrand finden sich Reste einer Signatur, die bisher nicht entziffert werden konnte.

Gezeigt wird wiederum eine Situation aus dem arktischen Walfang, aus der auf offener See zwischen Eisschollen sich abspielenden »Eisfischerei«. Links im Mittelgrund segelt eine größere Fleute mit Backstagsbrise auf Steuerbordbug diagonal in den Bildraum hinein. Sie ist von steuerbord-achtern dargestellt, so daß man ihr Heck mitsamt Tafereel als Erkennungszeichen des Fahrzeugs gut betrachten kann.

Weiter rechts im Bild und etwas in den Vordergrund versetzt, lassen sich Walfänger, die offenbar zur Besatzung der Fleute gehören, mit zwei Schaluppen von einem harpunierten Wal schlep-

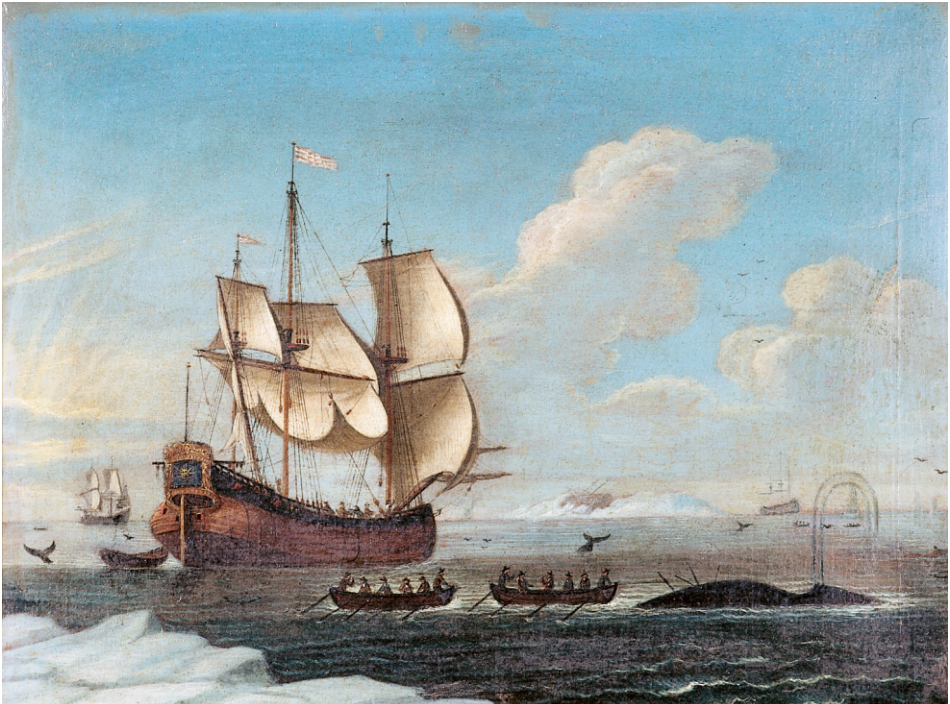


Abb. 13 Anonym (unleserliche Signaturreste): Walfänger im Eismeer, Öl auf Leinwand, doubliert, 39,7 x 52,0 cm, Darstellungsweise um 1695, doch möglicherweise 19. oder 20. Jahrhundert. (Slg. Hugo Bruhn im DSM)

pen, um ihn zu ermüden. Dieses »Gespann« bewegt sich bildparallel nach rechts. Es macht gemeinsam mit dem imposanten Segler den eigentlichen Gegenstand des Gemäldes aus.

Der Künstler zeigt die Szene auf ruhiger, nur von kleinen Wellen leicht bewegter See zwischen einer links im Vordergrund schräg ins Bild ragenden mächtigen Eisschollenformation und einer sich etwa parallel dazu am Horizont hinziehenden Packeisbarriere, die das Wrack eines Segelschiffes umschließt. Drei weitere Fahrzeuge an der Kimm – davon links eines mit backliegenden Segeln –, einige hier und da in der Ferne erkennbare Fangschaluppen sowie ein paar aus dem Wasser ragende Schwanzflossen abtauchender Wale beleben die Wasserfläche.

Über der Szene wölbt sich ein azurblauer Himmel, der mehr als zwei Drittel der Bildfläche einnimmt und in den vom Horizont her mächtige, sich hoch auftürmende Cumuluswolken emporwachsen. Die tiefstehende Sonne, deren goldene Strahlen am linken Bildrand hinter niedrigen Wolkenbänken hervorbrechen, beleuchtet sie in effektvoller, beinahe schon romantischer Weise.

Die Fleute ist mit bemerkenswerter Genauigkeit wiedergegeben. Es handelt sich um eines der größeren Fahrzeuge jener Bauart, die um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert bevorzugt wurde. Ihr Rumpf wirkt länger gestreckt, das Achterschiff niedriger als bei der Fleute des Stuhr-Gemäldes. Gleichwohl zeigt sie ausgeprägte Billen. Unterhalb des dreifachen Bergholzgürtels ist die Außenhaut dunkelbraun geteert, während die Verzäunung einen schwarzen Anstrich trägt, aus dem die roten Innenseiten zweier Stückfortendeckel als belebende Farbakzente hervorleuchten.

Die breitgelagerte Gillung mit schlitzförmigem Henneгат, durch welches die Ruderpinne ins Innere des Schiffes führt, wird von einer kräftigen, goldgelb gefaßten Blattkranzbordüre gleich einem querovalen Ring umschlossen. Darüber erhebt sich das prächtige Tafereel in Gestalt eines breitformatigen Trapezes. Es zeigt eine zwölfstrahlige goldene Sonne auf dunkelblauem Grund, gerahmt von einem nach oben und seitwärts zurückgezogenen Vorhang, der auf die *Revelatio* des Schiffsnamens verweist. An der Unterkante des Tafereels erkennt man eine schmale schwarze Leiste mit Andeutungen eines weißen Schriftzuges. Er bleibt auf dem Gemälde zwar unleserlich, gab im Original aber wohl ebenfalls den Schiffsnamen sowie das Baujahr des Fahrzeuges an.³⁰

Flankiert wird das Tafereel von überlebensgroßen Hukmannen. Sie sind seitwärts orientiert, stellen offenbar Krieger dar und tragen, wie das mächtige überkrönende Hackbord, eine goldgelbe Fassung. Letztgenanntes Bauteil besteht aus achsensymmetrisch angeordnetem, vollplastischem Schnitzwerk mit zentraler Wappenkartusche und zwei nach außen gewendeten Delphinen, die von gegenständigen Voluten herabzugleiten scheinen. Die im Verhältnis zum Tafereel gegenüber älteren Fahrzeugen deutlich angewachsene Größe des Hackbords ist typisch für die Spiegelgestaltung größerer Seeschiffe gegen Ende des 17. Jahrhunderts.

Rechts und links des Ruders durchbrechen je zwei kleine rundbogige Fensteröffnungen, welche zur Belichtung der Kajüte dienen, die Billen. Sie tragen gelbe Rahmen und sind mit seitlich aufklappbaren Läden versehen, die dem Betrachter ihre leuchtend rote Innenseite zeigen.



Abb. 14 Briefmarkenmotiv nach dem Stühr-Gemälde im Museum für Hamburgische Geschichte: Paraguay, 0,20 Guarani, 1974. (Slg. Frank Dierks)

Erstaunlicherweise verteilen sich die Öffnungen nicht – wie sonst üblich – spiegelsymmetrisch zur Mittschiffslinie, sondern folgen einer asymmetrischen Anordnung.

An der Windvierung sowie in Höhe der Kuhl ziehen sich je drei parallel verlaufende Schlieten die Bordwand hinab. Sie dienen zum Schutz der Außenhaut respektive der Fangschaluppen, wenn diese zu Wasser gelassen bzw. wieder aufgeheißt werden. In der hier gezeigten Situation sind offenbar alle Boote ausgesetzt. Von den achtern seitlich auskragenden Bootsgalgen hängen jedenfalls die betreffenden Taljen lose herab. Eine der Schaluppen wird im Kielwasser an kurzer Leine nachgeschleppt.

Als eines der größeren Fahrzeuge ihrer Art führt die Fleute neben Fock, Großsegel, Besan, Blinde und zwei Marssegeln auch ein Kreuzsegel sowie eine Bovenblinde. Auf dem anliegenden raumen Kurs sind beide Blinden festgemacht; der Besan ist aufgegeit. Um Fahrt aus dem Schiff zu nehmen, geit die Besatzung an Deck außerdem das Großsegel auf und fiert das Großmarssegel »auf den Rand«, das heißt: läßt dessen Rah an der Stenge bis zum Eselshaupt hinab.

Der Künstler hat die Takelage – von Kleinigkeiten abgesehen – erstaunlich korrekt dargestellt. Er scheint demnach mit dem seemännischen Metier vertraut gewesen zu sein. Umso mehr fällt auf, daß er die Toppen von Groß- und Fockuntermast zu kurz, den Vormarsstengetopp dagegen unverhältnismäßig lang wiedergibt.

Im Topp des Großmastes weht eine sechsfach abwechselnd rot und weiß gestreifte Flagge, die nach Ausweis zeitgenössischer Flaggentafeln der Stadt Wismar zuzuordnen ist.³¹ Im Kreuztopp erkennt man einen vierfach abwechselnd rot und weiß gestreiften Flögel. Ob dieser, wie eine Wimpeldarstellung der Flaggenkarte R.H. Lauries von 1842 nahelegt, ebenfalls auf Wismar verweist oder aber eine andere Bedeutung besitzt, konnte nicht geklärt werden. Im Vortopp und am Heck führt das Schiff keine Flaggen.

Die Darstellung wäre nicht weiter absonderlich und dürfte als Schiffsporträt eines Wismarer Walfängers gelten, wenn man in der alten Hansestadt überhaupt jemals Walfang betrieben hätte. Nach allem, was den einschlägigen Quellen zu entnehmen ist, war das jedoch keineswegs der Fall.³²

Die seltsame Flaggenführung aber macht nur eine von mehreren Unstimmigkeiten aus, welche das Gemälde auszeichnen. Hinzu kommt die blaue Fassung des Tafereelfonds. Zwar mutet es auf den ersten Blick natürlich an, daß die goldene Sonnendarstellung vor blauem Hintergrund, also quasi am »blauen Himmel« erscheint. Zu jener Zeit aber, lange bevor es im 19. Jahrhundert gelang, Ultramarinblau synthetisch herzustellen, war die Ausmalung einer tafereelgroßen Fläche mit tiefblauer Farbe eine extrem kostspielige Angelegenheit. Wenn selbst auf Königsschiffen wie der *WASA* von 1628, wo die Verwendung dieses Farbtons aus heraldischen Gründen nahelag, dies – jedenfalls bei großflächigen Bauteilen wie Galeriedächern und der Verzäunung – unterblieb³³, um wieviel eher wird man auf Blau bei einem vergleichsweise bescheidenen Walfangschiff verzichtet haben müssen! Außerdem war es bei Tafereelen mit rahmendem Vorhangmotiv üblich, dieses kontrastreich gegenüber dem Fond hervorzuheben, statt es – wie in diesem Fall – durch einheitliche Fassung eher zu verbergen.

Solche Ungereimtheiten gäben weniger zu denken, wenn sie im Einklang mit dem allgemeinen Charakter der Darstellung stünden. Doch gerade ihr Auftreten im Kontext des ansonsten bemerkenswert realitätsnahen Schiffsporträts läßt Zweifel an der Authentizität des Gemäldes aufkommen.

Das gilt schließlich auch für die Schleppszene der beiden Schaluppen bzw. ihrer Darstellungsweise im Verhältnis zur Umgebung. Während Eisformationen, Wasserfläche, Himmel und Segelschiffe durch ihr Arrangement im Bildraum und nicht zuletzt durch das Spiel von Licht und Schatten zu einem landschaftlichen Kontinuum verschmelzen, welches in seiner atmosphärischen Dichte an romantische Kompositionen des 19. Jahrhunderts erinnert, mutet die Schleppszene im Vergleich dazu wie naive Malerei an. Der Eindruck wird zum Teil durch die bildparallele Präsentation des Zuges und den unrealistisch geringen Abstand zwischen Schaluppen und Wal hervorgerufen. Aber auch die gleichförmige Reihung der jeweils sechs Bootsgasten, die aus-

geprägte Detailfreude bei der Wiedergabe der Gestalten und Boote sowie die artifiziell wirkende, ohne Rücksicht auf den Lichteinfall dargestellte Gischtbildung am Bug der Schaluppen tragen zur Fremdkörperhaftigkeit der Szene bei.

Der Wal selbst erscheint dagegen auffallend wirklichkeitsnah, wenn man vom springbrunnenähnlich gekrümmten, doppelten Atemstrahl absieht. Die verschiedenen, in seinem Rücken steckenden Harpunen zeugen ebenso von gewissen Kenntnissen des Künstlers wie die hell abgesetzten Bugpartien der Schaluppen, von denen die vordere ein ligiertes Monogramm trägt, das möglicherweise auf den Namen des Reeders verweist.³⁴ Andererseits wiederum sind die Riemen der Schaluppen ausgelegt, was während der raschen Fahrt höchst unpraktikabel wäre. Die zweite Schaluppe ist sogar mit mehr Riemen ausgestattet als man der Besatzungsstärke nach erwarten kann.

Derartige Unstimmigkeiten im Kontrast zu präzise wiedergegebenen Details rühren offenbar von eklektisch miteinander kombinierten Informationsquellen und wenig praktischer Erfahrung des Künstlers her. Es scheint, als habe er sich mehrerer Walfangdarstellungen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Qualität bedient, diese in Auszügen sorgfältig kopiert, zum Teil aber auch frei ergänzt, ohne die dazu nötigen Fachkenntnisse zu besitzen. Deshalb läßt sich nicht ausschließen, daß das Gemälde, auch wenn es zweifellos eine Walfangszene um 1700 darstellt, zu einer wesentlich späteren Zeit entstand. Sicherem Aufschluß darüber könnte freilich nur eine naturwissenschaftliche Analyse von Farbpigmenten und Bildträger geben.

Literatur:

- Allard, Carel: Nieuwe hollandse scheeps-bouw ... Amsterdam 1695.
- Arlov, Thor Bjørn: Ishavsfangsten fra Bergen 1672-1807. Diss. historisk-filosofiske fakultet, Universitetet i Trondheim. Trondheim 1994.
- Barthelmeß, Klaus: Walfangtechnik vor 375 Jahren. Die Zeichnungen in Robert Fotherbys »Journal« von 1613 und ihr Einfluß auf die Druckgraphik. In: DSA 10, 1986, S. 289-324.
- Ders.: A century of German interests in modern whaling, 1860s-1960s. In: Bjørn L. Basberg, Jan Erik Ringstad und Einar Wexelsen (Hrsg.): Whaling and history – perspectives on the evolution of the industry. (= Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, Publikasjon 29). Sandefjord 1993, S. 121-138.
- Ders.: Das erste gedruckte deutsche Walfangjournal. Christian Bullens »Tag=Register« einer Hamburger Fangfahrt nach Spitzbergen und Nordnorwegen im Jahre 1667. (Im Druck).
- Beylen, Jules van: »Vlagvoering«. In: Leo Akveldt (Hrsg.): Maritieme geschiedenis der Nederlanden, Bd. 2. Bussum 1977, S. 69-71, 358.
- Beylen, Jules van: Een Zaanlands walvisvangsttafereel uit de 18de eeuw. Naschrift bij »Portret van de Nederlandse walvisvloep in de 17de en 18de eeuw«. In: Tijdschrift voor zeegechiedenis, 7 (1), 1988, S. 42-50.
- Bol, Laurens: Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts. Braunschweig 1973.
- Brinner, Ludwig: Die Erschließung des Nordens für den Walfischfang. Einleitung zu: Die deutsche Grönlandfahrt. Diss. Berlin 1912; auch in: Hansische Geschichtsblätter 18, 1912, S. 321-363.
- Brinner, Ludwig: Die deutsche Grönlandfahrt. (= Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, 7). Berlin 1913.
- Bullen, Christian: Eines Seefahrenden Journal oder Tag-Register, was auf der Schifffahrt nach der Nordt-See und denen Insuln Groenlandt und Spitzbergen täglich vorgefallen jm Jahr Christi 1667. ... Bremen 1668, ²1677.
- Ciriquiain-Gaiztarro, Mariano: Los vascos en la pesca de la ballena. San Sebastián 1962.
- Conway, Martin: No man's land. A history of Spitsbergen from its discovery in 1596 to the beginning of the scientific exploration of the country. Cambridge 1906.
- Dalgård, Sune: Dansk-norsk hvalfangst 1615-1660. En studie over Danmark-Norges stilling i europæisk merkantil expansion. Kopenhagen 1962.
- Dekker, Piet, und Eggink, Rudolphine: De walvisvaarder Prins Willem op de Nieuwe Maas bij Rotterdam. Een schildereij door Lieve Pietersz. Verschuier. Amsterdam 1989.
- Frank, Wolfgang: Der wiedererstandene deutsche Walfang, dargestellt an der Entwicklungsgeschichte der Ersten Deutschen Walfang-Gesellschaft, in Verbindung mit einem Reisebericht über die 2. JAN WELLEM Expedition (Einbandtitel: Mit JAN WELLEM auf Walfang im südlichen Eismeer). Düsseldorf 1939.
- Hacquebord, Louwrens: Smeerenburg. Het verblijf van Nederlandse walvisvaarders op de westkust van Spitsbergen in de 17e eeuw. Groningen 1987.
- Ders.: Niederländischer und deutscher Walfang im 17. Jahrhundert. In: Robert Bohn (Hrsg.): Nordfriesische Seefahrer in der frühen Neuzeit. (= Nordfriesische Quellen und Studien, 1. Alkersum). Amsterdam 1999, S. 91-104.
- Ham, Carola van (Hrsg.): (Versteigerungskatalog) Auktion 108, 14. März 1986. Köln 1986.
- Happel, Eberhard Werner: Gröste Denckwürdigkeiten der Welt, Oder so=genannte Relationes Curiosæ Hamburg 1683.

- Huxley, Selma (Hrsg.): Los vascos en el marco Atlántico Norte, siglos XVI y XVII. (= *Itsasoa: El mar de Euskalerría, la naturaleza, el hombre y su historia*, Bd. 3). San Sebastian o.J. (ca. 1987).
- Ingalls, Elisabeth: Whaling prints in the Francis B. Lothrop Collection. Salem 1984.
- Jackson, Gordon: The British whaling trade. London 1978.
- Janssen, Albrecht: Tausend Jahre deutscher Walfang. Leipzig 1937.
- Jong, Cornelis de: Geschiedenis van de oude nederlandse walvisvaart. 3 Bde. Pretoria 1972, Johannesburg 1978-1979.
- Ders.: De Nederlandse walvisloop. In: Tijdschrift voor zeegechiedenis, 1 (1), 1982, S. 5-23.
- Kattenburg, s. u. Dekker und Eggink.
- Kaufmann, H.P.: Deutscher Walfang früherer Zeiten. In: Fette und Seifen, 45, 1 (= Sonderheft Deutscher Walfang), 1938, S. 7-13.
- Ketelsen, Thomas und Stockhausen, Tilmann von: Verzeichnis der verkauften Gemälde im deutschsprachigen Raum vor 1800. 3 Bde. München 2002.
- Kirchheiß, Carl: Wal hooho! Weltreisen mit Harpunen, Angelhaken und Netzen. Rendsburg 1950.
- Lof der Zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17e eeuw (Ausstellungskatalog). Rotterdam 1996.
- Martens, Friderich: Spitzbergische oder groenlandische Reise Beschreibung gethan im Jahr 1671. Hamburg 1675. Faksimile Berlin 1923.
- Muller, Samuel: Geschiedenis der Noordsche Compagnie. Utrecht 1874.
- Münzing, Joachim: Wale und Walfang in historischen Darstellungen. Hamburg 1975.
- Ders.: Die Jagd auf den Wal. Schleswig-Holsteins und Hamburgs Grönlandfahrt. Heide 1978.
- Ders.: Der historische Walfang in Bildern. Hamburg 1992.
- Oesau, Wanda: Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17. bis 19. Jahrhundert. Glückstadt u.a. 1937, ²1979.
- Dies.: Hamburgs Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag vom 17.-19. Jahrhundert. Glückstadt u.a. 1955.
- Pasquier, Thierry du: Les baleiniers basques. Paris 2000.
- Rump, E.: Lexikon der Bildenden Künstler Hamburgs, Altonas und der näheren Umgebung. Hamburg 1912.
- Schaap, Dirk: Halen en brengen. Visserij door de eeuwen heen. Alphen 1978.
- Schecker, H.: Das Konvoyschiff DAS WAPPEN VON BREMEN. In: Bremisches Jahrbuch 31, 1928, S. 268-280.
- Segen des Meeres. Führer durch die 1. deutsche Fischerei- und Walfang-Ausstellung, Hamburg, 28. April-29. Mai 1939. Hamburg 1939.
- (Thieme und Becker) Thieme, Ulrich, Becker, Felix, und Vollmer, Hans (Hrsg.): Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart. 37 Bände. Leipzig 1907-1950.
- Vereinigte Fischmärkte Altona und Hamburg G.m.b.H. (Hrsg.): Von Fischerei und Fischmärkten in Hamburg und Altona. Herausgegeben zur Fünfzig-Jahr-Feier der Fischmärkte. Altona 1937.
- Witsen, Nicolaes: Architectura navalis et regimen nauticum. Ofte aloude en hedendaagsche scheeps-bouw en bestier, ... Amsterdam 1690.
- Woude, Ad van der: The volume and value of paintings in Holland at the time of the Dutch Republic. In: D. Freedberg und J. de Vries (Hrsg.): Art in History – History in Art. Studies in Seventeenth-Century Dutch Culture. Santa Monica 1991, S. 285-329.

Anmerkungen:

- 1 Wir danken Gerd Bruhn, Kiel, herzlich für die biographischen Notizen über seinen Bruder Hugo Bruhn, in litt., 4. September 2002.
- 2 Die Einführung fußt auf folgenden walfanghistorischen Grundlagenwerken: Arlov 1994, Brinner 1912, 1913, Ciri-quain-Gaiztarro 1962, Conway 1906, Dalgård 1962, Hacquebord 1984, 1999, Huxley 1987, Jackson 1978, de Jong 1972-1979, Münzing 1975, Muller 1874, Oesau, 1937, 1955, du Pasquier 2000.
- 3 Hacquebord 1999, S. 100.
- 4 Fotherbys technische Walfangzeichnungen sind vollständig in Farbe abgebildet in Barthelmeß 1986.
- 5 Brinner 1913, S. 380, 404, 409; Oesau 1937, S. 35, 65f., 127, 131, 134, 173, 195.
- 6 Woude 1991.
- 7 Münzing 1975, Nr. 1-4.
- 8 Öl auf Holz, Maße: 41 x 57,5 cm. Provenienz: Versteigerung Kunsthaus Lempertz, Köln, lange vor 1945 (ggf. als Abraham Storck); Privatbesitz; Versteigerung Carola van Ham, Köln, Auktion 108, 14. März 1986, lot 1058, Abb. Taf. 108; Sammlung Gerd Bruhn, Kiel, 1986; Sammlung Hugo Bruhn, Hamburg, um 1991; DSM 2000, Inv. DSM 7 1 / 8989 / 00.
- 9 Thieme und Becker, Bd. 32, 1938, S. 244, revidieren die irriige Verwandtschaftsangabe aus Rump 1912, S. 137.
- 10 Siehe z.B. Bullen 1668, S. 6. – Eine von Barthelmeß herausgegebene, kommentierte Neuausgabe ist für 2003 vorgesehen.
- 11 Letztgenanntes Detail fehlt freilich auch auf den meisten Walfanggemälden des 17. Jahrhunderts, eine Ausnahme bildet Wigerus Vitringas Gemälde von 1696, National Maritime Museum, Greenwich, siehe Bol 1973, S. 313, Abb. 317.

- 12 Witsen 1690, S. 337.
- 13 Münzing 1975, Nr. 1; 1992, Nr. 1.
- 14 Schecker 1928, S. 276.
- 15 Vgl. Van Beylen 1977.
- 16 Auf künstlerischen Darstellungen von Walfang und Walverarbeitung aus dem letzten Drittel des 17. Jahrhunderts finden sich mehrfach Flaggen mit Wal-Motiven:
- Reinier Nooms: Das Walfangschiff DE SWARTE BEER, Radierung, 1668; Abb. in Ingalls 1987, Nr. 4.
 - Kopie dieses Blattes durch Martin Engelbrecht (1684-1756), Augsburg; Exemplar im Peabody-Essex Museum, Salem, Massachusetts, Inv. M 9565 / Box 84.
 - Niederländisch: Porträt von Zaandijker Kaufleuten mit Darstellung einer Transiederei, über der eine Walfolge weht, Ölgemälde, letztes Drittel 17. Jahrhundert; Zaans Historisch Museum, Zaandijk; Abb. in Schaaap 1978, S. 20.
 - Anon.: Walfangszene, Radierung, Tafel A in Martens 1675.
 - Joachim Wichmann: Walfangszene, Radierung, eingebunden in Happel 1683, siehe Abb. 9 und 10 hier.
 - Abraham Storck: Walfangszene, Ölgemälde, zwei Fassungen von ca. 1688; Amsterdam, Scheepvaartmuseum; Rotterdam, Maritiemmuseum Prins Hendrik; Abb. in »Lof der zeevaart«, Nr. 92.
 - Norddeutsch: Walfangszene mit Hamburger Schiff, Ölgemälde, Ende 17. Jahrhundert; Hamburg, Altonaer Museum; Abb. in Münzing 1975, Nr.1; 1992, Nr. 1.
- 17 Allard 1695, S. 30, Nr. 58.
- 18 Oesau 1937, 1955.
- 19 Brinner 1913, S. 165-217; Oesau 1937, S. 35-37.
- 20 Vgl. den Ausstellungskatalog »Lof der Zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17e eeuw«. Rotterdam 1996, S.368-370, 391-393, 464-468.
- 21 Die Inventarkarte des Museums für Hamburgische Geschichte vermerkt zur Herkunft des Gemäldes: *Geschenk von Blohm & Voss AG [Hamburg], Deutsche Werft AG H.C. Stülcken & Sohn [Hamburg]; Bill-Brauerei AG [Hamburg]. gekauft aus Privatbesitz. || 1.4.1936.* In diesem Jahr hatten Blohm & Voss den Umbau eines Passagierdampfers zum Walfangmuttersschiff JAN WELLEM des Düsseldorfer Henkelkonzerns auf der Helling und Stülcken sechs der acht dazugehörigen TREFF-Fangdampfer. Die genannte Brauerei stellte *Bill-Bräu-Export, das bewährte Proviantbier für Fischerei- und Walfangflotten* her, so eine mit der Silhouette eines Walfangmuttersschiffs illustrierte Annonce im Ausstellungsführer *Segen des Meeres*, 1939, S. 137. Im Zuge der nationalsozialistischen Autarkiebestrebungen hatte die Reichsregierung Anfang 1935 die Aufnahme eigenen antarktischen Hochseewalfangs beschlossen. Die Probefahrt der JAN WELLEM fand fünf Monate nach Schenkung des Gemäldes am 6. September 1936 statt; Barthelmeß, 1993. Das repräsentative Gemälde wurde in der einschlägigen populären Literatur auch reproduziert, um Kontinuitäten deutscher Walfanggeschichte zu visualisieren: Vereinigte Fischmärkte 1937, S. 155, Janssen 1937, S. 33, Kaufmann 1938, S. 7, Frank 1939, S. 20, Kircheiß 1950, S. 80f., Oesau 1955, S. 152.
- 22 Nämlich 1683-1686 für den Hauptreeder Joachim Jarchau, 1687-1689, 1691 und 1693-1694 für den Hauptreeder Hieronymus de Drusina. In diesen zehn Saisons führte Kommandeur Matthias Claasen das Schiff. Für die Saison 1690 sind Peter Peters und Jacob Otte als Reeder eingetragen, und für 1692 ist keine Fangreise von Hamburg aus nachgewiesen. Oesau 1955, S. 119, 125, 166.
- 23 In älteren Katalogen finden sich Walfischfänge von Fr. Stuhr. Rump 1912, S. 137.
- 24 Vgl. das Gemälde mit dem Stadtpanorama Hamburgs von Elias Galli um 1672 (Museum für Hamburgische Geschichte) sowie die Elbkarte von Melchior Lorich mit der Ansicht von Hamburg aus dem Jahr 1568 (Staatsarchiv Hamburg).
- 25 Witsen 1690, S. 337. Falls jedoch die goldene Tinktur – analog zur Torburg in der Heckflagge – hier eine üblicherweise silberne Tinktur ersetzt, handelt es sich um die Flagge von Wismar, das indessen niemals eigenen Walfang betrieben hat und aus dem nur ein Seemann im Artswalfang des 18. Jahrhunderts nachgewiesen ist; siehe Anm. 32. Zur Flagge Wismars vgl. »Der Geöffnete See-Hafen«, 1705, S. 17, Nr. 32.
- 26 Der Hamburger Zoll mißt 2,38 cm.
- 27 Die drei zwischen 1776 und 1797 in Hamburg verkauften Walfanggemälde der Stuhrs bzw. Johann Georg Stuhrs machen gut 1% des als verkauft erfaßten Œuvres aus. Ketelsen und Stockhausen 2002, Bd. 2, S. 1571, 1572, 1576.
- 28 Oesau 1955.
- 29 Doubliert, Maße 39,7 x 52,0 cm. Provenienz: Kunsthandel Wilfredo Apelt, Düsseldorf; Sammlung Hugo Bruhn, Hamburg; DSM 2000, Inv. DSM 5 I / 8989 / 00.
- 30 So kennt man es von etlichen Porträt-darstellungen niederländischer Segler des 17. Jahrhunderts, beispielsweise den detaillierten Zeichnungen des älteren wie auch des jüngeren Willem van de Velde.
- 31 Vgl. »Der Geöffnete See-Hafen«, 1705, S. 17, Nr. 32.
- 32 Wismar hat nach Lage der Literatur nie Walfang betrieben. Auch der dortige Ratsarchivar Dr. Friedrich Techen hat in seiner 12 000 Blatt umfassenden Fundstellenkartei nichts darüber vermeldet; frdl. Mtgl. Piotek und Glese, Stadtarchiv Wismar, in litt., 22. April 2002.
- 33 Neuere Analysen originaler Farbspuren an der WASA haben ergeben, daß all jene großflächigen Bauteile, denen man nach früheren Rekonstruktionsversuchen eine blaue Fassung gegeben hatte, tatsächlich rot bemalt waren.
- 34 Die eindeutige Entschlüsselung des Zeichens steht noch aus, doch scheint es sich um die Buchstabenkombination AV

oder *BV* zu handeln. Van Beylen 1988, S. 47, schreibt, daß das Monogramm in dem hell abgesetzten Bugsegment die Initialen entweder des Kommandeurs oder des Reeders seien. Friso Lammertse (in »Lof der Zeevaart« 1996, S. 466) spricht zwar vom Monogramm des Kommandeurs, das man zur Markierung der Schaluppen verwendet habe, zweckdienlicher aber dürfte dasjenige des Eigners gewesen sein, wovon auch Dekker und Eggink 1983, S. 2, ausgehen.

Two seventeenth-century paintings from the whaling collection of Hugo Bruhn in the German Maritime Museum

Summary

In 2000, the German Maritime Museum was bequeathed with the whaling collection of Hugo Bruhn, a Hamburg transport entrepreneur (1936-1995). This article marks the start of a series of scholarly discussions of this remarkable collection, and covers two seventeenth-century whaling paintings.

The first, a painting, oil on board, is signed "Stuhr." Three Hamburg painters of that name joined the local painters' guild in the 1680s and 1690s. There are significant similarities with another painting in the Museum for Hamburg History, unsigned, but likewise attributed to one Stuhr. Iconographic interrelationships between the two and an etching by Wichmann of 1683 are discussed and a common prototype for all three representations is postulated.

The second painting, seemingly representing another seventeenth-century whaling scene and of good artistic quality, betrays some inconsistencies, on account of which the authors prefer to regard it as a work of the nineteenth or twentieth century, and recommend a forensic analysis.

Deux tableaux de pêche à la baleine du 17^{ème} siècle en provenance des collections Hugo Bruhn au Musée allemand de la Marine

Résumé

En l'an 2000, les collections sur la pêche à la baleine de Hugo Bruhn (1936-1995), un entrepreneur en transports de Hambourg, furent léguées au Musée allemand de la Marine. Cet article est le début d'une série de réflexions scientifiques sur ces collections extraordinaires et commence par deux tableaux de pêche à la baleine du 17^{ème} siècle.

Le premier tableau, huile sur panneau de bois, porte la signature «Stuhr». Trois artistes de Hambourg répondant à ce nom s'inscrivirent dans les années 1680 et 1690 à l'association locale d'artistes peintres. Toutefois, on relève des ressemblances frappantes avec un autre tableau se trouvant au Musée de l'Histoire de Hambourg, mais non signé, bien qu'attribué lui aussi à un certain Stuhr. Les relations iconographiques entre ces deux tableaux et une gravure de Wichmann datant de l'année 1683 seront exposées, ainsi qu'un prototype proposé commun pour les trois représentations.

Le deuxième tableau, une autre scène de pêche à la baleine, apparemment du 17^{ème} siècle, de très haute qualité, révèle quelques contradictions. Pour cette raison, les auteurs le considèrent plutôt comme un travail du 19^{ème} ou du 20^{ème} siècle et plaident pour une expertise.