

► LARS U. SCHOLL

Marinemalerei am Deutschen Schifffahrtsmuseum

Ein Überblick über 30 Jahre Forschung

Die wissenschaftliche Forschung zur deutschen Marinemalerei genießt seit der Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums im Jahre 1971 hohe Priorität. Obwohl sie nicht zu den Arbeitsfeldern des Schiffsarchäologen Detlev Ellmers gehört, ist es seiner nie nachlassenden Förderung zu verdanken, daß die Marinemalerei sich in Bremerhaven zu einem Forschungsschwerpunkt von nationaler und internationaler Bedeutung entwickeln konnte.¹ Bei der Festlegung der vier Forschungsfelder, auf die sich die wissenschaftliche Arbeit am DSM im Hinblick auf die Aufnahme in die Blaue-Liste-Förderung konzentrieren sollte, verständigten sich die Museumsdirektoren Detlev Ellmers und Gert Schlechtriem darauf, der Erforschung »Bildlicher Darstellungen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte« besonderes Gewicht zu geben. Daraufhin wurden im Jahre 1979 u.a. zwei von fünf neuen Wissenschaftlern zur Stärkung der Forschungskapazität in diesem Bereich eingestellt, mit dem Ergebnis, daß das DSM mit dem Haushaltsjahr 1980 als sechstes Museum der Bundesrepublik Deutschland in die sog. Blaue Liste der von Bund und Ländern geförderten Forschungsinstitutionen aufgenommen wurde. Leider verließ uns der Kollege Boye Meyer-Friese bereits nach zwei Jahren, um am Norddeutschen Landesmuseum/Altonaer Museum in Hamburg die Schifffahrtsabteilung zu übernehmen, kurz nachdem in der Schriftenreihe des DSM seine bahnbrechende Arbeit über »Marinemalerei in Deutschland« erschienen war.² Seit dem krankheitsbedingten Ausscheiden von Gert Schlechtriem, dem für die Abteilung Neuzeit zuständigen Direktor, im Mai 1992 ruht die Forschung zur Marinemalerei am DSM im wesentlichen auf den Schultern des Verfassers dieser Übersicht. Ellmers hat sich zu verschiedenen Gelegenheiten mit der *bildlichen Bewältigung* der Schifffahrt auf maritimem Silber befaßt und eine größere Studie seinem Kollegen Schlechtriem zum 60. Geburtstag gewidmet.³ Soeben ist eine Abhandlung »Die Hanse in der Geschichtsmalerei des 19. und 20. Jahrhunderts« in den Hansischen Studien erschienen, in der er zu dem Ergebnis kommt, daß *die Maler überzeugt waren, die von der Forschung erarbeitete, als objektiv angesehene Geschichtsdarstellung auch mit den Mitteln der Malerei objektiv wiedergeben zu können (...)* Als Kunstwerke um ihrer selbst willen finden sie heute keine Beachtung mehr. Als Inszenierung können sie jedoch noch wirken.⁴ Eine seiner letzten Handlungen als Geschäftsführender Direktor war der Ankauf eines Genregemäldes des Düsseldorfer Malers Carl Mücke mit dem Titel »Junge Frau in der Bauernstube«. Wichtiger vielleicht noch als seine eigenen Forschungen war die Tatsache, daß Ellmers die Erweiterung der Gemäldesammlung stets gefördert hat, weil er erkannte, welche Möglichkeiten der richtungsweisenden Forschung dem DSM gegeben waren auf einem Gebiet, daß noch kaum beachtet war. Deshalb möchte ich die folgende Übersicht dazu nutzen, auf knappem Raum Revue passieren zu lassen, was in der Ära Ellmers auf dem Gebiet

der Marinemalerei am DSM geleistet worden ist. Dabei sollen nur die wichtigsten Ausstellungen und Publikationen erwähnt werden, von denen Impulse für die wissenschaftliche Forschung ausgingen.

I.

Die erste Phase der wissenschaftlichen Erforschung der Marinemalerei, verbunden mit einer kontinuierlichen Erweiterung der Studiensammlung, war von der Arbeit Gert Schlechtriems geprägt. Über zwanzig Jahre, von 1971 bis 1992, strebte Schlechtriem unermüdlich danach, immer wieder neue Gemälde zu akquirieren und der Sammlung zuzuführen. Bei der Gründung des DSM speiste sich der Grundstock für die Gemäldesammlung aus drei verschiedenen Quellen. Da war zum einen die Sammlung, die Schlechtriem im Städtischen Morgensternmuseum seit seinem Amtsantritt als Direktor im Jahre 1959 zusammengetragen hatte und die der Magistrat der Stadt Bremerhaven in das Nationalmuseum einbrachte. Zum anderen hatte das Kuratorium Deutsches Schifffahrtsmuseum unter seinem rührigen »spiritus rector« August Dierks viele Gemälde eingeworben, darunter so beeindruckende Werke wie Otto Bollhagens Ansicht der »Tecklenborg-Werft«, Fritz Müllers Vedute von »Vege sack« oder die Darstellung von der »PREUSSEN« des Finkenwerder Malers Johannes Holst.⁵ Als drittes erwarb das Land Bremen die aus 363 Exponaten (Modellen, Gemälden, Stichen u.a.) bestehende »Bernartz-Sammlung« des Kölner Rechtsanwalts Hanswilly Bernartz, der später sowohl dem Kuratorium als auch dem DSM weitere Gemälde stiftete, u.a. ein Konvolut von über 160 Studien des Malers Themistocles von Eckenbrecher. Neben dem Erwerb von Arbeiten der arrivierten, aber bereits verstorbenen Marinemaler verstand es Schlechtriem meisterlich, auch lebende Maler ausfindig zu machen und für das im Entstehen begriffene Museum »neu zu entdecken«. Der 1907 in Berlin geborene Herbert Pridöhl, der sich mit seinen Illustrationen zu Herman Melvilles berühmtem, 1851 erschienenen Roman »Moby Dick« einen Namen gemacht hatte und *in die erste Reihe der deutschen Illustratoren*⁶ gerückt war, bewahrte in seinem Atelier noch viele wunderbare Arbeiten zum Hafen- und Fischerleben auf. Diesen Schatz vermochte Schlechtriem 1979 zu heben. Eine Sonderausstellung sowie eine kleine Schrift waren das Ergebnis. Es gelang ihm darüber hinaus, die Sammlung des DSM um zahlreiche Gemälde und Zeichnungen zu erweitern.

Im Jahr zuvor war der Nachdruck eines Tagebuches vom DSM herausgegeben worden, das der Künstler Kay H. Nebel kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges an Bord der Laeiszschen Viermastbark PRIWALL geführt hatte. In dieser Veröffentlichung wurden auch neun Zeichnungen und drei Aquarelle reproduziert, deren Ankauf zur Eröffnung des DSM am 5. September 1975 durch eine Stiftung der Städtischen Sparkasse ermöglicht worden war.⁷ Während die Zeichnungen zu lichtempfindlich sind, um dauerhaft gezeigt zu werden, kann man z.B. das Aquarell von der Galion im Entree des Museums betrachten.

Gerade in den ersten Jahren nach der feierlichen Eröffnung des Museums, als es vorrangig darum ging, die noch nicht eingerichteten Abteilungen zu planen und entsprechende Exponate aufzuspielen, blieb wenig Zeit für die intensive Erforschung von Leben und Werk der Maler, die im DSM vertreten waren. Deshalb gab Schlechtriem eine Reihe von Bildmappen heraus, in denen bis zu zwölf Gemälde reproduziert und mit kurzen Texten versehen wurden. Auf diese Weise war es den Museumsbesuchern möglich, sich einerseits auf preiswerte Art Wandschmuck zu beschaffen, den man zu Hause rahmen und aufhängen konnte, andererseits Kurzinformationen über Maler und Gemälde zu bekommen, die zur Orientierung ausreichten. Die erste Bildmappe aus dem Jahre 1975 mit zwölf Kunstdruck-Blättern u.a. mit Zeichnungen von Harry Schultz, mit dem Ölgemälde »C.J. BORGSTEDE« von Oltmann Jaburg oder der »Viermastbark PADUA« von Johannes Holst war der Segelschiffahrt gewidmet.⁸ Zur Einweihung der Marine-

abteilung im Jahre 1977 erschien eine weitere Mappe mit zwölf Kunstdruck-Blättern, die sich mit den Deutschen Marinen von der Brommy-Flotte (Lithographie von Carl Hardegen) bis hin zur Bundesmarine (Roger Chapelets Temperagemälde von der »GORCH FOCK«) befaßten.⁹ Weitere Bildmappen zur Sport- und Passagierschiffahrt erschienen in schneller Folge. Einen kleinen Aufsatz über »Carl Fedelers Bilder alter Polarexpeditionsschiffe« veröffentlichte Schlechtriem in der ersten Ausgabe der Zeitschrift »Schiff und Zeit« der Gesellschaft für Schiffs- und Marinegeschichte im Jahre 1973.¹⁰

Ebenfalls im Jahre 1977 gab Hanswilly Bernartz einen opulenten Band mit ausgewählten Gemälden der Bernartz-Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Koehler Verlag mit zehn Gemälden seines Freundes Claus Bergen, aber auch zahlreichen Reproduktion von Werken französischer Marinemaler wie Albert Brenet, Roger Chapelet und Albert Seville heraus.¹¹ Im selben Jahr erschien bei Stalling in Oldenburg das in Zusammenarbeit mit dem DSM entstandene Buch von Hans Jürgen Hansen »Deutsche Marinemalerei«, zu dem Ellmers ein Vorwort beisteuerte. Darin betonte er, daß *aus Mangel an bisherigen Vorarbeiten auf diesem Gebiet viele Fragen nur angerissen, aber noch nicht beantwortet werden konnten. Doch, so fuhr er fort, wurde eine solide Basis geschaffen, die nun für jede weitere Bearbeitung und Erforschung als unerläßliches Hilfsmittel bereitsteht.*¹²

Nur wenige Jahre später markierte die Kieler Dissertation von Meyer-Friese den Wendepunkt in der wissenschaftlichen Erforschung der Marinemalerei in Deutschland, wie es sich Ellmers erhofft hatte. Die leicht überarbeitete Fassung der Arbeit wurde als Band 13 der Schriftenreihe des DSM mit einem Bildteil veröffentlicht, der sich weitgehend auf den Gemäldebestand des Museums stützen konnte. Erstmals wurde die Marinemalerei des 19. Jahrhunderts insgesamt zu einem Forschungsthema gemacht und systematisch untersucht.¹³ Es gelang Meyer-Friese, viele Mißverständnisse der Kunstgeschichtsschreibung zu widerlegen und ein tragfähiges Fundament für die weitere wissenschaftliche Erforschung zu errichten. Die Initialzündung, die von dieser Arbeit ausging, wirkt bis heute nach, denn in der Folge entwickelte sich die Marinemalerei auch an anderen Museen zu einem beliebten Thema für reichbebilderte Bücher und für viele Ausstellungen. Dagegen muß man kritisch erkennen, daß sich die Zunft der Kunsthistoriker mit der Marinemalerei immer noch schwer tut.

Ende 1979 wurden für zwei Monate eine Reihe von Gemälden dreier Maler der Düsseldorfer Malerschule gezeigt. Zu den Nachfahren von Cornelius Wagner – sein großes Porträt vom Hamburger Hafen verblieb im DSM und wurde 2002 in der Berliner Ausstellung »Die zweite Schöpfung« im Gropiusbau erstmals außerhalb Bremerhavens gezeigt¹⁴ – und Heinrich Petersen-Flensburg sowie zu Walter Hemming, der die Ausstellung nicht mehr erleben konnte, hatte Schlechtriem persönliche Kontakte geknüpft. So vermochte er aus dem Fundus der jeweiligen Nachlässe wichtige Werke auszuwählen, die erstmals zusammen mit sieben Gemälden der Stiftung Conrad der Öffentlichkeit gezeigt wurden.

Ein besonderer Glücksfall ermöglichte nämlich dem Museum Ende der 1970er Jahre, einige wichtige Gemälde zu erwerben. Im Hinblick auf das bevorstehende 100jährige Geschäfts Jubiläum hatte Herbert Conrad, der alleinige Inhaber der in Bremen und Hamburg beheimateten großen internationalen Spedition Lexzau, Scharbau & Co., beschlossen, statt aufwendiger Jubiläumsfeiern dem DSM eine stattliche Summe zum Erwerb von Exponaten zu stiften, ohne daran irgendwelche Auflagen zu knüpfen.¹⁵ Daraufhin wurden nach und nach sieben Gemälde von Privatsammlern und Antiquitätenhändlern erworben, die bis auf das überaus beeindruckende Gemälde von Zeno Diemer »Großsegler in der Straße von Messina« Hafensichten wiedergeben. Diemers großformatiges Werk konnte im vergangenen Jahr im Rahmen unseres Restaurierungsprogrammes von dem Gemälderestaurator Thomas Ammermann gereinigt werden. Aus heute nicht mehr nachzuvollziehenden Gründen war die Leinwand mit großflächigen Retuschen und Übermalungen bedeckt worden, die dem Bild vor allem die von Diemer beab-

sichtigte Tiefenwirkung genommen hatten. Nun erstrahlt das Gemälde in nicht gekanntem Glanz in der Dauerausstellung. Zu dieser großzügigen Stiftung gehören ferner C.J.H. Fedelers »Weseransicht von Bremen« aus dem Jahre 1844, Julius Huths Vedute vom »Stettiner Hafen« von 1890, Erich Kips' Blick in den »Hamburger Hafen« aus den 1930er Jahren, Leonhard Sandrocks Ölgemälde »Auf der Unterelbe« aus der Zeit vor 1914 sowie Arthur Jensens Darstellung vom »Berliner Spreeufer« von 1911. Aus den 1970er Jahren stammen Gerd Kadziks mit breitem Pinselstrich und in stark vereinfachender Form gehaltene »Küstenmotorschiffe im Emdrer Hafen«.¹⁶

Das Jahr 1982 brachte dann die große Claus-Bergens-Ausstellung. Das DSM hatte zahlreiche Bergens-Gemälde mit der Sammlung Bernartz übernommen, so daß es nahe lag, Leben und Werk dieses großen deutschen Marinemalers intensiv zu bearbeiten. Schlechtriem hatte über Jahre hindurch enge Kontakte mit den Nachfahren und der Gemeinde Lenggries gepflegt und das Terrain gut vorbereitet. Als Autor für die zu schreibende Monographie konnte er Bodo Herzog aus Oberhausen gewinnen, der bereits in den 1960er Jahren die erste Bergens-Monographie herausgegeben hatte.¹⁷ Trotz der intimen Kenntnis von Bergens Werk mußte Herzog noch so viele Recherchen neben seinen anderen Aufgaben leisten, daß sich die Fertigstellung des Manuskripts verzögerte. Da man jedoch der Meinung war, daß man Claus Bergens Wirken nicht ohne eine Schrift über ihn und sein Œuvre in einer großen Sonderausstellung in Bremerhaven präsentieren sollte, wurde im Vorgriff auf die Monographie eine kleine Sonderschrift mit Beiträgen von Michael Salewski, Gert Schlechtriem und Lars U. Scholl vorbereitet, die rechtzeitig zur Ausstellungseröffnung vorlag.¹⁸ Kurzfristig gemachte Archivreisen nach Freiburg zum Bundesarchiv/Militärarchiv und nach Berlin zum Document Center förderten noch wichtige Ergebnisse über Bergens Parteizugehörigkeit in der NSDAP zutage und warfen neues Licht auf seine Tätigkeit als Maler während des Ersten Weltkrieges. Im Gegensatz zu der vielfach überlieferten Behauptung, Bergens sei offizieller Marinemaler der Kaiserlichen Marine gewesen, konnten die besonderen Umstände, unter denen es ihm gelungen war zu vermeiden, den Krieg als Landser mitzumachen, aufgeklärt werden. Diese Informationen wurden Herzog zur Verfügung gestellt, der sie noch in seine Monographie einbauen konnte. Das Buch erschien dann allerdings erst einige Jahre später, weil es zwischen dem Autor und dem Verlag Probleme gab, die schließlich dadurch gelöst werden konnten, daß sich auf Schlechtriems Vermittlung ein neuer Verlag der Veröffentlichung annahm.¹⁹

Eine bedeutende Ausstellung konnte im Sommer 1984 aus Berlin übernommen werden. Der Direktor der Kunstbibliothek Berlin, Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz, Professor Dr. Ekhart Berckenhagen, hatte eine Sonderausstellung als »Eine Kulturgeschichte der Seefahrt« konzipiert und im wesentlichen aus den Beständen seines Instituts bestückt. Ausstellung und Katalog wollten kein wissenschaftliches Neuland eröffnen, wie Berckenhagen im Vorwort betonte. Ziel war es, – *im besten Wortsinn – schöne, gewinnbringende Unterhaltung und Anregung zu liefern.*²⁰ Unter der ausgestellten »Flachware«, wie wir manchmal etwas despektierlich sagen, befand sich nicht nur eine ganze Reihe der sehr plakativen Poster aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts, mit denen die Reedereien für ihre Dienste warben, sondern auch die Marine von Pieter van de Velde (1634–1723?), die Berckenhagen später dem DSM gestiftet hat. Vor einem eindrucksvollen Hafenkastell, das an Antwerpen denken läßt, steuert eine kleine Barkasse auf eine mediterrane zweimastige Galeere zu. Im Hintergrund sind ein bewaffneter Rahsegler auf Gegenkurs sowie ein Kauffahrer auf Reede zu sehen.

Plakate gehörten von jeher zum speziellen Sammlungsgebiet des DSM. Doch mit der Übernahme des Archivs durch Klaus-Peter Kiedel Anfang der 1980er Jahre begann die systematische Erweiterung des Bestandes, der – so ist es geplant – in einigen Jahren mit einer großen Sonder-

ausstellung erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden soll. Die lichtempfindlichen Darstellungen auf Papier müssen aus konservatorischen Gründen unter Verschuß gehalten und können daher nur kurzfristig hervorgeholt werden. Als es gelang, ein größeres Konvolut von Plakaten des Hamburger Künstlers Ottomar Anton zu erwerben, haben wir uns entschlossen, einige Farbkopien, die wir zusätzlich mit einer die UV-Strahlen absorbierenden Folie überziehen ließen, in der »MEISSEN-Halle« auszustellen. Dieses Verfahren hat sich bewährt. Auch nach mehr als einem Jahrzehnt hat die Farbigekeit nicht gelitten.

Anfang 1985 tauchte im Handel eine kleine Aquarell-Skizze des Malers Karl Bloßfeld (1892-1975) auf, die Schlechtriem erwarb. Die Witwe des Malers, Marie Hildegard, war im September 1984 in der Nähe von Hamburg verstorben, weshalb nach der Haushaltsauflösung zahlreiche Arbeiten, darunter die Skizze »Revolution – Wilhelmshaven – 6. November 1918« zum Verkauf kamen. Bei näherer Untersuchung stellte sich heraus, daß die Skizze eine Vorstudie zu einem Gemälde war, das bis zur Wende 1990 in einer Polizeistation in Markkleeberg bei Leipzig gehangen haben soll. Was nach 1990 mit dem Gemälde geschehen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Dagegen gelang es, ein wenig Licht in Leben und Werk des Malers zu bringen nicht zuletzt durch die Mithilfe eines Hamburger Arztes, der sich um die Familie Bloßfeld gekümmert hatte, seit sie mit offizieller Genehmigung der Behörden 1956 aus der DDR ausreisen durfte. Auf einen ersten Aufsatz hin meldeten sich in der Folge mehrere Informanten mit weiteren Details, die ich in einer »Nachlese« zwei Jahre später veröffentlichte.²¹

Durch einen Zufall kam das DSM 1983 in den Besitz eines Gemäldes von Johann Georg Siehl-Freystett, der bis 1919 im Wilhelmshavener Raum tätig gewesen war. Bei einem Autostop in Nordenham fiel mir im Verkaufsalon eines Autohändlers ein schlecht beleuchtetes und denkbar fehlplaziertes Gemälde auf, das Schiffe der Kaiserlichen Marine bei der »Angriffsübung auf die Hafengebiefung von Kiel, 12. September 1903« zeigte, wie die spätere Untersuchung ergab.²² Die bereits bestehende Bereitschaft der Eigentümer, dieses Gemälde dem DSM zu stiften, führte schließlich dazu, daß dieses wichtige Hauptwerk permanent in die Marineabteilung eingebracht werden konnte. Bei den weiteren Recherchen zu Siehl-Freystett lernte ich den Künstler Hartmut Wiesner kennen, der gerade an seiner Dissertation über den Maler arbeitete.²³ Aus dieser Begegnung ergaben sich in der Folge rege wissenschaftliche Kontakte, die schließlich in einer gemeinsam konzipierten Ausstellung mündeten, die wir im Geburtsort des Malers aus Anlaß des 60. Jahrestreffens des »Historischen Vereins für Mittelbaden« im Herbst 1988 im badischen Freistett zeigen konnten.²⁴ Wiesner hat uns dann später zwei seiner künstlerischen Arbeiten, die als visuelle Kommentare zu Siehl-Freystetts Gemälde über die Meuterei und Revolution der Marine in Wilhelmshaven entstanden waren, geschenkt.

Als bekannt wurde, daß die Erben des Marinemalers Cornelius Wagner den umfangreichen künstlerischen Nachlaß im Kunsthandel veräußern wollten, beschloß Gert Schlechtriem, die Arbeiten zuvor in einer großen Sonderausstellung in Bremerhaven zu zeigen. Es war die letzte Chance zur wissenschaftlichen Aufnahme dieses einmaligen Bestandes. Wagner war einer der letzten Vertreter der an der Düsseldorfer Malerschule von Andreas Achenbach begründeten Marinemalerei. Ingeheim hofften wir, daß es gelingen könnte, das gesamte Erbe zu erwerben. Dann wären das DSM und sein Archiv um einen kompletten künstlerischen Nachlaß reicher gewesen und hätten der Forschung einen unschätzbaren Fundus zur Bearbeitung sichern können. Doch der Ankauf einer Anzahl von Wagners Gemälden und Skizzenbüchern, die einen Querschnitt seines künstlerischen Schaffens gegeben hätten, ließ sich aus den Mitteln des Ankaufetats nicht bestreiten. Wie im Falle des auf das Hafengebiefung und Fischerleben an der Nord- und Ostseeküste bezogenen Bestandes der künstlerischen Hinterlassenschaft von Herbert Pridöhl, dessen Werk wie erwähnt 1979 im DSM ausgestellt war, fand sich auch im Falle Wagners keine Finanzierungsmöglichkeit. Zwar konnte Schlechtriem nach Ende der Ausstellung im Februar 1987 einige Arbeiten von Wagners Nachfahren erwerben, aber der Großteil des Nachlasses



Abb. 1 Andreas Achenbach (1815–1910): Dampfschiff mit Lotsenboot auf bewegter See. Öl auf Holz, 37 x 46 cm, [18]96. (DSM, Inv.-Nr. I / 9616 / 02)



Abb. 2 Carl Justus Harmen Fedeler (1799–1858): Ulrichs Werft in Bremerhaven. Öl auf Leinwand, 77 x 115 cm, um 1868. (DSM, Inv.-Nr. I / 3724 / 92)

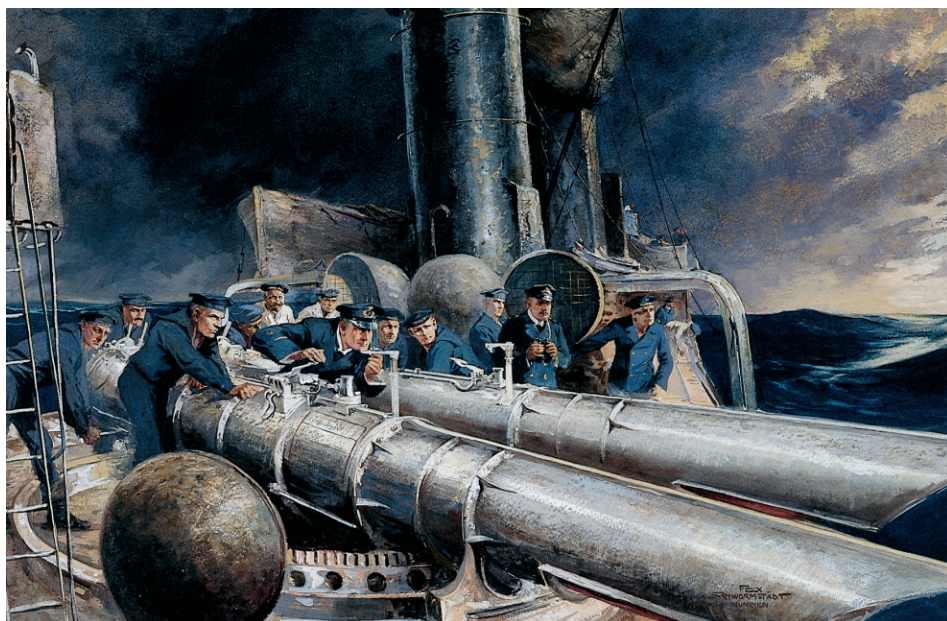


Abb. 3 Felix Schwormstädt (1870–1938): An Bord eines Torpedoboots, das während des Gefechts bei Hornsriff am 17. August 1915 einen englischen Kreuzer und ein englisches Torpedoboot durch zwei Treffer vernichtete. Tempera, 54 x 82 cm, um 1915. (DSM, Inv.-Nr. I / 7356 / 96)



Abb. 4 Eduard Edler: Dampfer TEL AVIV (ex POLYNESIA der Hapag) des jüdischen Reeders Arnold Bernstein. Tempera, 49 x 65 cm, um 1937. (DSM, Inv.-Nr. I / 5427 / 91)

wurde in alle Winde zerstreut. Zu unserem großen Bedauern blieb nicht einmal mehr Zeit für die Veröffentlichung eines Kataloges, der diese traurige Situation wenigstens zum Teil abgemildert hätte.

Im Winter 1986/87 plante das Deutsche Marine Institut eine große Ausstellung zum Thema »Seefahrt und Geschichte«. Das DSM war nicht nur bereit, eine stattliche Zahl seiner besten Gemälde nach Bonn zu geben, sondern auch sich intensiv an der Planung zu beteiligen. Wir wollten, wie zu anderen Gelegenheiten mit kleinen Ausstellungen in der Bonner Vertretung des Landes Bremen oder mit dem ersten deutschen Polarforschungsschiff GRÖNLAND, das 1981 vor dem Bundeshaus festgemacht hatte, erneut am Sitz der Bundesregierung Flagge zeigen und uns von der besten Seite präsentieren. Mit dieser Ausstellung sollte *das Interesse bei Soldaten und in der Öffentlichkeit für die Besonderheiten der See und ihrer geschichtlichen Bedeutung ebenso geweckt werden wie die künstlerische Gestaltung dieses nicht nur für den Binnenländer immer aufs neue faszinierenden Genres dargestellt werden*, wie Verteidigungsminister Wörner im Vorwort schrieb.²⁵ Mein Beitrag zu dem Katalog trug passenderweise den Titel »Marinemalerei im Dienste politischer Zielsetzungen«. Es war ein erster Versuch, einige lange Entwicklungslinien in der deutschen Marinemalerei aufzuzeigen.²⁶

Wenige Monate später konnte im Mai 1987 die motivgeschichtliche Studie »Seesturm und Geschichte« von Sabine Mertens in unserer Schriftenreihe erscheinen. Es handelte sich um die überarbeitete Fassung ihrer Mainzer Dissertation. Die motivische Vielfalt von Sturm und Schiffbruch und deren Wandlungen in der Geschichte wurden erstmals in dieser Studie in ihrer Gesamtheit erforscht. Erfreulicherweise konnte die Arbeit über die Grenzen hinweg wenige Jahre vor der Wiedervereinigung gleichzeitig in Hamburg und in Rostock erscheinen.²⁷

Die letzte große Ausstellung über deutsche Marinemalerei, die Schlechtriem noch vor seinem krankheitsbedingten Ausscheiden durchführte und zu der auch ein kleiner Katalog erschien, war im Jahre 1990 einem jungen Kölner Maler gewidmet.²⁸ Ronald Franke hatte Mitte der 1980er Jahre damit angefangen, Fluß- und Hafenslandschaften zu malen. Er hatte am Rhein mit der Aufnahme der unberührten sowie der vom Menschen veränderten Flußlandschaft begonnen, sich dann mit dem Duisburger Binnenhafen auseinandergesetzt und konnte schließlich Ende des Jahrzehnts als Stipendiat im Wilke-Atelier in Bremerhaven seine maritime Entdeckungsreise in der Seestadt fortsetzen. Die Ausstellung im DSM war der krönende Abschluß seines künstlerischen Aufenthalts an der Unterweser. Seine Gemälde fanden großen Anklang bei der Bevölkerung. Einige Hauptwerke aus dem Hafen und von der Geeste konnten in die Studiensammlung des DSM integriert werden.

II.

Nachdem Gert Schlechtriem in den Ruhestand getreten war, fiel die Forschung und Ausstellungstätigkeit zur deutschen Marinemalerei plötzlich in meinen alleinigen Verantwortungsbereich, als ich Teile von seinen früheren Aufgaben übernehmen mußte. Wenngleich auch nicht aus forschungsstrategischen, so doch aus museumsinternen Gründen bat mich Detlev Ellmers, meine seit langem laufenden Forschungen zu Leben und Werk von Felix Schwormstädt zusammenzufassen und eine Ausstellung seines Œuvres im DSM vorzubereiten, da die vorgesehene Hans-Bohrdt-Ausstellung nicht mehr zustande kommen konnte. Obwohl es noch eine Reihe von Fragen zu Schwormstädt gab, die ich nicht geklärt hatte, stellte ich meine Bedenken zurück. So gab es in der Biographie Zeiten, z.B. während der Weimarer Republik, von denen mir nicht klar war, was der Künstler eigentlich gemacht hatte. Ebenso unerklärlich war sein überraschender Wegzug aus Deutschland Ende 1931. Hatte die Übersiedelung in die Schweiz materielle, politische oder gesundheitliche Gründe? Alle Vermutungen tauchten auf, eine Gewißheit

war jedoch nicht zu erzielen. Dagegen gelang es mir, weitgehend die Biographie und das künstlerische Werk eines sehr erfolgreichen Marinemalers zu rekonstruieren, der in den Handbüchern zur Marinemalerei in Deutschland keine Erwähnung gefunden hatte.²⁹ Zu meiner Überraschung war es der Pressezeichner Schwormstädt, von dem die Darstellung der Ermordung des österreichischen Thronfolgerehepaars in Sarajewo im Juni 1914 in der Leipziger Illustrierten Zeitung (LIZ) stammt. Diese Presse-Illustration, die meist am unteren Rand beschnitten reproduziert wird, so daß der Name des Künstlers verschwindet, hat einen nicht minder hohen Bekanntheitsgrad bekommen als Hans Bohrds Tempera-Gemälde »Der letzte Mann« für dieselbe Zeitschrift im Jahre 1915. Dieses Gemälde war 1981 das Thema einer Studie von Meyer-Friese, die in unserer wissenschaftlichen Zeitschrift erschien.³⁰ Bei der Ausstellungsvorbereitung stand mir die Kunsthistorikerin Anja Stangl zur Seite, eine Urenkelin von Felix Schwormstädt's Bruder Caesar Cornelius.³¹

Ausgangspunkt meines Interesses an Felix Schwormstädt war das Gemälde »In der Zentrale eines U-Bootes während der Fahrt unter Wasser« aus dem Nachlaß des Prinzen Heinrich von Preußen, das wir von der Herzogin von Mecklenburg bekommen hatten. Es zeigt das Innere von S.M.S. U-28 (Freiherr von Forstner); das Gemälde war 1916 in der LIZ abgedruckt worden. Inzwischen konnten wir eine weitere Tempera-Arbeit, »An Bord des Torpedoboots, das während des Gefechts bei Hornsriiff am 17. August 1915 einen englischen Kreuzer und ein englisches Torpedoboot durch zwei Treffer vernichtete«, von einem Berliner Sammler und Freund des Hauses ankaufen. Schwormstädt's besonderes Markenzeichen war die Darstellung von Menschen an Bord, sei es im Kampf auf Kriegsschiffen, sei es an Bord der großen Luxusliner des Norddeutschen Lloyd oder der Hamburg-Amerika Linie.

Nach Erscheinen des Buches, aber noch während der Ausstellung (2. März bis 11. August 1991) gelang es mir während eines Skiurlaubs im Berner Oberland, das Haus zu ermitteln, in dem Schwormstädt's Frau Magda bis zu ihrem Tod wohnte. Nachdem ein Artikel in der Gstaader Zeitung nicht den gewünschten Erfolg gebracht und auch ein Besuch im Einwohnermeldeamt des Ortes Foytersoy zu keinem Ergebnis geführt hatte, fragte ich mich abends nach dem Skilaufen in Foytersoy von Haus zu Haus bis zu einer Dame durch, die Frau Schwormstädt gekannt und die ein Alpenmotiv von Schwormstädt in einem ihrer Häuser hängen hatte. Das Gemälde könne ich aber, so beschied sie mich, erst am folgenden Tag ansehen, wenn ihr Sohn zugegen sei. Zu meiner großen Überraschung entpuppte sich der Sohn als der Gemeindeamtman des Einwohnermeldeamtes, den ich zwei Tage zuvor vergeblich um Auskunft gebeten hatte. Er benötigte etwas Zeit, um mit sich ins Reine zu kommen, ob er mir seinen »Schatz« zeigen sollte, den er seit vielen Jahren hütete. Er hatte nämlich auf dem Dachboden eines Hauses seiner Mutter zwei Mappen mit Reproduktionen, aber auch mit Original-Aquarellen von Schwormstädt gefunden, die er nur deshalb aufgehoben hatte, weil er seine malerischen Fähigkeiten daran schulen wollte. Schließlich war er jedoch bereit, mir die Unterlagen zu verkaufen. Viel war es zwar nicht, doch ich war glücklich, daß ich einige Studien und Skizzen für unser Archiv erwerben konnte. Im Laufe des Sommers 1991 lernte ich dann eine Nichte von Frau Schwormstädt kennen, deren Mutter die kranke Magda Schwormstädt bis zu ihrem Tod gepflegt hatte. Sie stellte einige persönliche Gegenstände aus Schwormstädt's Besitz für die Ausstellung zur Verfügung.

Aus Anlaß des 100. Geburtstages von Willy Menz machte sich unser ehemaliger Kollege Jürgen Schmidt daran, die Menz-Sammlung des DSM aufzuarbeiten.³² Schmidt war Schüler des Bremer Malers und Graphikers, der vor dem Kriege an der Kunstgewerbeschule (1934 in den einstweiligen Ruhestand versetzt) und ab 1946 an der nun Staatlichen Kunsthochschule Bremen Graphik unterrichtete. Das DSM besitzt mehrere einzigartige Aquarelle aus dem Kessel-, Turbinen- und Generatorenraum des Schnelldampfers BREMEN von 1929, die Menz im Jahre 1930 an Bord gemalt hatte. Zwei Aquarelle entstanden 1917 in der Schmiede auf der Seebeck-

Werft, eine weitere Arbeit zeigt ein Minensuchboot im Bau. Parallel zu Schmidts Abhandlung erschien als Begleitpublikation zu der Werkretrospektive im Hauptgebäude der Sparkasse Bremen eine reichbebilderte Schrift von Bernd Küster.

Seit ich in den Herbsttagen des Jahres 1974 im Archiv der Gutehoffnungshütte in Oberhausen Werksansichten des Malers Otto Bollhagen gesehen hatte, sammelte ich Informationen zu diesem Mann, der nach Ausweis einiger anderer Gemälde auch ein »Atelier Bollhagen« geführt haben mußte. Mein langjähriger Freund Bodo Herzog, Archivar der GHH, förderte mein Interesse an Otto Bollhagen, indem er mich über Jahre hinweg immer mit neuen Informationen und Hinweisen versorgte. Aus dem Umfeld der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte war es vor allem der damalige Geschäftsführer und heutige Leiter des Mannesmann-Archivs, Professor Dr. Horst A. Wessel, der unermüdlich meine Recherchen unterstützte und mir manche neue Quelle erschloß. Dennoch gelang mir nicht der entscheidende Durchbruch. Erst eine zufällige Bemerkung gegenüber meinem Kollegen Dr. Adolf Hofmeister im Staatsarchiv Bremen führte zu dem Punkt, von dem an die systematische Forschung ihren Ausgang nahm, denn er erzählte mir, daß es in Bremen eine Malerfirma Bollhagen gab, die hier seit Generationen ansässig war. Schnell war der Kontakt zu dem heutigen Inhaber des Unternehmens hergestellt, der mir eine handschriftliche Autobiographie von Otto Bollhagen zur Auswertung zur Verfügung stellte, die in der altdeutschen, der sog. Sütterlin-Schrift verfaßt war. Um sie schneller lesen zu können, transkribierten meine damalige Sekretärin, Frau Helga West, und ich den relativ langen Text. Manch ein Besucher, der uns über den Blättern brüten sah, wird sich gefragt haben, was die beiden wohl Spannendes zu lesen hätten. Und spannend war die Lektüre für mich, denn mit einem Mal erschloß sich der Lebenslauf eines Malers, den ich bis dato nur von seinen Gemälden her kannte. Im Bestand des DSM befand sich seit der Gründung die »Ansicht der Joh.C. Tecklenborg AG, Geestemünde«, ein Monumentalgemälde mit den Maßen 121,5 x 402 cm, das aus der Vogelperspektive den Blick auf den in Bau befindlichen Schnelldampfer GEORGE WASHINGTON zeigte. Zwei ähnliche Industriedeuten waren mir vom Museum für Hamburgische Geschichte vertraut.

Da inzwischen in einschlägigen Kreisen bekannt war, daß ich zu Bollhagen forschte, wandte sich die Kulturabteilung der Bayer AG in Leverkusen mit der Bitte an mich, zusammen mit der Leiterin, Frau Dr. Elisabeth Bott, eine Bollhagen-Ausstellung in Leverkusen zu organisieren. Bollhagen hatte vielfach für die Bayer AG gearbeitet, unter anderem hatte er nach dem Umzug der Firma von Elberfeld an den Rhein von 1912 bis 1921 an der großen Fabrikvedute gemalt, denn der Chemiegigant wuchs von 1912 in die Landschaft hinein, so daß Jahr für Jahr das Gemälde um die hinzugekommenen Gebäude ergänzt werden mußte.³³ Mit Hilfe der Kollegen des Focke-Museums in Bremen, wo sich der Nachlaß befand, konnte ich nicht nur eine umfassende Schrift über den Maler, der, wie er stolz vermerkte, *im Dienste der Industrie* tätig war, veröffentlichen. Vielmehr war es dann auch möglich, im Jahre 1992 eine große Werkschau zu veranstalten. Das Vorwort zur Monographie schrieb Professor Dr. Hans Pohl, der damalige Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte.³⁴

Bereits zu den Zeiten, als Gert Schlechtriem auch noch das Städtische Morgenstern-Museum in Bremerhaven leitete, waren dort mehrfach Arbeiten des Kieler Malers Hans Peter Jürgens gezeigt worden. Auch im DSM waren 1986 einmal einige Gemälde ausgestellt. Doch nun stand im Jahre 1994 sein siebzigster Geburtstag an, und wir beschlossen, den Jubilar mit einer umfassenden Retrospektive zu ehren. Die Ausstellung fand viel Beachtung, die 1991 erschienene Monographie war bald vergriffen.³⁵ Erfreulicherweise fand im vergangenen Jahre zur Kieler Woche 2001 eine Werkschau im Kieler Stadt- und Schiffahrtsmuseum statt, zu der das DSM wichtige Gemälde aus seinem Bestand beisteuerte. Bei dieser Gelegenheit konnte ich die Ergebnisse meiner neueren Forschung zu dem Werk des Nestors der heutigen Marinemalerei im Katalog zur Ausstellung veröffentlichen.³⁶ Seit den 1990er Jahren verbindet uns eine Freundschaft,

die mich dazu verführt, bei jeder Gelegenheit in seinem Atelier nachzuschauen, was es gerade Neues gibt. Unser gemeinsames literarisches Interesse gilt dem Werke Joseph Conrads, aus dessen Romanen Jürgens Anregungen für reizvolle Illustrationen schöpft.

Eigentlich sollten eine große Ausstellung und eine Monographie über den Malerfreund des Kaisers Hans Bohrdt den Abschluß von Schlechtriems Wirken am DSM bilden. Doch durch seine Krankheit zum vorzeitigen Ausscheiden gezwungen, blieb dieser Plan unerfüllt. Angestoßen durch unsere Hosteß Frau Jensen, die weitläufig der Familie von Hans Bohrds Nachfahren angehört, nahm ich diese Idee wieder auf und fing an, mich mit dem großen Wilhelminischen Marinemaler zu befassen, der im Jahre 1945 in Berlin verstorben war. Das DSM hatte mehrere Gemälde von Bohrdt in seiner Studiensammlung, so daß der Anfang relativ einfach war. Unter wertvoller Mithilfe der Familie konnte somit zum fünfzigsten Todestag des Malers eine Übersicht über das Schaffen erstellt werden, wie es sie bisher noch nicht gegeben hatte. Erneut war es der Koehler Verlag, der uns Publikationsraum bereitstellte und die Monographie verlegte. Die Ausstellung wurde anschließend in Rostock im Schiffahrtsmuseum und später in Kiel im Stadt- und Schiffahrtsmuseum den Interessierten und Freunden der Malerei Hans Bohrds in Mecklenburg-Vorpommern und in Schleswig-Holstein zugänglich gemacht.³⁷

In Kooperation mit der Galerie Sabatier in Verden konnte im Winter 1997/98 eine Werkschau des Industrie- und Marinemalers Leonhard Sandrock im DSM gezeigt werden. Der Galerie war es gelungen, einen großen Bestand von Werken des Künstlers zu erwerben und eine erste wissenschaftliche Bearbeitung möglich zu machen. Die Autorin war mehrfach in Bremerhaven und ließ sich von mir beraten. Ich konnte Hinweise auf Archivalien geben, die ich in Oberhausen im GHH-Archiv gefunden hatte.³⁸ Während die attraktive Ausstellung im DSM lief, erreichte mich der Hilferuf des Freundeskreis Paul Ernst Wilke e.V., eines rührigen Vereins, der in Nachbarschaft zum DSM das Wilke-Atelier unterhält und auswärtigen Künstlern einen Aufenthalts- und Arbeitsraum für zeitlich begrenztes Schaffen in Bremerhaven bietet. Soeben war die Monographie von Nora Schwabe und Heinz Weber über Paul Ernst Wilke erschienen, und man suchte einen Raum, in dem man die Buchvorstellung vornehmen konnte.³⁹ Da sich in ganz Bremerhaven keine geeignete Lokalität finden ließ, räumten wir für die zwei Stunden den vorderen Teil unseres Sonderausstellungsraumes frei, stellten Stühle und ein Rednerpult auf und präsentierten in der Sandrock-Ausstellung das Buch über Paul Ernst Wilke, der einen Großteil seines Œuvres der Marinemalerei gewidmet hatte. Einer derjenigen, die bei der gut besuchten, aber räumlich sehr beengten Präsentation keinen Sitzplatz mehr erhielten, war unser heutiger Oberbürgermeister Jörg Schulz. Das DSM unterhält seit vielen Jahren zum Freundeskreis enge Beziehungen und hilft im wahrsten Sinne mit Rat und Tat, wo erforderlich. So ermöglichte Detlev Ellmers 1993 die Sonderausstellung im DSM zu Heiner Palinkas' achtzigstem Geburtstag, dem *seefahrenden Maler* aus Lehe, wie die Nordsee-Zeitung schrieb. Bereits 1990 hatte es im Vorfeld der großartigen Publikation von Elke Grapenthin über »Künstler und Künstlerinnen in Bremerhaven und Umgebung« eine Sonderausstellung lokaler Künstler im DSM gegeben. Das Projekt des Freundeskreises war vom DSM in vielfältiger Weise unterstützt worden.⁴⁰

Gleich im Anschluß an die Sandrock-Ausstellung schloß sich im Januar 1998 die Ausstellung »Egbert Patzig (1909-1988) – Seemann und Maler« an. Auf diesen im norddeutschen Raum weitgehend unbeachtet gebliebenen Maler wurde ich durch die wunderbare Monographie aufmerksam, die 1997 im Noūs Verlag erschienen war.⁴¹ Über die Vermittlung des Verlegers Thomas Leon Heck bekam ich Kontakt mit der Witwe Patzigs, die mir großzügigerweise erlaubte, den gesamten Nachlaß ihres Mannes zu durchforsten und für eine Sonderausstellung geeignete Werke auszusuchen. Wir verwandelten ihre ganze Wohnung in einen provisorischen Ausstellungsraum und arbeiteten begeistert bis spät in die Nacht hinein, wobei Frau Dr. Elga Patzig auch nach einem harten Tag kaum Ermüdungserscheinungen zeigte. Die Werkausstellung die-

ses vor allem in Frankreich hochgeschätzten Malers des expressiven Realismus wurde eröffnet mit einem einfühlsamen Vortrag von Professor Dr. Helge Barthelt, der auch den Hauptbeitrag für die Monographie verfaßt und im süddeutschen Raum mehrere kleinere Patzig-Ausstellungen organisiert hatte. Als Dank für unsere Präsentation durften wir uns ein Gemälde für das DSM aussuchen. Wir entschieden uns für eine Arbeit zum Bootsbau bei Dievenow am Camminer Bodden.

Ein Buch hat mich immer besonders fasziniert, vielleicht auch deshalb, weil der Autor sich soviel Mühe gegeben hat, um die Spuren zu seiner Person zu verwischen. Ich spreche von B. Traven, dem Verfasser des Romans »Das Totenschiff«, das immer wieder neu aufgelegt worden ist. Als ich erfuhr, daß der aus Cuxhaven stammende Hamburger Künstler Raimund Pallussek sich von einzelnen Passagen zu Farbholzschnitten hatte inspirieren lassen, war mir klar, daß wir diese Arbeiten im DSM ausstellen mußten.⁴² Diese Kabinett-Ausstellung konnte parallel zur Egbert-Patzig-Werkschau präsentiert werden, so daß unsere Besucher gleichzeitig die Arbeiten von zwei außergewöhnlichen Künstlern betrachten konnten, die völlig unterschiedliche Bildsprachen für ihr Thema gefunden hatten, die jedoch zur gleichen Zeit durch einen ungemein spannungsreichen Ausdruck zu faszinieren vermochten. Nicht zuletzt dieses gelungene Experiment mit einem zeitgenössischen Künstler, der sich einer maritimen Thematik angenommen hatte, ohne gleich Marinemaler zu sein, gab Veranlassung dazu, unsere Forschungs- und Ausstellungsarbeit um ein wesentliches Element zu bereichern und gleichzeitig die Zusammenarbeit mit befreundeten Museen zu intensivieren.

Trotz der immer dringlicheren Vorbereitung der Ausstellung im Erweiterungsbau des DSM, der im Sommer 2000 von Bundespräsident Johannes Rau eröffnet werden sollte, ging ich mit meinem Kollegen Dr. Eckhardt Schinkel vom Westfälischen Industriemuseum in Dortmund eine Kooperationsvereinbarung für ein Ausstellungs- und Publikationsprojekt zum 100jährigen Bestehen des 1899 eröffneten Dortmund-Ems-Kanals ein. Das konnte ich vor allem deshalb wagen, weil mein Zimmernachbar, Klaus-Peter Kiedel, mit mir gemeinsam die Ausstellungsabteilungen »Industrieller Schiffbau« und »Schifffahrt nach 1970« für den Neubau konzipierte und die Umsetzung der Planungen mitbetreute. Der bereits erwähnte Maler Ronald Franke hatte mehrere künstlerische Reisen von Dortmund nach Emden entlang des Dortmund-Ems-Kanals gemacht. Die Ausbeute war nicht nur zahlenmäßig äußerst ergiebig, sondern auch künstlerisch ungemein beeindruckend. Nachdem Schinkel in Dortmund in der Maschinenhalle von Zeche Zollern II/IV seine Interpretation dieses Projektes vorgestellt hatte, konnte ich in den gänzlich anderen Räumlichkeiten des DSM ganz von vorne anfangen, die Bildabfolge zu planen. Diejenigen, die Gelegenheit hatten, beide Ausstellungen zu sehen, konnten zwei völlig verschiedene Präsentationen mit genau denselben Gemälden betrachten. Obwohl mir das eigentlich klar und auch beabsichtigt war, verblüffte mich dennoch in frappierender Weise, wie sehr ein anderer Raum, andere Lichtverhältnisse sowie eine andere Hängung der Gemälde eine ganz neue Sehweise eröffnen können.⁴³ Seit der ersten Ausstellung im Jahre 1990 sind Franke und ich befreundet. Ich habe zu vielen Gelegenheiten zu seinem Œuvre vorgetragen und mehrere Katalogbeiträge zu seiner *Enzyklopädischen Aufnahme deutscher Fluß- und Kanallandschaften*, wie ich seine künstlerische Erfassung deutscher Wasserstraßen einmal genannt habe, verfaßt.⁴⁴ Daß ein lebender Künstler zweimal im DSM eine Einzelausstellung erhielt, ist wirklich eine Ausnahme, die sich nur der Tatsache verdankt, daß alle Kollegen mit der Ausgestaltung des Erweiterungsbaues befaßt waren.

Den vorläufigen Abschluß der Ausstellungstätigkeit zur Marinemalerei am DSM bildete die Präsentation eines Teilaspektes der Arbeit des Realisten und Chronisten der Arbeitswelt H.D. Tylle aus Kassel. Wiederum war der Ausgangspunkt der Zusammenarbeit ein Gemälde von der »GALAXY im Bau auf der Meyer Werft« in Papenburg, das Tylle im Hinblick auf die neue Ausstellung im Übergang vom Scharoun- zum Erweiterungsbau in unserem Auftrag im Jahre 1995

gemalt hatte. Als Bindeglied zwischen den Abteilung »Industrieller Schiffbau« und »Schifffahrt nach 1970« schwebte mir ein Gemälde von einem großen Kreuzfahrtschiff im Bau vor. Nach dem erfolgreichen Abschluß entstand der Wunsch, bei Gelegenheit weitere Werke Tylles in Bremerhaven auszustellen. Das 175jährige Bestehen der vom Schiffbau geprägten Hafenstadt Bremerhaven im Jahre 2002 bot sich dafür an. An die achtzig Gemälde von Werftarbeiten und aus dem Stahlbau, als einer der Zulieferindustrien für den Schiffbau, wurden den Sommer über ausgestellt.⁴⁵ Während der Ausstellungsdauer konnte Tylle auf der Lloyd Werft malen. Er war gerade bei der Arbeit, denn das Malen vor Ort ist auch Arbeit, als das leere Dock geflutet werden mußte, weil die NILS HOLGERSON zu Überholungsarbeiten ins Dock mußte. Die vier Ölskizzen, die in jenen beiden Augusttagen entstanden, konnten noch für einige Wochen in die Ausstellung integriert werden. Das Geld für einen Ankauf oder gar für ein ausgeführtes Gemälde war wegen der hohen Reparaturkosten unseres Flaggschiffs SEUTE DEERN aus dem Museumsetat nicht aufzubringen. Zum Glück blieben die Studien auf der Lloyd Werft. Ein Katalog in deutscher und englischer Sprache wurde rechtzeitig fertiggestellt, der auch im angelsächsischen Raum auf unsere Arbeit in Bremerhaven aufmerksam machen sollte zu einem Zeitpunkt, an dem sich Tylle auch für die Industriegebiete jenseits des Atlantiks zu interessieren begann. Das Großgemälde eines Passagierdampfers im Bau auf der Meyer Werft in Papenburg, das einem deutsch-amerikanischen Sammler gehört, war noch vor dem Ausstellungsende für wenige Wochen in Deutschland zu sehen, ehe es auf die Reise in die neue Welt ging. Die Ausstellung wanderte anschließend nach Bayreuth und wurde in veränderter Form Anfang November 2002 im Kunstverein eröffnet.

III.

Die Erweiterung unserer Gemäldesammlung als Quelle für die wissenschaftliche Forschung geht kontinuierlich weiter. So wurden Gemälde so bedeutender Maler wie Andreas Achenbach, Eugen Bracht oder Carl Justus Harmen und Carl Fedeler, aber auch Claus Bergen, Hans Bohrdt, Franz Radziwill oder Willy Stöwer ebenso angekauft sowie als Stiftung oder als Leihgabe übernommen wie auch die Gemälde heute lebender Künstler wie Friedel Anderson, Peter K. Kirchoff, Asmus Petersen oder Nikolaus Störtenbecker. Andere Gemälde sind uns z.B. von den Malern wie Peter Storck und Ronald Franke oder von der Galerie Knauß in Helgoland zur Eröffnung des Erweiterungsbaus gestiftet worden.

Als es dem DSM gelang, mit Hilfe der Bundesrepublik Deutschland und des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER e.V. ein hervorragendes Gemälde des deutsch-niederländischen Marinemalers Ludolf Backhuysen zu erwerben, das einen Höhepunkt der Ausstellungsabteilung »Frühe Neuzeit« bildet, erarbeiteten der zuständige Kollege Dr. Albrecht Sauer und die Backhuysen-Expertin Dr. Gerlinde de Beer einen umfassenden kunsthistorischen und historischen Beitrag über das Gemälde.⁴⁶ Frau de Beer war 1993 in Kiel mit einer Arbeit über Backhuysen promoviert worden. Die Stiftung eines Gemäldes von Pieter van de Velde nahm Ekhart Berckenhagen zum Ausgangspunkt für einen längeren Aufsatz über diesen Maler vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei.⁴⁷

In zunehmendem Maße nutzten auch andere Forscher unsere Bestände für ihre wissenschaftliche Arbeit, oder es wandten sich auswärtige Kollegen an das DSM, suchten Hilfe bei der Beurteilung von Gemälden oder erbateten Beiträge für ihre Publikationen. So fragte die Kunsthalle Wilhelmshaven im Jahre 1987 an, ob zum 75jährigen Bestehen eine Darstellung über »Marinemaler in Wilhelmshaven« zur Festschrift beigesteuert werden könnte. Auf Grund der in anderem Zusammenhang ermittelten Kenntnisse ließ sich dieser Wunsch leicht erfüllen.⁴⁸ Ein besonders reizvolles Projekt war die Zusammenarbeit mit Dr. Knut Soiné, der während sei-



Abb. 5 Willy Stöwer (1864–1931): Abfahrt der BREMEN in Bremerhaven. Tempera, 17 x 26,5 cm, ca. 1930. (DSM, Inv.-Nr. I / 8807 B / 99)



Abb. 6 Friedel Anderson (Jg. 1954): Sektionsbauweise bei HDW in Kiel. Öl auf Hartfaser, 39,5 x 50 cm, 1998. (DSM, Inv.-Nr. I / 9192 / 00)



Abb. 7 Ronald Franke (Jg. 1960): Geeste Metallbau in Bremerhaven. Öl auf Leinwand, 142 x 212 cm, 1990. (DSM, Inv.-Nr. I / 6764 / 94)



Abb. 8 Uwe Müller-Fabian (Jg. 1947): »Der unvergänglichen See, den Schiffen, die nicht mehr sind, und den Männern, deren Tage nicht wiederkehren« (Joseph Conrad). Öl auf Leinwand, 204 x 286 cm, 1989. (DSM, Inv.-Nr. I / 6443 / 93)

ner Tätigkeit in Dangast für die Franz Radziwill Gesellschaft ein Buch herausgab mit dem Titel »Franz Radziwill – Bilder der Seefahrt«, das 1992 erschien. Zwar steuerte ich keinen kunsthistorischen, sondern einen marinehistorischen Aufsatz bei, doch die gemeinsame Arbeit an diesem Thema hatte u.a. die schöne Konsequenz, daß wir das Gemälde »Die Beschießung Almerias« im Spanischen Bürgerkrieg durch das Panzerschiff ADMIRAL SCHEER als Dauerleihgabe für die ständige Ausstellung in der Marineabteilung anvertraut bekamen.⁴⁹

1995 lernte ich Professor Klaus Türk von der Bergischen Universität in Wuppertal kennen, der meine Arbeiten zu Otto Bollhagen gelesen hatte. Er plante ein interdisziplinäres Symposium zu »Arbeit und Industrie in der bildenden Kunst« und bat mich um Mitarbeit. Das Symposium fand im September 1996 in den Räumen der Deutschen Arbeitsschutzausstellung der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin in Dortmund statt. Zwar konnte ich zu dieser Veranstaltung nur erste Annäherungen zum Thema »Arbeit und Industrie in der deutschen Marinemalerei« beisteuern, doch diese Ergebnisse boten Ansporn zu weiterer Recherche.⁵⁰ Neuere Erträge dieser Forschungen wurden im November 2002 in Hamburg bei der Jahrestagung der Schiffbautechnischen Gesellschaft vorgetragen.

In jener Zeit war ich vor allem mit der Abfassung biographischer Artikel für das Lexikon der Düsseldorfer Malerschule beschäftigt, das 1997/98 in drei Bänden erschien. Mit einem der Redakteure hatte ich seit längerem zu tun, weil er sich Rat und Hinweise für sein Promotionsprojekt von mir versprach, woraufhin wir uns mehrfach zu Beratungsgesprächen trafen. Carsten Roth arbeitet an einer kunstwissenschaftlichen Dissertation, die den Arbeitstitel trägt: »Des Kaisers neue Bilder. Wilhelm II. als Motiv der Malerei, Graphik und anderer Medien. Kunsthistorische, kulturwissenschaftliche und künstlersoziologische Studien zur bildlichen Inszenierung eines Herrschers«. Roth hatte an mich die Bitte gerichtet, doch einen größeren Anteil an Artikeln über Marinemaler für das Lexikon zu übernehmen. Am Ende sind es dann 18 Einträge geworden, angefangen mit Andreas Dirks über Franz Korwan bis zu Cornelius Wagner.⁵¹

In Vorbereitung ihrer großen Achenbach-Ausstellung in Düsseldorf sprach mich eine der Redakteurinnen des Lexikons, Frau Dr. Martina Sitt, auf ein Gemälde Andreas Achenbachs an, zu dessen Hintergrund sie Näheres zu wissen wünschte.⁵² Es zeigt die dramatische Situation des Raddampfers PRESIDENT im Nordatlantik, der – von einem Eisberg gerammt – kurz vor dem Untergang steht. Da ich zunächst auch nicht viel über das Ereignis in der deutschen Literatur ermitteln konnte, nutzte ich einen Aufenthalt in Liverpool zur weiteren Recherche, während Frau Sitt sich darum bemühte herauszubekommen, warum der Großherzog von Baden dieses Gemälde in Auftrag gegeben hatte. Das Resultat unsere gemeinsamen Bemühungen veröffentlichten wir in der wissenschaftlichen Zeitschrift des DSM.⁵³

Im Festsaal des Hauses Seefahrt in Bremen hatten bis zum Kriege großformatige Gemälde von den fünf Erdteilen und den vier Winden des Malers Arthur Fitger gehangen. Um sie vor der Zerstörung zu bewahren, ließen Mitglieder des Hauses Seefahrt die Gemälde auslagern. Im Frühjahr 1990 kam das soeben restaurierte Europa-Gemälde ins Deutsche Schiffahrtsmuseum, wo inzwischen alle fünf Kontinente ausgestellt sind. Als 1996 auch die vier Winde vom Übersee-Museum übernommen waren, machte sich Regine Hrosch daran, eine Studie zu verfassen und die Gemälde *aus ihrer Entstehungszeit heraus zu interpretieren*. Dank der Ausstellung im DSM konnte die Autorin die Gemälde *im Sinne von historischen Quellen einer kritischen Prüfung* unterziehen.⁵⁴

Beratend waren wir bei der Vorbereitung einer Ausstellung über den Dichter und Maler Ringelnatz (Hans Böttcher) beteiligt, die von Wissenschaftlern der Georg-August-Universität Göttingen erarbeitet worden war. Ringelnatz, der uns eigentlich eher wegen seiner literarischen Arbeiten bekannt ist, hat sich auch als Marinemaler betätigt. Obgleich es dem DSM gut anstehen würde, besitzen wir kein Gemälde von ihm. Sie werden praktisch nie auf dem Markt angeboten.⁵⁵

Dem Kultur- und Stadthistorischen Museum Duisburg wurden vor einiger zwei Fabrikveduten aus den Atelier Bollhagen übereignet. Der Bitte um einen Beitrag über die Werksansichten konnte ich nachkommen, denn obwohl ich die Gemälde bisher nicht kannte, ließ sich relativ leicht der Anlaß der Entstehung rekonstruieren. In Zusammenarbeit mit dem Henkel-Archiv in Düsseldorf – das Unternehmen hatte die frühere Firma E. Matthes & Weber in Duisburg im Jahre 1917 übernommen – konnte der Auftrag an das Bremer Atelier auf das Jahr 1926 datiert werden.⁵⁶

Seit dem Erscheinen der Monographie von Meyer-Friese im Jahre 1981 hat es keinen Versuch mehr gegeben, eine Synthese des Wissens über die Marinemalerei in Deutschland zu wagen. Das hat auch seinen guten Grund, denn obwohl in den letzten Jahrzehnten nicht zuletzt durch die Forschung am DSM viel geleistet worden ist, bleibt auch noch sehr viel zu tun. Wer immer das Risiko eingeht, sich auf eine solche Übersicht einzulassen, setzt sich der Gefahr aus, für noch nicht Geleistetes und Fehlendes kritisiert zu werden. Trotz mancher Bedenken ließ ich mich von den Herausgebern der Zeitschrift »Nordelbingen« zu einer solchen Gesamtschau überreden.⁵⁷ Ich konnte mich auf Vorarbeiten wie meinen Beitrag zur politischen Marinemalerei aus dem Jahre 1986 und den Aufsatz »Marinemaler aus Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert« stützen, den ich für einen Katalog der »art maritim« verfaßt hatte.⁵⁸ Darüber hinaus hatte ich im Dezember 2001 auf Einladung der Australian Association for Maritime History die Gelegenheit, im Rahmen einer internationalen Konferenz einen Vortrag über »Art and Propaganda. Marine Artists in Wilhelmine Germany« zu halten.⁵⁹ Da die Zeitschrift Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte Schleswig-Holsteins beinhaltet und in erster Linie im nördlichsten Bundesland gelesen wird, machten der Kieler Museumskollege, Dr. Jürgen Jensen, und der Helgoländer Verleger und Kunsthändler Walter Knauß den Vorschlag, eine erweiterte Sonderpublikation der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte daraus entstehen zu lassen, die auch bundesweit in den Buchhandel gelangen konnte. Im Frühjahr 2002 erschien dann eine reichbebilderte Schrift in Leinen gebunden im Helgoländer Verlag von Maren Knauß.⁶⁰ Damit rundete sich das Bild zur Forschungssituation am DSM just in dem Moment ab, an dem Detlev Ellmers in den Ruhestand trat. Deshalb erscheint es mir besonders passend, ihm diese kurze Übersicht zu seinem 65. Geburtstag zu widmen, hat er doch nicht unwesentlich dazu beigetragen, daß sich dieser Forschungszweig so gedeihlich am DSM entwickeln konnte. Dies ist dem Museum soeben in der Stellungnahme des Wissenschaftsrates zu den Museen der Blauen Liste bestätigt worden, heißt es doch ausdrücklich in der Bewertung: *Die kunsthistorische Befassung mit Darstellungen der Schifffahrt (...) stellt eine lohnende Aufgabe dar, deren Ergebnisse die kunsthistorische (...) Kompetenz des Museums dokumentieren.*⁶¹

Anmerkungen:

- 1 Ich beziehe mich im folgenden nur auf die Erforschung von Gemälden. Maritime Druckgraphik, Illustrationen und Plakate bleiben unberücksichtigt.
- 2 Boye Meyer-Friese: Marinemalerei in Deutschland im 19. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 13). Oldenburg 1981.
- 3 Detlev Ellmers: Maritimes Silber im Industriezeitalter. Glanzlichter im Alltag der Schifffahrt. Hamburg 1989.
- 4 Ders.: Die Hanse in der Geschichtsmalerei des 19. und 20. Jahrhunderts. In: Hansische Studien XII, 2001, S. 123-142.
- 5 Goldenes Buch des Kuratoriums Deutsches Schifffahrtsmuseum. Zur Einweihung des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven am 5. September 1975.
- 6 Herbert Pridöhl: Hafен- und Fischerleben. Bilder und Berichte aus den Jahren 1932 bis 1977. Hrsgg. von Gert Schlechtriem. Bremerhaven 1979.
- 7 Kay H. Nebel: ... rund Kap Horn! Tagebuch einer Segelreise mit dem Hamburger Viermaster PRIWALL 1937/1938. Bremerhaven 1978.
- 8 Segelschiffe. 12 Bilder aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum. Mit einer Einführung von Gert Schlechtriem. (= 1. Bildmappe des Deutschen Schifffahrtsmuseums). Bremerhaven 1975.
- 9 Deutsche Marine. Bilder aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum. Mit einer Einführung von Gert Schlechtriem. (= 4. Bildmappe des Deutschen Schifffahrtsmuseums). Bremerhaven 1977.
- 10 Gert Schlechtriem: Carl Fedelers Bilder alter Polarexpeditionsschiffe. In: Schiff und Zeit 1, 1973, S. 32-36.

- 11 Hanswilly Bernartz: Marinemaler aus der Bernartz-Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven. Herford 1977.
- 12 Hans Jürgen Hansen: Deutsche Marinemalerei. Schiffsdarstellungen, Maritime Genrebilder, Meeres- und Küstenlandschaften. Oldenburg 1977.
- 13 Meyer-Friese (wie Anm. 2).
- 14 Sabine Beneke und Hans Ottomeyer (Hrsg.): Die Zweite Schöpfung. Bilder der industriellen Welt vom 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Berlin 2002.
- 15 Gert Schlechtriem: Bilder einer Stiftung. In: Deutsche Schifffahrt 1, 1979, H. 2, S. 7-9.
- 16 Ders.: Bildmappe der Firma Lexzau, Scharbau & Co. zum 100jährigen Bestehen. (= Bildauswahl der Conrad-Stiftung an das Deutsche Schifffahrtsmuseum). Bremerhaven 1979.
- 17 Bodo Herzog: Claus Bergen – Leben und Werk des großen Marinemalers. Krefeld 1963.
- 18 Lars U. Scholl: Claus Bergen 1885-1964. Marinemalerei im 20. Jahrhundert. Bremerhaven 1982.
- 19 Bodo Herzog: Claus Bergen – Leben und Werk. Gräfelting 1987.
- 20 Ekhart Berckenhagen: Schiffe – Häfen – Kontinente. Eine Kulturgeschichte der Seefahrt. Berlin 1983, S. 10.
- 21 Lars U. Scholl: Revolution – Wilhelmshaven – 6. November 1918. Ein Aquarell des Malers Karl Bloßfeld. In: DSA 8, 1985, S. 165-184; ders.: Karl Bloßfeld als Marinemaler. Eine Nachlese. In: DSA 10, 1987, S. 345-352.
- 22 Ders.: Der Marinemaler Johann Georg Siehl-Freystett. In: DSA 9, 1986, S. 281-312.
- 23 Hartmut Wiesner: Johann Georg Siehl-Freystett. Ein Maler in Wilhelmshaven und Umgebung. (= Katalog zur Ausstellung der Kunsthalle Wilhelmshaven). Wilhelmshaven 1983.
- 24 Lars U. Scholl und Hartmut Wiesner: Johann Georg Siehl-Freystett. Bremerhaven 1988. – Siehe auch Lars U. Scholl: Der Landschafts- und Marinemaler Johann Georg Siehl-Freystett. In: Die Ortenau. Veröffentlichungen des Historischen Vereins für Mittelbaden 1986, S. 526-531; ders.: Siehl-Freystett, Johann Georg. In: Badische Biographien 6, 1996, Sp. 398-400.
- 25 Seefahrt und Geschichte. Hrsg. Deutsches Marine Institut und Militärgeschichtliches Forschungsamt. Herford 1986.
- 26 Ebd., S. 173-190.
- 27 Sabine Mertens: Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie. (= Schriften des DSM 16). Hamburg 1987.
- 28 Ronald Franke: Fluß- und Hafenlandschaften. Bremerhaven 1990.
- 29 Lars U. Scholl: Felix Schwormstädt 1870-1938. Maler – Pressezeichner – Illustrator. Herford 1990. – Siehe auch ders.: Vergnügliche Szenen an Bord. Der Maler Felix Schwormstädt als Werbegraphiker deutscher Reedereien. In: Deutsche Schifffahrt 12, 1990, H. 2, S. 17-19.
- 30 Boye Meyer-Friese: »Der letzte Mann«. Legenden um eine Wahrheit. Bemerkungen zur Rezeptionsgeschichte eines Bildes. In: DSA 4, 1981, S. 109-120.
- 31 Cäsar Cornelius Schwormstädt's Sohn, Conrad Wilhelm, trat in die Fußstapfen seines Onkels Felix. Einige Arbeiten von Conrad Wilhelm wurden in Bremerhaven ausgestellt.
- 32 Jürgen Schmidt: Die Menz-Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Zum 100. Geburtstag des Bremer Malers und Graphikers Professor Willy Menz. In: DSA 13, 1990, S. 297-324. – Siehe auch Bernd Küster: Willy Menz 1890-1969. Ein Bremer Maler. Worswede 1990.
- 33 Lars U. Scholl und Elisabeth Bott: Otto Bollhagen. Ein Maler im Dienste der Industrie. Leverkusen 1988.
- 34 Ders.: Der Industriemaler Otto Bollhagen 1861-1924. Herford 1992.
- 35 Ders.: Der Marinemaler Hans Peter Jürgens. Herford 1991.
- 36 Ders.: Das Vergnügen dessen, der die Horizonte zu durchstreifen wünscht. In: Jürgen Jensen (Hrsg.): Seefahrt auf allen Meeren. Der Marinemaler Hans Peter Jürgens. Neumünster 2001, S. 9-18.
- 37 Ders.: Hans Bohrdt. Marinemaler des Kaisers. Hamburg 1995.
- 38 Dorothy von Hülsen: Leonhard Sandrock 1867-1945. Ausgewählte Werke aus öffentlichem und privatem Besitz. Verden o. J.
- 39 Nora Schwabe und Heinz Weber: Paul Ernst Wilke 1894-1971. Maler und Zeichner. Bremerhaven, Worswede und halb Europa. Bremen 1997.
- 40 Elke Grapenthin: Künstler und Künstlerinnen in Bremerhaven und Umgebung 1827-1990. Bremen 1991.
- 41 Egbert Patzig 1909-1988. Maler des expressiven Realismus. Tübingen 1997.
- 42 Raimund Pallussek: Das Totenschiff. Kassette mit 13 Farbholzschnitten, 14 Text- sowie 2 Titelseiten. Hamburg 1998.
- 43 Ronald Franke: Wasserstraßen zwischen Ruhr und Nordsee. Berlin 1999.
- 44 Ronald Franke: Berliner Wasserstraßen. Berlin 1993; ders.: Wasserstraße Elbe. Berlin 1995; ders.: Wasserstraßentechnik. Berlin 1995; ders.: Brandenburgische Wasserstraßen. Berlin 1997; ders.: Wasserstraße Rhein. Berlin 1998.
- 45 Lars U. Scholl und H. D. Tylle: H. D. Tylle – Werften und Stahlwerke. Bremerhaven 2002.
- 46 Gerlinde de Beer: Ein Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schifffahrtsmuseum. I. Der kunsthistorische Aspekt. In: DSA 20, 1997, S. 9-28; Albrecht Sauer: Ein Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schifffahrtsmuseum. II. Der schifffahrtshistorische Aspekt. In: Ebd., S. 29-48.
- 47 Ekhart Berckenhagen: Pieter van de Velde vor dem Hintergrund flämischer Marinemalerei des 15. bis 18. Jahrhunderts. In: DSA 18, 1995, S. 187-206.

- 48 Lars U. Scholl: Marinemaler in Wilhelmshaven. In: Kunst an der Jade. Wilhelmshaven 1912 bis 1987. Hrsg. Verein der Kunstfreunde für Wilhelmshaven. Wilhelmshaven 1987, S. 93-98.
- 49 Ders.: Von Scapa Flow bis zur Westerplatte. Die deutsche Flottenentwicklung in der Zwischenkriegszeit. In: Knut Soiné (Hrsg.): Franz Radziwill. Bilder der Seefahrt. Bremen 1992, S. 34-40.
- 50 Ders.: Arbeit und Industrie in der deutschen Marinemalerei. In: Klaus Türk (Hrsg.): Arbeit und Industrie in der bildenden Kunst. Beiträge eines interdisziplinären Symposiums. Stuttgart 1997, S. 62-71.
- 51 Lexikon der Düsseldorfer Malerschule in drei Bänden. Hrsg. Kunstmuseum Düsseldorf und Galerie Paffrath. München 1997-1998.
- 52 Martina Sitt (Hrsg.): Andreas und Oswald Achenbach. »Das A und O der Landschaft«. Düsseldorf 1997.
- 53 Lars U. Scholl und Martina Sitt: Der Untergang der *PRESIDENT*. Ein Gemälde des Düsseldorfer Malers Andreas Achenbach. In: DSA 22, 1999, S. 425-456.
- 54 Regine C. Hrosch: Weltheile und Winde. Arthur Fitgers Gemälde im Haus Seefahrt zu Bremen. Bremen 1996, S. 7.
- 55 Frank Möbus u.a. (Hrsg.): Ringelnetz. Ein Dichter malt seine Welt. Göttingen 2000.
- 56 Lars U. Scholl: Zwei Fabrikveduten der Firma E. Matthes & Weber aus dem Atelier des Bremer Industriemalers Otto Bollhagen. In: Susanne Sommer u. Peter Dunas (Hrsg.): 1902-2002. Kultur- und Stadthistorisches Museum Duisburg. Duisburg 2002.
- 57 Lars U. Scholl: Das Meer als Maler empfindend und als Seemann sehend. In: Nordelbingen 70, 2001, S. 63-115.
- 58 Ders.: Marinemalerei in Deutschland. In: Katalog art maritim '90. Hamburg 1990, S. 9-11.
- 59 Die International Conference on Maritime History and Heritage unter dem Titel »Maritime History Beyond 2000: Visions of the Sea and Shore« fand in Fremantle, Australien, vom 11.-14. Dezember 2001 statt.
- 60 Ders.: Deutsche Marinemalerei 1830-2000. Helgoland 2002.
- 61 Wissenschaftsrat (Hrsg.): Stellungnahmen zu Instituten der Blauen Liste. Museen der Blauen Liste. Band VII. Köln 2000, S. 93.

Marine painting at the German Maritime Museum: A retrospective on thirty years of research

Summary

Since the foundation of the German Maritime Museum in 1971, scientific research of German marine painting has enjoyed such high priority that marine painting in Bremerhaven has become a research focus of national and international significance. In 1979 the decision was made as to the four fields of research that would be at the focal centre of the museum's research activities in connection with the "Blue List." (The German Maritime Museum was the sixth research museum to be included on the "Blue List" – so called because it was originally on blue paper – of research institutes to be supported jointly by the federal and state governments.) At that time, the museum's supervisory board agreed to place special emphasis on the research of the "pictorial depiction of German maritime history."

In the thirty years since the foundation of the museum and until the very present, the collection of paintings has been continually expanded and is now the most important of its kind in public ownership in Germany. This unique source has frequently served as a point of departure for special exhibitions which would not have been possible without the research that had been carried out previously on the life and work of the respective painters. The results of this research are documented in catalogues, monographs, essays and biographical reference book articles, and have been made accessible to the public for general information and further research. Three monographs are particularly worthy of mention due to the attempt made in them to develop

syntheses. Two of these books were written by researchers on the museum staff; one summary was actively supported by the museum. With the explicit encouragement of the German federal Scientific Council, voiced on the occasion of its evaluation of the research undertaken by the German Maritime Museum in the year 2000, the efforts will be further intensified in the future.

Les marines au Musée allemand de la Marine. Un tour d'horizon de 30 années de recherche

Résumé

Depuis la fondation du Musée allemand de la Marine (DSM) en 1971, la recherche scientifique sur les marines allemandes jouit d'une grande priorité, à tel point que la peinture de marines a pu se développer à Bremerhaven, devenant ainsi un thème important de la recherche à un niveau national et international. En 1979, lors du choix des quatre champs de recherche sur lesquels les travaux scientifiques du DSM devaient se concentrer en vue de recevoir les aides de la «Blaue-Liste» (liste des instituts de recherche, à l'origine écrite sur papier bleu, que la Fédération et les Länder soutiennent financièrement en commun), le directoire du DSM a convenu d'accorder une attention particulière à la recherche sur la *représentation picturale de l'histoire de la navigation allemande*.

Au cours des 30 ans écoulés depuis la fondation du DSM, jusqu'à nos jours, la collection de tableaux n'a cessé d'être agrandie jusqu'à devenir l'une des plus importantes en son genre en Allemagne, qui soit en possession publique. Cette source unique fut toujours le point de départ d'expositions temporaires qui, sans la recherche préalable effectuée sur la vie et l'œuvre des peintres, n'auraient pu être rendues possibles. Les résultats de ces travaux ont été conservés sous forme de catalogues, de monographies, d'essais et d'articles biographiques dans des manuels et ont été présentés au public afin qu'il en prenne connaissance et pour d'autres recherches. De surcroît, au cours de cette période, trois monographies ont vu le jour, dans lesquelles il a été tenté d'élaborer des synthèses. Deux de ces ouvrages proviennent de la plume de scientifiques du DSM, le troisième, un résumé, fut activement soutenu par le DSM. Ayant reçu un encouragement explicite du conseil scientifique lors de l'évaluation de la recherche au DSM pour l'année 2000, les efforts seront encore intensifiés à l'avenir.