

► LARS U. SCHOLL UNTER MITWIRKUNG VON RÜDIGER VON ANCKEN

## Der Marinemaler Eduard Edler (1887-1969)

Eine biographische Annäherung

Die historische Erforschung der maritimen Vergangenheit Deutschlands beruhte lange Zeit vorwiegend auf der Auswertung schriftlicher Quellen und archäologischer Funde, deren Ergebnisse entweder bestimmten Epochen und/oder bestimmten »klassischen Feldern« der Geschichtswissenschaften zugeordnet wurden. National wie international wird und wurde die Existenz einer Subdisziplin, die als Schiffahrtsgeschichte eine Eigenständigkeit besitzt, kaum wahrgenommen. So benennt die neueste Einführung in die Geschichtswissenschaften von Christoph Cornelißen zwar zahlreiche »neue Felder der Geschichtswissenschaften«, doch die Schiffahrtsgeschichte findet noch keine Erwähnung.<sup>1</sup> Dabei existiert seit 30 Jahren ein Forschungsinstitut, das sich zum Ziel gesetzt hat, die deutsche Schiffahrtsgeschichte in allen ihren Aspekten zu erforschen. Dieser besonderen Aufgabe widmet sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) seit seiner Gründung, jedoch verstärkt seit 1979, als es als eines von sechs Forschungsmuseen in die damalige »Blaue Liste« der vom Bund und Ländern geförderten Museen aufgenommen wurde, aus der dann nach der Wiedervereinigung die Leibniz-Gemeinschaft gebildet wurde. In den Evaluierungen, die in der Zwischenzeit zweimal erfolgt sind, wurde jeweils die besondere Bedeutung der im Museum gesammelten Artefakte zur deutschen Schiffahrtsgeschichte hervorgehoben, deren wissenschaftliche Auswertung die Exzellenz des Museums ausgemacht hat. Es wurde ausdrücklich festgestellt, daß auch die Kunstwerke, wie sie das DSM in großer Zahl besitzt und jährlich akquiriert, als Quellen befragt werden können. Sie geben, wie Bernd Roeck betont, als Zeugen ihrer Zeit Auskünfte über vergangene Ereignisse. *Sie sind Zeugnisse des historischen Prozesses und ganz und gar Produkte der geschichtlichen Welt.*<sup>2</sup>

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit der Marinemalerei in Deutschland reicht bis in die Anfänge des Museums zurück. Ausgangspunkt der Forschungs- und Ausstellungstätigkeit ist das Exponat, das in die Obhut des DSM gelangt ist. Neben Einzelaufsätzen, Katalogbeiträgen oder Künstler- und Werkmonographien sind auch einige syntheseartige Zusammenfassungen entstanden, die den Fortschritt an einzelnen Stationen und Haltepunkten verdeutlichen. Eine Übersicht ist vor kurzem in diesem Jahrbuch erschienen.<sup>3</sup> Die folgenden Zeilen sind ein erster Versuch, sich einem Maler und seinem Werk zu nähern, der sich bisher der Aufmerksamkeit wissenschaftlicher Bearbeitung entzogen hat. Folgende Fragen sollen vorläufig beantwortet werden. Was läßt sich zu Person und Leben des Malers momentan ermitteln? Wo lag sein künstlerischer und thematischer Schwerpunkt? Welche Beziehung existiert zwischen seinen Gemälden und der geschichtlichen Welt? Welcher Quellen- und Dokumentationswert sind seinen Gemälden beizumessen? Schaut sich ein Historiker Bilder an, dann entdeckt er hinter dem vordergründigen Bild Tiefenschichten, die dem rein von der Ästhetik bestimmten Betrachter

verschlossen bleiben.<sup>4</sup> Gemälde sind *Geschichtsquellen und ästhetische Gegenstände in einem, ihre Schöpfer Künstler und Historiker in einer Person*, heißt es bei Peter Paret.<sup>5</sup> In ihren Werken interpretieren und gestalten sie Geschichte zugleich. Dieser Wechselwirkung gilt es nachzuspüren.

Vor kurzem tauchte im Kunsthandel ein Konvolut von 18 Gouache-Gemälden des Malers und Graphikers Eduard Edler auf. Überraschend bot sich die Möglichkeit, diese Arbeiten für unsere Forschungen zu erfassen und zu fotografieren.<sup>6</sup> Ein weiteres Gemälde, das den Frachter DÜSTERNTOR zeigt und auch diesem Konvolut zuzuordnen ist, wurde im Juni 2004 im Auktionshaus Eva Aldag, Hamburg, angeboten. Dies gab der seit Jahren laufenden Recherche zur Person und zum Werk des Künstlers einen neuerlichen Impuls, das bisher Ermittelte zu veröffentlichen in der Hoffnung, daß weitere Informationen den Autoren zur Verfügung gestellt werden.

Wer etwas über das Leben und Schaffen von Eduard Edler in Erfahrung bringen möchte, wird auf der ganzen Linie enttäuscht. In den bekannten Nachschlagewerken ist sein Name nicht verzeichnet. So findet sich z.B. sein Name nicht in der großartigen Übersicht über das frühe Plakat in Europa und den USA<sup>7</sup>, obwohl Edler auch als Plakatkünstler in Hamburg tätig war. Auch im Thieme-Becker-Vollmer oder im Allgemeinen Künstler Lexikon sucht man den Künstler vergebens. Findet sein Name in anderen Publikationen dann gelegentlich doch Erwähnung, so heißt es entweder *Persönliche Daten des Malers sind nicht bekannt*<sup>8</sup>, oder es werden vage Beschreibungen wie *Edler war seit den 1920er Jahren u.a. für die Hapag, die Woermann-Linie oder die Flensburger Reederei H.C. Horn als Werbegraphiker tätig*<sup>9</sup> angeboten. Es gibt nur noch wenige Personen, die ihn persönlich gekannt haben und etwas über ihn erzählen können. Deshalb sind die nachfolgenden Zeilen, die sich mit Edlers Biographie und mit seinem Oeuvre befassen, vorläufig als ein erster, noch unvollkommener Versuch anzusehen.

Der Ausgangspunkt der Recherche war ein plakatives Gemälde aus den 1930er Jahren, das dem DSM vor einigen Jahren aus der Schweiz angeboten worden war. Der Verkäufer konnte das Gemälde nicht einordnen, da ihm der Name des Schiffes TEL AVIV nichts sagte und er auch mit der Marke »P« auf dem Schornstein nichts anfangen konnte.<sup>10</sup>

Abgebildet war der Dampfer TEL AVIV (ex HOHENSTEIN, ex POLYNESIA der Hapag) des Hamburger Reeders Arnold Bernstein. Das Schiff war im Februar 1935 unter der Flagge des britischen Mandatsgebiets Palästina in Fahrt gekommen und gehörte zur neugegründeten Reederei Palestine Shipping Co. Ltd. in Haifa. Bernstein hatte diese Reederei für den Passagier- und Frachtdienst zwischen Triest und Haifa ins Leben gerufen. Die zunehmende Diskriminierung und Ausgrenzung jüdischer Mitbürger in Deutschland bereits in den Anfangsjahren des NS-Regimes hatte die Zahl der Auswanderungswilligen, die sich in Palästina eine neue Existenz erarbeiten wollten, ansteigen lassen.

Zunächst war die Auswanderung von den Nationalsozialisten gewünscht und gefördert worden. Das sogenannte Haavara- (= Transfer-) Abkommen, das im August 1933 zwischen dem Reichswirtschaftsministerium und der Zionistischen Vereinigung für Deutschland und der Anglo-Palästine Bank abgeschlossen worden war, ermöglichte jüdischen Einwanderern oder Investoren, Kapital aus Deutschland in Form von Waren nach Palästina zu exportieren, und erleichterte die jüdische Auswanderung aus Deutschland. Dieses Verrechnungsabkommen wurde später noch durch ein Tauschabkommen ergänzt, das den Austausch von Orangen aus Palästina gegen Bauhölzer, Verpackungsmaterialien, Kraftwagen, Pumpen, landwirtschaftliche Geräte usw. aus Deutschland ermöglichte.<sup>11</sup> Hilberg schreibt: *Allem Anschein nach waren also die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nazideutschland und der jüdischen Gemeinde in Palästina gut.*<sup>12</sup> Zur Abwicklung dieser Haavara-Auswanderung hatte Bernstein diesen Mittelmeerdienst

eingerichtet.<sup>13</sup> Fast zwei Jahre lang reisten von 1935 bis 1937 viele jüdische Emigranten auf den Schiffen der Palestine Shipping Co. Ltd. von Deutschland über Triest nach Palästina.

Bernstein, dem es 1939 nach zweijähriger Haft in letzter Sekunde gelang, aus Deutschland herauszukommen, hat später seine Erinnerungen auf Englisch niedergeschrieben. Diese vor einigen Jahren ins Deutsche übersetzten Memoiren eines *der kreativsten und erfolgreichsten deutschen Reeder* sind vor kurzem vom Deutschen Schifffahrtsmuseum herausgegeben worden.<sup>14</sup> Bedauerlicherweise haben die Medien, besonders im Hamburger Raum, diese wichtige Publikation kaum zur Kenntnis genommen.

Für das DSM bekam der Ankauf des Gemäldes noch eine ganz unerwartete Bedeutung. In einer Schrift über die jüdische Gemeinde an der Unterweser fand sich ein Photo von einem jungen Mann, der neben einem Rettungsring der TEL AVIV steht.<sup>15</sup> Sein Name ließ sich ermitteln. Zufällig kam wenige Monate später Kurt Heimann, pensionierter Hafenslotse aus Haifa, auf Einladung der Stadt Bremerhaven zu Besuch in seine Geburtsstadt. Er erzählte, daß er auf Anraten seines Vaters, der als Erster Funker auf der TEL AVIV fuhr, als 18jähriger die Heimat 1936 als Schiffsjunge verlassen hatte. Über ein halbes Jahrhundert später konnten ihm vom DSM private Photoalben zurückgegeben werden, die seit seiner Emigration auf einem Speicher gelegen hatten und aus denen das Photo von ihm stammte.

Mit der Identifizierung des Schiffes und der Geschichte der TEL AVIV ließ sich der Zeitpunkt, an dem das Gemälde von Edler gemalt worden war, auf die Zeit um 1935 eingrenzen, wenn man davon ausgeht, daß der Maler den Auftrag zu dem Gemälde bekommen hatte, kurz bevor das Schiff in Fahrt kam. Dies ist zwar eine Vermutung, doch es scheint unwahrscheinlich, daß das Gemälde zu späterer Zeit gemalt worden ist, denn einige Indizien sprechen für eine Entstehung vor dem Umbau. Erstens ist der Rumpf des Schiffes grau, während er tatsächlich später weiß angestrichen war. Zweitens ist der Schornstein gelb angestrichen, obgleich er tatsächlich schwarz war. Drittens hat der Künstler das obere Aufbaudeck länger dargestellt, als es wirklich ausgeführt wurde. Viertens waren die Boote nicht weiß, wie bei Edler, sondern schwarz, und fünftens hat das Schiff nie die vielen Lüfter auf dem Aufbau gehabt. Die weitere Suche nach Informationen über Edler hat auch zu keinen sicheren Erkenntnissen über die Entstehung geführt, so daß wir davon ausgehen, daß Edler nach einer früheren Umbauskizze gemalt hat.

Friedrich Wilhelm Eduard Edler wurde am 14. Februar 1887 in Elbing geboren. Über seine Jugend ist nichts bekannt. Als junger Mann ging er zur See und wurde Seemann. Wie der Sohn des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg sich erinnert, sind sein Vater und Eduard Edler gemeinsam auf einem Schiff der Deutschen Afrika-Linien als Matrosen gefahren.<sup>16</sup> Auch später, in den 1920er und 1930er Jahren, haben sie sich gelegentlich getroffen. Eine freundschaftliche Beziehung sei jedoch nicht zustande gekommen, da die Charaktere doch zu unterschiedlich gewesen seien.

Während des Ersten Weltkrieges diente Edler als Grenadier in der 2. Kompanie des 3. Garde-Regimentes zu Fuß. Dies ging aus den Aufzeichnungen des Berliner Landesamtes für Gesundheit und Soziales, Abt. IV – Referat F Krankenbuchlager hervor.<sup>17</sup> Es war das Regiment, aus dem Feldmarschall von Hindenburg hervorgegangen war. Edlers Diensteintritt ist nicht vermerkt, wohl aber ein Lazarettaufenthalt vom 11. Juli bis zum 5. August 1918. Das 3. Garde-Regiment gehörte zur 7. Armee und lag zum Zeitpunkt von Edlers Lazarettzeit im sogenannten Marne-sack als Eingreifreserve in der Nähe von Bois de la Tournelle ca. 10 km nördlich von Chateau Thierry, etwa in der Mitte des Weges zwischen Reims und Paris. In der Regimentsgeschichte ist nachzulesen, daß die abgekämpfte Truppe auch in dieser Bereitschaftsstellung nicht zur Ruhe kam. Eine Grippe-Epidemie schwächte die Truppe und forderte zahlreiche Opfer, zudem ließ die Verpflegung zu wünschen übrig. Die Zahl der Kranken stieg in dem Regiment auf über 380 Soldaten, zu denen auch Eduard Edler gehört haben muß, denn Kampfhandlungen wurden nicht



Das Ehepaar Elisabeth und Eduard Edler (rechts) mit Elisabeths Sohn Heinz Emonts (links) und ihrem Vater Herrmann Anders.

notiert. Am 18. August besuchte Feldmarschall von Hindenburg mit großen Gefolge seine ehemalige Einheit. Die Kämpfe des 3. Garde-Regiments bis zum Kriegsende waren schwer und aufreibend. Am 12. November 1918 begann der Rückmarsch nach Berlin, wo das Regiment am 13. Dezember eintraf.<sup>18</sup> Für Eduard Edler waren Krieg und Militärzeit beendet.

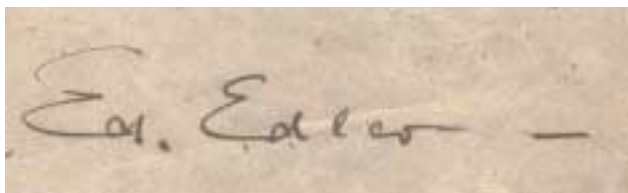
Für die nächsten Jahre bleibt Edlers Leben weitgehend im Dunkeln. Erst im Jahre 1935 taucht Eduard Edler aus der Versenkung wieder auf. Im Hamburger Adreßbuch ist sein Name erstmals verzeichnet. Er wohnte in der Osterstraße in Hamburg-Eimsbüttel. Dieser Stadtteil muß bei Marinemalern beliebt gewesen sein, denn neben Edler lebten auch die Marinemaler Martin Fräncis Glüsing und zeitweise auch Paul Wolde hier.<sup>19</sup> Nicht weit entfernt von der Osterstraße lebte die Witwe Elisabeth Emonts mit ihrem Sohn Heinz in der Kippingstraße und betrieb dort eine Brothandlung. Zwei Jahre später zog Edler in die Kippingstraße und heiratete Elisabeth Emonts. Seinen Stiefsohn, Heinz Emonts, adoptierte er jedoch nicht.

1952 wurde die Ehe zwischen Eduard und Elisabeth Edler geschieden. In der nahegelegenen Lappenbergstraße fand Edler eine neue Wohnung und heiratete dort in zweiter Ehe die am 10. Juni 1907 in Schöneberg geborene Irmgard Lehmann. 1958 zog das Ehepaar nach St. Georg in die Stiftstraße. Laut Sterbeurkunde des Standesamtes Barmbek-Uhlenhorst starb Eduard Edler am 2. Oktober 1969.<sup>20</sup> Bis 1981 lebte seine Witwe noch in der Stiftsstraße, um dann nach Hamburg-Barmbek in den Amalie-Dietrich-Stieg zu ziehen. Am 17. Januar 1990 verstarb Irmgard Marie Emilie Becker, verw. Edler.<sup>21</sup> Ein Nachlaß konnte sich leider nicht mehr finden lassen. Die Bodelschwingschen Anstalten in Bielefeld als testamentarische Erben teilten mit, daß keine Unterlagen mehr vorhanden seien. Nach Auskunft des Amtsgerichts Hamburg-Barmbek hat Frau Edler dem Museum für Hamburgische Geschichte die Bilder ihres Mannes vermacht.<sup>22</sup> Leider scheinen die Gemälde nie den Weg an den Holstenwall gefunden zu haben.<sup>23</sup> Dagegen befindet sich im Depot des Museums ein Ölgemälde der eisernen Fregatte PRINZ ADALBERT, die 1860/61 in Hamburg von der Reiherstieg Schiffswerft & Kesselschmiede für Rechnung Robert Miles Sloman gebaut worden war.<sup>24</sup>

Briefkopf Eduard Edlers.



Signatur Eduard Edlers.



Eduard Edler war ca. 1,80 m groß und hatte ein markantes Gesicht. Er war von Natur aus stets lustig. Er liebte Spaziergänge an Alster und Elbe, wo er ständig das Wasser und den Schiffsverkehr beobachten konnte. Er legte viel Wert auf gute Kleidung. Wenn er aus dem Hause ging, trug er meistens einen Trenchcoat, Handschuhe und einen Hut. Auch seine Frau Elisabeth achtete sehr auf gutes Äußeres, beide bildeten ein elegantes Paar. Seine Wohnung in der Kippingstraße hatte ein kleines Zimmer, das er als Atelier benutzen konnte. Dort befanden sich Staffelei, Arbeitstisch und Archiv. Der Geruch von Terpentin hing immer in der Wohnung.<sup>25</sup> Diese Bemerkung bezieht sich sicherlich auf die Zeit, in der Edler verstärkt mit Ölfarben malte. Im Familienbesitz befinden sich zwei Ölgemälde, die aus der Nachkriegszeit stammen könnten. Das eine Gemälde zeigt das Blankeneser Treppenviertel, das andere Gemälde stellt ein marokkanisches Mädchen dar, das aus einem Brunnen trinkt.

Edler lebte ausschließlich von der Malerei. In seinem Briefkopf nennt er sich *Marinemaler u. Graphiker*. Nicht bekannt ist, ob er den Beruf des Graphikers an einer Schule erlernt oder ob er als Maler eine akademische Ausbildung genossen hat. Nach dem jetzigen Erkenntnisstand möchte man meinen, daß er eine Ausbildung zum Graphiker gehabt, sich jedoch autodidaktisch als Marinemaler betätigt hat. Zwischen den beiden Weltkriegen hat er viel für Reedereien gearbeitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen die Aufträge von namhaften Reedereien zurück, nicht zuletzt auch unter dem Eindruck nachlassender Qualität. Nach 1950 malte er offensichtlich hauptsächlich die Schiffe von kleineren Reedereien oder auch Kümos. Zu diesem Schluß kommt man, wenn man die Auktionskataloge der letzten Jahre aufmerksam betrachtet. Vor dem Krieg verwendete er hauptsächlich Gouachefarben, die er für seine Schiffsporträts, überwiegend in traditioneller Seitenansicht dargestellt, benutzte. Nach dem Zweiten Weltkrieg scheint er auch häufiger Ölfarben benutzt zu haben.

Eine kleine Trouvaille stammt aus der »Seekiste«. Dort veröffentlichte Eduard Edler nach Eintragungen im Schiffsjournal der Brigg HERMANN den Reiseverlauf des Schiffes von Newehwaag nach Kobe in Japan unter dem Titel: »Als Sartori & Berger noch nach China fuhr.« Der Kapitän Johann Robert Theodor Richter aus Wiek/Greifswald hat auf Antrag in einer Verhandlung vor dem Kaiserlichen Deutschen Konsulat in Hiogo-Osaka am 16. Oktober 1882 eine *Verklärung* abgelegt. Er will damit seine Tagebucheintragungen erhärten und als Beweis absichern. Die Brigg HERMANN, von Edler »unter vollem Tuch« gemalt und in der Größe 6,5 x 6,5 cm abgedruckt, war 1882 bei T. Bruns in Kiel gebaut worden. Möglicherweise versuchte Edler auch auf diesem Weg seinen Lebensunterhalt aufzubessern. Jedenfalls fand der interessante Seeunfall das Interesse des Herausgebers der »Seekiste« Bruno Bock.<sup>26</sup>



Das kürzlich im Handel angebotene Konvolut von 17 (18) Schiffsporträts von Frachtern der Hapag ist eindeutig der Kriegs-/Nachkriegszeit zuzuordnen, wobei nicht klar ist, woher die Gouachen stammen und wer sie jetzt in den Handel gegeben hat. Es gibt jedoch keinen Zweifel daran, daß die Gemälde zu einer Serie gehören, die in den 1940er Jahren bei Edler in Auftrag gegeben wurden, weil es bei der Hapag zu diesen Schiffen keine Abbildungen gab. Arnold Kludas machte uns darauf aufmerksam, daß Ricardo Siepmann, der während des Zweiten Weltkrieges bei der Hapag Unterschluß gefunden hatte, der Auftraggeber für die Schiffsporträts war. Möglicherweise stammen die Gemälde aus dessen Nachlaß.<sup>27</sup>

Ricardo Siepmann (1903-1990) war über Jahrzehnte Geschäftsführer der SGS Controll-Co. m.b.H., Hamburg, wie es in einer Todesanzeige vom 2. Februar 1990 heißt. Gleichzeitig war Siepmann in den Jahren nach dem Krieg Gesellschafter und Geschäftsführer der deutschen Tochtergesellschaft von Société Générale der Surveillance Holding S.A. Genf. Er war ein begüterter Mann, der zeitweise als Konsul für Paraguay tätig war. Aus nicht weiter bekannten, aber wohl politischen Gründen durfte er während des Krieges nicht in seiner Firma arbeiten. Statt dessen erhielt er bei der Hapag »Asyl« und forschte in deren Geschichte, speziell jener der einzelnen Schiffe. Er hatte bereits in den 1920er Jahren damit begonnen, Daten und Fotos aller Hapag-Schiffe seit 1847 zu sammeln.<sup>28</sup>

Bis 1942 hatte die Hamburg-Amerika Linie einschließlich der Seebärdampfer und Tender, aber ohne Schlepper, Leichter usw., 620 Seeschiffe besessen. In einem Artikel aus dem Jahre 1942, der die Überschrift »Unsere historische Schiffsbildersammlung« trägt, heißt es:

*Als wir uns vor etwa drei Jahren erstmals mit der Sache beschäftigten, befanden sich in unserem Archiv Abbildungen von kaum 300 Schiffen. Es war natürlich nicht möglich, innerhalb des Hauses selbst die fehlenden 320 Bilder aufzutreiben, sondern wir haben unsere Nachforschungen auch nach außerhalb durchgeführt. In dieser Beziehung hat uns Herr Ricardo Siepmann, ein Hamburger Geschäftsfreund unserer Gesellschaft, wertvollste Hilfe geleistet. ... Der heutige Stand der Sammlung, die zu einem gewissen Abschluß gebracht worden ist, ergibt, daß noch 84 Fotos gesucht werden. Hierzu gehören 35 Aufnahmen von Schiffen, die sie auf den Bildern noch unter fremder Flagge, also nach dem Verkauf oder vor dem Ankauf durch die Hamburg-Amerika Linie zeigen. Weitere elf Fotos sind sehr undeutlich oder aus anderen Gründen verbesserungsbedürftig, und von den restlichen 38 Schiffen haben wir keine authentischen Bilder.*

*Um wenigstens ungefähr zu wissen, wie die uns im Bild fehlenden Dampfer aussahen, hatte Herr Siepmann bei dem Marinemaler Edler Aquarelle dieser Schiffe anfertigen lassen, die nachher fotografisch reproduziert wurden. Der größte Teil der Aquarelle ist uns nachher überlassen worden. Diese Aquarelle sind angefertigt worden zum Teil auf Grund der Angaben von Bauwerften, zum Teil nach bei uns vorhandenen Fotos von Schwesterschiffen oder nach Angaben, die man dem Lloyd's Register entnehmen konnte. Es kann auf Grund der Herstellungsart der Bilder keine Gewähr dafür übernommen werden, daß die Schiffe im einzelnen so wie auf den Bildern auch tatsächlich ausgesehen haben ...<sup>29</sup>*

Eine Gruppe von sieben Gemälden stellt die Frachter VULCAN, GERMANIA 1, ALBINGIA, CALIFORNIA, COLONIA, CASTILIA, FRANCONIA und SERBIA dar, die zwischen 1863 und 1898 in Dienst gestellt worden waren. Einige Schiffe – wie die CALIFORNIA, die CASTILIA oder die SERBIA – waren Ankäufe von anderen Reedereien. Alle acht Schiffe waren beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges nicht mehr für die Hapag in Fahrt. Das Gemälde vom Dampfer VULCAN, das heute zur Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums gehört, ist bei Kludas/Bischoff im ersten Band ihrer Schiffsliste abgedruckt.<sup>30</sup>

Bei einer zweiten Gruppe handelt es sich um die Dampfer HEILIGENHAFEN, FRIEDRICHSHAFEN und WISCHHAFEN aus dem Hansa-A-Bauprogramm. Im Rahmen des Notprogramms für die deutsche Seeschifffahrt waren der Hapag insgesamt 33 Einheitsschiffe als Ersatz für verlorenen

Schiffsraum zugeteilt worden. Die drei Hansa-A-Schiffe waren in Lübeck, Danzig und Schiedam gebaut und Ende 1943 oder 1944 an die Hapag ausgeliefert worden. Während die FRIEDRICHSHAFEN im April 1944 von einem britischen U-Boot versenkt wurde, waren die beiden anderen Hansa-A-Schiffe im Frühjahr 1945 bei der Evakuierung der deutschen Ostgebiete im Einsatz. Die WISCHHAFEN wurde 1946 an Norwegen ausgeliefert, die HEILIGHAFEN wurde nach dem Kriege in Swinemünde, wo sie auf Grund gesetzt worden war, gehoben, repariert und von der UdSSR wieder in Fahrt gesetzt.<sup>31</sup>

Die dritte Gruppe besteht aus den Frachtern ALSTERTOR, ELLERTOR, NOBISTOR, DÜSTERTOR, SPITALERTOR, DEICHTOR, KLOSTERTOR und STEINTOR aus dem Hansa-B-Bauprogramm. Die Hansa-B-Schiffe waren auf den dänische Werften in Kopenhagen (Burmeister & Wain), in Aalborg (Aalborg Værft) oder Naskov (Naskov Skibsværft) in Auftrag gegeben worden. Wegen der Aktivitäten der dänischen Widerstandsbewegung wurden die Schiffe für dänische Scheinfirmen geordert, da sie der Sabotage entgehen sollten. Dieser Tatbestand läßt sich bei Abert aufgrund der Bemerkung *Als dänischer Auftrag begonnen* nicht erkennen.<sup>32</sup> Alle genannten Hapag-Schiffe vom Typ Hansa B waren bei Auftragsvergabe der Hapag zugeteilt und die TOR-Namen danach hausintern den Baunummern zugeordnet worden. Bei Fertigstellung und Ablieferung hätten sie deshalb den betreffenden Hapag-Namen bekommen.<sup>33</sup> Im Mai 1945 wurden alle unfertigen Schiffe von Dänemark beschlagnahmt. Diese Schiffe sind demnach nie unter der Hapag-Flagge auf hoher See gefahren.

In Privatbesitz in Cuxhaven befinden sich zwei weitere Temperagemälde, die unzweifelhaft auch zu dieser für die Hapag gemalten Serie gehören. Die ATHEN war 1893 für A.C. de Freitas & Co. in Stockton gebaut worden. Sie wurde 1901 von der Hapag übernommen, jedoch bereits im Oktober 1903 an Gätjens & Jarke in Hamburg verkauft, befand sich also nicht lange im Besitz der Hapag. Das zweite Gemälde zeigt die TOLIMA, die 1940 bei Lindenu in Memel von Stapel gelaufen, 1944 an der Werft durch Bombentreffer schwer beschädigt und im Februar 1945 noch unfertig nach Westen geschleppt und in Swinemünde versenkt worden war. Edler benutzte den Generalplan des Schiffes als Vorlage. Auch dieses Gemälde ist also nach Werftplänen und nicht nach dem Original entstanden. Bei einem Ölgemälde, das sich bei der Abfassung dieser Zeilen im Kunsthandel befand, soll es sich um den 1923 bei Blohm & Voss gebauten Passagierdampfer DEUTSCHLAND handeln. Diese Darstellung, so wird berichtet, muß als ziemlich fern vom tatsächlichen Aussehen des Schiffes angesehen werden.

Der Besteller, gehen wir also von Ricardo Siepmann aus, wollte diese Serie gemalt wissen, weil sie für die Hapag vorgesehen war. Sie war also Ausdruck des Vollständigkeitsstrebens eines Forschers, der in den 1950er Jahren gemeinsam mit dem amerikanischen Sammler Alan B. Deitch in den Zeitschriften »Sea Breezes« und »The Belgian Shiplover« eine erste Flottenliste der Hamburg-Amerika Linie veröffentlichte.<sup>34</sup>

Die in stereotyper Weise gemalten Schiffsporträts haben ein weiteres gemeinsames Merkmal. Der aus dem Schornstein aufsteigende Rauch wird sogleich nach dem Austritt durch den Fahrtwind wieder heruntergedrückt. Warum diese Darstellungsweise gewählt wurde, läßt sich wohl kaum rekonstruieren. Der einzige Unterschied ist nur der, daß bei einem Teil die Backbord- und bei dem anderen Teil die Steuerbordseite mittig ins Bild gesetzt werden. Bei dieser insgesamt eintönigen Serie sollten offensichtlich künstlerische Gesichtspunkte hinter der mehr plakativen Wiedergabe von Schiffen zurückstehen, die in der Gründungsphase des Unternehmens zur Flotte der Hapag gehört hatten oder in den 1940er Jahren gehören sollten. Der Quellenwert dieser Gemälde ist dementsprechend immer mit einer gewissen Vorsicht zu beurteilen, wenn Edler bei ganz alten Schiffen nach Bildern der Schwesterschiffe malte. Die Botschaft, die für die Nachwelt übrig bleibt, lautet deshalb, daß die Schiffe in etwa so ausgesehen haben. Sicherlich hat sich der Maler um ein hohes Maßes an Authentizität bemüht, obwohl festzuhalten ist, daß Edler die

ganz große Liebe zum Detail nicht walten läßt. Diesem Ziel hat er seinen künstlerischen Anspruch, den man grundsätzlich unterstellen will, geopfert. Vor dem Hintergrund dieses Wissens ist auch zu berücksichtigen, daß der Dokumentarwert eingeschränkt ist, was sich jedoch erst dann erschließt, wenn man die Entstehungszeit und den Entstehungsgrund untersucht hat. Standen dem Maler Werftpläne oder Ansichten von Schwesterschiffen zur Verfügung, dann kann man davon ausgehen, daß das tatsächliche Aussehen der Schiffe annähernd wiedergegeben ist. Wenn keine Pläne, Fotos oder Werftmodelle vorhanden waren, können solche Rekonstruktionen lediglich grobe Anhaltspunkte für das wirkliche Aussehen sein. Edler hat zumindest zeitweise gemalt, was man heute vielleicht als »artist's impression« bezeichnen würde. Der Reederei und einem engagierten Sammler hat er, vielleicht auch im Hinblick auf das 1947 bevorstehende hundertjährige Bestehen, eine historische Dimension gegeben und einen Beitrag zur Unternehmensgeschichte geleistet.

Betrachtet man nun alle bisher ermittelten Gemälde unter den Gesichtspunkten Entstehungszeit und Thematik, so drängt sich der Eindruck auf, daß Edler seine Fähigkeiten als Schiffsporträtist vor allem in den 1930er Jahren zu einem Höhepunkt entwickelte, auf dem er geschäftlich sehr erfolgreich war. Es war die Zeit, in der nicht mehr die Altmeister Carl Saltzmann, Willy Stöwer oder Hans Bohrdt das Feld beherrschten, sondern auch andere Maler wie Robert Schmidt-Hamburg oder Walter Zeeden ihr gutes Auskommen in der Marinemalerei fanden.

Überwiegend unklar bleibt vorerst Edlers Leben und Schaffen nach 1945. Daß die Zeiten für einen Marinemaler nach dem Kriegsende mit dem Schiffbauverbot schwierig waren, kann man sich vorstellen. Aber nach der Gründung der Bundesrepublik hat er sich wieder als Schiffsporträtist betätigt, wie sich aus der knappen Übersicht im Anhang zeigt. Eine künstlerische oder malerische Fortentwicklung oder Veränderung läßt sich nicht erkennen. Er blieb sich und der von Siepmann und den Reedereien gewünschten, in Breitseite dargebotenen Schiffsdarstellung wohl weitestgehend treu. Allerdings war er auch durchaus in der Lage, die großen Passagierdampfer der Hamburg-Amerika Linie in der dem aus der Untersicht aufschauenden Betrachter Ehrfurcht einflößenden Vorderansicht darzustellen.<sup>35</sup> Edler war ein Maler mit begrenzten Möglichkeiten, der eine Kundschaft mit eingeschränkten künstlerischen Bedürfnissen bediente.<sup>36</sup>





Dampfer TEL AVIV. Gouache von Eduard Edler. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)



Dampfer VULCAN. Gouache von Eduard Edler. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)



Kühlmotorschiff ELSELETH. Ölgemälde von Eduard Edler. (Historisches Museum Bremerhaven/Morgenstern-Museum)



Dampfer GERMANIA. Gouache von Eduard Edler. (Privatbesitz in Schleswig-Holstein)



Dampfer CASTILIA. Gouache von Eduard Edler. (Privatbesitz in Schleswig-Holstein)



Vollschiff am Winde. Ölgemälde von Eduard Edler. (Privatbesitz in Schleswig-Holstein)

## Übersicht über die bisher ermittelten Arbeiten von Eduard Edler

### ORIGINALE<sup>37</sup>

#### Deutsches Schifffahrtsmuseum

TEL AVIV der Palestine Shipping Co., Haifa,  
Gouache, 49 x 66 cm.

(1904 als POLYNESIA auf der Reiherstieg Schiffwerft in Hamburg für die Hapag gebaut, 1938 in Japan abgewrackt).

Abgedruckt in Arnold Bernstein: Ein jüdischer Reeder. Von Breslau über Hamburg nach New York. Hamburg 2001, Bildtafel 33.

Dampfer VULCAN,

Gouache, 25,5 x 34,5 cm.

(1873 in England gebaut und bis 1877 in der Kohlenfahrt zwischen England, Hamburg und Westindien eingesetzt; 1877 an H.M. Gehrrens, Hamburg, verkauft).

Abgedruckt in Arnold Kludas und Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Bd. 1: 1847-1906. Herford 1979, S. 31.

#### Deutsches Museum München

BREMEN V, Ölgemälde, 60 x 90,5 cm.

#### Museum für Hamburgische Geschichte

Eiserne Fregatte PRINZ ADALBERT,

Öl auf Leinwand, 50,5 x 70,5 cm.

(1860/61 auf der Reiherstieg Schiffswerft & Kesselschmiede für die Reederei Rob. M. Sloman gebaut).

#### Historisches Museum Bremerhaven / Morgenstern-Museum

Kühlmotorschiff ELSFLETH auf See,

Öl auf Leinwand, 69 x 80 cm, nicht datiert, um 1965.

(1961 in Brügge begonnen, 1962/63 auf der Rickmers Werft in Bremerhaven fertiggestellt. Scipio & Co. KRfPR, Bremen).

Kühlmotorschiff NIENBURG,

Öl auf Leinwand, 60 x 80 cm.

(1964 vom Bremer Vulkan für Scipio & Co KRfPR, Bremen, gebaut).

#### Hapag-Lloyd AG, Hamburg

Bark ELBE,

Gouache, 22,5 x 33,5 cm.

Abgedruckt in art maritim '90: Marinemaler aus Deutschland des 19. und 20. Jahrhunderts. Hamburg 1990, S. 94.

Hapag-Segler MAIN auf hoher See,

Öl auf Leinwand, 82 x 100 cm.

(1856 als EUROPA auf der Werft Ernst Dreyer gebaut. Später im Jahr 1856 in MAIN umbenannt).

Dampfer SAXONIA,

Gouache, 25,5 x 33,5 cm.

Abgedruckt in art maritim '90: Marinemaler aus Deutschland des 19. und 20. Jahrhunderts. Hamburg 1990, S. 94.

ORINOCO vor Havanna,

Öl auf Leinwand, 50 x 70 cm.

(1927 vom Bremer Vulkan in Vegesack gebaut).

MS CRISTALLINA vor Havanna,

Öl auf Leinwand, 50 x 70 cm.

(1949 in West Hartlepool für die Schweizer Reederei A.G. Alpina, Basel, gebaut, ab 1950 in Dauercharter der Hapag für den Westindiendienst).

Doppelschraubendampfer VORWÄRTS,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1895 von den Howaldtswerken in Kiel gebaut. Vom Frühjahr 1901 bis Sommer 1905 in Dauercharter für den ostasiatischen Küstendienst der Hapag).

Raddampfer COBRA,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1889 von Fairfield S.B. & Eng. Co. in Glasgow gebaut. 1890 von Ballins Dampfschiff-Rhederei-Ges., Hamburg, ab 1897 Nordsee-Linie, gekauft, die 1905 von der Hapag übernommen wurde).

Raddampfer PRINZESSIN HEINRICH,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1896 bei Blohm & Voss für Ballins Dampfschiff-Rhederei-Ges., Hamburg, ab 1897 Nordsee-Linie, gebaut, die 1905 von der Hapag übernommen wurde).

Doppelschraubendampfer SILVANA,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1897 von den Howaldtswerken in Kiel für Ballins Nordsee-Linie gebaut, die 1905 von der Hapag übernommen wurde).

Doppelschraubendampfer KEHRWIEDER,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1900 bei G. Seebeck A.G. in Bremerhaven gebaut).

Schraubendampfer ADLER,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1904 von den Howaldtswerken in Kiel gebaut und 1912 von der Hapag erworben).

Elektroschiff HELGOLAND,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1939 von P. Lindenau in Memel gebaut).

Raddampfer CUXHAVEN,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1864 von Caird & Co. in Greenock gebaut und 1866 von der Hapag angekauft).

Doppelschraubendampfer GLÜCKAUF,

Gouache, 30 x 40 cm.

(1913 von den Stettiner Oderwerken als BUBENDEY gebaut und 1948 unter dem Namen GLÜCKAUF in Charter der Hapag im Seebäderdienst eingesetzt).



MS LICHTENSTEIN des Norddeutschen Lloyd,  
Öl auf Preßpappe, 35 x 50 cm.  
(1951 vom Bremer Vulkan gebaut).

Plakat: Nordlandfahrt SEEDLER, 1924.

Filmvortrag: Filmplakat  
(untere Hälfte frei, obere Hälfte Skizze von Zweischornsteiner vor Kulisse New York mit Freiheitsstatue).

Plakat: Woermann-Linie – Deutsche Ost-Afrika-Linie – Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) – Hamburg-Bremer Afrika-Linie. (Dampfer USAMBARA, ca. 1923).

### Stiftung Pommern, Kiel

Passagierdampfer STETTIN,  
Öl auf Leinwand, 55 x 70 cm, unsigniert.  
(Das Schiff fuhr ab 1946 in Charter der HADAG. Es wurde von der Stettiner Dampfschiffs-Ges. J.F. Braeunlich bereedert).  
Erwähnt in art maritim '88: Ostseeschifffahrt in der Kunst. Hamburg 1988, S. 86.

### Reederei Rob. M. Sloman jr., Hamburg

Dampfer CASTELLON,  
Aquarell (?), 22,5 x 33,5 cm.  
(1935 in Hamburg bei der Deutschen Werft AG gebaut, 1941 Totalverlust durch Feindeinwirkung vor der afrikanischen Küste).  
Abgedruckt bei Ernst Hieke: Rob. M. Sloman jr. Hamburg 1968, S. 282.

MS MESSINA,  
Öl auf Leinwand, 49 x 69 cm.  
(1951 in Hamburg bei der Deutschen Werft AG gebaut, 1966 in den Libanon verkauft).  
Abgedruckt bei Ernst Hieke: Rob. M. Sloman jr. Hamburg 1968, S. 296.

MS LUGANO,  
Öl auf Leinwand, 49 x 69 cm.  
(1953 in Hamburg bei H.C. Stülken Sohn gebaut, 1967 in das Ausland verkauft).  
Abgedruckt bei Ernst Hieke: Rob. M. Sloman jr. Hamburg 1968, S. 298.

### Kapitän Rüdiger von Ancken, Schenefeld

Dampfer CASABLANCA der OPDR,  
Gouache, 20 x 27 cm.  
(1936 auf Deutsche Werft, Hamburg-Reiherstieg, für die Oldenburg-Portugiesische D.R. gebaut).

### Herr Eugen Abenthum, Hamburg

Italienische Bark (Name unleserlich) mit Heimathafen Genua in schwerer See,  
vom Künstler benannt: Nel Golfo de Lion, Mistral Tag, Öl auf Leinwand, 88 x 63 cm.



**Herr Gerald Müller, Kiel**

Küstenmotorschiff KLAUS BLOCK,

Öl auf Leinwand, 70 x 50 cm.

(1955 bei Sietas in Hamburg für Reederei Heinrich Block, Hamburg, gebaut).

**Privatbesitz in Schleswig-Holstein**

Dampfer GERMANIA der Hapag,

Gouache, 23 x 35 cm.

Dampfer CASTILIA,

Gouache, 25 x 35 cm.

(1889 als BHOPAL bei Blohm & Voss für die Hamburg-Calcutta-Linie gebaut. 1897 von der Hapag angekauft und in CASTILIA umbenannt).

Hamburger Hafen mit Dampfer der Hamburg-Süd,

Öl auf Leinwand, 60 x 80 cm.

Vollschiff am Winde,

Öl auf Leinwand, 50 x 65 cm.

**Privatbesitz in Schleswig-Holstein**

Schwedischer Rahschoner von achtern.

(Keine weiteren Angaben).

**Privatbesitz**

Cuxhaven – Kugelbake,

Gouache, 30 x 42 cm.

Links im Bild: elbbwärts fahrender Passagierdampfer NJASSA der DOAL, rechts der Kugelbake eine elbaufwärts fahrende Galeasse (keine weiteren Angaben).

**Privatbesitz**

OCEANA – Hardanger Fjord Norge,

Gouache, 20,8 x 26,5 cm.

(Auf der Rückseite ist mit Bleistift 20.08.1937 vermerkt).

**Privatbesitz in Cuxhaven**

Schiffe vor der Küste,

Öl auf Leinwand, 68 x 98 cm.

Einige Gemälde, die in den letzten Jahren in Hamburger Auktionshäusern versteigert wurden:<sup>38</sup>

MS QUADRIGA,

Öl auf Leinwand, 45 x 69 cm.

Schopmann, 6/1994

(Bj. 1936. Ab 1950 bei W. Bruns, Hamburg).

Heute: Wissenschaftliches Institut für Schiffahrts- und Marinegeschichte GmbH, Hamburg.

Feuerschiff ELBE 1,

Öl auf Leinwand, 60,5 x 80 cm.

Stahl, 2/1998

Laut Katalog: *Noch in der alten Version. Dahinter wohl ELBE II**sowie einige Ewer (S. 75).*

MS WALDEMAR PETER,

Öl auf Leinwand, 49 x 69 cm.

Dörling, 12/1999

(Bj. 1953. Kölner Reederei GmbH, Hamburg).

MS WUNNER,

Öl auf Leinwand, 60 x 80 cm.

Schopmann, 8/2000

(Kümo, Bj. 1957, als NORDWALD für Bismarck Linie, Hamburg, gebaut, 1963 an Deutsche Schiffbeleihungsbank AG, Hamburg, versteigert und von KR Joh. H. T. Schupp umbenannt in WUNNER).

Heute: Wissenschaftliches Institut für Schiffahrts- und Marinegeschichte GmbH, Hamburg.

MS WIKING in bewegter See,

Öl auf Leinwand, 50 x 70 cm.

Stahl, 6/2000

(Kümo, Bj. 1954, von der Bauwerft W. Holst, Hamburg-Neuenfelde, für Wiking Schiffahrtsges. Hamburg gebaut).

Dreimast-Vollschiff CIMBA in schneller Fahrt,

Tempera, 32 x 46 cm.

Stahl, 2/2001

Laut Katalog: *links unten betitelt und signiert S.S. CIMBA, Ed. Edler. Aus dem Nachlaß eines ehem. Präsidenten der Deutschen Seewarte, Hamburg.*

MS ATLANTIK,

Öl auf Leinwand, 50 x 70 cm.

Stahl, 12/2001

Woermann-Reederei, Hamburg.

(Das Schiff wurde für die Globus Reederei, Hamburg, in Dienst gestellt, fuhr aber in Charter der Deutschen Afrika-Linien mit Woermannschornstein).

MS BILBAO,

Öl auf Leinwand, 50,5 x 70 cm.

Stahl, 6/2002

(1922 auf der Norddeutschen Werft GmbH, Geestemünde, für die OPDR, Hamburg, gebaut).

MS AMAZONAS,

Öl auf Leinwand, 60 x 88 cm.

Schopmann, 9/2003

(Bj. 1952. Friedr. A. Detjen, Hamburg).

## DRUCKVERSIONEN

### Arnold Bernstein Schiffahrtsgesellschaft mbH, Hamburg

Titelseite einer Informations und Werbebroschüre für den Passagierdienst der Reederei Bernstein um 1935: Nach New York.

Abgedruckt bei Arnold Bernstein: Ein jüdischer Reeder. Von Breslau über Hamburg nach New York. Hamburg 2001, Abb. 35.

Ansichtskarte: D. GEROLSTEIN auf hoher See und im Englischen Kanal.  
Zwei unterschiedliche Versionen.

### Hamburg-Amerika Linie/Hapag, Hamburg

Titelseite eines Hapag-Prospektes aus dem Jahre 1923: From Hamburg and Cogh to Boston and New York.

(Die THURINGIA war ein Neubau, der gerade in Dienst gestellt worden war).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 53.

Titelseite eines Hapag-Prospektes aus dem Jahre 1926: From Ireland to United States and Canada.

(Die CLEVELAND aus der Vorkriegsflotte kehrte 1926 unter die Hapag-Flagge zurück).

Titelseite eines Hapag-Prospektes aus dem Jahre 1926: Hapag-Lied – Hamburg-American Song mit der HAMBURG, die Elbe abwärts fahrend.

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 73.

### Deutsche Ost-Afrika-Linie und Woermann-Linie, Hamburg

Plakat des Deutschen Afrika-Dienstes aus dem Jahre 1928 (?): Woermann-Linie – Deutsche Ost-Afrika-Linie – Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) – Hamburg-Bremer Afrika-Linie. (Bei dem nicht bezeichneten Schiff der DOAL könnte entweder die WATUSSI oder die UBENA gemeint sein, die ersten Zweischornsteiner der Deutschen Afrika-Linien).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 128 (Archiv des DSM).

Zeitgenössische Postkarte nach 1921: DOAL-Dampfer USSUKUMA vor Port Tewfik bei Suez.

(Die USSUKUMA war im Juli 1921 in Fahrt gekommen).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 132.

Plakat der Woermann-Linie: Woermann-Linie Hamburg in Gemeinschaft mit Deutsche Ost-Afrika-Linie – Hamburg-Amerika Linie (Afrika-Dienst) – Hamburg-Bremer Afrika-Linie.

(Ein nicht bezeichneter Einschornsteiner).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Ver-

nichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 133 (Archiv des DSM).

Weitere Postkarten:

P.D. WATUSSI in Fahrt vor einer Küste.

P.D. WATUSSI oder UBENA auf der Elbe (Hochformat, s/w).

P.D. USSUKUMA auf einer westafrikanischen Reede.

P.D. ADOLF WOERMANN Malaga verlassend.

D. USAMBARA nachts vor Zanzibar.

D. WAHEHE vor einem afrikanischen Hafen.

Zwei Speisekarten der Woermann-Linie/Deutsche Ost-Afrika-Linie:

a) The Needles, Isle of Wight; b) Malaga.

### Werbeplakate aus den 1940er und 1950er Jahren von der HADAG

Täglich nach allen Plätzen der Unterelbe. (Strandleben beim Leuchtturm Wittenbergen).

Täglich Elbfahrten Cuxhaven-Stade-Hamburg. (JAN MOLSEN auf der Elbe).

Auch im Winter.

Die Große Hafenrundfahrt.

Zur Kirschblüte in das Alte Land. (Raddampfer HANSA der Hamburg-Blankenese-Este-Linie und ein Kirschbaum vor einem Fachwerkhaus und einer Bäuerin).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Hundert Jahre HADAG-Schiffe 1888-1988. Herford 1988, S. 33-35.

Postkarte: JAN MOLSEN auf der Unterelbe.

### Hamburg-Süd, Hamburg

Postkarte: M.S. MONTE OLIVIA bei Nacht auf hoher See und auf einer spanischen Reede.

Postkarte: M.S. MONTE SARMIENTO auslaufend Hamburg vor den Landungsbrücken.

### Det Bergenske Dampskibsselskap, Bergen

Postkarte: D. METEOR auf Kreuzfahrt vor Neapel.

### H.C. Horn, Flensburg

Zeitgenössische Postkarte: Motorschiff MINNA HORN.

(Das Schiff wurde 1926 von der Hamburger Reiherstiegwerft an die Reederei ausgeliefert).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 156.

### Hermann Brandt, Hamburg 1, Personenschiffahrt

Postkarte: M.S. ASKANEN auf der Unterelbe.

(129 BRT, 200 PS, 400 Personen, Länge 36 m, Breite 6 m, 10 kn).

## Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors

Postkarte: S/S ILMATAR im Lübecker Hafen.

### Postkarten

Drei Postkarten: *Hochseekreuzer SEEADLER. Die grösste Lustyacht der Welt. 2500 Tonnen.*

»Seeadler« Rhederei G.m.b.H., Hamburg 36.

So lautet die Beschriftung der Postkarten auf den Rückseiten.

Ein Motiv zeigt den SEEADLER vor dem Nordkap, das andere den SEEADLER unter Palmen.

Auf der dritten Postkarte liegt das Schiff in norwegischen Gewässern.

Es handelt sich um Projektzeichnungen, denn die Yacht wurde nicht gebaut. Diese 1924 »vorab« gemalten Bilder waren insofern für den ursprünglich gedachten Zweck als Werbeträger für eine tatsächlich existierende Yacht zu gebrauchen.

## Reederei Victor Schuppe, Stettin

Postkarte: Kreuzfahrtschiff PEER GYNT.

(Deutschlands erstes reines Luxuskreuzfahrtschiff nach dem Ersten Weltkrieg).

Abgedruckt bei Arnold Kludas: *Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Band 1: 1889-1939.* (= Schriften des DSM, Bd. 55). Hamburg 2001, S. 80.

## DG Neptun, Bremen

Klappkarte mit der 1961 gebauten NAJADE.

Die Klappkarte hat die Reederei z.B. als Grußkarte für Weihnachten genutzt.

## Sammelbilder für Le-Ha-Ve Lebensmittel-Handelsvereinigung e.V. Hamburg

Sammelbilder der Serie 34 Hamburger Reeder. Bekannt sind bisher:

Bild 1 zeigt den Reeder William P. Sloman und das Rotorschiff BARBARA.

Bild 5 zeigt den Reeder Martin G. Amsinck und den Passagierdampfer CAP POLONIO.

Gedruckt wurde die Serie bei Edler & Krische in Hannover. Die Druckanstalt wird elfmal als Hersteller von Plakaten in dem Werk »Das frühe Plakat« aufgeführt.<sup>39</sup> Hier besteht zufälligerweise eine Namensgleichheit. Der Druckereibesitzer ist aber nicht mit Eduard Edler verwandt.

Diese Serie ist vermutlich 1926 oder 1927 entstanden. Das Rotorschiff BARBARA war am 28. April 1926 in Bremen auf der Werft A.G. »Weser« vom Stapel gelaufen und im August desselben Jahres in den Mittelmeerdienst der Sloman-Reederei eingegliedert worden.

### Anmerkungen:

1 Christoph Cornelißen: *Geschichtswissenschaften. Eine Einführung.* (= FiBU 14566). Frankfurt 2003.

2 Bernd Roock: *Das historische Auge. Kunstwerke als Zeugen der Zeit.* Göttingen 2004.

3 Lars U. Scholl: *Marinemalerei am Deutschen Schiffahrtsmuseum. Ein Überblick über 30 Jahre Forschung.* In: DSA 25, 2002, S. 363-381.

4 So leicht abgewandelt der Untertitel des Buches von Arthur E. Imhof: *Im Bildersaal der Geschichte oder Ein Historiker schaut Bilder an.* München 1991.

5 Peter Paret: *Kunst als Geschichte. Kultur und Politik von Menzel bis Fontane.* München 1990.

6 Wir danken dem Galeristen Walter Knauf, Helgoland/Todenbüttel, für die zeitweise Überlassung der Gemälde.

7 Klaus Popitz et al. (Hrsg.): *Das frühe Plakat in Europa und den USA. Ein Bestandskatalog. Band 3: Deutschland.* Berlin 1980.

8 art maritim '88: *Ostseeschiffahrt in der Kunst.* Hamburg 1988, S. 86.

- 9 art maritim '90: Marinemaler aus Deutschland des 19. und 20. Jahrhunderts. Hamburg 1990, S. 94.
- 10 Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band V: Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990. (= Schriften des DSM, Bd. 22). Hamburg 1990, S. 100-108.
- 11 Eberhard Jäckel et al. (Hrsg.): Enzyklopädie des Holocaust. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden. 3 Bde.. Berlin 1990. Bd. II, S. 589f.
- 12 Raul Hilberg: Die Vernichtung der europäischen Juden. Die Gesamtgeschichte des Holocaust. Berlin 1982, S. 105.
- 13 Kludas (wie Anm. 10), S. 103f.
- 14 Arnold Bernstein: Ein jüdischer Reeder. Von Breslau über Hamburg nach New York. Hamburg 2001, Klappentext.
- 15 Uwe Weiher: Die jüdische Gemeinde an der Unterweser. Vom »deutschen Staatsbürger jüdischen Glaubens« zum »Feind im eigenen Land«. Bremerhaven 1989.
- 16 Nach Auskunft von Manfred Peters vom Seemannsamt, der Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg vom 18. Februar 2003 gibt es keine Musterrollen mehr, die diese Angabe bestätigen würden.
- 17 Die Personalpapiere (Wehrpaß, Wehrstammbuch, Stammmrolle) von Edler liegen nicht mehr vor. Es wird vermutet, daß sie durch Kriegseinwirkungen verlorengegangen sind.
- 18 Egon von Loebell (Hrsg.): Das 3. Garde-Regiment zu Fuß im Weltkriege. II. Teil: Das 3. Garde-Regiment zu Fuß im Verbände der 5. Garde-Inf.-Division. Oldenburg, Berlin 1923.
- 19 Beide Maler sind, mit wenigen Sätzen zu ihrem Werk, vertreten in Felix Graf von Luckner et al. (Hrsg.): Die See. Dreißig Gemälde deutscher Maler von der Nord- und Ostsee und ihren Küsten in originalgetreuen Farbendruck. Köln 1926.
- 20 Freundliche Mitteilung des Amtes für zentrale Meldeangelegenheiten vom 5. März 2003, Reg.-Nr. 3569/69.
- 21 Freundliche Mitteilung des Amtes für zentrale Meldeangelegenheiten vom 13. Mai 2003, Reg.-Nr. 337/90.
- 22 Freundliche Mitteilung des Amtsgerichts Hamburg-Barmbek vom 18. November 2004.
- 23 Freundliche Mitteilung von Dr. C. Prange vom September 2004.
- 24 Ernst Hieke: Rob.M. Sloman jr. Hamburg 1968, S. 375.
- 25 Diese Angaben stammen von der Schwiegertochter (aus erster Ehe), Frau Irmgard Rose.
- 26 Eduard Edler: Als Sartori & Berger noch nach China fuhr ... In: Die Seekiste Nr. 8, 1951, S. 534-536.
- 27 In einem Telefonat vom 29. Oktober 2004.
- 28 Arnold Kludas und Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Band 1: 1847-1906. Herford 1979, Vorwort.
- 29 Der Artikel stammt aus: Unsere Hagap 4, 1942. Wir danken Arnold Kludas für die Auskünfte über Ricardo Siepmann und für die Überlassung der Kopie.
- 30 Kludas/Bischoff (wie Anm. 28), S. 31.
- 31 Gerd Uwe Detlefsen: Die Geschichte und Schicksale deutscher Serienfrachter. 2 Bde. Bad Segeberg 1998f.
- 32 Hans-Jürgen Abert: Die deutsche Handelsmarine 1870-2000. Ratzeburg 2003.
- 33 Freundlicher Hinweis von Arnold Kludas vom 17. November 2004.
- 34 Kludas/Bischoff (wie Anm. 28), Vorwort.
- 35 Siehe Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 73.
- 36 In der folgenden Übersicht wird das Baujahr angegeben, damit dem Leser sogleich klar ist, ab wann ein Schiff für die Hagap in Fahrt kam. Auf diese Weise wird deutlich, daß Edler in vielen Fällen auf seine Phantasie oder seine Nachempfängnisfähigkeiten angewiesen war, als er für das Firmenjubiläum arbeitete. Es zeigt sich jedoch auch, daß ein anderer Schwerpunkt seiner Tätigkeit in den 1920er und 1930er Jahren lag. – Wir danken allen Informanten für ihre bereitwillige Unterstützung.
- 37 Das im Text erwähnte Konvolut, das momentan (Januar 2005) von der Galerie Knauß zum Kauf angeboten wird, ist – mit Ausnahme des Dampfers VULCAN (siehe unter Deutsches Schifffahrtsmuseum) – nicht noch einmal aufgeführt. Wo sich das Gemälde von der DÜSTERNTOR zur Zeit befindet, konnte nicht geklärt werden.
- 38 Auf eine systematische Durchsicht aller Auktionskataloge kann hier verzichtet werden, da kein lückenloses Werkverzeichnis angestrebt ist. Darüber hinaus scheint sich der Typus Schiffsporträt zu wiederholen, ohne daß grundsätzlich Neues zu erwarten ist.
- 39 Popitz et al. (wie Anm. 7).



## The Marine Artist Eduard Edler (1887-1969). A Biographical Approach

### Summary

Eduard Edler's life and work have not been closely examined to date. Since documents and reports by his contemporaries can scarcely be found, only a biographical rapprochement can be undertaken. Paintings from Edler's studio keep turning up in the art trade unaccompanied by any information on their production. At present, the following is known about him:

Edler first made a name for himself during the 1930s as a ship portraitist and poster-painter in the service of German shipping companies. It was in those years – preceding the Second World War – that he scored his greatest successes. During the 1940s, when the one-hundredth anniversary of Hapag, Germany's largest shipping company was approaching in 1947, Edler received a major order. He was asked to do portraits of all the ships that had sailed under the flag of Hapag since 1847 and never been illustrated or photographed. Pictures of sister-ships or shipyard drawings were made available to him as bases to work from. He even painted ships which had been under construction in 1944 and 1945 and never been delivered to the Hamburg shipping company due to the outcome of the war, depicting them sailing the high seas under the Hapag flag. This order, however, explains why the largest single collection of his paintings is today owned by the Hapag-Lloyd AG.

The exact number of ship portraits Edler painted is unknown, since a catalogue of his works does not exist. The planned transfer of his estate to the Museum für Hamburgische Geschichte, as fixed in his will, never came about. The documentary value of the paintings has to be examined from case to case, for Edler also had the gift of portraying ships about whose appearance he knew little, or next to nothing. After World War II he seems to have become less productive. The paintings located so far are primarily rendered in tempera rather than in oils. As far as his artistic abilities are concerned, it must be said that they are inferior to those of contemporaries who also worked as ship portraitists, such as Robert Schmidt-Hamburg or Walter Zeeden.

## Le peintre de marine Eduard Edler (1887-1969). Une approche biographique

### Résumé

Jusqu'à présent, l'œuvre et la vie d'Eduard Edler n'ont pas fait l'objet d'une analyse plus poussée. Comme les documents et les témoins sont pratiquement introuvables, seule une approche biographique peut être tentée. Des tableaux en provenance de l'atelier d'Edler apparaissent sans cesse sur la scène du commerce des objets d'art, sans que l'on sache comment les œuvres sont nées. Actuellement, voici ce que l'on peut affirmer.

Edler est devenu célèbre dans les années 1930 en tant que portraitiste de navires et peintre d'affiches, au service de compagnies d'armement allemandes. Il a connu ses plus grands succès dans les années d'avant la Seconde Guerre mondiale. Dans les années 1940, alors qu'approchait le centième anniversaire de la firme Hapag en 1947, Edler reçut une grosse commande. Il devait effectuer le portrait de tous les navires qui avaient navigué sous pavillon de la plus importante compagnie d'armement allemande depuis sa fondation en 1847, et dont il n'existait aucune représentation. Ses modèles lui furent fournis par les dessins des navires-jumeaux ou ceux des chantiers navals. Il peignit même des navires en pleine mer, sous pavillon de la Hapag, qui étaient encore en construction en 1944 et 1945 et qui, en raison de la fin de la guerre, ne furent

jamais livrés à la compagnie d'armement de Hambourg. Cette commande explique toutefois pourquoi la plus grande partie de ses tableaux se trouvent en possession de la Hapag-Lloyd AG.

Le nombre exact des portraits qu'Edler a peints n'est pas connu car aucun inventaire de ses œuvres n'existe. Le transfert de propriété de sa succession au *Museum für Hamburgische Geschichte* (Musée de l'histoire de la ville de Hambourg) qui était prévu et réglé par testament, n'a jamais eu lieu. La valeur documentaire de chaque œuvre est à effectuer séparément, car Edler avait également le don de peindre des portraits de navires dont il n'avait ou ne pouvait avoir qu'une idée approximative. Il semble que sa productivité se soit ralentie après la Seconde Guerre mondiale. Les tableaux retrouvés jusqu'à présent sont en majeure partie exécutés à la détrempe et non plus à l'huile. Si l'on veut émettre un jugement sur ses qualités artistiques, il faut admettre qu'elles n'arrivent pas au niveau de ses contemporains tels que par ex. Robert Schmidt-Hamburg ou Walter Zeeden, qui étaient eux aussi portraitistes de navires.