

# SPIEGEL DER WELT

Schlaglichter auf Seestücke  
aus drei Jahrhunderten

Begleitheft zur Ausstellung  
*Exhibition Booklet*



Internationales  
Maritimes Museum  
Hamburg

08.12.23  
14.04.24

Umschlagbild / Front cover image:

Andreas Achenbach, Hafenszene im Mondlicht (Ausschnitt), 1891, S. 78

Harbour scene in moonlight (excerpt), 1891, p. 78

# SPIEGEL DER WELT

Schlaglichter auf Seestücke  
aus drei Jahrhunderten

# MIRROR OF THE WORLD

Spotlights on Seascapes  
from three Centuries

## Begleitheft zur Ausstellung Exhibition booklet

verfasst von  
written by

Patrick Rivière

mit Beiträgen von  
with contributions by

Esther Sairally

# INHALT CONTENT

Die Ausstellung wurde ermöglicht durch die großzügige Unterstützung von  
The exhibition was made possible by the generous support of

Gert Hinnerk Behlmer  
Claus G. Budelmann  
Susanne und Karl Gernandt  
Sabine Timm-Heikes und Jan-Hendrik Heikes  
Gebr. Heinemann SE & Co. KG  
Gerresheim Serviert GmbH & Co. KG  
Barbara und Ian Karan Stiftung  
MSC GERMANY S.A. & CO. KG  
Prof. Dr. Michael Otto  
Engelke Schümann  
Giselher Schultz-Berndt  
Bernhard Schulte GmbH & Co. KG  
Sea Cloud Cruises  
M.M.Warburg & CO (AG & Co.)  
Warburg-Melchior-Olearius-Stiftung  
Hans-Werner Weisser  
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH

sowie Förderern, die nicht namentlich genannt werden möchten.  
as well as supporters who do not wish to be named.

Einführung Introduction	4
Niederlande Netherlands	8
Großbritannien Great Britain	24
Frankreich France	42
Dänemark Denmark	58
Deutschland Germany	72
Zeichnungen Drawings	92
Literatur References	98
Impressum Credits	100

## „Den beweglichsten Stoff der Welt in trockene Formen bannen“

*Gustav Pauli über die Fähigkeit Anton Melbye, 1924*

Das Meer hat seit jeher auf eine Vielzahl bedeutender Künstler eine enorme Anziehungskraft ausgeübt. Über Jahrhunderte hinweg galt die See als Sinnbild von Sehnsüchten, war Schauplatz großer politischer Ereignisse und Leinwand künstlerischen Schaffens. Überhaupt hätte es ohne die Seefahrt keinen Kulturtransfer über die Grenzen der Kontinente hinaus geben können. Seestücke sind mehr als einfache Abbilder maritimer Themen: Sie sind Landschafts- und Historienmalerei, Projektionsflächen für Atmosphären, Emotionen und menschliche Schicksale sowie Kulturvermittler.

„Das Gesicht des Meeres hat mich seit meiner Kindheit fasziniert,“ so Professor Peter Tamm (1928-2016), Gründer und Stifter des Internationalen Maritimen Museums Hamburg. Seine jahrzehntelange Sammelleidenschaft hat hochkarätige Gemälde aus allen Epochen der maritimen Kunstgeschichte zusammengetragen. In den historischen Ausstellungsräumen kann das Museum nur einen Teil seiner Kunstsammlung präsentieren. Zum ersten Mal in der Geschichte des Hauses kommt im Rahmen einer Sonderausstellung eine epochenübergreifende Auswahl besonders qualitätvoller Seestücke zusammen. Die zum Teil noch nie ausgestellten Werke sollen die Vielfalt der Sammlung sowie den Facettenreichtum der Marinemalerei erfahrbar machen.

Die Ausstellung beginnt im 17. Jahrhundert der Niederlande – der Wiege der Seestücke. Die Exponate vermitteln das Wechselspiel von Kunst- und Weltgeschichte über drei Jahrhunderte hinweg; bis ins späte 19. Jahrhundert, als die Marinemalerei den Anschluss an die avantgardistischen Entwicklungen verliert, der Mensch nicht mehr im Fokus steht und die Seestücke als autonome Gattung ihren eigenen Weg gehen.

## „Capturing the world's most floating material in dry form“

*Gustav Pauli on the skill of Anton Melbye, 1924*

The sea has always exerted an enormous attraction on many important artists. For centuries, the sea was considered an expression of longings, the scene of great political events and the screen of artistic creation. In fact, without seafaring, there would have been no cultural transfer across continental borders. Seascapes are more than simple depictions of maritime themes: They are landscape and history paintings, projection surfaces for atmospheres, emotions and human destinies, as well as cultural mediators.

„The face of the sea has fascinated me since childhood,“ said Professor Peter Tamm (1928-2016), founder and benefactor of the International Maritime Museum Hamburg. His decades-long passion for collecting has brought together top-class paintings from all epochs of maritime art history. In the historic exhibition rooms, the museum can only present part of its art collection. For the first time in the history of the museum, a cross-epoch selection of particularly high-quality maritime pieces is being brought together in a special exhibition. The works, some of which have never been exhibited before, are intended to make the diversity of the collection as well as the rich facets of marine painting tangible.

The exhibition begins in the 17th century in the Netherlands - the cradle of seascapes. The exhibits convey the interplay of art and world history over three centuries; until the late 19th century, when marine painting loses touch with avant-garde developments, the human being is no longer the focus and the seascapes go their own way as an autonomous genre.



## Das Goldene Zeitalter

Amsterdam ist die reichste und innovativste Stadt des 17. Jahrhunderts. Um 1650 fahren auf den Weltmeeren mehr Schiffe unter niederländischer Flagge als unter französischer und englischer zusammen. Durch den internationalen Handel mit Gewinnen von über 300% pro Schiffsladung beschert sie der Stadt und dem Land einen unvergleichlichen Reichtum, der zur Entwicklung einer gesellschaftlichen Mittelschicht führt. Da die Menschen weit mehr als das zum Überleben Nötige haben, investieren sie ihr Geld auch in die Kunst.

Erstmals sind die Maler nicht mehr auf wohlwollende Mäzene als Auftraggeber angewiesen, sondern können den Markt frei bedienen. Wie selbstverständlich werden Gemälde auf Märkten neben Vieh und Möbeln feilgeboten. Jährlich werden etwa 70.000 Gemälde geschaffen – eine unvergleichliche Produktivität, die bis heute beispiellos ist und als Goldenes Zeitalter in die Kunstgeschichte eingehen wird. Von großer Bedeutung ist die in den Niederlanden herrschende Religionsfreiheit, die zu einer Fokussierung auf alltägliche Motive auf Kosten christlicher Themen führt und die einfache Bevölkerung für bildwürdig erklärt. Dies geschieht nicht zufällig, da das Bürgertum eine Großzahl potenzieller Käufer stellt und diese lieber sich und ihr Leben wiedergegeben sehen als komplexe mythologische Themen, die ohnehin nur Wenige entschlüsseln können. Da die Niederländer wie kaum ein anderes Volk vom Meer leben, verwundert es kaum, dass hier die Wiege der Marinemalerei zu finden ist.

## The Golden Age

Amsterdam is the richest and most innovative city of the 17th century. Around 1650, more ships sail the world's oceans under the Dutch flag than French and English ships combined. Through international trade, with profits of over 300% per shipload, they bring unequalled wealth to the city and the country, leading to the development of a social middle class. As people have more than what they need to survive, they invest their money in art, among other things.

For the first time, painters are no longer dependent on generous patrons as clients, but can freely serve the market. As a matter of course, paintings are offered for sale at markets alongside livestock and furniture. Around 70,000 paintings are created per year - an unparalleled productivity that is still unique today and will go down in art history as the Golden Age. Of great importance is the freedom of religion prevailing in the Netherlands, which leads to a focus on everyday motifs at the expense of Christian themes and declares the common people worthy of being painted. This is no coincidence, since the middle classes make up a large number of potential buyers and they prefer to see themselves and their lives portrayed rather than complex mythological themes that only a few can decipher anyway. Since the Dutch live from the sea like hardly any other people, it is little surprise that the cradle of marine painting is to be found here.

## nach Hendrick Cornelisz. Vroom

*Die Wandteppiche des Oberhauses, um 1592*

*The Tapestries of the House of Lords, c. 1592*

1591 gibt Admiral Charles Howard eine Serie von Wandteppichen in Auftrag, welche an den Sieg der Engländer über die Spanische Armada von 1588 erinnern sollen. Mit der Ausarbeitung der heute verlorenen Entwürfe wird der niederländische Maler Hendrick Cornelisz. Vroom beauftragt, der sich zuvor einen Namen als talentierter Marinemaler erarbeitet hatte. Die großformatigen Tapisserien hängen später im britischen Parlament, wo sie 1834 dem Brand des mittelalterlichen Gebäudes zum Opfer fallen. Durch den Verlust der Teppiche sind die ein Jahrhundert zuvor erstellten Radierungen nach den originalen Textilien wichtige Zeugnisse ihres ursprünglichen Aussehens.

Hendrick Cornelisz. Vroom ist einer der prägendsten Künstler der Marinemalerei, da sein Name unmittelbar mit der Begründung des Bildtypus als eigenständige Gattung verbunden wird. Zweifelsfrei ist er der erste Maler, der sich gänzlich auf die Darstellung des Meeres und der Schiffe konzentriert. Er legt großen Wert auf die korrekte Darstellung der Schiffe und profitiert von der einsetzenden Blüte der niederländischen Seefahrt. Für die Karriere Vrooms sind die Tapisserien der maßgebliche Auftrag, der ihm internationales Renommée beschert. Kunsthistorisch sind die Radierungen von hohem Wert, da sie Einblick in Vrooms frühes Schaffen gewähren. Der Maler versteht sich als Dokumentar, der historische Ereignisse in den Fokus rückt. In diesem Werk liegt die Horizontlinie besonders hoch, denn für die Darstellung der Ereignisse benötigt er Raum auf dem Wasser.

In 1591, Lord High Admiral Charles Howard commissions a series of tapestries to commemorate the English victory over the Spanish Armada in 1588. The Dutch painter Hendrick Cornelisz. Vroom, who had previously made a name for himself as a talented marine painter, is commissioned to produce the designs. The

large-format tapestries later hang in the British Parliament, where they fall victim to the fire of the medieval building in 1834. Due to the loss of the tapestries, the etchings made a century earlier after the original textiles are important testimonies to their original appearance.

Hendrick Cornelisz. Vroom is one of the most influential artists of marine painting, as his name is directly associated with the establishment of the type of painting as an independent genre. He is undoubtedly the first painter to concentrate entirely on the depiction of the sea and ships. He attaches great importance to the correct depiction of ships and profits from the emerging prosperity of Dutch seafaring. For Vroom's career, the tapestries are the decisive commission that bring him international reputation. The etchings are of great value in art historical terms, as they provide an insight into Vroom's early work. The painter sees himself as a documentarian who brings historical events into focus. In this work, the horizon line is particularly high because he needs space on the water to depict the events.



John Pine (1690-1756) nach Hendrick Cornelisz. Vroom (um 1563-1640), Die Wandteppiche des Oberhauses, die die verschiedenen Gefechte zwischen der englischen und der spanischen Flotte in dem denkwürdigen Jahr 1588 darstellen, Blatt VI, 1739 (um 1592), Radierung, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-3826



## Jan Porcellis

### *Bewegte See mit Fregatten, zwischen 1620-32* *Choppy sea with frigates, between 1620-32*

Das älteste Bild der Ausstellung stammt von Jan Porcellis, der zu den frühesten Vertretern der Marinemalerei überhaupt zählt und bereits zu Lebzeiten unter Künstlern hochgeschätzt war – sogar Rembrandt (1606-1669) besaß Arbeiten von ihm.

Kleinere Segler und Kriegsschiffe kämpfen gegen die bewegte See. Das Fischerboot im Vordergrund links zieht die Aufmerksamkeit des Betrachters an: Es wird von einem Lichtstrahl gestreift, der auf das Wasser fällt und die schäumenden Wogen erhellt. Dieses Licht lässt das Boot plastisch erscheinen, und die Menschen an Bord sind deutlich zu erkennen. Hell-Dunkel-Kontraste charakterisieren das Bild, die Farbpalette ist auf graubraune Töne reduziert. Einzig die holländischen Flaggen sind Farbtupfer. Der kurze Wellenschlag sowie die fernen Küstenstreifen gehören zu den typischen Merkmalen der holländischen „*Aquae interiores*“.

In den zwanziger Jahren des 17. Jahrhunderts vollzieht sich in der Marinemalerei ein Wandel von reichfarbigen, erzählenden Dokumentationen zu einem schlichteren Bildaufbau. Die korrekte Wiedergabe der Natur steht nun stärker im Fokus. Der Pinselstrich wird lockerer und sichtbarer, wodurch eine Beweglichkeit auf der Leinwand und somit eine kraftvollere Stimmung entsteht. Jan Porcellis war einer der ersten, der in seinen „zinnfarbenen“ Seestücken die wirklichkeitsbezogene Sicht der holländischen Malerei umsetzt. Er ist wahrscheinlich Schüler des Begründers der Marinemalerei, Hendrick Cornelisz. Vroom (um 1563–1640) und gilt als der Pionier der sogenannten „tonalistischen“ Marinemalerei, die mit einer kleineren Farbpalette und feineren Farbabstufungen arbeitet.

The oldest painting of this exhibition is by Jan Porcellis, who is one of the earliest representatives of marine painting and was already highly regarded among artists during his lifetime - even Rembrandt (1606-1669) owned works by him. Smaller sailing ships and warships fight against the agitated sea. The fishing boat in the

foreground on the left attracts the viewer's attention: It is grazed by a ray of light that falls on the water and illuminates the foaming waves. This light makes the boat appear three-dimensional, and the people on board are clearly visible. Light-dark contrasts characterise the picture, the colour palette is reduced to grey-brown tones. Only the Dutch flags are splashes of colour. The short wave beat as well as the distant coastlines are typical features of the Dutch „*Aquae interiores*“.

In the 1920s, marine painting underwent a change from richly coloured, narrative documentation to a simpler pictorial composition. The correct reproduction of nature is now more in focus. The brushstroke becomes looser and more visible, creating a sense of movement on the canvas and thus a more powerful mood. Jan Porcellis was one of the first to take the reality-based view of Dutch painting in his pewter-coloured seascapes. He was probably a pupil of the founder of marine painting, Hendrick Cornelisz. Vroom (c. 1563-1640) and is considered the pioneer of so-called „tonalist“ marine painting, which works with a smaller colour palette and finer colour gradations.



Jan Porcellis (1580/84-1632), *Bewegte See mit Fregatten, zwischen 1620-32*, Öl auf Holz,  
Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-970

## Reinier Nooms

### *Fischer ziehen ein Netz ein, 1657* *Fishermen drawing in a net, 1657*

Ein imposanter Wolkenhimmel ragt über den Horizont der ruhigen See und taucht die Szene in ein Wechselspiel aus Licht und Schatten. Während das Boot am linken Bildrand noch verschattet ist, beleuchtet die Sonne durch einen Wolkenbruch die Fischer zur Rechten, die wiederum vor einem verdunkelten Hintergrund kontrastiert werden. Durch diese Rhythmisierung vermittelt der Maler den Eindruck von Bildtiefe, obwohl dem Meer in der Gesamtkomposition gegenüber dem dominierenden Himmel kaum Raum gewährt wird. Die Farbpalette ist auf wenige Töne reduziert; lediglich das ins Licht getauchte Boot hebt sich durch seine Farbigkeit ab.

Dieses Gemälde ist ein herausragendes Beispiel für das intensive Naturstudium, dem sich die Marinemaler in den Niederlanden im 17. Jahrhundert widmen. Das Treiben auf dem Wasser ist lediglich die Staffage für den eigentlichen Protagonisten dieses Werkes – den wolkenverhangenen Himmel, der sich fast schon bedrohlich auftürmt. Bereits eine Generation zuvor entwickelt sich die Marinemalerei zu einer stärkeren Wirklichkeitsbezogenheit, die sich die korrekte Wiedergabe von Naturphänomenen und Atmosphären zum Ziel setzt. Diese Veränderung ist u. a. an der Horizontlinie festzumachen, die tief nach unten rückt und eine realistische Perspektive ermöglicht – als würde der Betrachter die Szene mit eigenen Augen wahrnehmen.

Reinier Nooms übt anfänglich wohl den Seemannsberuf aus, weshalb er den Beinamen „Zeeman“ bekommt. Vermutlich geht er bei dem berühmten Maler Willem van de Velde d. Ä. (um 1611-1693) in die Lehre. Nooms Werke zeichnen sich durch die präzise Wiedergabe technischer Details und das subtile Spiel von Licht und Schatten aus.

An imposing cloudy sky rises above the horizon of the calm sea and immerses the scene in an interplay of light and shadow. While the boat on the left edge of the

picture is still shadowed, the sun illuminates the fishermen on the right through a break in the clouds, who are in turn contrasted against a darkened background. Through this rhythmisation, the painter conveys the impression of pictorial depth, although the sea is hardly given any space in the overall composition against the dominant sky. The colour palette is reduced to a few tones; only the boat bathed in light stands out for its colourfulness.



*Reinier Nooms, genannt „Zeeman“ (1623/24-1664),  
Fischer ziehen ein Netz ein, 1657, Öl auf Leinwand,  
Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-1415*

This painting is an outstanding example of the intensive study of nature to which marine painters in the Netherlands devoted themselves in the 17th century. The hustle and bustle on the water is only the staffage for the actual protagonist of this work - the cloud-covered sky, which towers up almost threateningly. A generation earlier, marine painting was already developing into a stronger reality-based approach, encompassing the correct reproduction of natural phenomena and atmospheres. This change can be seen, among other things, in the horizon line, which moves low down and allows a realistic perspective - as if the viewer were experiencing the scene with his own eyes.

Reinier Nooms probably started out as a sailor, which is why he was given the nickname „Zeeman“. He was probably apprenticed to the famous painter Willem van de Velde the Elder (c. 1611-1693). Noom's works are characterised by the precise reproduction of technical details and the subtle play of light and shadow.

## Wouter Knijff (zugeschrieben)

*Boote an einer Anlegestelle, um 1640*

*Boats at a jetty, c. 1640*

Die Liberalität in den Niederlanden hat große Auswirkungen auf die dargestellten Themen in der bildenden Kunst. Im restlichen Europa herrscht ein strengerer Bildkanon, sprich eine Vorstellung von dem, was als bildwürdig gilt. In Holland hat man sich jedoch von diesen Vorgaben schon früh befreit, und so gelangen mitunter derbe Bildthemen wie Trunkenheit und Prostitution auf die Leinwand. Die Wiedergabe dieser Sujets kann auch subtil sein, wie in diesem Gemälde: Die beschaulich wirkende Flusszene wird auf der linken Seite von zwei Männern flankiert, die sich vor einer Schänke befinden. Einer der beiden nimmt einen großen Schluck Bier zu sich und steht so in starkem Kontrast zu den noblen Gästen, die auf das Ufer zusteuern. Landschaftsmalereien wie diese sind im 17. Jahrhundert beliebt, da sie mit feinem Humor versehen sind und auch jene Kaufinteressenten ansprechen, die zwar keine hohe Bildung erfahren haben, aber dennoch in der Lage sind, das Erzählerische zu entschlüsseln.

Die Zuschreibung dieses Gemäldes an den Maler und Kunsthändler Wouter Knijff basiert auf stilistischen Übereinstimmungen. Nur bei genauer Beobachtung ist die Signatur „VG“ zu lesen, die auf den berühmten Landschaftsmaler Jan van Goyen (1596-1656) hinweist. Da dieser jedoch tonalistischer, mit deutlich reduzierten Farbakzenten und die Architektur weniger detailliert malte, ist auszuschließen, dass es aus der Hand des großen Meisters stammt. Bereits zu Lebzeiten Van Goyens tauchten Fälschungen auf, da diese hohe Preise auf dem Markt erzielten. Es existiert eine zweite, bis auf wenige Unterschiede gleiche Version, die Gillis Peeters d. Ä. (1612-1653) zugeschrieben wird. Auf jenem Gemälde ist die falsche Signatur „VGoyen 1644“ zu finden.

The liberality in the Netherlands has a great impact on the subjects depicted in the visual arts. In the rest of Europe, there is a stricter canon of images, i.e. an idea of what is considered worthy of depiction. In Holland,

however, people freed themselves from these guidelines early on, and so sometimes vulgar pictorial themes such as drunkenness and prostitution were put on canvas. The rendering of these subjects can also be subtle, as in this painting: the contemplative-looking river scene is flanked on the left by two men who are outside a tavern. One of them is taking a large sip of beer. He stands in stark contrast to the noble patrons who are heading for the shore. Landscape paintings like this are popular in the 17th century because they are infused with a sense of humour and appeal to those prospective buyers who may not have experienced a high level of education, but are still able to decode the narrative.



*Wouter Knijff (um 1606-1694) zugeschrieben, Boote an einer Anlegestelle, um 1640, Öl auf Holz Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-849*

The attribution of this painting to the painter and art dealer Wouter Knijff is based on stylistic similarities. Only close observation reveals the signature „VG“, which refers to the famous landscape painter Jan van Goyen (1596-1656). However, since the latter painted more tonally, with distinctly reduced colour accents, and the architecture in less detail, it can be ruled out that it comes from the hand of the great master. Already during Van Goyen's lifetime, imitations appeared, as they fetched high prices on the market. There is a second version, similar except for a few differences, which is attributed to Gillis Peeters the Elder (1612-1653). That painting bears the false signature „VGoyen 1644“.

## Jan Theunisz. Blanckerhoff

*Fleute und Tjalk vor einer Küste, um 1650*

*Fluyt and tjalk off a coast, c. 1650*

Wechselhaftes Wetter prägt die Stimmung dieses Gemäldes. Die zerklüfteten Wolken erlauben dem Maler die Kontrastierung des leicht beleuchteten Strandes gegenüber der stark verdunkelten See. Im Vordergrund holen Fischer nach verrichteter Arbeit das Segel ihrer Tjalk ein. Im Hintergrund ist eine niederländische Fleute zu erkennen; in der Ferne lässt ein aufragender Kirchturm die Silhouette einer Küstenstadt erahnen.

Dieses Gemälde entstand auf dem Höhepunkt niederländischer Marinemalerei. Diese verdankt ihre Blüte u. a. der dort herrschenden Religionsfreiheit, durch die die christlich dominierte Bildsprache verdrängt und Raum für Alltagszenen geschaffen wurde. Aufgrund des enormen Reichtums der Niederländer werden nun auch weniger wohlhabende Bürger zu potenziellen Käufern von Kunstwerken. Da diese die Wiedergabe ihres Alltags gegenüber schwer zu entschlüsselnden mythologische Themen bevorzugen, passen die Maler ihr Angebot an.

Das Leben von Jan Blanckerhoff (auch Jan Maat genannt) lässt sich nur schwer mit Archivdokumenten nachzeichnen. Während des Zweiten Englisch-Niederländischen Krieges fährt er zweimal mit der Flotte der Generalstaaten mit und erarbeitet sich den Ruf als „erfahrener Maler von Seeangelegenheiten.“ Der niederländische Kunstschriftsteller Arnold Houbraken (1660-1719) berichtet, dass der Maler „liederlich und ungebunden in seinem Leben, unstät und zu Abwechslungen geneigt“ gewesen sei. Dass Blanckerhoffs Oeuvre bis heute unterschätzt wird, zeigt die Zuschreibung vieler Gemälde an bekanntere Maler wie Ludolf Bakhuizen (1630/31-1708).

Changing weather sets the mood of this painting. The jagged clouds allow the painter to contrast the lightly lit beach with the heavily darkened sea. In the foreground, fishermen are hauling in the sail of their tjalk after having finished their work. A Dutch fluyt can

be seen in the background; in the distance, a towering church spire suggests the silhouette of a coastal town.

This painting was created at the height of Dutch marine painting. It owes its flourishing, among other things, to the religious freedom that prevailed there, which displaced the Christian-dominated imagery and made room for everyday scenes. Due to the enormous wealth of the Dutch, less wealthy citizens now also became potential buyers of works of art. Since they prefer the depiction of their everyday life to mythological themes that are difficult to decode, the painters adapt their offer.

The life of Jan Blanckerhoff (also called Jan Maat) is difficult to trace with archival documents. During the Second Anglo-Dutch War, he sailed twice with the States General Fleet and earned a reputation as an „expert painter of maritime affairs.“ The Dutch art writer Arnold Houbraken (1660-1719) reports that the painter was „dissolute and unbound in his life, bustling and inclined to variety“. The fact that Blanckerhoff's oeuvre is still underestimated today is shown by the attribution of many paintings to better-known painters such as Ludolf Bakhuizen (1630/31-1708).



Jan Theunisz. Blanckerhoff (1628-1669), *Fleute und Tjalk vor einer Küste, um 1650*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-228

## Willem Gruyter der Jüngere

*Hafen von Dordrecht mit Schiffen und Floß, 1871*

*Port of Dordrecht with ships and raft, 1871*

Das rege Treiben auf den Gewässern vor Dordrecht wird in das Licht einer warmen Abendsonne gehüllt. Die Atmosphäre ist durch große Klarheit geprägt, die einen tiefen Blick auf ferne Ufer ermöglicht. Im Zentrum steuert ein Lastenkahn durch den Hafen, der durch die Brechung des Lichts auf dem Wasser und im Himmel kontrastvoll in Szene gesetzt wird. Die lebendige Farbigkeit und Weitsicht gehören zu den besonderen Qualitäten der Arbeiten Willem Gruyters.

Die Stadt Dordrecht hatte aufgrund ihrer strategischen Lage bereits im Mittelalter eine Schlüsselrolle inne. Ihr wurde das Stapelrecht zugesprochen, das durchziehende Kaufleute verpflichtete, ihre Waren für eine bestimmte Zeit vor Ort anzubieten. Die Hanse nutzte den Einfluss der Stadt, um das nahegelegene Brügge politisch unter Druck zu setzen.

Nur wenige Quellen über das Leben des Malers, Zeichners und Radierers Willem Gruyter haben sich erhalten. Er kommt in Amsterdam als Sohn des Kunsthändlers Willem Gruyter sen. (1763-1832) zur Welt und geht beim etablierten Landschafts- und Marinemaler Hermanus Koekkoek dem Älteren (1815-1882) in die Lehre. Wahrscheinlich ist Gruyters ausnahmslose Spezialisierung auf Marinemalerei auf dessen Einfluss zurückzuführen. Ab 1845 ist er Mitglied der Königlichen Akademie. 1853 wird er in die „Arti et Amicitiae“ (kurz: Arti), einer Gesellschaft und wichtigen Künstlerdrehzscheibe in Amsterdam, aufgenommen. Die Arbeiten Gruyters werden bereits zu seinen Lebzeiten international ausgestellt. Als dieses Gemälde entstand, war der Künstler in Bremerhaven tätig. Sein gleichnamiger Sohn tritt in die Fußstapfen des Vaters und wird ebenfalls Marinemaler.

The bustle on the waters off Dordrecht is enveloped in the light of a warm evening sun. The atmosphere is characterised by great clarity, allowing a deep view of distant shores. In the centre, a barge steers through

the harbour, contrasted by the refraction of light on the water and in the sky. The vivid colourfulness and far-sightedness are among the special qualities of Willem Gruyter's works.

Due to its strategic location, the city of Dordrecht already played a key role in the Middle Ages. It was granted the staple right, which obliged passing merchants to offer their goods locally for a certain period of time. The Hanseatic League used the city's influence to put political pressure on nearby Bruges.

Only a few sources about the life of the painter, draughtsman and etcher Willem Gruyter have survived. He is born in Amsterdam as the son of the art dealer Willem Gruyter senior (1763-1832) and apprentices with the established landscape and marine painter Hermanus Koekkoek the Elder (1815-1882). Gruyter's invariable specialisation in marine painting can probably be traced back to his influence. From 1845 he is a member of the Royal Academy. In 1853 he is admitted to the „Arti et Amicitiae“ (Arti for short), a society and important artists' hub in Amsterdam. Gruyter's works are exhibited internationally already during his lifetime. When this painting was created, the artist is working in Bremerhaven. His son of the same name follows in his father's footsteps and also becomes a marine painter.



Willem Gruyter der Jüngere (1817-1880), *Hafen von Dordrecht mit Schiffen und Floß, 1871*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-2836

## Louis Charles Verboeckhoven

*Zwei Fischkutter in stürmischer See, 1831*  
*Two fishing cutters in stormy seas, 1831*

Klare Farben, präzise Umriss und eine feine Pinselführung machen dieses Kleinformat zu einem technisch besonders qualitativollen Seestück. Die Fischkutter werden ebenso akribisch ausgearbeitet wie das Meer und der Himmel – jene Besonderheiten, die wir bereits von den niederländischen Malern des 17. Jahrhunderts kennen, hier jedoch rund zweihundert Jahre später.

Der belgische Maler Louis Charles Verboeckhoven wächst in Gent auf, wo er sein Interesse für die Marinemalerei entdeckt. Ab 1827 wird er zu Salons und Jahresausstellungen zugelassen (u.a. in Amsterdam, Den Haag und Brüssel), wo er sich einen Namen als talentierter Künstler macht. Wahrscheinlich kann er sich im Laufe der Jahre als unabhängiger Maler etablieren, weshalb er nicht mehr auf sich aufmerksam machen muss und daher seine Ausstellungstätigkeit abnimmt. Verboeckhoven bereist mehrfach die niederländischen, französischen und britischen Küsten. Gegen Ende seiner Karriere wird er Mitglied der Rijksakademie. Wenngleich die Darstellungen manchmal etwas stereotyp wirken, besticht Verboeckhovens Oeuvre durch seine technische Brillanz und die nuancierte Wiedergabe des Himmels und unterschiedlicher Witterungen sowie sorgfältige Ausführung unterschiedlicher Boots- und Schiffstypen. Gemälde wie dieses erfreuen sich in bürgerlichen Kreisen großer Beliebtheit, wird doch die einstige Nähe zur Natur in der Umbruchphase der Industriellen Revolution als nostalgischer Bezugspunkt wahrgenommen.

Clear colours, precise outlines and fine brushwork make this small format a technically particularly high-quality seascape. The fishing boats are just as meticulously worked out as the sea and the sky - those fea-

tures that we already know from the Dutch painters of the 17th century, but some two hundred years later.

The Belgian painter Louis Charles Verboeckhoven grew up in Ghent, where he first became interested in marine painting. From 1827 he was admitted to salons and annual exhibitions (in Amsterdam, The Hague and Brussels, among others), where he made a name for himself as a talented artist. Probably over the years he was able to establish himself as an independent painter, which is why he no longer needed to draw attention to himself and therefore his exhibition activity decreased. Verboeckhoven travelled the Dutch, French and Brit-



Louis Charles Verboeckhoven (1802-1889), *Zwei Fischkutter in stürmischer See, 1831*, Öl auf Holz, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-1374

ish coasts several times. Towards the end of his career he becomes a member of the Rijksakademie. Although the depictions sometimes seem somewhat stereotypical, Verboeckhoven's oeuvre stands out for its technical brilliance and nuanced rendering of the sky and weather conditions, as well as careful execution of different types of boats and ships. Paintings like this enjoy great popularity in bourgeois circles, as the former closeness to nature is perceived as a nostalgic point of reference during the upheaval of the Industrial Revolution.

## Kunst einer Seemacht

Die Niederlande verlieren ihre Vormachtstellung auf den internationalen Gewässern ab dem 18. Jahrhundert an das British Empire, das mit enormer Geschwindigkeit expandiert. Großbritannien gelingt es, sich auf Grundlage der beginnenden Industrialisierung, des Seehandels und des Erwerbs von Kolonien als Weltmacht zu etablieren. Siegreiche Seekriege gegen Spanien, die Niederlande und Frankreich ermöglichen, die Führungsrolle auf den Ozeanen einzunehmen.

In der Bevölkerung Großbritanniens wächst das Bewusstsein für die Bedeutung militärischer Erfolge zur See und damit die Nachfrage nach Kunst, die diese zur Schau stellt. Seit dem 15. Jahrhundert ist es in England üblich, dass ausländische Künstler für die Ausführung großer Aufträge ins Land kommen; für Marinemalereien sind dies insbesondere Niederländer. Diese üben großen Einfluss auf die Britische Schule aus, weshalb sich in der Folge neben den militärischen Motiven viele alltägliche Szenen finden, die in enger Tradition zu den niederländischen Seestücken stehen.

## Art of a Naval Power

From the 18th century onwards, the Netherlands had to cede its supremacy on international waters to the British Empire, which expanded at an enormous rate. Great Britain succeeds in establishing itself as a world power on the basis of the beginning of its industrialisation, maritime trade and the acquisition of colonies. Victorious naval wars against Spain, the Netherlands and France make it possible to take the leading role on the oceans.

In the population of Britain, there is a growing awareness of the importance of military successes at sea, and with it the demand for art to showcase them. Since the 15th century, it has been customary in England for foreign artists to come to the country for large commissions; for naval paintings in particular, Dutchmen. These influence the British School greatly, which is why, in addition to military motifs, there are many everyday scenes that are in close tradition with the Dutch seascapes.

## Thomas Luny

### *Die französische Fregatte „Clorinde“, um 1814* *The French frigate „Clorinde“, c. 1814*

Thomas Luny zählt zu den namhaften englischen Marine-malern seiner Generation. Er stellt 1777 erstmals in der Society of Artists of Great Britain aus. Von 1780 bis 1793 werden seine Arbeiten regelmäßig in der Royal Academy präsentiert, danach nur noch 1802 und im Jahr seines Todes. Seine Abwesenheit von den Ausstellungen der Akademie nach 1793 nähren die irrtümliche Annahme, dass er sich während des napoleonischen Konflikts im Dienste der Marine befindet, jedoch ist Lunys Name in den Aufzeichnungen der Admiralität nicht zu finden. Der Maler ist äußerst produktiv und profitiert von der Nähe seines Händlers zur Britischen Ostindien-Kompanie, die ihren Sitz in derselben Straße hat und viele Gemälde von Schiffen der Kompanie erwirbt. 1807 verlässt er London und zieht nach Teignmouth. Dieser Umzug ist wahrscheinlich durch den Rückzug seiner Gönner in den Ferienort nach dem Krieg zu erklären, wodurch er sich weiterhin Aufträge sichern kann. Nach 1807 stellt er zunehmend die lokale Küstenlandschaft dar. Luny litt ab 1817 zunehmend an Arthritis in beiden Händen, die ihn zwar nicht von der Arbeit abhielt, es ihm jedoch nicht mehr ermöglichte, in derselben malerischen Qualität zu arbeiten.

Das Gemälde zeigt die französische Fregatte „Clorinde“ (1808) im Gefecht mit einem algerischen Seeräuber. Zu jener Zeit sind viele Handelsschiffe auf ihrem Weg durch das Mittelmeer den Angriffen von Seeräubern aus Algier ausgesetzt. Darstellungen wie diese zeigen „Vergeltungsschläge“ gegenüber den „Barbareskenstaaten“. Die Royal Navy erbeutet die „Clorinde“ 1814 von den Franzosen - sie geht als „Aurora“ in ihren Dienst über.

Thomas Luny is one of the renowned English marine painters of his generation. He exhibited for the first time at the Society of Artists of Great Britain in 1777. From 1780 to 1793 his work was regularly exhibited at the Royal Academy, thereafter only in 1802 and the year of his death. His absence from the Academy's exhibi-

tions after 1793 feeds the erroneous assumption that he was in the service of the navy during the Napoleonic conflict, but Luny's name does not appear in the Admiralty records. The painter is extremely productive and benefits from his dealer's nearness to the British East India Company, which is headquartered on the same street and acquires many paintings of Company ships. In 1807 he leaves London and moves to Teignmouth. This move is probably explained by the withdrawal of his patrons to the resort after the war, enabling him to continue to secure lucrative commissions. After 1807 he increasingly depicts the local coastal landscape. Luny



*Thomas Luny (1759-1834),  
Die französische Fregatte „Clorinde“  
erbeutet einen Korsaren aus Algier,  
um 1814, Öl auf Leinwand,  
Internationales Maritimes Museum  
Hamburg, Inv. Nr. K-216*

suffered increasingly from arthritis in both hands from 1817 onwards, which did not prevent him from working, but did not allow him to work with the same quality of painting.

The painting shows the French frigate „Clorinde“ (1808) in battle with Buccaneers from Algiers. At that time, many merchant ships are exposed to attacks by North African pirates on their way through the Mediterranean. Depictions like this show „retaliatory strikes“ against the „barbarian states“. The Royal Navy captured the „Clorinde“ from the French in 1814 and she entered service as the „Aurora“.



## Thomas Luny

### *Die Bombardierung Algiers, 1819* *The Bombardement of Algiers, 1819*

Insgesamt 25 Kriegsschiffe und 55 bewaffnete Schaluppen mit einer Feuerkraft von fast eintausend Kanonen verwüsten am 27. August 1816 die heutige algerische Hauptstadt. Dieser Eskalation zwischen den Briten und Osmanen geht ein langer Konflikt voraus: Seit dem 17. Jahrhundert lassen die „Barbareskenstaaten“ europäische Handelsschiffe kapern, um die Besatzung zu versklaven oder freikaufen zu lassen. Als es 1816 in Bona zu einem Massaker kommt, bei dem der britische Vizekonsul durch osmanische Soldaten ermordet wird, beauftragt die britische Regierung Admiral Edward Pellew (1757-1833) die Versklavung der Christen mit allen Mitteln zu beenden. Pellews Flotte schließt sich in Gibraltar mit niederländischen Schiffen zusammen. Am Morgen des 27. August erreicht die britisch-niederländische Flotte Algier und richtet an Omar Agha (1773-1817) die Forderung, binnen drei Stunden der Abschaffung der Sklaverei von Christen und deren Auslieferung zuzustimmen. Der Herrscher reagiert auf das Ultimatum mit Kanonenschüssen, woraufhin Pellew den Befehl für den Angriff gibt. Nach sechsstündigem Beschuss sind die feindliche Flotte, die Festungsartillerie und die halbe Stadt mitsamt ihrer Vorräte vernichtet. Am Folgetag beugt sich Omar den Forderungen. Pellew droht Tunis und Tripolis mit demselben Schicksal, woraufhin auch dort die Christen freigelassen werden.

Thomas Luny taucht das Gefecht in eine nächtliche Szene, in der die Flammen der brennenden Stadt die Flotte illuminieren. Den Schiffen ist die Gegenwehr Algiers anzusehen; die Segel sind vom Artilleriebeschuss durchlöchert. Inmitten der düsteren Atmosphäre werden die geretteten Sklaven zu den Schiffen gebracht. In einem der Boote inszeniert sich der Maler vor einer Staffelei, als habe er das Geschehen selbst erlebt.

A total of 25 warships and 55 armed sloops with a firepower of almost one thousand cannons devastate today's Algerian capital on 27 August 1816. The esca-

lation between the British and Ottomans was preceded by a long conflict: since the 17th century, the „barbarian states“ have had European merchant ships captured in order to enslave the crew or have them ransomed. When a massacre took place in Bona in 1816, in which the British vice-consul was murdered by Ottoman soldiers, the British government commissioned Admiral Edward Pellew (1757-1833) to end the enslavement of the Christians by any means necessary. Pellew's fleet joins forces with Dutch ships in Gibraltar. On the morning of 27 August, the Anglo-Dutch fleet reaches Algiers and addresses a demand to Omar Agha (1773-1817) to agree to the abolition of slavery of Christians and their extradition within three hours. The ruler responds to the



*Thomas Luny (1759-1837),  
Die Bombardierung Algiers,  
1819, Öl auf Leinwand,  
Internationales Maritimes  
Museum Hamburg,  
Inv. Nr. K-289*

ultimatum with cannon fire, whereupon Pellew gives the order to attack. After six hours of shelling, the enemy fleet, the fortress artillery and half the city, including its supplies, are destroyed. The following day, Omar agrees to the demands. Pellew threatens Tunis and Tripoli with the same fate, whereupon the Christians there are also released. Thomas Luny immerses the battle in a night scene in which the flames of the burning city illuminate the fleet. Algiers' resistance can be seen on the ships; the sails are riddled with artillery fire. Amidst the gloomy atmosphere, the rescued slaves are brought to the ships on the lifeboats. In one of the boats, the painter stages himself in front of an easel as if he had experienced the event himself.

## James John Wilson Carmichael

*Schiffahrt vor der Nordostküste, 1845*

*Shipping off the northeast coast, 1845*

John Wilson Carmichael gilt als einer der bedeutendsten Marinemaler des Viktorianischen Zeitalters. 1800 als Sohn eines Schiffszimmerers in Newcastle-upon-Tyne geboren, fährt er während der Napoleonischen Kriege eine Zeit lang zur See und geht dann bei einem Schiffbauer in die Lehre. Im Alter von 23 Jahren lässt er sich in Newcastle als Zeichner und Maler nieder. Er erwirbt sich einen Ruf für akribische Genauigkeit und ein Gespür für Atmosphärisches sowie die Details maritimer Ereignisse. Diese „dokumentarischen“ Fähigkeiten kommen ihm 1854/55 bei seinem Auftrag, für die London Illustrated News den Krimkrieg in der Ostsee festzuhalten, zugute. Mit zunehmender Bekanntheit stellt Carmichael regelmäßig an der Royal Academy und der British Institution in London aus.

Carmichaels fundierte Kenntnis von maritimen Wetterlagen und Takelage der Schiffe spiegelt sich auch in diesem Bild wider. Es zeigt in realistischer, nahezu feinmalerischer Manier eine Gruppe von Handelsschiffen vor einer Hafeneinfahrt – markiert durch einen Leuchtturm am linken Bildrand – wie sie bei stürmischem Wetter und schwerem Seegang kreuzen, ausfahren oder versuchen, sicher in den Hafen zu gelangen. Die raue und felsige Nordostküste Englands stellte von jeher hohe Anforderungen an die Schiffahrt; zwischen 1740 und 2000 werden allein zwischen Berwick und Whitby 350 Schiffbrüche verzeichnet. Auf diese Gefahr scheinen auch Schiffsplanke und abgebrochener Mast als Requisiten im Bildvordergrund zu verweisen. Der Klipper im Bildfokus, über dessen Bordwand gerade eine Gischtwelle schwappt, ist der Gefahr der nahen Küste jedoch gewahr; er hat die Segel gerefft, um Fahrt rauszunehmen.

John Wilson Carmichael is considered one of the most important marine painters of the Victorian age. Born in Newcastle-upon-Tyne in 1800, the son of a shipwright, he went to sea for a time during the Napoleonic Wars and was then apprenticed to a shipbuilder.

At the age of 23, he settled in Newcastle as a draughtsman and painter, gaining a reputation for meticulous accuracy and a flair for the atmospheric as well as the details of maritime events. These ‚documentary‘ skills stood him in good stead when he was commissioned to record the Crimean War in the Baltic in 1854/55 for the London Illustrated News. As his fame grew, Carmichael exhibited regularly at the Royal Academy and the British Institution in London.

Carmichael’s intimate knowledge of maritime weather and the rigging of ships is also reflected in this picture. It shows, in a realistic, almost finely painted manner, a group of merchant ships in front of a harbour entrance – marked by a lighthouse on the left edge of the picture – as they cruise, sail or try to enter the harbour safely in stormy weather and heavy seas. The rough and rocky north-east coast of England has always placed great demands on shipping; between 1740 and 2000, 350 shipwrecks are recorded between Berwick and Whitby alone. The ship’s plank and broken mast as props in the foreground of the picture also seem to refer to this danger. The clipper in the focus of the picture, with a wave of spray lapping against its side, is aware of the danger of the nearby coastline; it has reefed its sails to reduce speed. ES



James John Wilson Carmichael (1800-1868), *Schiffahrt in einer steifen Brise vor der Nordostküste, 1845*, Öl auf Leinwand, BS Maritime Art Collection

## Clarkson Frederick Stanfield

*Vor Fort Rouge, Calais, 1849*

*Off Fort Rouge, Calais, 1849*

Clarkson Stanfield gilt als einer der renommiertesten Marine- und Bühnenmaler seiner Zeit, er ist Mitbegründer und ab 1829 Präsident der Society of British Artists. Das Publikum begeistert sich für die Unmittelbarkeit und präzise Ausarbeitung seiner Seestücke. Der einflussreiche Schriftsteller John Ruskin (1819-1900) lobt ihn ausführlich für seine wahrhaftige Beobachtung des Himmels und seine erstaunliche Fähigkeit, die Bewegung und Transparenz des Wasser wiederzugeben. Sein Haus in Hampstead wird zu einem belebten Treffpunkt für Künstler und Schriftsteller, darunter auch Charles Dickens (1812-1870), der zu einem engen Freund des Malers wird.

1828 endet eine Reise zum Rhein vorzeitig, weil er sich eine Brustfellentzündung zuzieht und sich über mehrere Wochen in Calais und Boulogne erholen muss. In dieser Zeit entstehen viele Zeichnungen, und so liegt es nahe, dass Stanfield Motive aus seinem erzwungenen Calais-Aufenthalt über Jahre als Vorlage für Gemälde nutzt.

Das Fort Rouge ist eine ehemalige Festung aus Holz, die 1695 vor Calais auf einem Pfahlwerk erbaut wurde, um den Hafen vor Angriffen englischer Schiffe zu schützen. Stanfield inszeniert vor der Festung einen niederländischen Küstensegler auf bewegter See. Die Windrichtung ist anhand der Stellung der Segel erkennbar und lässt den von links in das Bild hineindrängenden dunklen Himmel als Vorbote eines sich nähernden Sturms erscheinen. Zugleich zeigt sich im Hintergrund ein früher Dampfer – wiederum ein Vorzeichen des sich abzeichnenden technologischen Wandels in der Schifffahrt.

Clarkson Stanfield is considered one of the most renowned marine and stage painters of his time, co-founder and, from 1829, president of the Society of British Artists. The public is enthusiastic about the immediacy and precise elaboration of his seascapes. The influential writer John Ruskin (1819-1900) praises him extensively

for his truthful observation of the sky and his amazing ability to render the movement and transparency of water. His home in Hampstead becomes a busy meeting place for artists and writers, including Charles Dickens (1812-1870), who becomes a close friend of the painter.

In 1828, a trip to the Rhine ends prematurely because he contracted pleurisy and has to recuperate for several weeks in Calais and Boulogne. Many drawings are made during this time, so it stands to reason that Stanfield uses motifs from his enforced Calais stay as models for paintings over the years.



Clarkson Frederick Stanfield (1793-1867), *Off Fort Rouge, Calais, 1849*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-1222

Fort Rouge is a former wooden fortress built on a piling off Calais in 1695 to protect the harbour from attacks by English ships. Stanfield stages a Dutch coastal sailing ship on a moving sea in front of the fortress. The wind direction is discernible from the position of the sails and makes the dark sky pushing into the picture from the left appear as a foreshadow of an approaching storm. At the same time, an early steamer can be seen in the background - again an omen of the technological change in shipping that is on the horizon.

## John Moore

### *Überquerung der Untiefe, undatiert* *Crossing the shoal, undated*

Im Sturm kämpfen zwei englische Boote gegen den heftigen Wellengang. Sie fischen gemeinsam mit einem Netz: Die Richtung der Leine am Boot links zeigt dies an. Im Vordergrund gibt es deutliche Hinweise auf ein lange zurückliegendes Unglück: Nur noch ein Maststück ist von einem auf eine Sandbank aufgelaufenen Schiff zu sehen. Zur Warnung wurde die Stelle mit einer Wracktonne markiert. Frisch und unkonventionell ist der Wechsel von Licht und Farbe auf dem bewegten Wasser dargestellt.

Während der Viktorianischen Epoche (1837-1901) erweitert sich der Markt für Marinemalerei, so dass die Künstler nicht mehr in London tätig sein müssen, um ihre Arbeiten auszustellen und verkaufen zu können. Die Seestücke der lokalen Malschulen haben einen starken Bezug zum Naturstudium und rücken das Schiff in eine eher untergeordnete Rolle. Die wahrhaftige Wiedergabe der Landschaft ist auf den Einfluss der Präraffaeliten (benannt nach Raffael (1483-1520)) zurückzuführen, die sich an italienischen Meistern des 14. und 15. Jahrhunderts orientieren und deren detailgetreue Darstellungen der Natur im 19. Jahrhundert wiederentdeckt werden.

John Moore ist ab 1853 an der Royal Academy eingeschrieben und durchläuft eine präraffaelitische Studienphase. Zwischen 1875-1901 zeigt er seine Werke regelmäßig im Rahmen der Jahresausstellungen der Ipswich Art Society. In der Stadt in der Grafschaft Suffolk an der Ostküste Englands ist Moore bekannt, jedoch erreicht er keinen nationalen Ruhm, da er nie in London ausgestellt hat.

In the storm, two English boats struggle with the violent swell. They are fishing together with a net: The direction of the line on the boat on the left indicates this. In the foreground, there are clear indications of an accident that happened a long time ago: only a piece of mast can still be seen from a ship that ran aground on a

sandbank. As a warning, the spot has been marked with a wreck buoy. The change of light and colour on the moving water is fresh and unconventional.

During the Victorian era (1837-1901), the market for marine painting expands so that artists no longer need to be based in London to exhibit and sell their work. The seascapes of the local painting schools have a strong reference to the study of nature and relegate the ship to a rather subordinate role. The truthful rendering of the landscape is due to the influence of the Pre-Raphaelites (named after Raphael (1483-1520)), who took their cue from Italian masters of the 14th and 15th centuries and whose detailed depictions of nature are rediscovered in the 19th century.

John Moore matriculated at the Royal Academy in 1853 and went through a Pre-Raphaelite phase of study. Between 1875-1901, he regularly exhibited his works at the annual exhibitions of the Ipswich Art Society. Moore was well known in the town in the county of Suffolk on the east coast of England, but he did not achieve national fame as he never exhibited in London.



John Moore (1820-1902), *Überquerung der Untiefe, undatiert*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-931

## Henry Redmore

*Schiffahrt vor der Küste bei kabbeliger See, 1861*

*Shipping offshore in a choppy sea, 1861*

Einer der wesentlichen Gründe für das wachsende Interesse an Küstenszenen in der englischen Malerei war die Entdeckung des Ufers als Ort der Erholung und Vergnügung. Unter König Georg III. (1738-1820) wird der Strand vermehrt zum Ziel von Freizeitaktivitäten und ein Bad in Salzwasser als gesundheitsfördernd wahrgenommen. Vor allem das wohlhabende Publikum, bei dem kleine Küstenbilder in Mode kommen, wird vom Meer angezogen. Die Künstler erkennen neben dem neuen Markt auch den künstlerischen Reiz der Landschaft, da sich Boote, Leuchttürme, Wracks, etc. genauso gut für die Erarbeitung einer ansprechenden Komposition eignen wie Bäume, Tiere oder Flüsse. Strände werden trotz ihrer Popularität verhältnismäßig selten zum Bildthema.

Über das Leben des in Kingston upon Hull geborenen Marinemalers Henry Redmore ist wenig bekannt. Er arbeitet bis zu seinem Tode im Nordosten Englands und ist wahrscheinlich von den Arbeiten des schottischen Marinemalers William Anderson (1757-1837) beeinflusst. 1868 stellt er das einzige Mal nachweisbar in der Royal Academy in London aus, wengleich vermutet wird, dass seine Werke dort häufiger präsentiert wurden. Redmore gilt als einer der talentiertesten Maler der *Hull School*, der Einflüsse der niederländischen Tradition geschickt in die englische Malerei integriert. Da Hull als Hafenstadt zu jener Zeit eine wichtige Rolle im Handel zwischen Kontinentaleuropa und der britischen Insel einnimmt, wird angenommen, dass Redmore Studienreisen nach Holland unternahm.

One of the main reasons for the growing interest in coastal scenes in English painting was the discovery of the shore as a place of recreation and pleasure. It was not until the reign of King George III (1738-1820) that the beach increasingly became a destination for leisure activities and a dip in salt water was perceived as beneficial to health. The wealthy public in particular, for

whom small coastal paintings became fashionable, was attracted to the sea. In addition to the new market, artists also recognise the artistic appeal of the landscape, as boats, lighthouses, wrecks, etc. are just as suitable for creating an appealing composition as trees, animals or rivers. Despite their popularity, beaches are relatively rarely the subject of paintings.

Little is known about the life of Henry Redmore, a marine painter born in Kingston upon Hull. He worked in the north-east of England until his death and was probably influenced by the work of the Scottish marine painter William Anderson (1757-1837). In 1868 he exhibited at the Royal Academy in London for the only time on record, although it is thought that his work was presented there more frequently. Redmore is regarded as one of the most talented painters of the *Hull School*, skilfully integrating influences from the Dutch tradition into English painting. Since Hull, as a port city, played an important role in trade between continental Europe and the British Isles at the time, it is assumed that Redmore made study trips to Holland.



Henry Redmore (1820-1887), *Schiffahrt vor der Küste bei kabbeliger See, 1861*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-982

## J. M. W. Turner

*Vor Margate, 1840*

*Off Margate, 1840*

William Turner wurde als „Maler des Lichts und der Atmosphäre“ zu einem Künstlerhelden der Romantik, dem unendlich viele Künstler nacheiferten. Zu seinen bevorzugten Motiven gehört das Leben an der Küste. In dieser skizzenhaften Zeichnung von 1840 lässt sich Turners Reduktion auf sparsamste Ausdrucksmittel anschaulich nachvollziehen. Mit abstrakt anmutenden, virtuos verschlungenen Bleistiftstrichen hält Turner die eleganten Linien eines Bootes fest, setzt mit der weißen Kreide funkeln des Sonnenlicht auf die Meeresbrandung und deutet in der Ferne einen Küstenstreifen mit einem Gebäude an. Dabei verlässt er sich auf unsere Vorstellungskraft, den körnigen blaugrauen Papierträger als Wasser- bzw. Himmelszone und die hingehauchten Kreidestriche als Horizontlinie zu lesen.

2020 gelang es dem Kunsthistoriker Ian Warrell, das Motiv zu identifizieren: Turner blickt hier nach Nordwesten über die Bucht von Kingsgate zu der in weiter Ferne liegenden Burg Kingsgate und fängt einen Vorfall ein, den er am 22. November 1840 in Margate (Kent) beobachtete: zwei Schiffe der Ostindien Kompanie – dargestellt ist hier entweder die „Claudine“ oder die „Westminster“ – wurden damals absichtlich auf dem Sand östlich von Margate auf Grund gesetzt, um zu verhindern, dass sie ihre Ladung in einem Sturm verlören. Die Ladung wurde anschließend an der Küste geborgen und die Schäden an den Schiffen repariert. Seit Kindheitstagen mit Margate vertraut, besuchte Turner die Küstenstadt ab 1837 regelmäßig und logierte im Haus von Sophia Booth, das einen Blick auf die Mole bot. Sie war bis zu Turner's Tod 1851 seine Lebensgefährtin und die erste Besitzerin dieser Zeichnung.

As a “painter of light and atmosphere”, William Turner became an artistic hero of the Romantic period, who was emulated by an infinite number of artists. In this sketchy drawing from 1840, Turner's reduction to the most sparing means of expression can be viv-

idly understood. With seemingly abstract, virtuosically inter-twined pencil strokes, Turner captures the elegant lines of a boat, uses white chalk to set the sparkling sunlight on the surf, and hints at a stretch of coastline with a higher building in the distance. In doing so, he relies on our imagination to read the grainy blue-grey paper support as a zone of water or sky and the strokes of chalk as a horizon line.

In 2020, art historian Ian Warrell succeeded in identifying the subject. Turner is looking north-west across Kingsgate Bay towards Kingsgate Castle in the far distance, capturing an incident he observed in Margate, Kent, on 22 November 1840: two East Indiamen – depicted here as either the “Claudine” or the “Westminster” – were deliberately grounded on the sands east of Margate at the time to prevent them from losing their cargo in a storm. Their cargo was subsequently recovered on the shore and the damage to the ships repaired. Familiar with Margate since childhood, Turner visited the seaside town regularly from 1837, staying at the home of Sophia Booth, whose house overlooked the pier. She was his companion until Turner's death in 1851 and the first owner of this drawing. ES



Joseph Mallord William Turner (1775-1851), *Vor Margate, 1840*, Bleistift und weiße Kreide auf blauem Papier, Privatsammlung Hamburg

## nach J. M. W. Turner

*Schneesturm, um 1860**Snow Storm, c. 1860*

Der englische Künstler Joseph Mallord William Turner verkörpert nicht nur den Höhepunkt der romantischen Landschaftsmalerei, er ist darüber hinaus der originellste Maler seiner Zeit. In der Auflösung traditioneller Bildstrukturen weist er auf die Moderne voraus und erarbeitet sich den Ruf als „Maler des Lichts“. Er entwickelt großzügige Gesamtkompositionen mit zunehmender Entmaterialisierung des Gegenständlichen, um durch die Malerei zu einer „Welterkenntnis“ zu gelangen.

Turner behauptet in autobiografischen Notizen, dass er sich an den Mast des im Bild dargestellten Schiffes hat binden lassen und vier Stunden im Sturm das Naturspektakel erlebt – und überlebt – habe. Schon damals gibt es Diskussionen darüber, ob solche Schilderungen wahr seien.

Der Kunstkritiker John Ruskin (1819–1900) bezeichnet den *Schneesturm* als „eine der großartigsten Darstellungen der Meeresbewegung, des Nebels und des Lichts, die je auf die Leinwand gebracht wurden.“ In der Arbeit zeichnen sich die Umrisse des technischen Zeitalters ab. Turner ist mit dem Physiker und Chemiker Michael Faraday (1791–1867) persönlich bekannt und schätzt dessen Auseinandersetzung mit dem Wechselverhältnis von Materie, Energie und Kraft. Durch diese Anregungen gelingt es ihm, seine Landschaften mit energiegeladenen Formen zu füllen.

Bereits zu Lebzeiten stoßen die Werke Turners auf großes Interesse. Seit dem 18. Jahrhundert sind Kupferstiche und Radierungen ein beliebtes Medium der Reproduktion und Verbreitung von Gemälden. Dieser besonders qualitätvolle Stich von Robert Brandard (1805–1862) gehört zu einer zwölfteiligen Reihe von Grafiken nach Turners Vorlagen.

The English artist Joseph Mallord William Turner not only represents the pinnacle of Romantic landscape painting, he is also the most original painter of his time. In his dissolution of traditional pictorial structures, he points ahead to the modern age and earns a reputation

as a „painter of light“. He develops generous overall compositions with increasing dematerialisation of the representational in order to achieve a „knowledge of the world“ through painting.

Turner claims in autobiographical notes that he had himself tied to the mast of the ship depicted in the painting and experienced - as well as survived - the natural spectacle for four hours in the storm. Even at that time, there are discussions about whether this story was true. The art critic John Ruskin (1819-1900) describes *Snow Storm* as „one of the very grandest statements of sea-motion, mist, and light, that has ever been put on canvas.“ The outlines of the technical age can be seen in the work. Turner is personally acquainted with the physicist and chemist Michael Faraday (1791-1867), and appreciates his investigation of the interrelationship of matter, energy and force. Through this inspiration, he succeeds in filling his landscapes with energetic forms.



Robert Brandard nach Joseph Mallord William Turner (1775-1851), *Schneesturm, um 1860* (Gemälde: 1842), Radierung, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-8159

Even during his lifetime, Turner's works meet with great interest. Since the 18th century, copperplate engravings and etchings are a popular medium for the reproduction and dissemination of paintings. This particularly high-quality engraving by Robert Brandard (1805-1862) is one of a twelve-part series of prints after Turner's originals.

## Spiegel politischer Umbrüche

Während der Französischen Revolution (1789) haben die Maler den klaren Auftrag, mit ihren Gemälden die glorreichen Taten der Republikanischen Märtyrer zu feiern. Unter der Abschaffung der Aristokratie leiden viele Künstler, weil sie ihre Gönner und Auftraggeber verlieren. Sie müssen nun malen, was sie verkaufen können. Trotz der revolutionären Rhetorik erfahren gerade die nicht-politischen Themen eine vorübergehende Blüte, darunter Stilleben und Landschaften. Mit dem Aufstieg und Fall Napoleons (1769-1821) verändern sich die Anforderungen an die Künstler erneut, die während seiner Regentschaft den „Napoleonischen Mythos“ verbildlichen sollen. Auf dessen Abdankung im Jahre 1814 folgt eine Phase der Neuorientierung; der Suche nach neuen Themen in der Kunst. Der Schwerpunkt verlagert sich von dem einen Helden zu einfachen Menschen: Heldenhafte Taten werden nun im alltäglichen Leben gefunden. Der Pariser Salon von 1824 läutet eine Veränderung in der französischen Kunstgeschichte ein. Der Gegenstand der Gemälde spielt bei den Kritikern kaum noch eine Rolle. Viel wichtiger wird der experimentelle Umgang mit den Maltechniken. Das „Wie“ spielt folglich eine größere Rolle als das „Was“.

Die Marinemalerei blüht um die Jahrhundertmitte unter den Künstlern auf, die nun die Möglichkeiten ihres Mediums erforschen und innovative Methoden entwickeln, mit denen sie noch nie dagewesene Effekte erzielen können. Seit 1830 wird der Titel des *Peintre Officiel de la Marine* vergeben. Einer der ersten beiden Träger war Théodore Gudin (1802-1880).

## Mirror of political upheavals

During the French Revolution (1789), painters have a clear mandate to celebrate the glorious deeds of the Republican Martyrs with their paintings. Under the abolition of the aristocracy, many artists suffer, losing their patrons and clients. They now have to paint what they can sell. Despite all the revolutionary rhetoric, it is precisely the non-political subjects that experience a temporary flourishing, including still lifes and landscapes. With the rise and fall of Napoleon (1769-1821), the demands on artists changed once again. During his reign, they had to depict the „Napoleonic myth“. His abdication in 1814 is followed by a phase of reorientation; the search for new subjects in art. The focus shifts from the one hero to ordinary people: Heroic deeds are now found in everyday life. The Paris Salon of 1824 marks a change in the history of French art. The subject matter of the paintings hardly plays a role for the critics any more. The experimental use of painting techniques became much more important. The „how“ consequently plays a greater role than the „what“.

Naval painting flourishes around the middle of the century among artists who explore the possibilities of their medium and develop innovative methods with which to achieve never-before-seen effects. Since 1830, the title of *Peintre Officiel de la Marine* has been granted. One of the first two holders was Théodore Gudin (1802-1880).



## Henri Durand-Brager

*Brigg vor französischer Küste, 1870*

*Brig off the French coast, 1870*

Im Mittelpunkt des Bildes steht eine Brigg, die auf eine Reede zufährt. Halb hinter dem Schiff erkennbar, liegt eine französische Radkorvette. An Bord war Washtag; Zwischen zwei Untermasten sind an einer Leine unzählige Kleidungsstücke zum Trocknen aufgehängt. Vor kurzem ist ein Sturm über den Küstenabschnitt hinweggezogen. Das aufgewühlte Wasser ist milchig wiedergegeben, ebenso die Segel der Brigg. Nur eine Nuance heller ist der Himmel gemalt. Auch wenn in der Wolkendecke kaum Lücken zu erkennen sind, bricht vereinzelt Licht durch, das von den Wellenkronen reflektiert wird. Es ist dieses Licht, das dem monochrom gehaltenen Bild Leichtigkeit verleiht.

Bereits in jungen Jahren bereist Henri Durand-Brager die afrikanische Atlantikküste und will zunächst in der Marine Karriere machen. Schließlich geht er bei dem berühmten französischen Marinemaler Eugène Isabey (1803-1886) in die Lehre und erhält 1840 den Auftrag, als Marinemaler die Rückholung der Asche Napoleons von St. Helena zu begleiten. 1843 wird er mit dem Légion d'honneur ausgezeichnet. Durand-Brager wird vor allem aufgrund der Verbindung seines künstlerischen Talents mit seiner seemännischen Erfahrung beim marineaffinen Publikum hochgeschätzt. Bei der Bombardierung von Mogador (1844) ist er an Bord eines Kriegsschiffes und erarbeitet sich den Ruf als hervorragender Maler militärischer Panoramen. Später erhält er sogar Aufträge vom Zaren und dem österreichischen Kaiser, was seine internationale Reputation belegt. Durand-Brager ist ein äußerst vielseitiger Künstler, der neben Reiseansichten zahlreiche Genre-, Landschafts- und alltägliche Marinemalereien anfertigt.

In the centre of the picture is a brig sailing towards a roadstead. Half visible behind the ship is a French wheeled corvette. It was wash day on board: between two lower masts, countless items of clothing are hung on a line to dry. A storm has recently passed over this

stretch of coast. The churned-up water is rendered milky, as are the sails of the brig. Only a shade lighter is the sky painted. Even though there are hardly any gaps in the cloud cover, light occasionally breaks through and is reflected by the crests of the waves. It is this light that gives lightness to the monochrome picture.

Henri Durand-Brager travelled the African Atlantic coast at a young age and initially wanted to make a career in the navy. He eventually apprentices with the famous French marine painter Eugène Isabey (1803-1886) and in 1840 is commissioned as a marine painter to accompany the retrieval of Napoleon's ashes from St Helena. In 1843 he is awarded the Légion d'honneur. Durand-Brager is held in high esteem by the public with an affinity for the navy, above all because of the combination of his artistic talent and his experience at sea. He is on board a warship during the bombardment of Mogador (1844) and gains a reputation as an outstanding painter of military panoramas. Later he even receives commissions from the Tsar and the Austrian Emperor, which testifies to his international reputation. Durand-Brager is an extremely versatile artist who produced numerous genre, landscape and everyday marine paintings in addition to travel views.



Jean-Baptiste Henri Durand-Brager (1814-1879), *Brigg vor französischer Küste, 1870*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-483

## Maurice Buchin

### *Küstenlandschaft mit Fischern, undatiert* *Coastal landscape with fishermen, undated*

Eine von Wolken verdeckte rote Morgensonne taucht die Küstenlandschaft in einen warmen Ton und verleiht der Landschaft eine ruhige und beschauliche Atmosphäre. Im Bildzentrum machen Fischer ihre Boote für den anstehenden Arbeitstag bereit, indem sie die Segel setzen. In der Ferne sind die ersten Segler zu sehen, die die Küste bereits verlassen haben. Im Vordergrund wendet ein Fischer dem Betrachter den Rücken zu, als würde man gemeinsam die Boote beim Verlassen ihres Liegeplatzes verabschieden.

Die Wahl eines alltäglichen Motivs ist bei den französischen Künstlern ab Mitte des 19. Jahrhunderts weniger mit dem Ziel der wirklichkeitsbezogenen Wiedergabe verbunden – wie es zuvor bei den Niederländern der Fall war – sondern drückt eine Haltung aus: Die Maler stufen den Gegenstand ihrer Werke willentlich herab, um sich gegen die von den Eliten beschworene inhaltliche Wichtigkeit und die Leitlinien der „hohen Kunst“ zu stellen. Diese Opposition, die ihren Fokus auf den Alltag der Menschen statt auf historische Ereignisse oder Figuren legt, wird später als Realismus in die Kunstgeschichte eingehen.

Über den französischen Landschaftsmaler Maurice Buchin ist nur wenig bekannt. Er wird 1818 in Conliège im Département Jura geboren und geht bei Alexandre Jean-Baptiste Hesse (1806-1879) in die Lehre. Zwischen 1845 und 1876 findet sich sein Name wiederholt auf den Listen der ausgestellten Künstler des Pariser Salons. Buchins Gemälde müssen folglich die für die Zulassung verantwortliche Jury überzeugt haben; zeitweise wird er sogar mit mehreren Arbeiten gleichzeitig zur Ausstellung aufgenommen.

A red morning sun hidden behind clouds bathes the coastal landscape in a warm tone, giving it a calm and tranquil atmosphere. In the centre of the picture, fishermen are getting their boats ready for the upcoming working day by setting sail. In the distance, the first sail-

ing ship can be seen who have already left the coast. In the foreground a fisherman turns his back to the viewer, as if together they are saying goodbye to the boats as they leave their moorings.

The choice of an everyday motif by French artists from the mid-nineteenth century onwards is less linked to the goal of reality-based reproduction - as had previously been the case with the Dutch - but expresses an attitude: The painters willfully downgrade the subject matter of their works in order to oppose the importance of content invoked by the elites and the guidelines of „high art“. This opposition, which places its focus on people's everyday lives rather than on historical events or figures, will later go down in art history as realism.

Little is known about the French landscape painter Maurice Buchin. He was born in 1818 in Conliège in the Département of Jura and apprenticed with Alexandre Jean-Baptiste Hesse (1806-1879). Between 1845 and 1876, his name appears repeatedly on the lists of artists exhibited at the Paris Salon. Buchin's paintings must therefore have convinced the jury responsible for admission; at times he was even accepted for the exhibition with several works at the same time.



Maurice Buchin (1818-1893), *Küstenlandschaft mit Fischern, undatiert*, Öl auf Holz,  
Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-379

## Jean Antoine Théodore Gudin

*Frühes Dampfschiff im Seegang, um 1850*  
*Early steamship in the swell, c. 1850*

Ein Dampfschiff kämpft sich durch bewegte See. Die Wellen sind Vorboten des aufziehenden Unwetters, das sich auf der rechten Bildhälfte durch den stark verdunkelten Himmel ankündigt. Der Rauch aus dem Schornstein zeigt die Windrichtung an, die darauf verweist, dass die an Bord befindlichen Menschen das Schlimmste noch erwartet. Sie sind nicht unter Deck, sondern dem Wetter ausgesetzt. Die Stimmung des Gemäldes ist stark kontrastiert durch die friedliche, goldene Abendsonne auf der Linken. Es ist ein besonders qualitätsvolles Beispiel romantischer Marinemalerei, das die Nichtigkeit des Menschen gegenüber der Natur zum Ausdruck bringt.

Als dieses Gemälde dem Museum gestiftet wurde, galt es als ein Werk eines unbekanntes Malers. Die atmosphärische Qualität und Sicherheit in der Pinselführung sowie der blattvergoldete Rahmen haben die Hoffnung aufkommen lassen, dass ein bekannter Name hinter dieser Arbeit stecken muss. Die Öffnung der verschlossenen Rückseite offenbarte den berühmten französischen Marinemaler Théodore Gudin als Schöpfer des Werkes. Dies bestätigte sich durch das Auffinden seiner Signatur, die jedoch schwer lesbar ist. Das Gemälde wurde an der rechten Seite beschnitten, was das für Gudin unübliche quadratische Format und die ungeschickt wirkende Komposition (das Schiff ist weder in die Bildmitte noch in die beliebte Drittel-Regel gerückt) erklärt. Vermutlich sollte das Gemälde in den Rahmen passen. Leider ging so ein Teil des Bildes verloren, der einst für zusätzliche Dramatik der Szene sorgte, indem der Himmel über eine größere Fläche dunkel und bedrohlich wirkte.

A steamship fights its way through choppy seas. The waves are harbingers of the approaching storm, which is heralded by the heavily darkened sky on the right half of the picture. The direction of the wind can be seen in the smoke from the chimney, which indicates that the worst is yet to come for those on board. They are not

below deck, but exposed to the weather. The mood of the painting is strongly contrasted by the peaceful, golden evening sun on the left. It is a particularly high-quality example of romantic marine painting, expressing the nothingness of man in relation to nature.

When this painting was donated to the museum, it was considered a work by an unknown painter. The atmospheric quality and skilful brushwork, as well as the leaf-gilt frame, have led to the hope that a well-known name must be behind this work. The opening of the sealed reverse revealed the famous French marine paint-



Jean Antoine Théodore Gudin (1802-1880), *Frühes Dampfschiff im Seegang*, undatiert, Öl auf Holz, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-3713

er Théodore Gudin as the creator of the work. This was confirmed by finding his signature, which is, however, difficult to read. The painting was trimmed on the right side, which explains the square format, unusual for Gudin, and the clumsy looking composition (the ship is neither placed in the centre of the picture nor in the popular rule of thirds). Presumably, the painting was meant to fit into the frame. Unfortunately, this resulted in the loss of a part of the painting that once provided additional drama to the scene by making the sky appear dark and threatening over a larger area.

## Jean Antoine Théodore Gudin

*Segelschiffe, 1851*  
*Sailing ships, 1851*

Jean Antoine Théodore Gudin (1802–1880) gilt als einer der bedeutendsten Marinemaler der französischen Kunstgeschichte, der auf dem Höhepunkt seiner Karriere fast beispiellos in die Vergessenheit stürzte.

Gudin schreibt in den „Souvenirs“ viel über sein Leben, wengleich Informationen über seine künstlerische Tätigkeit die Ausnahme bleiben. Immer wieder hebt er die mondänen Aspekte seines Lebens und die Verbindung zu hochrangigen Vertretern der Gesellschaft hervor, wodurch er den Spott seiner Kritiker und Neider auf sich zieht, die sich über seine „Wichtigtuerei“ lustig machen. Durch seine zahlreichen diplomatischen Missionen und die Nähe zum Hof wird er später wie ein Mitglied der Familie des Königs behandelt.

Sein erster großer Erfolg ist der Pariser Salon von 1822, der vier Gemälde und ein Aquarell von ihm – allesamt Marinethemen – für die renommierte Ausstellung annimmt. Fünf Jahre später feiert er einen triumphalen Publikumserfolg und wird in der Folge zu einem der führenden Vertreter der melodramatischen französischen Romantik. Anlässlich des Salons von 1841 wird Gudin mit einer Medaille erster Klasse ausgezeichnet und vom König zum Baron ernannt. Am französischen Hof wird er wie ein Fürst und im Ausland wie ein Botschafter behandelt.

Mit der Gründung der Zweiten Französischen Republik (1848–1852) wird Théodore Gudins künstlerischer Abstieg eingeleitet. Bei der Wertfeststellung der vom König nachgelassenen Kunst wird amtlich bescheinigt, dass seine Werke von seinem ehemaligen Mäzen und dem Hof überbewertet worden waren. Später ist Gudin schließlich verschuldet.

Jean Antoine Théodore Gudin (1802-1880) is considered one of the most important marine painters in the history of French art, who at the height of his career plunged almost unprecedentedly into oblivion. Gudin

writes a lot about his life in the „Souvenirs“, although information about his artistic activity remains the exception. Again and again he emphasises the glamorous aspects of his life and closeness to high-ranking representatives of society, thus attracting the ridicule of his critics and enviers, who make fun of his „pomposity“. Due to his numerous diplomatic missions and proximity to the court, he is later being treated like a member of the king’s family. His first great success is the Paris Salon of 1822, which accepts four paintings and a watercolour by him - all marine subjects - for the prestigious exhibition. Five years later he celebrates a triumphant success with the public and subsequently becomes one of the leading exponents of melodramatic French Romanticism. At the Salon of 1841, Gudin was awarded a first-class medal and made a baron by the king. He was treated like a prince at the French court and like an ambassador abroad.

The founding of the Second French Republic (1848-1852) marked the beginning of Théodore Gudin’s artistic decline. When the art bequeathed by the king is appraised, it is officially certified that his works had been overvalued by his former patron and the court. Later, Gudin was eventually in debt.



Jean Antoine Théodore Gudin (1802-1880), *Segelschiffe, 1851*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-586

## Jean Antoine Théodore Gudin

### *Fischerboot bei Sonnenaufgang, undatiert* *Fishing boat at sunrise, undated*

Bereits während seines Studiums der Historienmalerei an der École des Beaux-Arts in Paris schließt sich Théodore Gudin stilistisch Eugène Delacroix (1798-1863) und Théodore Géricault (1791-1824) an und wird später selbst zu einem europaweit gefeierten Protagonisten der französischen Romantik. Gudins künstlerisches Lebensthema ist das Meer, das er in all seinen Facetten darstellt. 1830 wird Gudin zum offiziellen Maler der französischen Marine ernannt und bricht noch im selben Jahr zum Algerienfeldzug auf, um die Höhepunkte der Eroberung durch die französischen Truppen zu illustrieren. Zurück in Paris, verarbeitet er die gesammelten Eindrücke im Studio und stellt sie ab 1831 höchst erfolgreich im Pariser Salon aus.

Diese friedliche, atmosphärische Morgenstimmung mit dem Aufbruch eines südländischen Fischerboots zu den Fischgründen gehört zu Gudins intimeren Reiseeindrücken aus dem Mittelmeerraum, in denen seine malerische Sensibilität besonders gut zum Ausdruck kommt. Sie ist in feinen lasierenden Pinselstrichen in sanft ineinander übergehenden Pastelltönen gehalten. Lautlos gleitet die Schebecke mit dem spitzen Bug durch die sich leise kräuselnde See; ein Fischpaar schwimmt ihr voraus. Die pastos gemalten Segel des zentralen Schiffes sind bereits in das warme, pfirsichfarbene Licht des Sonnenaufgangs getaucht, dessen Farbspektrum sich auch in den sanften Wellen spiegelt. Das weite Meer wird hier nicht als Ort des Schreckens, sondern als ästhetische Offenbarung eines schönen, einfachen, authentischen Lebens aufgefasst. Übergreifendes Bildthema ist die harmonische Verbundenheit von Mensch und Natur – die spirituelle Naturerfahrung war ein zentrales Thema der Romantik

Already during his studies of history painting at the École des Beaux-Arts in Paris, Théodore Gudin joined Eugène Delacroix (1798-1863) and Théodore Géricault (1791-1824) stylistically and later became himself a pro-

tagonist of French Romanticism celebrated throughout Europe. Gudin's artistic life theme is the sea, which he depicts in all its facets. In 1830, Gudin was appointed official painter to the French navy, and in the same year he set off on the Algerian campaign to illustrate the highlights of the conquest by the French troops. Back in Paris, he processed the impressions gathered during the trip in the studio and exhibited them highly successfully at the Paris Salon from 1831. This peaceful, atmospheric morning mood with the departure of a southern fishing boat for the fishing grounds is one of Gudin's more intimate travel impressions from the Mediterranean, in which his painterly sensibility is particularly well expressed. It is painted in fine glazed brushstrokes in softly merging pastel shades. Silently, the xebec glides through the quietly rippling sea; a pair of fish swims ahead of it. The impasto-painted sails of the central ship are already bathed in the warm, peach-colored light of the sunrise, whose color spectrum is also reflected in the gentle waves. The vast sea is not perceived here as a place of terror, but as an aesthetic revelation of a more beautiful, simple, authentic life. The overarching pictorial theme is the harmonious bond between man and nature - the spiritual experience of nature being a central theme of Romanticism. ES



Jean Antoine Théodore Gudin (1802-1880), *Fischerboot bei Sonnenaufgang, undatiert*, Öl auf Leinwand, BS Maritime Art Collection

## Louis Mennet

### *Raddampfer im Sturm, vor 1863* *Paddle steamer in a storm, before 1863*

Ein Raddampfer kämpft sich durch die hohen Wellen einer stürmischen See. Die Atmosphäre wird von tiefdunklen Wolken im Hintergrund und den flüchtig ausgeführten weißen Wellenkämmen bestimmt, durch die die Bewegung des Wassers greifbar wird. Das Bild ist von einer kleinen Farbpalette geprägt, die das Naturschauspiel zu Wasser und in der Luft vereint. Einzig das Rot des Schiffsrumpfes bricht die Tonalität. Kraftvoll wird das Schiff inszeniert, das zur Entstehungszeit des Gemäldes den Fortschritt repräsentiert, da es gegen die Windrichtung fahren kann.

Über das Leben des Schweizer Malers Louis Mennet ist wenig bekannt. Er wird 1829 in Genf geboren und von den Landschaftsmalern François Diday (1802-1877) und Alexandre Calame (1810-1864) unterrichtet. Obwohl seine Lehrer keine Spezialisten für Seestücke sind, konzentriert er sich auf die Marinemalerei. Er ist in seiner Heimatstadt, in Monniaz, und in Begnins aktiv. Eine Studienreise in die Normandie ist bekannt. Mennet heiratet Julie Delavaux, die das Schloss Martherey am Genfersee geerbt hat. Erst nach Mennets frühem Tod werden seine Arbeiten fünf Mal in den Turnus-Ausstellungen des Schweizerischen Kunstvereins präsentiert.

Das Gemälde ist unten rechts „*L. Mennet à mon ami Eynard*“ signiert. Jean-Gabriel Eynard (1775-1863) war ein Schweizer Bankier, der die griechischen Revolutionäre finanziell unterstützte und sich nach dem erfolgreichen Griechischen Unabhängigkeitskrieg (1821-1829) an der Gründung und dem Aufbau der Nationalbank von Griechenland beteiligte.

A paddle steamer battles its way through the high waves of a stormy sea. The atmosphere is defined by deep dark clouds in the background and the sketchy white crests of the waves, through which the movement of the water becomes tangible. The picture is characterised by a small palette of colours that unites the spectacle of nature on the water and in the air. Only the red of

*Louis Mennet (1829-1875)*  
*Raddampfer im Sturm,*  
*vor 1863, Öl auf Holz,*  
*Sammlung Günter Brinkhoff*



the steamer's hull breaks the tonality. The ship is powerfully staged, which at the time of the painting's creation was considered highly advanced because it could navigate against the direction of the wind.

Little is known about the life of the Swiss painter Louis Mennet. He was born in Geneva in 1829 and was taught by the landscape painters François Diday (1802-1877) and Alexandre Calame (1810-1864). Although his teachers were not specialists in seascapes, he concentrated on marine painting. He is active in his home town, in Monniaz and in Begnins. A study trip to Normandy is known. Mennet marries Julie Delavaux, who has inherited Martherey Castle at Lake Geneva. It is only after Mennet's early death that his works are presented five times in the rotational exhibitions of the Swiss Art Association.

The painting is signed lower right „*L. Mennet à mon ami Eynard*“. Jean-Gabriel Eynard (1775-1863) was a Swiss banker who financially supported the Greek revolutionaries and participated in the founding and establishment of the National Bank of Greece after the successful Greek War of Independence (1821-1829).

## Louise Herminie Gudin

### *Fischer im Abendlicht, undatiert* *Fishermen in the evening light, undated*

Gemeinsam mit der Engländerin Sarah Louise Kilpack gehört die Französin Louise Herminie Gudin zu den wenigen überlieferten Marinemalerinnen des 19. Jahrhunderts. Von ihrem Vater Théodore Gudin (1802-1880) ausgebildet, lebt und arbeitet sie in Paris und stellt dort 1849, 1850 und 1853 im Salon aus. Nach ihrer Heirat zieht sie nach Belgien, signiert ihre Bilder aber bis ca. 1864 mit ihrem Mädchennamen und erst danach mit „Mme Fauchier“.

Im Gegensatz zu den dramatisch aufgeladenen Seestücken und Kriegsmarinen, mit denen ihr Vater berühmt geworden war, konzentriert sie sich auf kleine, ruhige und ausbalancierte Meereslandschaften und Hafensichten. Stilistisch lehnt sie sich an das Vorbild des Vaters an – ihre Bilder sind in ähnlich feiner Präzision und romantischem Kolorit ausgeführt.

Das vorliegende Gemälde hält eine alltägliche Szene an einer Küste oder einem Fluss fest. In warmen Braun- und Orangetönen rückt es ein Fischerboot mit zwei rot akzentuierten Fischerfiguren in den Fokus. Nach dem Fischzug zurück am Ufer, haben diese die Segel abgetakelt und stattdessen die Netze zum Trocknen am Mast befestigt. Im Vordergrund weisen Requisiten wie ein Anker und Körbe für den Fang auf das Fischergewerbe hin. Gudin taucht die Szene in ein perlmuttfarben schimmerndes Licht, das sich effektiv im Wasser und Strandabschnitt spiegelt und an die gekonnte Lichtregie ihres Vaters erinnert. Das atmosphärische Licht, die Stille und Zeitlosigkeit des geschilderten Naturmoments sind typisch für die romantisch geprägte Marinemalerei der Mitte des 19. Jahrhunderts, die Mensch und Natur als Einheit sah und die tägliche Arbeit der Fischer ideell überhöhte.

Together with the Englishwoman Sarah Louise Kilpack, the Frenchwoman Louise Herminie Gudin is one of the few female marine painters of the 19th century still known today. Trained by her father Théodore Gu-

din (1802-1880), she lived and worked in Paris, exhibiting at the Salon there in 1849, 1850 and 1853. Having moved to Belgium after her marriage, she continued to sign her paintings with her maiden name until around 1864 and only thereafter with “Mme Fauchier”.

In contrast to the dramatically charged seascapes and navy paintings with which her father had become famous, she concentrated on small, calm, and balanced seascapes and harbour views. Stylistically, she borrows from her father’s model – her paintings are executed with similar fine precision and romantic colouring.



Louise Herminie Gudin (1825-1876), *Fischer im Abendlicht, undatiert*, Öl auf Leinwand, BS Maritime Art Collection

This painting captures an everyday scene on a coast or river. In warm brown-orange tones, it brings a fishing boat with two red-accentuated fishermen figures into focus. Back on shore after fishing, they have unrigged the sails and instead attached the nets to the mast to dry. In the foreground, props such as an anchor and baskets for the catch indicate the fishing trade. Gudin bathes the scene in a shimmering pearlescent light, which is reflected effectively in the water and beach section and is reminiscent of her father’s skilful use of light. The atmospheric light, the stillness and timelessness of the portrayed natural moment are typical of the romantically influenced marine painting of the mid-19th century, which saw man and nature as a unity and ideally exalted the daily work of the fishermen. ES

## Die Blütephase

In den 1820er Jahren tritt in Dänemark eine neue Generation hochtalentierter Maler in Erscheinung, deren Werke stark durch die deutsche Romantik geprägt sind. Neben nationalen Motiven werden zunehmend die Natur und das alltägliche Leben der Fischer auf die Leinwand projiziert. Die Darstellung der Szenen ist häufig eine Idealisierung der Realität. Die Künstler stellen sich vermehrt gegen die strengen Konventionen der Akademien und bringen ihr bürgerliches Selbstbewusstsein zum Ausdruck. Jene produktive Phase in der dänischen Kunstgeschichte, die ihren Höhepunkt zwischen 1820-1850 erreicht, wird in Anlehnung an die niederländische Kunstgeschichte als Goldenes Zeitalter Dänemarks bezeichnet.

Es ist erstaunlich, dass diese kulturelle Blütephase in einer Zeit des wirtschaftlichen Abschwungs und politischer Instabilität möglich war. Die Nachfrage nach nationaler Kunst steigt erneut nach der Aufhebung der absoluten Monarchie 1849 und im Besonderen nach den Kriegen um Schleswig und Holstein, da der Verlust von Südjütland an Preußen 1864 tiefe Einschnitte in der nationalen Identität der Dänen hinterließ.

## The Blossoming

In the 1820s, a new generation of highly talented painters emerges in Denmark, whose works are strongly influenced by German Romanticism. In addition to national motifs, nature and the everyday life of fishermen are increasingly projected onto the canvas. The depiction of the scenes is often an Idealisation of reality. The artists increasingly set themselves against the strict conventions of the academies and expressed their bourgeois self-confidence. That productive phase in Danish art history, which reaches its peak between 1820-1850, is called the Golden Age of Denmark, in reference to Dutch art history.

It is astonishing that this cultural flourishing phase was possible in a time of economic downturn and political instability. The demand for national art increased again after the abolition of the absolute monarchy in 1849 and especially after the wars over Schleswig and Holstein, as the loss of Southern Jutland to Prussia in 1864 left scars on the national identity of the Danes.



## Vilhelm Bille

### *Die Fregatte „Jylland“ vor Kopenhagen, undatiert* *The frigate „Jylland“ off Copenhagen, undated*

Das stimmungsvolle Gemälde von Vilhelm Bille eröffnet einen fernen Blick auf den Kopenhagener Hafen. In der rechten Bildhälfte ist die berühmte Fregatte „Jylland“ (Jütland) zu sehen. Die 1860 gebaute Schraubenfregatte diente als Schulschiff und wurde für repräsentative Zwecke genutzt. Am 9. Mai 1864 nahm die „Jylland“ im Deutsch-Dänischen Krieges an dem Seugeficht bei Helgoland teil. Heute liegt die 1908 außer Dienst gestellte Fregatte als Museumsschiff im Trockendock von Ebeltoft. Auf dem Gemälde fährt die „Jylland“, umgeben von regem Schiffsverkehr, auf den Hafen von Kopenhagen zu. In der Stadtsilhouette zu erkennen sind markante Gebäude wie der 1742 gebaute Hafenkran links und die Frederikskirche rechts.

Vilhelm Bille wurde 1864 in Kopenhagen als Sohn des bekannten dänischen Marinemalers Carl Bille geboren. Trotz seines prominenten Vaters ist über seinen Werdegang wenig bekannt. Im Gegensatz zu Carl Bille, der als Autodidakt die Malerei erlernte und erst spät eine akademische Weiterbildung erfuhr, besuchte sein Sohn Vilhelm die Königliche Kunstakademie.

The atmospheric painting by Vilhelm Bille opens a distant view of the Copenhagen harbour. In the right half of the picture, the famous frigate „Jylland“ (Jutland) can be seen. Built in 1860, the three-masted sailing vessel served as a training ship and was used for representative purposes. On May 9, 1864, the „Jylland“ took part in the naval battle near Helgoland during the German-Danish War. Today the frigate, which was decommissioned in 1908, lies in dry dock in Ebeltoft as a museum ship. In the painting, the „Jylland“ is sail-



*Vilhelm Bille (1864-1908), Die Fregatte „Jylland“ vor dem Hafen von Kopenhagen, undatiert, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-2736*

ing towards the port of Copenhagen, surrounded by busy shipping traffic. The city skyline shows prominent buildings such as the harbour crane, built in 1742, on the left and Frederik's Church on the right.

Vilhelm Bille was born in Copenhagen in 1864, the son of the well-known Danish marine painter Carl Bille. Despite his prominent father, little is known about his career. In contrast to Carl Bille, who learned painting as an autodidact and only received further academic training late in life, his son Vilhelm attended the Royal Academy of Art.

## Anton Melbye

*Segelschiff, 1859*

*Sailing ship, 1859*

Die Lichterfülltheit des Gemäldes zeigt die typische Handschrift Anton Melbyes: Das Kolorit der Arbeit ist kühl und vermittelt einen Eindruck von niedrigen Temperaturen. Am linken Bildrand sind noch die Ausläufer eines Tiefdruckgebiets zu erkennen. In dessen Rücken herrscht klare, weite Sicht. Auch die Wolkenbildung ist charakteristisch für diese Wettererscheinung. Starker Wind weht auflandig gegen eine felsige Steilküste, vor der sich in nicht allzu großer Entfernung ein Segler durch die bewegte See schiebt. Die dänische Brigg fährt hoch am Wind. Sie ist in mildes Licht getaucht, wirkt plastisch, alle Details sind zu erkennen.

Bereits unter Zeitgenossen gilt Anton Melbye als berühmter Marinemaler, der sich sein Renommée durch die Verbindung von hoher Emotionalität und marinetechnisch korrekter Darstellung erarbeitete. Die Naturtreue und gefühlvolle Nuancierung der Farben machen seine Werke bis heute zu außerordentlich beliebten Seestücken. Ein Sehfehler hindert Anton Melbye daran, zur See zu fahren, und so lernt er zunächst Schiffbau an der Konstruktionsschule in Nyholm. 1838 besucht er die Kopenhagener Akademie. Das dänische Königshaus erteilt ihm die Erlaubnis, dänische Marineschiffe auf ihren Fahrten zu begleiten, u.a. nach Marokko und Italien. Eine wichtige Station in seiner Laufbahn ist Hamburg, wo er zahlreiche Studien von Schiffen und Werften anfertigt. In dieser Zeit wohnt er in dänischen Altona bei Hamburg. Während er in Dänemark lebt, zählt König Christian VIII. zu seinen Förderern. 1847 lässt sich Melbye in Paris nieder. Auch hier hat er einflussreiche Mäzene: zunächst König Louis Philippe, später Kaiser Napoleon III. Anton Melbye stirbt 1875 in Paris.

The luminosity of the painting shows the typical handwriting of Anton Melbye: The colouring of the work is cool and conveys an impression of low temperatures. On the left edge of the picture, the foothills of a low-pressure area are still visible. At its back there is

a clear, wide view. The cloud formation is also characteristic of this weather phenomenon. Strong winds are blowing onshore against a rocky cliff in front of which a sailing ship is pushing through the agitated sea not too far away. The Danish brig is sailing high on the wind. It is bathed in a mild light, appears three-dimensional, all details are recognisable.

Among his contemporaries, Anton Melbye is already regarded as a famous marine painter who earns his reputation through the combination of high emotionality and marine-technically correct depiction. The fidelity to nature and sensitive nuance of the colours make his works the exceptionally popular seascapes to this day. An eye defect prevents Anton Melbye from going to sea, and so he first learns shipbuilding at the construction school in Nyholm. In 1838 he attends the Copenhagen Academy. The Danish royal house grants him permission to accompany Danish naval ships on their voyages, among others to Morocco and Italy. An important station in his career is Hamburg, where he makes numerous studies of ships and shipyards. During this time he lives in Altona near Hamburg. While he lives in Denmark, King Christian VIII is one of his patrons. In 1847 Melbye settles in Paris. Here, too, he has influential patrons: first King Louis Philippe, later Emperor Napoleon III. Anton Melbye dies in Paris in 1875.



*Anton Melbye (1818-1875), Segelskibe, 1859, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-896*

## Anton Melbye

### *Gewitter über dem Meer, 1847* *Thunderstorm over the sea, 1847*

„Wir haben da beispielsweise den Melby[e], Däne pur sang, der sehr gut und beinahe bedeutend ist,“ heißt es beiläufig im Roman *Der Stechlin* (1897/98) des deutschen Schriftstellers Theodor Fontane (1819-1898). Fontane verkennt die tatsächliche Bedeutung Melbyes, zu dessen Förderern und Sammlern König Christian VIII., König Frederik VII., Kaiser Napoleon III., Sultan Abdülmecid I., König Karl XV. und Kaiser Wilhelm II. gehören. Die Werke des Dänen genießen in den höchsten internationalen Kreisen große Anerkennung – ganz zu schweigen von den akademischen Auszeichnungen und seiner regen Ausstellungstätigkeit.

Ein Segler wurde in einem Sturm entmastet und treibt manövrierunfähig auf dem Meer. In der Ferne ist ein weiterer Segler zu erkennen; das Symbol der Hoffnung auf Rettung. Das *Gewitter über dem Meer* entsteht zu jener Zeit, in der Melbye die innovativen Bilder des leeren, weitläufigen Meeres erarbeitet. Die Existenz des Menschen auf See wird zunehmend nichtiger dargestellt. Melbye entwickelt laut der Kunsthistorikerin Regine Gerhardt (1969-2018) „als naturwissenschaftlich und naturphilosophisch interessierter Künstler [...] in Auseinandersetzung mit den Naturkräften das Seestück zu einem Spiegel der Seele, der Sehnsüchte und Ambitionen seiner Zeit.“ Auch dieses Gemälde trägt Anklänge der „bewegte[n] Meeresoberfläche [...] in ihrer Gleichförmigkeit, Undurchdringlichkeit und räumlichen Unendlichkeit“ in sich, die zur „Verunsicherung des Betrachters [...] und zur Projektionsfläche existenzieller Reflexion [wird].“

„We have, for example, Melby[e], Dane pur sang, who is very good and almost important,“ it says passingly in the novel *Der Stechlin* (1897/98) by the German writer Theodor Fontane (1819-1898). Fontane fails to recognise the

actual importance of Melbye, whose patrons and collectors include King Christian VIII, King Frederik VII, Emperor Napoleon III, Sultan Abdülmecid I, King Charles XV and Emperor Wilhelm II. The Dane's works enjoy great recognition in the highest international circles - not to mention the academic awards and his lively exhibition activity.



Anton Melbye (1818-1875), *Gewitter über dem Meer, 1847*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-899

A sailing ship was dismasted in a storm and is drifting on the sea, unable to manoeuvre. Another ship can be seen in the distance; the symbol of hope for rescue. *Thunderstorm over the sea* is created at the time when Melbye is working on the innovative images of the empty, vast sea. Man's existence on the sea is increasingly rendered void. According to art historian Regine Gerhardt (1969-2018), Melbye „as an artist interested in natural science and natural philosophy [...] develops the seascape into a mirror of the soul, longings and ambitions of his time in an examination of the forces of nature.“ This painting, too, bears echoes of the „moving surface of the sea [...] in its uniformity, impenetrability and spatial infinity“, which becomes the viewer's „uncertainty [...] and the projection surface of existential reflection.“

## Vilhelm Melbye

*Nach dem Sturm, 1873*  
*After the storm, 1873*

Vilhelm Melbye ist der jüngere Bruder von Anton, dessen Schüler er nach seinen Tätigkeiten als Kaufmann und Lehrer wird. Von 1844-1847 besucht er die Königlich Dänische Kunstakademie, wo er von Carl Dahl (1812-1865) in Perspektivlehre unterrichtet wird. Eine Studienreise führt ihn 1848 nach Paris, wo er kurzzeitig im Atelier von Théodore Gudin (1802-1880) arbeitet. Zahlreiche weitere Reisen nach Frankreich, Spanien, Portugal, Marokko, Norwegen und Schweden nutzt er, um sich intensiv dem Naturstudium zu widmen. Das von Seestücken dominierte Oeuvre Vilhelm Melbyes ist sowohl von realistischer als auch von romantischer Landschaftsauffassung geprägt. Obwohl er bis heute im Schatten seines Bruders steht, ist er ein Meister in der Darstellung atmosphärischer Effekte.

*Nach dem Sturm* ist durch seine warme Farbgebung und das emotionale Narrativ der Seenotrettung ein charakteristisches Beispiel für die Impulse der Romantik: Die zahlreichen Darstellungen vergangener Epochen, die die Beherrschung der See durch den technischen Fortschritt feiern, werden zunehmend von Motiven ersetzt, die die Machtlosigkeit des Menschen gegenüber der Natur schildern. Die Weltordnung wird neu definiert: Wo zuvor stolz beflaggte Schiffe den tobenden Stürmen trotzten und damit die Standfestigkeit ihrer Nation symbolisierten, steuern die Segler nun in eine geheimnisvolle Zukunft mit ungewissem Ausgang.

Vilhelm Melbye is the younger brother of Anton, whose pupil he becomes after working as a merchant and teacher. From 1844-1847 he attends the Royal Danish Academy of Art, where he is taught perspective by Carl Dahl (1812-1865). A study trip took him to Paris

in 1848, where he temporarily works in Théodore Gudin's (1802-1880) studio. He used numerous other trips to France, Spain, Portugal, Morocco, Norway and Sweden to devote himself intensively to the study of nature. Vilhelm Melbye's oeuvre, dominated by seascapes, is characterised by both a realistic and a romantic view of landscape. Although he is still overshadowed by his brother today, he is a master in the depiction of atmospheric effects.

*After the Storm*, with its warm colouring and emotional narrative of sea rescue, is a characteristic example of the impulses of Romanticism: the numerous depictions of past eras celebrating the mastery of the sea by technical progress are increasingly being replaced by motifs depicting man's powerlessness in the face of nature. The world order is being redefined: Where previously proudly flagged ships braved the raging storms, symbolising the steadfastness of their nation, sailing ships now steer into a mysterious future with an uncertain outcome.



Vilhelm Melbye (1824-1882), *Nach dem Sturm*, 1873, Öl auf Leinwand,  
Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-904

## Anton Melbye

### *In der Straße von Gibraltar, 1845* *Shipping in the Mediterranean off Gibraltar, 1845*

Anton Melbye verbindet in seinen Seestücken ein fundiertes Naturstudium und die exakte Wiedergabe des Aufbaus von Schiffen mit einer gefühlvollen Durchdringung von Licht- und Wetterverhältnissen auf See. Der bizarre Dreiecksfelsen in der Meerenge von Gibraltar hat den weitgereisten Künstler nachhaltig fasziniert und zu einer Vielzahl von Bildern angeregt, bei denen er die atmosphärische Stimmung variiert und verschiedene Bootstypen in wechselnder Distanz und Segelstellung formal zu dem charakteristischen Felsen in Beziehung setzt.

Dieses Gemälde zeigt, dass der Künstler die Anfänge der Industrialisierung bewusst wahrgenommen und zum Bildthema erhoben hat. Wie in einem Guckkasten wird unser Blick über weitrollende türkisgrüne Wellen hinweg auf das Zusammentreffen eines traditionellen Großseglers mit einem Raddampfer gelenkt, die sich in der windigen Straße von Gibraltar passieren. Dabei pflügt der Raddampfer mit der Rauchfahne gegen alle Widerstände in Richtung „Neue Welt“ auf den Atlantik hinaus, der Dreimaster hingegen segelt mit dem Wind ins Mittelmeer Richtung „Alte Welt“ – eine für die Zukunft der Schifffahrt im 19. Jahrhundert bedeutende Wachablösung. Als Melbye das Gemälde 1845 malte, fing die transatlantische Dampfschifffahrt gerade an, Bedeutung zu gewinnen. 1838 gelang den Dampfern „Sirius“ und „Great Western“ die erste Atlantiküberquerung ohne Segel – beide Schiffe erreichten am 23. April nach 18 bzw. 14 Tagen den Hafen von New York. Ein traditionelles Segelschiff hingegen brauchte für diese Reise etwa 33 Tage. Virtuos inszeniert Anton Melbye hier die Leistungskraft des ab ca. 1850 seriell gebauten neuen Schiffstyps und bringt den Fortschrittsglauben seiner Epoche malerisch zum Ausdruck.

In his seascapes, Anton Melbye combines a profound study of nature and the exact reproduction of the structure of ships with a sensitive penetration of light and weather conditions at sea. The bizarre triangular rock in the Strait of Gibraltar had a lasting fascination for the

well-travelled artist and inspired him to create a large number of pictures in which he varied the atmospheric mood and formally related different types of boats to the characteristic rock at varying distances and sailing positions.

This painting shows that the artist consciously perceived the beginnings of industrialization and elevated it to a pictorial theme. As if in a peep-box, our gaze is drawn across rolling turquoise-green waves to the meeting of a traditional tall ship and a paddle steamer passing each other in the windy Strait of Gibraltar. The steamship with its plume of smoke ploughs out into the Atlantic towards the „New World“ against all odds, while the three-master sails with the wind into the Mediterranean towards the „Old World“ - a significant changing of the guard for the future of shipping in the 19th century. When Melbye painted the picture in 1845, transatlantic steam shipping was just beginning to gain importance. In 1838, the steamships “Sirius” and “Great Western” made the first Atlantic crossing without sails - both ships reached the port of New York on April 23 after 18 and 14 days respectively. A traditional sailing ship, on the other hand, needed around 33 days for this journey. Anton Melbye masterfully stages the performance of the new type of ship, which was built in series from around 1850, and expresses the belief in progress of his era in a picturesque way. ES



*Anton Melbye (1818-1875),  
In der Straße von Gibraltar, 1845,  
Öl auf Leinwand,  
BS Maritime Art Collection*

## Viggo Fauerholdt

*Strandszene mit Bombenkähnen, 1846*

*Beach scene with bomb barges, 1846*

Nach einem Arbeitstag auf See löschen die Fischer ihren Fang an der dänischen Küste. Der im Hintergrund abziehende dunkle Himmel vermittelt den Eindruck, dass die Arbeit unter stürmischen Bedingungen verrichtet wurde. Die Abendsonne taucht das Treiben am Strand in einen goldwarmen Ton. In der linken Bildhälfte bildet sich eine Menschentraube, und vor ihr liegen die gefangenen Plattfische auf dem Sand. Ein weiterer Fisch wird von einem Mann vom Schiff in Richtung der versammelten Küstenbewohner gebracht, die um die frische Ware feilschen. Damals ist es üblich, dass der Fang unmittelbar nach der Löschung versteigert wird. Die Komposition wird von sich auftürmenden Bombenkähnen dominiert, die ursprünglich aus den Niederlanden stammen und sich bis nach Skandinavien verbreitet haben. Dieser Schiffstyp wird hauptsächlich von Küstenfishern eingesetzt und hat aufgrund seines flachen Bodens einen niedrigen Tiefgang. Somit können sie küstennahe Gewässer befahren und mit den Gezeiten am Strand auslaufen und dort wieder anlegen. Die Bombenkähne werden hauptsächlich für den Fang von Plattfischen genutzt, die sich unter dem Sand des Meeres verstecken.

Der dänische Landschafts- und Marinemaler Viggo Fauerholdt wird 1832 in Kopenhagen geboren und studiert ab seinem 14. Lebensjahr an der dortigen Kunstakademie. 1857 und 1861 gewinnt er den Neuhausen-Preis und wird ab 1865 in Düsseldorf tätig. Ursprünglich will er sich nur vorübergehend dort aufhalten, bleibt dann aber bis zu seinem Lebensende in der Stadt. Wahrscheinlich sieht er im Kreise der berühmten Düsseldorfer Malerschule die Möglichkeit, die Qualität seiner Malerei an die europäischen Entwicklungen in der Kunst anzuschließen.

After a day's work at sea, the fishermen unload their catch on the Danish coast. The dark sky receding in the background gives the impression that the work was done under stormy conditions. The evening sun bathes

the hustle and bustle on the beach in a golden warm tone. In the left half of the picture, a crowd of people is forming and the flatfish they caught are lying on the sand in front of them. Another fish is being brought by a man from the ship towards the gathered coastal people, who are haggling over the fresh goods. At that time, it is customary for the catch to be auctioned off immediately after unloading. The composition is dominated by towering bomb barges, which originate in the Netherlands and spread as far as Scandinavia. This type



Viggo Fauerholdt (1832-1883), *Strandszene mit Bombenkähnen, 1846*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-7090

of vessel is mainly used by coastal fishermen and has a shallow draft due to its flat bottom. Thus, they can navigate waters close to the coast and leave and moor on the beach with the tides. The bomb barges are mainly used to catch flatfish hiding under the sand of the sea.

The Danish painter Viggo Fauerholdt is born in Copenhagen and studies at the art academy there from the age of 14. In 1857 and 1861 he wins the Neuhausen Prize and becomes active in Düsseldorf in 1865. Originally he intends to stay there only temporarily, but then he remains in the city until the end of his life. He probably saw in the circle of the famous Düsseldorf School of Painting the opportunity to bring the quality of his painting into line with European developments in art.

## Ein später Aufbruch

Obwohl sich in anderen Ländern Europas bereits vor über 200 Jahren eine ausgeprägte Tradition der Marinemalerei entwickelt hat, finden die Seestücke erst spät Einzug in die deutsche Kunstgeschichte. Da es vor der Reichsgründung 1871 weder eine nationale Flotte noch ein nennenswertes Seeinteresse gibt, schlagen sich die Motive auch nicht in der Malerei nieder. Nur dort, wo die Meere einen besonderen politischen oder ökonomischen Bezug zur Gesellschaft haben, kann sich die Marinemalerei zu einer eigenständigen Gattung entwickeln. So beschränkt sich der Kreis der auf Seestücke spezialisierten deutschen Maler im 19. Jahrhundert auf wenige Namen aus akademischen Kreisen in Berlin, Düsseldorf und Dresden. Aufgrund des Fehlens einer Marine rücken andere Motive in den Fokus der Künstler, die sich stärker auf den landschaftsmalerischen Charakter der Szenen konzentrieren.

Einen späten Aufbruch erfährt die Marinemalerei durch die Flottenpolitik Kaiser Wilhelms II. Dessen sogenannte Weltpolitik und der starke Ausbau der Marine fördern die Nachfrage nach maritimer Kunst, die wesentlich von talentierten Autodidakten geprägt ist, die in der Gunst des Kaisers stehen. Die Marinemalerei wird ganz gezielt für Propagandazwecke genutzt und soll in der Bevölkerung die zunehmende Größe der Kriegsflotte veranschaulichen. Eine ähnliche Funktion haben die Seestücke in der Zeit des Nationalsozialismus. Nach den Weltkriegen ist der militärische Aspekt in der deutschen Marinemalerei deutlich abgeflacht. Es entwickelt sich eine Vorliebe für alte Windjammer und die raue See; ein mitunter nostalgisch anmutender Blick in die Vergangenheit.

## A late Awakening

Although a distinct tradition of marine painting had already developed in other European countries more than 200 years ago, seascapes only found their way into German art history at a late stage. As there was neither a national fleet nor any significant maritime interest before the foundation of the German Empire in 1871, the motifs were not reflected in painting. Only where the seas had a special political or economic connection to society could marine painting develop into an independent genre. Thus the circle of German painters specialising in seascapes in the 19th century was limited to a few names from academic circles in Berlin, Düsseldorf and Dresden. Due to the absence of a navy, other motifs moved into the focus of the artists, who concentrated more on the landscape-painting character of the scenes.

Naval painting experiences a late awakening through the fleet policy of Kaiser Wilhelm II. His so-called world policy and the strong expansion of the navy promote the demand for maritime art, which is essentially characterised by talented autodidacts who are in the Emperor's favour. Purposefully, naval painting is used for propaganda aims and is intended to illustrate the increasing size of the battle fleet to the population. Naval paintings have a similar function during the National Socialist era. After the world wars, the military aspect in German naval painting flattened out considerably. A preference for old sailing ships and the rough sea develops; a sometimes nostalgic view of the past.

## Andreas Achenbach

*Fischer in der Dämmerung, 1883*  
*Fisherman in the twilight, 1883*

Ein tiefdunkler Wolkenhimmel nähert sich bedrohlich der Küste und taucht die Landschaft in eine düstere Atmosphäre. Auf der Wasserlinie schneidet ein schmaler Streifen kontrastvoll durch das Unwetter und hebt im Hintergrund einen Segler und die noch von der Sonne beleuchtete Dünenlandschaft hervor. Im Bildzentrum schreitet ein Fischer durch das niedrige Wasser in Richtung Strand. Obwohl er vor den dunklen Wellen nicht leicht zu erkennen ist, hebt der Maler ihn durch seine farbige Kleidung und die Linienbrechung des Horizonts subtil hervor. Die Nichtigkeit des Menschen gegenüber der Natur bestimmt dieses Werk.

Gemälde wie dieses erfreuen sich in Großstädten, wo die Industrialisierung tief in das Erscheinungsbild der Landschaft eingegriffen hat, besonderer Beliebtheit. Rauchende Schornsteine und große Industriegebäude ragen empor und dominieren den Blick ins Weite. Die Käufer sehnen sich nach der unberührten Natur, die an den Küsten noch zu erleben ist. Gleichzeitig stehen die Fischer fernab industrieller Arbeit symbolisch für die Verbundenheit der Menschen mit der Natur. Das 19. Jahrhundert war auch eine Epoche der Literatur, in der die Heimat- und Naturdichtung aufblühte. Andreas Achenbach greift somit nicht bloß eine Bewegung innerhalb der Kunst auf, sondern spiegelt den Zeitgeist einer Gesellschaft wider.

A deep dark cloudy sky approaches the coast threateningly and bathes the landscape in a gloomy atmosphere. On the waterline, a narrow stripe cuts through the storm in contrast and highlights a sailing ship and the dune landscape still lit by the sun in the background. In the centre of the picture, a fisherman strides through

the low water towards the beach. Although he is not easily recognisable against the dark waves, the painter subtly highlights him through his colourful clothing and the breaking of the lines of the horizon. The nothingness of man in relation to nature determines the mood of this work.

Paintings like this are particularly popular in large cities, where industrialisation has deeply affected the appearance of the landscape. Smoking chimneys and large industrial buildings loom large and dominate the view into the distance. Customers long for the untouched nature that can still be experienced on the coasts. At the same time, the fishermen, far away from industrial work, symbolise people's connection with nature. The 19th century was also an epoch of literature in which homeland and nature poetry flourished. Andreas Achenbach thus does not simply pick up on a movement within art, but reflects the zeitgeist of a society.



Andreas Achenbach (1815-1910), *Fischer in der Dämmerung*, Öl auf Holz, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-44



## Andreas Achenbach

*Küstenfischer, 1848*  
*Coast fishermen, 1848*

Zeit seines langen Malerlebens konzentriert sich Andreas Achenbach, den die Zeitgenossen als „Herrn über Land und Meer“ verehren, auf die Darstellung von Natur, auf ihre atmosphärische Gestaltung und die Einbindung des menschlichen Lebens in seine Landschaftsbilder und Seestücke. Hatte er zu Beginn seiner glänzenden Karriere noch vornehmlich dramatische Seenot- und Schiffbruchbilder für das sensationshungrige Bildungsbürgertum und adlige Auftraggeber produziert, beschäftigt er sich ab Mitte des Jahrhunderts zunehmend mit der Alltagswelt der Fischer und Seeleute an den Küsten oder auf dem Meer. Dabei konnte er auf die visuellen Eindrücke seiner Studienreisen nach Holland 1835 und 1840 zurückgreifen.

Im vorliegenden Gemälde stellt Achenbach die Rückkehr einer Flotte von holländischen Fischerbooten, sogenannten Buisen, vom Fischfang dar. Während vom rechten Bildrand dunkle Wolken aufziehen, spiegelt sich links das Himmelslicht atmosphärisch in den Wasserpfützen und Prieln des weiten Strandes bei Ebbe. Die Fischer sind im Begriff, abzutakeln; das Boot ganz links hat bereits ein Netz zum Trocknen am Mast aufgezogen. Eine Gruppe von Menschen entlädt in Körben den Fang – die vordersten, strandnahen Figuren scheinen dabei zusammen mit einem kleinen Kind direkt auf uns Betrachter zuzulaufen. Entlang einer bildimmanenten Diagonale inszeniert Achenbach eine stimmungsvolle, romantisch wie realistisch geprägte Alltagsszene der Fischer an der Nordseeküste, die jeden Tag aufs Neue mit dem Meer ringen. Dabei kontrastiert er raffiniert eine abgestufte kühle Blautonalität mit warmem Himmelslicht, das durch die Wolken bricht und glitzernd auf dem nassen Strand reflektiert wird.

Throughout his long life as a painter, Andreas Achenbach, whom contemporaries revered as the “master of land and sea”, concentrated on the depiction of nature, on its atmospheric composition and on the integration

of human life into his landscape paintings and seascapes. Whereas at the beginning of his brilliant career he had mainly produced dramatic pictures of sea distress and shipwrecks for the sensation-hungry educated bourgeoisie and aristocratic patrons, from the middle of the century he was increasingly concerned with the everyday world of fishermen and seamen on the coasts or at sea. In doing so, he was able to draw on the visual impressions of his study trips to Holland in 1835 and 1840. In this painting, Achenbach depicts the return from fishing of a fleet of Dutch fishing boats, so-called Buisen. While dark clouds are gathering from the right edge of the picture, on the left the sky light is atmospherically reflected in the water puddles and tideways of the wide beach at low tide. The fishermen are about to unrig; the boat on the far left has already pulled up a net to dry on the mast. A group of people unload their catch in baskets - the foremost figures near the beach, together with a small child, seem to be running directly towards us viewers. Along a diagonal immanent in the picture, Achenbach stages an atmospheric, romantic, yet realistic everyday scene of fishermen on the North Sea coast, who wrestle with the sea anew every day. He cleverly contrasts a graduated cool blue tonality with warm sky light that breaks through the clouds and is reflected glittering on the wet beach. ES



*Andreas Achenbach (1815-1910), Küstenfischer mit ihren Booten bei aufziehendem Wetter, 1848, Öl auf Leinwand, BS Maritime Art Collection*

## Andreas Achenbach

*Hafenszene im Mondschein, 1891*

*Harbour scene in moonlight, 1891*

Alles ist in Bewegung, wie in einer Momentaufnahme festgehalten: In dieser Hafenszene bescheint der Mond die Anlegestelle, an der gerade ein Seitenraddampfer ankommt. Die Festmacherleine ist übergeben worden und wird gleich über einen Poller gelegt. An Bord holt man die holländische Flagge ein. Links dahinter ist schemenhaft ein yachtähnliches Segelschiff für Nachrichtenübermittlung zu erkennen. Hinter der Kaimauer liegt ein größeres Segelschiff, aber erst ein genauer Blick lässt das Heck und die Masten hinter dem Schleier aus Qualm und Dunst erkennen. Obwohl das Bild fast ausschließlich in Brauntönen gemalt ist und Dunst die Kontraste verschwimmen lässt, vermittelt es dem Betrachter lebendige Geschäftigkeit. Der Rauch, der aus dem Schornstein des Dampfers aufsteigt, trägt die Dynamik bis in den Hintergrund.

Andreas Achenbach gilt als der bedeutendste deutsche Marinemaler des 19. Jahrhunderts und war eine prägende Persönlichkeit der Düsseldorfer Malerschule. Bereits in jungen Jahren reist er mit seinem Vater durch Holland und findet Gelegenheit, sich mit der niederländischen Landschaft auseinanderzusetzen. Seine frühen Reisen sind immer auch Seereisen und geben ihm die Möglichkeit, das Meer zu erfahren. Im Zentrum seiner Marinemalerei steht trotz der Dominanz der See immer der Mensch. Achenbachs Gemälde bewegen sich zwischen Pathos und Realität, wodurch er das Ausgeliefertsein der Menschen gegenüber der erhabenen Natur zum Ausdruck bringt. Sein langes Wirken eröffnet Einblicke in die frühindustrielle Epoche und spiegelt die Umbrüche des 19. Jahrhunderts wider.

Everything is in motion, as if captured in a snapshot: The moon illuminates the landing stage of this harbour scene, where a side-wheel steamer is just arriving. The mooring line has been handed over and is about to be laid over a bollard. On board, the Dutch flag is being taken down. On the left, behind it, a yacht-like sailing ship for news transmission can be seen. Behind the quay

wall lies a larger sailing ship, but only a closer look reveals the stern and masts behind the veil of smoke and haze. Although the picture is painted almost exclusively in brown tones and haze blurs the contrasts, it conveys a lively bustle to the viewer. The smoke rising from the chimney carries the dynamic into the background.

Andreas Achenbach is considered the most important German marine painter of the 19th century and was a formative figure of the Düsseldorf School of Painting. Already at a young age, he travelled through Holland with his father and found the opportunity to engage with the Dutch landscape. His early journeys were always also sea voyages and gave him the opportunity to experience the sea. Despite the dominance of the sea, the human being is always at the centre of his marine painting. Achenbach's works move between pathos and reality, expressing man's helplessness in the face of sublime nature. His long work opens up insights into the early industrial era and reflects the upheavals of the 19th century.



Andreas Achenbach (1815-1910), *Hafenszene im Mondschein, 1891*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-41

## Andreas Achenbach

*Stürmische See, 1892*

*Stormy sea, 1892*

Ein holländisches Segelschiff ist unter einem fahlgelben Sturmhimmel in tosender Brandung in Seenot geraten – die entfesselten Elemente scheinen zu einem einzigen Strudel um das Boot herum zu verschmelzen, der Mast liegt bedrohlich schief. Die Mannschaft versucht verzweifelt, die Segel zu reffen, doch die heranrollende gischt-bewehrte Riesenwelle droht, das Schiff zum Kentern zu bringen. Künstlerisch meisterhaft setzt Achenbach die Sturmszene um, dabei variiert der Pinselduktus von dünn lasierender Malweise (im großen Segel so fein, dass die Leinwandstruktur des Bildträgers als Gestaltungselement einbezogen wird) zum pastosen Farbauftrag in der Gischt.

Seit Achenbach als junger Maler in den 1830er Jahren bei Reisen an die Nordseeküste das Meer erfahren hatte, hat ihn das Thema der stürmischen See nicht mehr losgelassen. Mit seinen Seesturm- und Schiffbruchbildern reüssiert er bald beim bürgerlichen wie adligen Publikum, das seine Lust an Schauer- und Untergangsszenen aus der sicheren Distanz seiner Salons mit Hilfe von Achenbachs Motiven befriedigen konnte. Schilderte sein berühmtestes dokumentarisches Schiffbruchbild „Der Untergang der President“, 1842 im Auftrag des Großherzogs von Baden gemalt, mit der Havarie des Raddampfers „President“ im Eismeer noch ein niederländisch geprägtes Bild der Ohnmacht des Menschen gegenüber den Naturgewalten, so spielt er in diesem späten Meisterwerk eine andere Komponente aus. Er inszeniert einen „moment of suspense“ als Dauerschleife: die Betrachter müssen sich fragen, wie die Szene ausgeht – wird das heldenhaft dem Sturm trotzendes Rettungsboot die Wellenberge rechtzeitig bezwingen, um die Mannschaft zu retten?

A Dutch sailing ship is in distress under a pale yellow stormy sky in roaring surf - the unleashed elements seem to merge into a single whirlpool around the boat, the mast lies menacingly askew. The crew desperately tries to reef the sails, but the approaching spray-armoured

giant wave threatens to capsize the ship. Achenbach depicts the storm scene in a masterly artistic manner, with a brushstroke that varies from a thin glaze (so fine in the large sail that the canvas structure of the picture support is included as a creative element) to a pastose application of paint in the sea spray.

Ever since Achenbach had experienced the sea as a young painter on journeys to the North Sea coast in the 1830s, the theme of the stormy sea had never left him. With his sea storm and shipwreck paintings, he soon



*Andreas Achenbach (1815-1910),  
Stürmische See, 1892,  
Öl auf Leinwand,  
BS Maritime Art Collection*

became successful with both the bourgeois and the aristocratic public, who were able to satisfy their lust for gruesome and doom scenes from the safe distance of their salons with the help of Achenbach's motifs. While his most famous documentary shipwreck painting, *The Sinking of the President*, commissioned by the Grand Duke of Baden in 1842, depicts the accident of the paddle steamer 'President' in the Arctic Ocean as a Dutch-influenced image of man's powerlessness in the face of the forces of nature, in this late masterpiece he plays out a different component. He stages a "moment of suspense" as a continuous loop: the viewers have to wonder how the scene will end - will the lifeboat, heroically braving the storm, conquer the wave crests in time to save the crew?

ES

## Julius Hintz

### *Normannische Felsenküste, um 1850* *Rocky coast in Normandy, c. 1850*

Unter schwerem Sturmhimmel ist ein Zweimaster einer normannischen Felsenküste gefährlich nahegekommen; er wird gegen die vorgelagerte Mole gedrückt. Die See ist dramatisch aufgewühlt und droht den manövrierunfähigen Segler zum Kentern zu bringen. Zahlreiche Menschen haben sich auf der Mole versammelt, andere haben Felsvorsprünge erklimmen und verfolgen das Unglück. Hoch oben auf einem Felsen steht ein Kreuz als Symbol für die Endlichkeit allen Seins und Handelns.

Der aus Hamburg stammende Landschafts- und Marinemaler Julius Hintz ist seinerzeit als Jules bekannt, da er den größten Teil seiner Karriere in Paris verbringt und von Zeitgenossen der französischen Schule zugeordnet wird. Nach seinen Lehrjahren zieht er wahrscheinlich 1833 in die französische Hauptstadt und wird um 1840 Schüler des berühmten Marinemalers Eugène Isabey (1803-1886). 1834 nimmt Hintz zum ersten Mal am renommierten Salon de Paris teil, worauf ab 1847 regelmäßige Teilnahmen folgen. Zwei Mal wird er vom Salon ausgezeichnet und mehrere seiner Werke werden vom französischen Staat angekauft.

Julius Hintz widmet sich – vermutlich unter dem Einfluss Isabey's – vorrangig der Marinemalerei. Auch wenn seine Küstenlandschaften und Hafenansichten sehr erfolgreich sind, wird sein Name zumeist mit dem seines Lehrers assoziiert. 1862 werden seine Werke posthum noch einmal im Salon ausgestellt.

Under heavy stormy skies, a two-master has come dangerously close to a Norman rocky coast; it is pushed against the offshore breakwater. The sea is dramatically churned up and threatens to capsize the manoeuvrable sailing vessel. Numerous people have gathered on the

breakwater, others have climbed rocky outcrops and are watching the disaster. High up on a rock stands a cross as a symbol of the finiteness of all being and doing. The landscape and marine painter Julius Hintz, who came from Hamburg, is known at the time as Jules because he spends most of his career in Paris and is attributed by contemporaries to the French school. After his apprenticeship years, he probably moved to the French capital in 1833 and became a pupil of the famous marine painter Eugène Isabey (1803-1886) around 1840. In 1834 Hintz takes part in the renowned Salon de Paris for the first time, which was followed by regular attendance from 1847 onwards. He receives two awards from the Salon and several of his works are purchased by the French state.

Julius Hintz devotes himself - presumably under Isabey's influence - primarily to marine painting. Although his coastal landscapes and harbour views were very successful, his name is usually associated with that of his teacher. 1862, his works are exhibited one last time posthumously at the Salon.



Julius Hintz (1805-1861), *Normannische Felsenküste vor schwerem Sturmhimmel*, undatiert, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-71

## Wilhelm Krause

*Seestück mit Mole, 1852*  
*Seascape with jetty, 1852*

Wilhelm Krause (1803-1864), der in seiner Heimatstadt Dessau Malunterricht genommen hatte, arbeitet zunächst als Tenorsänger am Königstädtischen Theater in Berlin. 1827 wendet er sich mit seinem Eintritt in das dortige Atelier Wachs der Marinemalerei zu, ohne je das Meer gesehen zu haben, wie ein Eintrag zu seinem ersten öffentlichen Seestück 1828 bezeugt. Nach ersten Erfolgen schult er auf Studienreisen nach Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich seinen Blick für maritime Naturphänomene. 1833 wird Krause Mitglied der Berliner Akademie der Künste, an deren Ausstellungen er seit 1826 regelmäßig teilnimmt. Er gilt als Begründer der Berliner Schule der Marinemalerei

In diesem von holländischen Vorbildern des 17. Jahrhunderts beeinflussten panoramaartigen Gemälde besticht der weite Blick auf einen zwei Drittel der Bildfläche einnehmenden blauen Himmel, der von hoch aufgetürmten grau-gelblichen Wolkenbergen verdrängt wird. Die flache, wirbelnd brandende See ist in blaugrauen und braunen Tönen gehalten und weist bis auf einige ferne Segler auf der niedrigen Horizontlinie, an der eine Küste angedeutet wird, keine Schiffe auf. Linksseitig schlagen die Wellen auf eine diagonal ins Meer laufende Mole, die mit Pfahlwerk verstärkt ist. Einige bunt gekleidete Figuren halten von hier Ausschau aufs Meer und stellen zusammen mit dem im Wind flatternden niederländischen Banner die einzigen Farbtupfer in den monochrom aufgefassten Wetterverhältnissen dar. Möglicherweise greift Krause in dieser Marine mit dem weiten Himmel und kleinen Streifen bewegten Wassers eine alltägliche Szene auf, die er während seiner Hollandreise 1834 an einem niederländischen Binnenmeer, zum Beispiel dem IJsselmeer, beobachtet haben könnte.

Having taken painting lessons in his hometown of Dessau, Wilhelm Krause (1803-1864) first worked as a tenor singer at the Königstädtisches Theater in Berlin. In 1827 he turned to marine painting when he joined the

Wachs studio there, without ever having seen the sea, as an entry on his first public seascape in 1828 testifies. After his first successes, he trained his eye for maritime natural phenomena on study trips to Norway, Holland, Belgium, and France. In 1833 Krause became a member of the Berlin Academy of Arts, in whose exhibitions he regularly participated from 1826. He is regarded as the founder of the Berlin school of marine painting.

In this panoramic painting, influenced by 17th-century Dutch models, the striking feature is the expansive view of a blue sky occupying two-thirds of the picture's surface, displaced by towering greyish-yellowish mountains of clouds. The shallow, swirling sea is pictured in shades of blue-grey and brown and has no ships except for a few distant sailing ships on the low horizon line where a coastline is suggested. To the left, the waves crash on a jetty running diagonally into the sea, which is reinforced with piling. A few colourfully dressed figures look out to sea from here and, together with the Dutch banner fluttering in the wind, are the only splashes of colour in the monochrome weather conditions. It is possible that in this marine with its wide sky and narrow strip of moving water, Krause is picking up on an everyday scene that he might have observed on a Dutch inland sea, for example the IJsselmeer, during his trip to Holland in 1834. ES



Wilhelm August Leopold Christian Krause (1803-1864), *Seestück mit Mole, 1852*, Öl auf Leinwand, BS Maritime Art Collection

## Carl Saltzmann

### *Strandblick auf Wogen und Gischt, 1870er Jahre* *Beach view of waves and spray, 1870s*

In Deutschland ist die Marinemalerei bis weit in das 19. Jahrhundert durch Reisemaler geprägt, für die die Landschaft im Vordergrund steht. Die Impulse für die Entwicklung zur eigenständigen Gattung sind im politischen Umfeld zu finden, im Besonderen durch die Förderung maritimer Kunst durch Kaiser Wilhelm II. (1859-1941). Die Begeisterung des zukünftigen Kaisers geht sogar so weit, dass er zwischen 1880-1883 Malunterricht nimmt – bei Carl Saltzmann.

Der gebürtige Berliner geht 1872 nach Düsseldorf, um sich im Umfeld der Künstler der Düsseldorfer Malerschule selbst weiterzubilden. Sein erstes größeres Gemälde erwirbt noch Kaiser Wilhelm I. (1797-1888). Nach dem Amtsantritt Wilhelms II. ist er regelmäßiger Gast auf dessen Seereisen und wird dank der langjährigen kaiserlichen Förderung 1896 Professor für Marinemalerei an der Berliner Akademie. Saltzmanns künstlerisches Schaffen ist über weite Strecken geprägt von den Vorgaben seines Mäzens. Bis 1878 liegt sein Schwerpunkt in der Landschaftsmalerei; erst mit dem Beginn der kaiserlichen Weltreise entwickelt er einen militärischen Schwerpunkt und wird zum Künstler des „maritimen Nationalismus“. Mit der Abdankung des Kaisers endet Saltzmanns Karriere abrupt.

Zweifellos ist Saltzmann einer der wichtigsten Vertreter der deutschen Marinemalerei seiner Zeit. Im Gegensatz zu seinen Künstlerkollegen war er jedoch kein Autodidakt, und so ist der Einfluss der akademischen Malerei des 19. Jahrhunderts auf sein Werk unverkennbar. Der Strandblick auf Wogen und Gischt zeigt Saltzmanns frühes – vermutlich in Düsseldorf angeregtes – Interesse für die Natur. Er stellt sie um ihrer selbst willen dar, fernab romantischer Aufladung.

In Germany, marine painting was dominated until well into the 19th century by travel painters for whom the landscape was the main focus. The impetus for its development into an independent genre is to be found in the political environment, in particular through the

promotion of maritime art by Kaiser Wilhelm II (1859-1941). The future emperor's enthusiasm even goes so far that he takes painting lessons between 1880 and 1883 – with Carl Saltzmann.

Born in Berlin, he moves to Düsseldorf in 1872 to educate himself among the artists at the Düsseldorf School of Painting. His first major painting is acquired by Kaiser Wilhelm I (1797-1888). After Wilhelm II's accession to power, he is a regular guest on his sea voyages and, thanks to many years of imperial support, becomes professor of marine painting at the Berlin Academy in 1896. Saltzmann's artistic work is largely shaped by the instructions of his patron. Until 1878 his main focus is on landscape painting; it is only with the start of his imperial world tour that he develops a military focus and becomes an artist of „maritime nationalism“. With the abdication of the emperor, Saltzmann's career ends abruptly.

Without doubt, Saltzmann is one of the most important representatives of German marine painting of his time. Unlike his fellow artists, however, he was not self-taught, and so the influence of 19th century academic painting on his work is unmistakable. The beach view of waves and spray shows Saltzmann's early interest in nature - probably stimulated in Düsseldorf. He depicts it for its own sake, far removed from any romantic charge.



Carl Saltzmann (1847-1923), *Strandblick auf Wogen und Gischt, 1870er Jahre*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-98

## Eduard Hildebrandt

### *Fischerboote vor normannischer Küste, 1843* *Fishing boats off the Norman coast, 1843*

Abgelehnt aufgrund „unzureichenden künstlerischen Talents“: Der junge Eduard Hildebrandt bemüht sich 1838 vergeblich um Aufnahme in die Berliner Akademie der Künste. Er erlernt zunächst bei seinem Vater das Malen, doch das Streben nach Höherem veranlasst ihn nach Berlin zu wandern, wo das Urteil von Johann Gottfried Schadow (1764-1850) den Ambitionen ein frühes Ende bereitet. Der Marinemaler Wilhelm Krause (1803-1864) nimmt ihn in sein Atelier auf, wo er Seestücke anfertigt, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. In Paris verbringt er sechs Monate beim einflussreichen französischen Marinemaler Eugène Isabey (1803-1886). Als er 1843 nach Berlin zurückkehrt, lernt er Alexander von Humboldt (1769-1859) kennen, mit dem ihn eine enge Freundschaft verbindet. Über Humboldt ergibt sich für Hildebrandt die Gelegenheit, die Welt zu bereisen. Kaiser Wilhelm I. (1797-1888) gehört zu den Käufern seiner Arbeiten und zeichnet ihn mit dem Orden vom Roten Adler aus. In Hildebrandts Oeuvre finden sich vor allem in den früheren Jahren viele Seestücke, was wohl auf den Einfluss von Krause und Isabey zurückzuführen ist. Seine umfangreiche Reisetätigkeit erlaubt ihm das intensive Studium der Beziehung zwischen Licht und Wasser, die Hildebrandt in einer besonderen Qualität wiederzugeben versteht und ihn von anderen deutschen Marinemalern abhebt. In diesem Gemälde, das wahrscheinlich noch während seines Frankreichaufenthalts entsteht, zeigt sich seine charakteristische Arbeitsweise: Mit breitem Pinselstrich löst er Formen und Strukturen auf und vermittelt so Dynamik und Bewegung.

Rejected for „insufficient artistic talent“: In 1838, the young Eduard Hildebrandt tries unsuccessfully to gain admission to the Berlin Academy of Arts. He ini-

tially learns to paint from his father, but his aspirations for higher things lead him to walk to Berlin, where the judgement of Johann Gottfried Schadow (1764-1850) puts an early end to Hildebrandt's ambitions. The marine painter Wilhelm Krause (1803-1864) took him into his studio, where he produced seascapes to earn a living. In Paris he spends six months with the influential French marine painter Eugène Isabey (1803-1886). When he returned to Berlin in 1843, he met Alexander von Humboldt (1769-1859), with whom he became close friends. Through Humboldt, Hildebrandt had the



Eduard Hildebrandt (1818-1886), *Fischerboote vor normannischer Küste, 1843*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-746

opportunity to travel the world. Kaiser Wilhelm I (1797-1888) was one of the buyers of his work and awarded him the Red Eagle. In Hildebrandt's oeuvre there are many seascapes, especially in his earlier years, which is probably due to the influence of Krause and Isabey. His extensive travels allowed him to intensively study the relationship between light and water, which Hildebrandt knows how to render in a special quality and which sets him apart from other German painters. In this painting, which was probably painted during his stay in France, his characteristic working method becomes apparent: He dissolves forms and structures with distinct brushstrokes, thus creating dynamism and movement.

## Franz Johann Wilhelm Hüntten

*Heimkehrende Fischerboote, 1872*  
*Fishing boats returning home, 1872*

Der aus Hamburg stammende Marinemaler Franz Johann Wilhelm Hüntten absolviert zunächst eine Lehre zum Dekorationsmaler, bevor er Schüler von Friedrich Heimerdinger (1817-1882) wird. Hier erfährt Hüntten einen reformierten Kunstunterricht, der auch „moderne Kunst“ umfasst. Heimerdinger fördert seinen Lehrling und verschafft ihm ein Stipendium, mit dem er im Alter von 24 Jahren nach Düsseldorf reisen kann. Von 1847-1850 besucht er die Düsseldorfer Akademie und reist in den Ferien nach Holland und Belgien. Obwohl Hüntten bei klassischen Landschaftsmalern lernt, spezialisiert er sich früh auf Seestücke, da Düsseldorf zum Zentrum für Marinemalerei geworden ist – ein halbes Jahrhundert vor der ersten Professur für diese Gattung an der Berliner Akademie. Zurück in Hamburg, erhält er zahlreiche Aufträge für die Ausgestaltung der Salons der Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Er unternimmt Reisen nach England, Schottland, Skandinavien und in den Orient, wo er intensiv die Natur studiert. 1887 stirbt Hüntten in Eimsbüttel.

Das Gemälde ist ein charakteristisches Beispiel für die Küstenlandschaften, auf die sich Hüntten spezialisiert. Dank seiner intensiven Reisetätigkeit bieten sich ihm viele Gelegenheiten, die schroffen Felshänge Frankreichs, Großbritanniens und Skandinaviens zu beobachten. Hüntten vertritt eine naturalistische Wiedergabe der Landschaft, indem er auch die Unvollkommenheit der Welt naturgetreu darstellt und diese nicht hyperreal präzisiert.

The Hamburg-born marine painter Franz Johann Wilhelm Hüntten first completed an apprenticeship as a decorative painter before becoming a pupil of Friedrich Heimerdinger (1817-1882). Here Hüntten receives

reformed art instruction that also includes „modern art“. Heimerdinger supported his apprentice and provided him with a scholarship that enabled him to travel to Düsseldorf at the age of 24. From 1847-1850 he attended the Düsseldorf Academy and travelled to Holland and Belgium during his holidays. Although Hüntten learns from classical landscape painters, he specialises in seascapes early on, as Düsseldorf has become a centre for marine painting - half a century before the first professorship for the genre at the Berlin Academy. Back in Hamburg, he receives numerous commissions to decorate the salons of the steamships of the Hamburg-America Line. He undertakes journeys to England, Scotland, Scandinavia and the Orient, where he intensively studies nature. Hüntten died in Eimsbüttel in 1887.

The painting is a characteristic example of the coastal landscapes in which Hüntten specialised. Thanks to his intensive travels, he had many opportunities to observe the rugged rocky slopes of France, Britain and Scandinavia. Hüntten advocates a naturalistic rendering of the landscape, depicting even the imperfections of the world in a naturalistic way rather than rendering them hyper-realistically precise.



Franz Johann Wilhelm Hüntten (1822-1887), *Heimkehrende Fischerboote vor schroffer Küste, 1872*, Öl auf Leinwand, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-96



## Die persönlichste Kunst

Seit dem 15. Jahrhundert spielt die Zeichnung eine elementare Rolle in der Kunstgeschichte. Sie ist das Medium, das den Gedanken der Künstlerinnen und Künstler unmittelbar in eine visuelle Form überträgt. Zudem kommt ihr eine große Bedeutung in der Erarbeitung der finalen Komposition zu, da Entwürfe Inspirationen zum Ausdruck bringen und bei den Kunstschaffenden neue Anregungen erzeugen. Somit ist die Zeichnung das grafische Pendel, das sich zwischen der ersten Idee und dem vollendeten Werk bewegt. Für die Künstler ist die Zeichnung seit jeher für das Erlernen von Perspektive und Anatomie entscheidend. Selbst die erfahrenen Meister praktizieren sie abseits der Ideenfindung regelmäßig, um das Auge und die Hand zu üben.

Für Kunsthistorikerinnen und Kunsthistoriker sind jene Zeichnungen von großem Interesse, die als Entwürfe später ausgeführter Gemälde identifiziert werden können. Sie erlauben einen Einblick in den künstlerischen Schaffensprozess und zeigen mitunter, welche Herausforderungen bei der Gestaltung der Komposition gemeistert werden mussten oder welche Bildelemente den Künstlerinnen und Künstlern besonders wichtig sind. Ob eine Zeichnung nur als Entwurf oder als eigenständiges Werk gelten darf, kann in vielen Fällen daran gemessen werden, ob die Blätter anschließend signiert wurden.

In der Marinemalerei hat die Zeichnung vor allem bei den reisenden Künstlern eine große Bedeutung. Die Landschaft wird nicht vor Ort auf die Leinwand gebracht, sondern zunächst als Entwurf auf Papier festgehalten, um in manchen Fällen über Jahre als Vorlage für Studio- bzw. Ateliermalereien genutzt zu werden.

## The most personal Art

Drawing has played a fundamental role in art history since the 15th century. It is the medium that directly translates the artists' thoughts into a visual form. It is also of great importance in the development of the final composition, as sketches express inspiration and generate new ideas in the artists. Thus, drawing is the graphic pendulum that moves between an initial idea and the completed work. For artists, drawing has always been crucial for learning perspective and anatomy. Even the experienced masters practise it regularly away from idea generation to train the eye and the hand.

For art historians, those drawings that can be identified as drafts of later executed paintings are of great interest. They allow an insight into the artistic creative process and sometimes show which challenges had to be met in shaping the composition or which pictorial elements were particularly important to the artists. Whether a drawing may only be considered a draft or an independent work can in many cases be judged by whether the sheets were subsequently signed.

In marine painting, drawing is of great importance, especially for travelling artists. The landscape is not put on canvas on site, but first recorded as a sketch on paper, where they are sometimes used for years as a model for studio paintings.

## Willem van de Velde der Jüngere

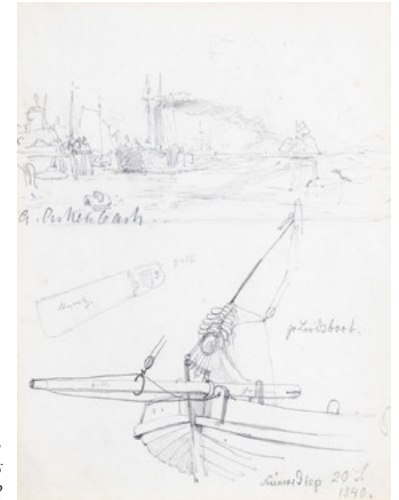
*Drei holländische Fregatten, undatiert*  
*Three Dutch frigates, undated*



Willem van de Velde d. J. (1633-1707), *Drei holländische Fregatten, undatiert*,  
Tuschzeichnung, laviert, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-1118

## Andreas Achenbach

*Ohne Titel (Studie), 1840*  
*Untitled (Study), 1840*



Andreas Achenbach (1815-1910), *Ohne Titel (Studie)*,  
Bleistiftzeichnung, Internationales Maritimes  
Museum Hamburg, Inv. Nr. K-42

## John Constable

*Schiffahrt auf dem Medway, undatiert*  
*Shipping on the Medway, undated*



John Constable (1776-1837), *Schiffahrt auf dem Medway, undatiert*, Bleistift und Wasserfarbe,  
Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-435

## Jean Antoine Théodore Gudin

*Brigg und Lotsenboot, 1842*  
*Brig and pilot boat, 1842*



Théodore Gudin (1802-1880),  
*Brigg und Lotsenboot, 1842*,  
Tuschzeichnung, laviert, Internationales Maritimes Museum  
Hamburg, Inv. Nr. K-58

## Anton Melbye

*Segler vor Kopenhagen, 1849*  
*Sailing ships off Copenhagen, 1849*



*Anton Melbye (1818-1875), Segler vor Kopenhagen, 1849, weißgeböhtete Bleistiftzeichnung, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-705*

*Fischerboote, undatiert*  
*Fishing boats, undated*



*Anton Melbye (1818-1875), Fischerboote unter aufreisendem Himmel, undatiert, Koble und lavierte Tusche, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-2614*

*Segler in stürmischer See, 1861*  
*Sailing ships in stormy seas, 1861*



*Anton Melbye (1818-1875), Segler in stürmischer See, 1861, Bleistift- und Kreidezeichnung, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-2753*

*Wrack vor einer Küste, 1861*  
*Wreck off a coast, 1861*



*Anton Melbye (1818-1875), Wrack vor einer Küste, 1861, Bleistift- und Kreidezeichnung, Internationales Maritimes Museum Hamburg, Inv. Nr. K-2754*

Edward H. H. Archibald, *Dictionary of Sea Painters*, Woodbridge 1980.

Edmund Béraud (Hg.), *Souvenirs du Baron Gudin, peintre de la marine (1820-1870)*, Paris 1921.

Bettina Baumgärtel u.a. (Hg.), *Die Düsseldorfer Malerschule und ihre internationale Ausstrahlung 1819–1918 (2 Bde.)*, Petersberg 2011.

Bettina Baumgärtel u.a. (Hg.), *Andreas Achenbach. Revolutionär und Malerfürst*, Oberhausen 2016.

Gerlinde de Beer, *Anmerkungen zum Werk von Jan Porcellis. (Gent um 1584 - 1632 Zoeterwoude bei Leiden)*, in: *Liber amicorum Marijke de Kinkelder*. Onder red. van Charles Dumas, Jan Kosten, Eric Jan Sluijter, Nicolette C. Sluijter-Seijffert, Den Haag 2013, 11–40.

Gerlinde de Beer u.a., *The Golden Age of Dutch Marine Painting. The Inder Rieden Collection*, hg. v. Charles Dumas, Leiden 2019.

Denis-Michel Boëll, *Les peintres officiels de la Marine*, Châteaulin, Paris 2020.

Denys Brook-Hart, *British 19th Century Marine Painting*, Woodbridge 1974.

F. B. Cockett, *Early Sea Painters 1660-1730*, Woodbridge 1995.

David Cordingly, *Marine Painting in England. 1700-1900*, London 1974.

David Cordingly, *Ships and Seascapes. An Introduction to Maritime Prints, Drawings and Watercolours*, London 1997.

Martin Faass u.a. (Hg.), *Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde*, München 2005.

Uwe Fleckner u.a. (Hg.), *Der Künstler in der Fremde. Migration - Reise - Exil*, Berlin [u.a.] 2015.

David Freedberg und Jan de Vries (Hg.), *Art in History. History in Art Studies in Seventeenth-Century Dutch Culture*, Santa Monica 1991.

Jenny Gaschke (Hg.), *Turmoil and Tranquillity. The Sea through the Eyes of Dutch and Flemish Masters, 1550 - 1700*, Greenwich 2008.

William Gaunt, *Marine Painting*, Amsterdam 1975.

Regine Gerhardt, *Ein „Europäer“ in Dänemark. Anton Melbye und die Kopenhagener Kunstszenen*, in: Uwe Fleckner u.a. (Hg.), *Der Künstler in der Fremde. Migration - Reise - Exil*, Berlin [u.a.] 2015, 107–129.

Regine Gerhardt, *Anton Melbye und das Seestück im 19. Jahrhundert*, Berlin 2023.

Jeroen Giltaij (Hg.), *Herren der Meere - Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert*, Rotterdam, Berlin 1996.

Thomas Habersatter und Herbert Brendl, *Schiff voraus. Marinemalerei des 14. bis 19. Jahrhunderts*, Salzburg 2005.

Eleanor Hughes (Hg.), *Spreading Canvas, Eighteenth-Century British Marine Painting*, Yale 2016.

Jonathan I. Israel, *The Dutch Republic. It's Rise, Greatness and Fall 1477-1806 (= Oxford History of Early Modern Europe)*, Oxford 1998.

George S. Keyes, *Mirror of Empire. Dutch Marine Art of the Seventeenth Century*, Minneapolis u.a. 1990.

*Liber amicorum Marijke de Kinkelder*. Onder red. van Charles Dumas, Jan Kosten, Eric Jan Sluijter, Nicolette C. Sluijter-Seijffert, Den Haag 2013.

Henrik Lungagnini, *Anton Melbye, ein dänischer Marinemaler in Hamburg*, in: *Jahrbuch Altonaer Museum in Hamburg*, 10, 1972, 99–110.

Sabine Mertens, *Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums)*, Hamburg 1987.

Boye Meyer-Friese, *Marinemalerei in Deutschland im 19. Jahrhundert (= Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven)*, Oldenburg, München u.a. 1981.

France Nerlich und Bénédicte Savoy, *Pariser Lehrjahre. Ein Lexikon zur Ausbildung deutscher Maler in der französischen Hauptstadt*, Berlin u.a. 2013.

Russalka Nikolov und Gudrun Müller, *Kunst mit weitem Horizont. 400 Jahre Marinemalerei*, Helsinki 2003.

Wolfgang Peiffer, *Andreas Achenbach - Seestücke. 1815-1910*, Petersberg 2021.

Margarita Russell, *Visions of the Sea. Hendrick C. Vroom and the Origins of Dutch Marine Painting*, Leiden 1983.

Martina Sitt und Hubertus Gäßner (Hg.), *Segeln, was das Zeug hält. Niederländische Gemälde des Goldenen Zeitalters*, München 2010.

James Taylor, *Marine Painting. Images of Sail, Sea and Shore*, London 1995.

Jane Turner (Hg.), *The Dictionary of Art*, New York 1996.

Norbert Wolf, *Klassizismus und Romantik (= Reclam Kunst-Epochen; Bd. 9)*, Stuttgart 2004.

# IMPRESSUM CREDITS

Herausgeber / Published by	Peter Tamm Sen. Stiftung Internationales Maritimes Museum Hamburg
Vorstand / Board	Peter Tamm Jan Tersteegen
Kurator / Curator	Patrick Rivière
Ausstellungsgestaltung / Exhibition design	Philip von Klösterlein
Digitalisierung / Digitalisation	Katharina Tersteegen
Fundraising / Fundraising	Ralf Krogmann Antje Reineward
Haustechnik / Facility management	Heiko Lorenz Jörg Durst Frank Maier
Logistik / Art Handling	Wilhelm Kirchhöfer Vincent Loraine
Mediendesign / Media design	Hauke Jörgensen
Onlinekommunikation / Online communication	Damián Morán-Dauchez
Presse / Press	Jens Meyer-Odewald
Restaurierung / Conservation	Frédéric Lebas
Dank / Thanks to	Thomas Bantle Dr. Günter Brinkhoff Milena Del Duca Dr. Axel Griebmer Karin Hammer Gerrit Menzel Esther u. Alexander Sairally

Umschlagbild / Back cover image:  
Reinier Nooms, Fischer ziehen ein Netz ein, 1657, S. 14  
Fishermen drawing in a net, 1657, p. 14



Internationales  
Maritimes Museum  
Hamburg

