

Der Marinemaler Geo Wolters (1866-1943)

Scholl, Lars U.; Ancken, Rüdiger

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholl, L. U., & Ancken, R. (2008). Der Marinemaler Geo Wolters (1866-1943). *Deutsches Schiffsarchiv*, 31, 205-238. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65935-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

KUNSTGESCHICHTE

► LARS U. SCHOLL UND RÜDIGER VON ANCKEN

Der Marinemaler Geo Wolters (1866–1943)

Vorbemerkung

Im Rahmen des Forschungsschwerpunktes II des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM), der sich mit der Zwischenkriegszeit befasst, sind in den letzten Jahren mehrere Aufsätze über deutsche Marinemaler erschienen, deren Arbeitsschwerpunkt in den 1920er und 1930er Jahren lag. Nachdem 2002 ein Überblick über rund 30 Jahre Forschung zur Marinemalerei im DSM gegeben worden war, folgte im Jahre 2004 eine biografische Annäherung an den Marinemaler Eduard Edler (1887–1969).¹ Anfänglich besaß das DSM nur ein Gemälde des Malers, das Porträt des Passagierschiffes TEL AVIV der Bernstein Reederei, mit dem ab 1935 aus Deutschland vertriebene jüdische Flüchtlinge von Triest aus nach Palästina befördert wurden. Dieses bedeutende Gemälde konnte im Schweizer Kunsthandel erworben werden. Mittlerweile sind durch Stiftungen fünf weitere Gemälde der wissenschaftlichen Sammlung hinzugefügt worden. Im folgenden Jahr wurde aus Anlass des 50. Todestages des Malers Cornelius Wagner (1870–1956) eine längere Abhandlung veröffentlicht, in der Auszüge aus Wagners »Logbuch« verwendet werden konnten.² Das DSM hatte in den 1980er Jahren aus dem Nachlass des Malers rund zwei Dutzend Arbeiten erwerben können. Schließlich erschien 2006 ein Aufsatz über den Grafiker Oskar Dolhart (1907–1982), dessen marinemalerische Phase in den 1930er und 1940er Jahren lag.³ Er widmete sein malerisches Schaffen vor allem der deutschen Kriegsmarine.

Nachstehend werden nun Leben und Werk des überwiegend in Hamburg schaffenden Künstlers Geo Wolters (1866–1943) dargestellt, dessen komplettes Mappenwerk »Kleinschiffahrt auf der Unterelbe« vom DSM vor kurzem erworben werden konnte. Nach einer vollständigen Version war seit einiger Zeit gesucht worden. In der Sammlung des DSM befindet sich zudem das Temperagemälde »Elblotsenschoner HAMBURG vor Helgoland«, das zwar signiert, aber nicht datiert ist. Es wird vermutet, dass es in den 1920er Jahren entstanden ist. Das Gemälde wurde erstmals öffentlich in Hamburg auf der »art maritim« 1990 gezeigt.⁴ Ein weiteres Gemälde zeigt den Finkenwerder Kutter H.F. 125 CÄCILIE, der dem Vater des Schriftstellers Gorch Fock, Heinrich Kinau, gehörte, mit Feuerschiff ELBE 2 im rechten Hintergrund. Dieses Ölgemälde ist datiert und stammt aus dem Jahre 1942. Ein ähnliches Gemälde malte Wolters für das Segelschulschiff GORCH FOCK der Kriegsmarine. Die nachfolgenden Zeilen hätten jedoch nicht geschrieben werden können, wenn nicht der Enkel des Malers, Joachim Wolters, seit Jahren an einer Familienchronik gearbeitet hätte, die er uns dankenswerterweise zur Auswertung überlassen hat. Über 300 Arbeiten seines Großvaters hat er bisher ermittelt.⁵



Abb. 1 »Elblotsenschoner HAMBURG vor Helgoland« (undatiert, wahrscheinlich 1920er Jahre).
Gouache, 50 x 64 cm. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)

Zur Biografie

Wer sich in den einschlägigen Werken zur Marinemalerei über Geo Wolters informieren will, wird enttäuscht. Ein knapper, auf zwei Seiten ausgelegter Artikel erschien im Jahre 1900. Der phasenweise schwülstige Text enthält manchen Fehler und wird unseren heutigen Informationsbedürfnissen nicht mehr gerecht, zumal er nur einen Teil vom Leben und Werk des Malers erfassen kann.⁶ Der 1980 erschienene erweiterte Neudruck von Rumps 1912 in Hamburg verlegtem »Lexikon der bildenden Künstler Hamburgs«, das von einem unbekanntem Kunstliebhaber durch wertvolle Marginalien an allen Seitenrändern vervollständigt wurde, enthält keinen Hinweis auf den Maler.⁷ Der »Neue Rump« behebt diesen Mangel, doch ist der kurze Eintrag wenig ergiebig und nennt fälschlicherweise Gerd Hardorff d.Ä. (1759–1864) als Wolters' Lehrer. Er war jedoch zwei Jahre vor Wolters' Geburt verstorben.⁸ Der bereits erwähnte Katalog zur »art maritim« 1990 enthält wenige Zeilen zur Biografie des Malers.

Johann Joachim Georg Wolters, Geo oder im engeren Kreis auch Jochen genannt, war der bedeutendste Marinemaler der Kleinschifffahrt an der Unterelbe. Aber er war nicht nur Marinemaler; als Rennsegler hat er auf internationalen Regatten viele Preise errungen. Seine Rennsiegte in Kiel, Kopenhagen, Belgien, England sowie an der französischen Riviera haben ihm höhere Ehrungen und Preisgelder eingebracht als seine Kunst. Neben Malerei und Segelleidenschaft fand er auch Zeit, Schiffsmodelle wie Kutter und Segelyachten maßstabsgerecht zu bauen.

Geo Wolters war der einzige deutsche Marinemaler, der ein Kapitänspatent besaß. 1897 legte er die Prüfung zum Schiffer – im heutigen Sprachgebrauch Kapitän – auf Kleiner Fahrt ab⁹ und



Abb. 2 »Ewer H.F. 125 CÄCILIE H.C. Kinau mit Feuerschiff ELBE 2 im Hintergrund«. Gouache, 62,5 x 75 cm, datiert 1942. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)

war fortan berechtigt, kleine Schiffe bis 400 BRT in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im Englischen Kanal als Kapitän zu führen.

Geo Wolters wurde am 25. Mai 1866 in Hamburg-Winterhude geboren. Nach drei Töchtern – Henriette, Anna und Elisabeth – war er der einzige Sohn des Hamburger Rechtsanwalts und Bürgerschaftsabgeordneten Dr. jur. Georg Wolters.¹⁰ Die Wolters', eine alteingesessene Hamburger Familie, wohnten unweit der Alster im noblen Stadtteil Winterhude. Hier wuchs Geo Wolters auf. Er besuchte die Wahnschaffe-Schule in Hamburg, die er jedoch verlassen musste, nachdem er einen Lehrer geohrfeigt hatte. Der Vater schickte ihn daraufhin im letzten Schuljahr zu Ostern 1884 zur Großen Stadtschule in Wismar. Warum gerade Wismar gewählt wurde, ist nicht klar. Möglicherweise hing es damit zusammen, dass der Vater noch Kontakte zu seiner ehemaligen Ausbildungsstadt hatte. Nach Ende seiner Schulzeit¹¹ machte Geo Wolters, wie auch sein Vater zuvor, von 1885 bis 1889 eine vierjährige landwirtschaftliche Ausbildung auf Gut Stendal bei Eutin. 1889 meldete sich Geo Wolters als sogenannter »Einjähriger« bei den Gardenjägern in Potsdam, damals eines der feudalsten Regimenter überhaupt. Vater Wolters musste tief in die Tasche greifen, um seinem Sohn diese militärische Ausbildung zu ermöglichen.

Schon sehr früh begann Geo Wolters mit dem Zeichnen. Eines der frühesten erhalten gebliebenen Bilder, »Winterhude an der Alster«, zeichnete er als 13-Jähriger. Mit 24 Jahren, nach Beendigung seiner Militärzeit, widmete er sich ganz der Malerei. Er richtete sein Atelier im väterlichen Gärtnerhaus in der Dorotheenstraße 176 ein und nahm Malunterricht bei Hermann Rudolf Hardorff (1816–1907)¹², der auch zur See gefahren war, und Friedrich Wilhelm Schwinge (1852–1913).¹³ Beide Maler waren renommierte Hamburger Künstler. In Paris studierte Wolters 1890 an den bekannten Akademien Julian¹⁴ und Colarossi¹⁵ sowie 1904 an der



Abb. 3 Porträt von Geo Wolters, um 1900.
(Familienarchiv Wolters)

Gast und Unterhalter. Er war mit den Dichtern Gustav Falke, Carl Bulcke und Detlev von Liliencron befreundet und wurde häufig zu deren Lesungen eingeladen. Die beiden Hamburger Marinemaler Willy Hanken (*1866 in Hamburg, †1953 in Oldenburg)¹⁷ und Franz Schaffner (*1876 in Hamburg, †1951 ebendort)¹⁸ zählten zu seinen engeren Freunden, mit letzterem machte er in jungen Jahren so manchen Zug durch die Eppendorfer Weinstuben.

1896 heiratete Geo Wolters Olga Mathilde (Tilly) Krispin. Zehn Jahre hielt diese Ehe, aus der zwei Töchter hervorgingen, dann ließ sich Geo Wolters scheiden. Nach einer Affäre mit der Köchin seines Vaters lernte er in Blankenese Anna »Anni« Maag kennen. Ein Jahr später heirateten sie und lebten bis zu Geo Wolters' Tod zusammen. 1907 wurde sein erster Sohn Joachim Georg geboren, 1914 folgte die Tochter Konstanze, ein zweiter Sohn verstarb 1916 noch im ersten Lebensjahr. Mit seiner neuen Familie zog Geo Wolters nach Eppendorf in die vornehme Isestraße, eine bis heute bevorzugte Hamburger Adresse. Die Familie bewohnte dort in einem Mehrfamilienhaus die oberste Etage. Geo Wolters fand hier die besten Lichtverhältnisse für seine Arbeit. Eine große Ehre wurde ihm 1913 zuteil: Er leistete den Hamburger Bürgereid und gelobte, zum Wohle seiner Hansestadt Hamburg zu dienen. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 endete für Geo Wolters ein überaus erfolgreicher Lebensabschnitt. Als Marinemaler war er ein anerkannter Künstler, als Regattasegler hatte er einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht und viele Rennsiege eingefahren. Dem Norddeutschen Regatta-Verein schenkte er mehrfach Gemälde, der diese Bilder als Regatta-Preise aussetzte.¹⁹

Wie eng Geo Wolters mit der Malerei und der Segelleidenschaft verbunden war, findet man in Tagebuchaufzeichnungen aus dem Mai 1909: *Ich war gerade in der besten Arbeit, gelbes Elbwasser mit violetten Reflexen, und dachte dabei, wie schön wär's doch, wenn du jetzt so an der holländischen oder belgischen Küste, so vor der Schelde oder noch weiter runter, vor Ostende und Nieuwport mit einem netten Schiff 'rumsegeln könntest, da klingelt's: Telegramm, sehr*

Antwerpener Akademie. Er war familiär vorbelastet: Der Vater konnte gut malen, von seinen Schwestern sind hübsche Porzellan-Malereien überliefert, und seine entfernte Nichte Ulli (Ulrike) Wolters (1865–1934) war eine bekannte Porträtmalerin.¹⁶

Geo Wolters erwarb ein solch fundiertes künstlerisches Wissen, dass man ihn sogar als Sachverständigen vor Gericht lud. Als Volontär auf einer kleinen Hamburger Bootswerft studierte er die Anatomie der dort gebauten Ewer, Tjalken und Jollen auf das Genaueste. Nach und nach etablierte sich Geo Wolters als anerkannter Marinemaler. Auf der Großen Frühjahrsausstellung in der Hamburger Kunsthalle wurde 1895 erstmals eines seiner Gemälde ausgestellt. Ständige Ausstellungen hatte er in späteren Jahren bei Louis Bock & Sohn sowie Commeter in Hamburg. Seine romantischen Gemälde und detailgetreuen Federzeichnungen fanden eine weite Verbreitung zwischen Hamburg und Cuxhaven.

Auch im Hamburger Kulturleben war Geo Wolters, ein Mann mit den Manieren eines Grandseigneurs, überall ein gern gesehener

lakonisch: Können Sie Auxiliary Yacht von hier nach Hamburg überführen? Rasch, Carlton. Schneller konnte Geo Wolters' Wunsch nicht in Erfüllung gehen; wenige Tage später war er nach England unterwegs, um auf ziemlich abenteuerliche Weise eine, wie er es nannte, *Kastenschute* nach Hamburg zu bringen.

Während sich Geo Wolters im Oktober 1914 zum Freiwilligen Motorboot-Korps an die Front meldete, musste Anni Wolters zu Hause mit immer weniger Geld auskommen. Größere Einkünfte durch Bilderverkäufe oder Preisgelder bei Regatten gab es nicht mehr und Rücklagen hatte Geo Wolters nicht geschaffen. So schnell, wie das Geld hereinkam, so schnell wurde es wieder ausgegeben. 1916 war die Familie Wolters gezwungen, in die weniger vornehme Gosslerstrasse zu ziehen, wo die Wohnungsmieten deutlich niedriger waren.²⁰ Doch trotz finanzieller Sorgen und immer größer werdender Lebensmittelknappheit brachte Anni Wolters ihre Kinder und sich gut durch die Kriegsjahre.

Der Segelsportler

Wer über den Marinemaler Geo Wolters berichtet, kommt nicht an dem leidenschaftlichen Segelsportler Geo Wolters vorbei. Der Enkel Joachim Wolters zählt in seiner Familienchronik 375 erste Preise, die sein Großvater im Laufe seiner Seglerzeit gewonnen hat. Aber auch Motorbootrennen hatte er gefahren und gewonnen. Sein erfolgreichstes Jahr könnte 1910 gewesen sein, als er mit der amerikanischen Yacht WESTWARD die kaiserliche METEOR ein ums andere Mal geschlagen hatte. Geo Wolters war Mitglied in verschiedenen, auch internationalen Yachtclubs

und Segelvereinen²¹, der bekannteste und vornehmste der Kaiserliche Yacht-Club in Kiel, dessen Mitglied er lebenslang war.²²

Schon als kleiner Junge interessierte sich Geo Wolters für Wasser und Schiffe, waren doch Alster und Seitenkanäle in nächster Umgebung seines Elternhauses zu finden. In der Familienchronik liest man dazu folgende Geschichte:

Eines Tages fuhren Dr. jur. Georg Wolters und sein Freund Tietgens wieder einmal mit dem Alsterdampfboot von Winterhude in die Stadt, als sie zwei kleine Jungen in Backtrögen mit einem selbst gebastelten Mast und Segel auf der Alster herumschippern sahen. Darauf soll Dr. jur. gesagt haben: *Nun sieh doch mal, Tietgens, ist das nicht unverantwortlich von den Eltern, so kleine Buttjes auf der Außenalster in so einem Seelenverkäufer herumschippern zu lassen? Ja, das will ich dir sagen Doktor, der eine ist meiner und der andere ist nämlich deiner!* Darauf musste Geo am nächsten Tag in voller Montur am Leinpfad²³ ins Wasser springen und durch die Alster auf die andere Seite schwimmen, ansonsten dürfte er nie mehr aufs Wasser. Obwohl Geo noch nicht schwimmen gelernt hatte, tat er es und durfte von da an weitersegeln.



Abb. 4 Flaggenschein des Reichs-Marine-Amtes für Geo Wolters' Segelyacht OLGA mit der Unterschrift von Admiral Tirpitz. (Familienarchiv Wolters)

Der kleine Geo trieb sich gerne auf der Bootswerft von Rathjens in Winterhude herum, wo er zuschaute und mithalf, so dass er vom Bootsbau bald mehr verstand als von Schularbeiten. Im Laufe seines Lebens hat Geo Wolters viele Segelschiffsmodelle und Kutter gebaut; einen Teil davon hat er später dem Altonaer Museum als Schenkung vermacht, aber es befinden sich auch noch viele Modelle im Familienbesitz. Über den 14-jährigen Geo Wolters gibt es eine weitere nette Geschichte in der Familienchronik: Bei einer Nachtregatta auf der Alster erschien er mit großen Seestiefeln, für alle Teilnehmer ein Rätsel. Des Rätsels Lösung brachte das Mondlicht hervor: Geo hatte wegen der flauen Windverhältnisse dicht unter Land gesteuert, war ins Wasser gestiegen und hatte sein Boot vor sich hergeschoben, um schneller voranzukommen.

1901 ließ sich Geo Wolters vom renommierten Hamburger Yachtkonstrukteur und Bootsbauer Max Oertz eine ca. 9 m lange Yawl bauen und nannte sie nach seiner Frau OLGA.²⁴ Die Segelanordnung seiner Rennyacht hatte er selbst ausgetüftelt, und mit seinen vielen Siegen hat er die Extraklasse seiner Konstruktion letztendlich bestätigt. Am 19. November 1901 erhielt er den Flaggenschein²⁵ für seine OLGA und war fortan berechtigt, die Clubflagge des Kaiserlichen Yacht-Clubs zu führen. Unterschrieben hatte dieses Dokument der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes Alfred von Tirpitz.

Wann immer Geo Wolters Regatten mit der OLGA segelte, heuerte er zwei Yachtmatrosen für seine Rennen an. Von Amateuren oder Herrensegelern hielt er nicht viel, besser geeignet schießen ihm angeheuerte, erfahrene Matrosen, und der Erfolg gab ihm Recht. *Sollen Preise gemacht werden, so muß das Schiff in Renntrimm sein, eine Regatta ist keine Kreuzfahrt*, schrieb er 1910 in der Zeitschrift »Die Yacht«. Geo Wolters holte mit der OLGA viele erste Preise. In Jahrbüchern und Zeitungsartikeln liest man immer wieder: Die OLGA machte in ihrer IVer Klasse den 1. Preis; in der Klasse IVb erzielte OLGA einen vollständigen Sieg; OLGA – Hamburg, 1. Preis, vorzüglich gesegelt von Wolters. Aber auch für Freunde und Bekannte segelte Geo Wolters. So



Abb. 5 US-amerikanische Schoneryacht WESTWARD, erbaut 1910. (Archiv DSM)

findet man in den Hamburger Nachrichten: *Die von Herrn Wolters gesteuerte CAROLA des Herrn L. Weidle holte den 1. Preis und den Extrapreis.*

Aber nicht nur im Segelsport war Geo Wolters ein Fachmann, auch von Motorbooten verstand er viel. Auf dem Bodensee und vor Monaco errang er erste Plätze bei Motorbootrennen. Fast hätte er sogar seinerzeit auf dem Bodensee einen Weltrekord gefahren, wäre ihm nicht der Sprit ausgegangen, so Joachim Wolters in seiner Chronik.

Im März 1909 erhielt Geo Wolters ein Dankschreiben von der Geschäftsleitung der Daimler-Motoren-Gesellschaft: *Anbei erlauben wir uns, Ihnen als kleines Zeichen unserer Dankbarkeit für die so erfolgreiche Führung der LIESELOTTE DAIMLER im Jahre 1908 2 Lose für Ihr Söhnchen zu überreichen.* Bei diesen Losen handelte es sich um Wertpapiere in Höhe von etwa 80 Mark, damals eine stattliche Summe.²⁶

Im April 1910 nahm Geo Wolters mit dem Motorboot MARGA III an einem Rennen in Monaco teil. Das Boot gehörte einem Berliner Rechtsanwalt und war gerade noch rechtzeitig für das Rennen fertiggestellt worden. In der Zeitung stand zu lesen, dass *Herr Wolters das Boot glänzend geführt hat, aber die Maschine war nicht auf der Höhe, so wie sie bei der scharfen Konkurrenz sein musste.* Geo Wolters holte nur den dritten Platz heraus. In einem Aufsatz in der Zeitschrift »Die Yacht« ging Geo Wolters auf dieses Rennen ein und kam zu dem Schluss, *wäre hinreichend Zeit gewesen, den Motor der MARGA III richtig einlaufen zu lassen, es wäre anders gekommen.*²⁷

Ein anderes Motorbootrennen in Monaco gewann Geo Wolters für Daimler. Mit dem gewonnenen Preisgeld machte er zusammen mit seiner Frau anschließend vier Wochen Urlaub am Gardasee. Mit seinen Motorboot-Erfolgen brachte es Geo Wolters sogar auf das Titelbild der Zeitschrift »Die Yacht«.²⁸

Im Juni 1910 verpflichtete der amerikanische Millionär Alexander Smith Cochran²⁹ Geo Wolters als Navigator und taktischen Berater für seine neu erbaute Schoneryacht WESTWARD, die unter dem Kommando des berühmten Skippers Charly Barr³⁰ stand. Geo Wolters' Revier- und Wetterkenntnisse an Nord- und Ostsee waren gefragt, als die WESTWARD gegen prominente deutsche Yachten antrat, allen voran die kaiserliche METEOR.³¹ Zwischen dem 21. Juni und dem 6. Juli 1910 gewann die WESTWARD alle neun Rennen: 21. Juni Elbregatta Cuxhaven–Brunsbüttel–Cuxhaven; 24. und 26. Juni Dreiecks-Kurs vor der Kieler Förde; 28. Juni Kiel–Eckernförde; 29. Juni Eckernförde–Kiel; 1. Juli Kiel–Travemünde; 3. Juli Dreiecks-Kurs vor Travemünde; 5. Juli Travemünde–Warnemünde; 6. Juli Dreiecks-Kurs vor Warnemünde.³²

Als Dankesbezeugung und besondere Wertschätzung für seine hervorragende Beratung erhielt Geo Wolters von Alexander S. Cochran zudem dessen Manschettenknöpfe mit dem Emblem des New Yorker Yachtclubs als Geschenk. Alex Cochran schrieb dazu folgenden Brief: *Kiel. Dear Mr. Wolters. Please accept these links as a souvenir of our several exciting races on the WESTWARD and with my best wishes and thanks. Yours sincerely, Alex Smith Cochran. June 30, 1910.*³³

Ob der vielen Niederlagen, so erzählte Geo Wolters in der Familie, hätte der Kaiser ihn zuerst geschnitten, ihm dann aber doch gratuliert und gesagt: *Nächstes Mal siegt Er aber wieder für Deutschland, nicht wahr?!* Viele Jahre später – der abgedankte Kaiser lebte inzwischen in seinem holländischen Exil – bot Geo Wolters, wirtschaftlicher Not gehorchend, ihm eine Mappe mit ausgewählten Arbeiten zum Kauf an. Wilhelm II., sich noch ganz genau an seine erlittenen Niederlagen erinnernd, schickte die Mappe umgehend zurück und schrieb: *Segeln kann Er, malen jedoch nicht.*³⁴

In der Zeitschrift »Die Yacht« veröffentlichte Geo Wolters den Aufsatz »Warum WESTWARD gewann!«³⁵ Neben der genauen Beschreibung der Schoneryacht hob er bei der Einrichtung besonders die leichte Bauweise hervor und schrieb u.a.: *Keine Klaviere, keine Verkleidungen an*

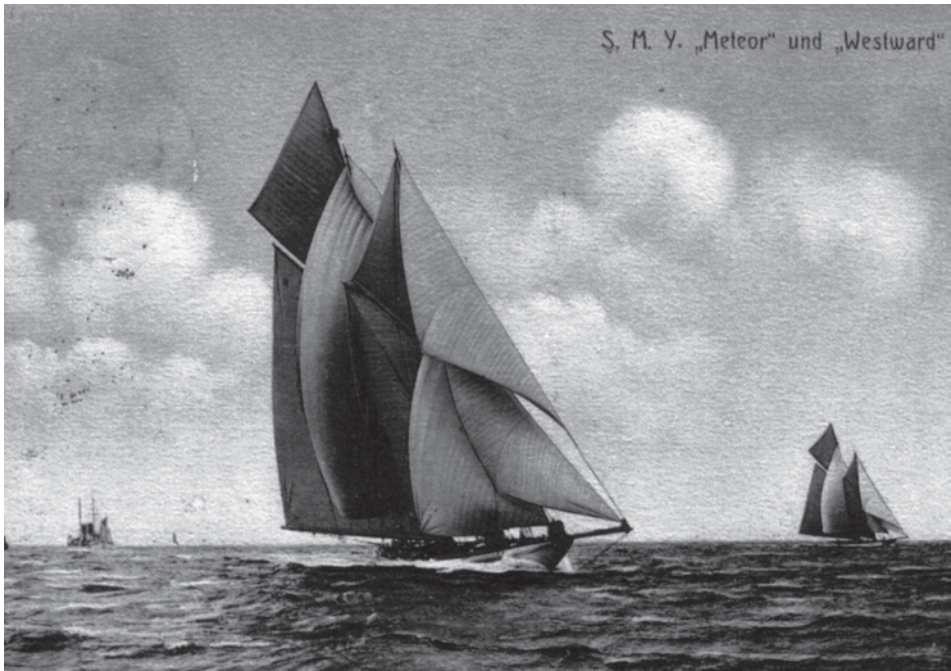


Abb. 6 METEOR und WESTWARD während des Rennens in der Ostsee, 1910 (zeitgenössische Postkarte). Wolters war in diesem Jahr als taktischer Berater an Bord der WESTWARD. Mit seiner Hilfe gewann die Yacht in diesem Jahr alle Rennen, sehr zum Ärger des Kaisers. (Archiv Rüdiger von Ancken)

Wänden und Decken, keine schweren Drehsessel, nichts an Bequemlichkeiten der Inneneinrichtungen auf Kosten des Ballastes. Außerdem befand er, dass die WESTWARD leichtere Rennsegel zur Verfügung hatte und die Crew besser eingetrimmt war. Zur Elbregatta Cuxhaven-Brunsbüttel und zurück äußerte er: *Es ist ja etwas gewagt, mit 17 Fuß aus dem Tonnenstrich zu gehen, bis auf 20 Fuß Tiefe, um besser gegen den letzten Flutstrom aufzusegeln, aber was wird nicht eines ersten Preises wegen versucht.* Die Siege in der Ostsee führte er eindeutig auf die eingespielte Crew der WESTWARD zurück; aber je mehr Siege die WESTWARD errang, so glaubte er, könnte sich bei den Skippern der anderen Schoneryachten ein Gefühl der Mutlosigkeit eingestellt haben. Aber, so kritisierte er, es seien auch keine Versuche gemacht worden, deren Renntrimm zu verbessern.

Insgesamt gesehen war das Jahr 1910 für den Segelsportler und Motorbootfahrer Geo Wolters ein äußerst erfolgreiches. »Die Yacht« druckte im Jahrgang 1910 zwei Federzeichnungen, »Die letzte Reise« und »An der Oste«, sowie als Kunstbeilage 7 eine Reproduktion des Gemäldes »Lootschoner vor der Elbe« ab.³⁶

Nicht nur auf dem Wasser, auch auf gesellschaftlichem Parkett machte Geo Wolters eine gute Figur. Er war ein Mann mit liebenswürdigen Umgangsformen, ein interessanter Gesellschafter. Er sprach fließend Englisch und Französisch und war, wenn es sein musste, ein standfester Trinker, womit er immer gut ankam. Er erhielt viele Einladungen. So wurde er zum Beispiel während einer Cowes-Woche zu einem Dinner beim englischen König eingeladen.³⁷ Durch seinen Segelsport bekam er Kontakt zu weiteren Königshäusern, wie dem spanischen, dem belgischen und dem dänischen. Diese Verbindungen waren für ihn aber auch als Marinemaler wichtig, konnte er doch manches Bild in diesen Kreisen verkaufen, zumindest aber seinen Bekanntheitsgrad steigern.

1911, bei verschiedenen Segelregatten während der Cowes-Woche, führte Geo Wolters auch das Boot des spanischen Königs Alfons XIII. zum Sieg. Als Dank erhielt er den spanischen Seeverdienstorden 1. Klasse.³⁸

Exemplarisch für den Stil dieser Zeit soll hier ein aus dem Französischen übersetzter Dankesbrief an Geo Wolters stehen. Nachdem er den spanischen Seeverdienstorden erhalten hatte, schenkte Wolters dem spanischen König Alfons XIII. eines seiner Aquarelle, wofür sich der Privatsekretär des Königs mit folgendem Brief bedankte:³⁹

Briefkopf mit dem spanischen Königswappen
San Sebastian, den 13. September 1911
Der Privatsekretär Seiner Majestät des Königs

Herrn G. Wolters,

Sehr geehrter Herr,

ich habe die Freude, Ihnen mitzuteilen, dass mir die Ehre zuteil geworden ist, Seiner Majestät, dem König, das Aquarell zu überreichen, das Sie ihm zur Erinnerung an die Regatten von Cowes geschenkt haben. Seine Hochwohlgeborene Majestät hat geruht, es anzunehmen, obwohl es eine Ausnahme der allgemeinen Vorschriften ist, nach der Seine Majestät keine Geschenke von Privatleuten annehmen darf.

Mein hochwohlgeborener Gebieter hat mich beauftragt, Ihnen den Ausdruck Seiner Dankbarkeit zu übermitteln für die Ihm zugegangene angenehme Erinnerung an Seinen Aufenthalt in Cowes.

Wollen Sie bitte, sehr geehrter Herr, die Versicherung meiner Hochachtung annehmen.

Emilio Ma. De Torres

Militärzeit beim Freiwilligen Motorboot-Korps

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 endete der deutsche Segelsport abrupt. Drei Monate nach Kriegsausbruch folgte Geo Wolters mit 47 Jahren einem Aufruf der Marine und meldete sich beim Freiwilligen Motorboot-Korps zum Dienst. Sein Militärdienst bei der Marine von 1914 bis 1918 ist gleichzeitig eine kleine Zeitreise zu einer Marineeinheit, deren Wirken kaum bekannt geworden ist. Christian Ostersehle unternahm vor einigen Jahren im »Deutschen Schiffsarchiv« den Versuch einer kritischen Betrachtung des Freiwilligen Motorboot-Korps, jener Einheit, bei der Geo Wolters vier Jahre gedient hatte.⁴⁰ Wolters' Erlebnisse an drei verschiedenen Einsatzorten sollen kurz geschildert werden.

Geo Wolters trat am 10. Oktober 1914 seinen Dienst im Range eines Leutnants als Bootsoffizier an.⁴¹ Noch am selben Tag erhielt er das Patent als Mitglied des Freiwilligen Motorboot-Korps aus der Hand des Vize-Admirals Aschenborn, des Befehlshabers dieser Einheit.⁴² Der Zulauf an Freiwilligen zu diesem Korps scheint eher schleppend verlaufen zu sein, denn am 30. Oktober 1914 erfolgte abermals ein Aufruf:

Seine Majestät der Kaiser und König haben mich durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 30. September 1914 zum Befehlshaber des Freiwilligen Motorboot-Korps (F.M.K.) zu ernennen geruht.

Der Kampf um das Schicksal unseres Vaterlandes verlangt den Einsatz aller persönlichen und materiellen Kräfte. Ich fordere daher insbesondere auf:

1. *Besitzer von Motorbooten mit eingebautem Motor jeder Art und Größe ihre Fahrzeuge freiwillig zu stellen.*

2. Herren, die in der Handhabung von solchen Fahrzeugen und deren Maschinen durchaus erfahren sind, ihre Mitgliedschaft beim Freiwilligen Motor-Boot-Korps nachzusuchen.
3. Maschinisten, Bootsleute und Matrosen sich zum Dienst im Freiwilligen Motorboot-Korps bereit zu erklären.

Die organisatorischen Bestimmungen werden den in Gross-Berlin Wohnenden in der Dienststelle, Charlottenburg, Joachimstalerstr. 2, ausgehändigt, den Auswärtigen durch die Post zugesandt werden.

Aschenborn, Vize-Admiral z.D.

Für einen so küstenerfahrenen Segler und Motorbootfahrer wie Geo Wolters war dieser Aufruf maßgeschneidert. Wolters weilte noch einige Tage in Berlin, wurde eingekleidet, empfing Dienstanweisungen und überführte dann die Motoryacht MATZ – jetzt in W. I. umbenannt – nach Pellworm.⁴³ Das Gebiet um die nordfriesische Insel Pellworm, der Marine-Station Husum zugehörnd, war für die nächsten Monate sein Revier.

Am 4. November 1914 schrieb Geo Wolters an seine Schwester Henriette Dieckmann unter anderem: [...] bis jetzt bin ich noch nicht zum Schreiben gekommen, schon böse in der Welt



Abb. 7 Motorboot W. I. (ex MATZ) bei Niedrigwasser im nordfriesischen Watt. Geo Wolters steht neben einem Besatzungsmitglied im Schlick. Im Hintergrund ist der Minenkreuzer NAUTILUS zu sehen. (Familiennachiv Wolters)



Abb. 8 Schlepper York im Hafen von Pellworm. Geo Wolters, zu erkennen an seiner dunklen Uniform, steht zwischen seiner Besatzung. An Land liegen drei Seeminen. (Familiennachiv Wolters)

'rumgebufft. Hoffentl. leiste ich recht bald 'was Tüchtiges, mein Knopfloch hat noch Platz [für Ordensschnallen]. Hast Du noch fertige Strümpfe? Wir können sie brauchen [...]

Offensichtlich war die Bekleidungs Ausgabe mit warmen Wäschestücken zur Winterzeit noch mangelhaft. Patrouillenfahrten mit dem Motorboot wurden zur täglichen Routine. Zum 1. April 1915 übernahm Geo Wolters den Schleppdampfer YORCK, der als Hilfsminensucher eingesetzt wurde.⁴⁴ Er unterstand nun der Dienststelle des Sperrkommandos der Hever.⁴⁵ Neben Patrouillenfahrten wurde das Minensuchen nun Geo Wolters' täglich Brot. Abwechslung gab es nur einmal, als er ein auf Grund gelaufenes Torpedoboot mit dem Schlepper YORCK von einer Untiefe ziehen musste. Mit Hilfe eines zweiten, zur Assistenz gerufenen Schleppers fuhren beide Fahrzeuge rückwärts an das feststehende Torpedoboot heran. Dabei mahnten ihre Schiffsschrauben einen Graben in den Schlick, und Schlepper YORCK konnte das Torpedoboot schließlich freischleppen.⁴⁶

In der Nacht zum 17. Februar 1916 suchte eine furchtbare Sturmflut die Nordseeküste heim und versetzte die Hallig- und Küstenbewohner in Angst und Schrecken. Der Führer Schoner JULANDIA strandete in dieser Sturmnacht auf Rungholtsand. Fast 24 Stunden hing die dreiköpfige Besatzung in der Takelage, bis es dem Marinefahrzeug YORCK von Pellworm unter Führung des Bootsoffiziers des Freiwilligen Motorboot-Korps, Geo Wolters, unter Lebensgefahr gelang, das heldenmütige Rettungswerk zu vollbringen, so war in einem Zeitungsartikel zu lesen.⁴⁷ Geo Wolters schrieb an seine Dienststelle folgenden Bericht:

Kommandanturdampfer Yorck, Pellworm d. 28.2.16.

U. Kommandantur. Pellworm.

Am 17.2. vorm. 10:30 erhielt ich den Befehl, auszulaufen, und zu versuchen, die Mannschaft des auf Rungholtsand gestrandeten Schooners Julandia, der Nootflagge gesetzt hatte, zu bergen. Es war derzeit stürmischer Nordwest Wind und hoher Seegang. Längsseite des Schooners zu kommen, war bei der hohen See unmöglich, ich brachte deshalb den Dampfer so weit wie möglich windwärts von dem Schooner an diesen heran, liess sodann das Beiboot aussetzen und bemannete dasselbe mit dem Unteroffizier Worck, der sich freiwillig dazu meldete. Dieser ruderte dann mit dem Boot zum Schooner und nahm unter den grössten Schwierigkeiten die Mannschaft des Schooners über, welche schon die ganze Nacht in der Takelage festgebunden gewesen und beinahe erstarrt war. Während der Zeit versuchte ich, in Lee des Schooners zu kommen, dieses gelang, trotzdem der Dampfer mehrfach in der hohen See schwer den Grund berührte. Ich nahm das Boot wahr, und es gelang, alle Insassen des Bootes wohlbehalten an Bord zu bekommen. Die Mannschaft des Schooners wurde in die Kajüte gebracht und später in Pellworm gelandet.

Mit dem Tagesbefehl 71 vom 1. März 1916 erhielt Geo Wolters vom Kommandeur des Freiwilligen Motorboot-Korps, Vize-Admiral Aschenborn, eine Belobigung für seinen selbstlosen Einsatz⁴⁸, und im Tagesbefehl 80 vom 11. Mai 1916 wurde bekanntgegeben, dass Geo Wolters die große silberne Medaille der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger mit Diplom für seinen Rettungseinsatz erhalten hatte.

Sogar der stellvertretende (kommandierende) General, Generalleutnant von Falk, in dessen Bereich die Marine-Station Husum lag, sprach mit Verfügung vom 15. Juni 1916 der gesamten Besatzung des Dampfers YORCK für das bei der Rettung der Besatzung des gestrandeten Schoners JULANDIA bewiesene unerschrockene und vorbildliche Verhalten seine besondere und vollste Anerkennung aus. Wolters' Rettungstat hatte sich bis in die höchsten Etagen herumgesprochen. Leutnant Düsing, Adjutant beim Sperrkommando der Hever und guter Freund von Geo Wolters, schrieb ihm am 22. Juni 1916 u.a. auch die vertrauliche Mitteilung, dass er für das Eiserne Kreuz II. Klasse vorgeschlagen worden sei und außerdem den Kronenorden 4. Klasse erhalten solle.⁴⁹

Am 25. April 1916 wurde Geo Wolters für kurze Zeit nach Friedrichshafen zur Bodensee-



Abb. 9a-b Entwürfe für die Postkartenserie »Marine Schauspiele Hamburg«: Flaggensignal (links) und Linienschiff der BRANDENBURG-Klasse (rechts). (Familienarchiv Wolters)

flottille versetzt⁵⁰, um dann wenige Wochen später, am 5. Juli, nach Włocławek an der Weichsel zum III. Abschnitt der Zentralpolizeistelle des General-Gouvernements Warschau befohlen zu werden.⁵¹ Seine Aufgabe in diesem Weichselabschnitt bestand darin, für reibungslosen Schiffsverkehr auf der Weichsel zu sorgen. Ihm wurden Sanierungsschiffe unterstellt, auf denen die Besatzungen der stromab kommenden Flöße, aber auch alle aus dem Osten heimkehrenden Soldaten entlastet und desinfiziert wurden. *Er hat seinen Teil dazu beigetragen, dass Seuchen aus dem besetzten Gebiet nicht in die Heimat übertragen wurden*, so wurde es in seinem Dienstleistungszeugnis vermerkt. In seine Zeit bei der Weichselflottille fallen zwei Ordensverleihungen: Am 17. Januar 1917 erhielt er *für Verdienste im gegenwärtigen Kriege* das Hamburgische Hanseatenkreuz⁵², und am 24. August 1917 wurde ihm das Eiserne Kreuz II. Klasse verliehen.⁵³

1918 wurde Geo Wolters an die Westfront nach Belgien versetzt, wo er bis zum Kriegsende Dienst tat. Unterstellt war er dem dortigen Kanalbetriebsamt 1 und war für den Wassertransportbetrieb zuständig.⁵⁴ Laut Joachim Wolters sorgte sein Großvater u.a. für den reibungslosen Munitionsnachschub zur Front. In seinen Tagebuchaufzeichnungen nennt Wolters Städte und Ortschaften von Gent bis Brügge und weiter bis Boom, an der Schelde gelegen. Eine kleine Dampfyacht namens RAPIDE stand für seine Kontrollfahrten zur Verfügung.⁵⁵ Weiter liest man in den Aufzeichnungen von zerschossenen belgischen Dörfern, durch die er bei seinen Fahrten gekommen war. Er berichtete von Gewehrfeuer und Granateinschlägen in seiner allernächsten Umgebung und von Fliegerangriffen mit Bombenabwürfen. Das Kriegsende erlebte er in Belgien. Zusammen mit seinen Männern konnte er sich über Holland nach Deutschland durchschlagen. Am 23. November 1918 kehrte er nach Hamburg zurück.

Während des Krieges hat Geo Wolters, wann immer er Zeit hatte, gezeichnet und gemalt. Skizzen in seinen Tagebuchaufzeichnungen belegen seinen Fleiß. Wie viele Federzeichnungen, Aqua-

relle oder Gemälde entstanden sind, ist nicht bekannt. Enkel Joachim Wolters berichtet, dass sein Großvater im Kameradenkreis viele Gemälde einfach verschenkt hatte. So erhielt zum Beispiel der bereits genannte Leutnant Düsing eine Exlibris-Zeichnung von Geo Wolters.

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg

Geo Wolters kehrte gesundheitlich angeschlagen aus dem Krieg zurück. Ans Malen war erst einmal gar nicht zu denken. Einerseits zitterten seine Hände so sehr, dass er keinen geraden Strich ziehen konnte, und wer hätte andererseits denn seine Bilder auch kaufen sollen? Die Frage der täglichen Versorgung mit Lebensmitteln stand überall im Vordergrund. Ähnlich erging es zu dieser Zeit auch anderen Marinemalern, wie dem Freund Kaiser Wilhelms II., Willy Stöwer, der in seinen Erinnerungen darüber klagte, dass er keine Aufträge bekam.⁵⁶

Dagegen konnte sein Malerkollege Claus Bergen sehr gut von dem Verkauf seiner Gemälde des Ersten Weltkriegs leben.

Geo Wolters musste Arbeit finden, wollte er seine Familie ernähren, und wurde Schuppenaufseher im Hamburger Hafen. So manches Mal schmuggelte er Lebensmittel durch den Zoll, mal waren es Kaffee und Zucker, mal Rosinen und Zitronen. Nach einem Jahr hörte dieses Leben auf, und Geo Wolters konnte sich wieder ausschließlich der Malerei widmen.

Ende 1922 beschleunigte sich die Inflation auf ein unvorstellbares Tempo; der Wert des Geldes fiel täglich. Wer keine Sachwerte oder gar Devisen hatte, war bald vollkommen verarmt. Aber Geo Wolters hatte eine Idee, wie er an amerikanische Dollar herankommen konnte. In den USA herrschte gerade die Zeit der Prohibition, Alkohol konnte nur illegal erworben werden. Wolters schuf kleine Karikaturen in der Art des Brüsseler »Manneken Pis« und schrieb darunter: *Drink no water*. Diese kleinen Bilder verkaufte er mit großem Erfolg an die Kapitäne amerikanischer Schiffe. 5 Dollar erzielte er für jedes Bild und konnte damit seine Familie gut durch die Inflationszeit bringen.⁵⁷ Diese Art und Weise des Verkaufes, die ja mehr einem Hausieren glich, schmerzte ihn jedoch sehr. Auch in späteren Jahren, als kaum Bilder gekauft wurden, suchte er oft Weinstuben auf, um Bekannte zu treffen und ihnen *Bilder anzudrehen*, wie er sich ausdrückte; für Geo Wolters eine weniger schöne Erinnerung.

Aber zwischen trüben Stunden lagen auch viele schöne, wenn zum Beispiel die Familie am Wochenende in den Hamburger Klövensteen zum Wandern fuhr oder nach Pampau nahe Büchen, um dort Schmetterlinge zu fangen.⁵⁸ Manchmal segelte die Familie mit einem gemieteten Boot auf der Elbe in Richtung Blankenese, nach Borstel oder zur Neuenschleuse zum Gasthof von Jan Werth, einem alten Freund von Geo Wolters. An Regatten nahm Wolters nicht mehr so häufig teil. So segelte er 1925 mit dem Boot von Johann Köser, Direktor der Norderwerft und guter Freund der Familie Wolters, von Helgoland nach Cuxhaven.⁵⁹ Wolters und Köser hatten den Regattastart verschlafen und gewannen, obwohl zu spät gestartet, dennoch das Rennen. Geo Wolters führte das Boot außerhalb des Tonnenstriches vorbei an den Sänden und Untiefen der Elbe und hatte die Konkurrenten bald eingeholt und hinter sich gelassen.

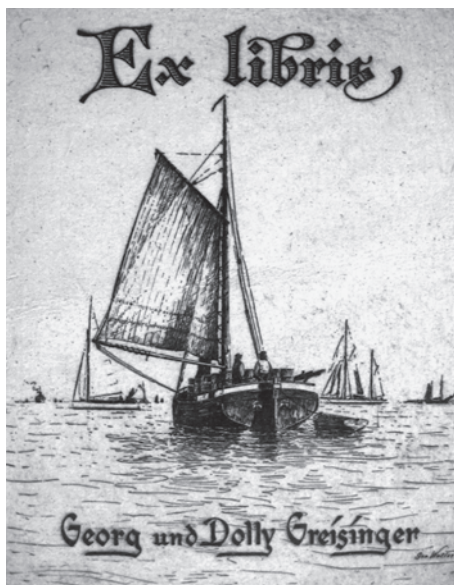


Abb. 10 Exlibris für die Seglerfreunde Georg (†1938) und Dolly Greisinger. (Familienarchiv Wolters)



Abb. 11 Das Ehepaar Wolters im Jahre 1928 auf dem Weg zur Galerie Commeter. (Familienarchiv Wolters)

1925 schuf Geo Wolters eine Serie von 20 Radierungen über die Kleinschiffahrt auf der Untertelbe, die in einer Mappe als Gesamtwerk verkauft wurde. Er zeichnete Kleinfahrzeuge wie Ewer, Tjalken, Galeassen oder Kutter in ihrer typischen Umgebung – in Blankenese, im Glückstädter Hafen, auf der Oste, in Cuxhaven, um nur einige Orte zu nennen. Diese Radierungen fanden eine weite Verbreitung längs der Elbe und wurden auch gerne als Preise bei kleineren Segelregatten verliehen. Diese Mappe gehört zweifelsohne zu seinen bedeutendsten Arbeiten.

Sie heute komplett zu bekommen, ist schwierig, denn manch ein Eigentümer erliegt der Versuchung, die lose eingelegten Blätter einzeln zu verkaufen. Ein Foto aus dem Familienbesitz zeigt das Ehepaar Wolters im Jahre 1928 zu Fuß auf dem Jungfernstieg. Geo Wolters trägt eine Gemäldemappe unter dem Arm und ist zusammen mit seiner Frau auf dem Weg zur bekannten Hamburger Galerie Commeter.⁶⁰

Im Winter 1928/29 zogen die ersten Zeichen eines wirtschaftlichen Abschwunges auf, und im Herbst 1929, mit Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, nahm die Rezession in Deutschland dramatische Ausmaße an. Geo Wolters' wirtschaftliche Situation, die sich gerade stabilisiert hatte, verkehrte sich abrupt ins Gegenteil. Die Geldnot nahm zu, da ein Bilderverkauf kaum noch stattfand. In ihrer Not wandte sich Anna Wolters an die ehemalige deutsche Kaiserin Hermine in Haus Doorn, Holland, von wo sie überraschend schnell Antwort erhielt:

*Haus Doorn, den 20. Sept. 1929
Brieftelegramm Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin*

Frau Anna Wolters, Hamburg

Ihr Brief vom 17. ist in meine Hände gelangt, und nehmen wir von Herzen teil an Ihren großen Sorgen. Die Bilder Ihres Gatten sind uns ja gut bekannt. Hat er noch einige zu verkaufen und zu welchen Preisen? Wäre es wohl möglich, einfach kleine Bildchen anzufertigen, deren Bezahlung ich gern übernehme, damit ich sie hier zeigen kann?

*Mit besten Wünschen
Hermine*

Es gingen mehrere Briefe hin und her. Im letzten schrieb Ihre Majestät:

Frau Anna Wolters, Hamburg

Besten Dank für die Auswahlendung von Zeichnungen und Tempera Bildern Ihres Gatten. Ich hatte auf größeres Interesse in Holland gerechnet, leider fand sich kein Käufer. Ich nehme ein Bild und lege 50 Mark bei. Könnte ich doch mehr kaufen! Die Bilder sind gut.

*Mit besten Wünschen
Hermine.⁶¹*



Abb. 12 Kapitän Kircheiss' Rückkehr nach seiner Weltumsegelung mit dem Fischkutter HAMBURG. Hamburg Landungsbrücken am 30. Dezember 1927. Im Mast flattert der Heimatwimpel. Tempera, 33,5 x 35 cm. (Privatbesitz)

Kapitän Kircheiss, im Ersten Weltkrieg als Leutnant auf dem Hilfskreuzer SEEADLER, Felix Graf Luckner, seinerzeit Kommandant des Hilfskreuzers SEEADLER, und Geo Wolters waren gut befreundet. Es ist überliefert, dass sie gemeinsam so manchen Zug durch die Hamburger Kneipen und Weinstuben gemacht haben.

Zu den wirtschaftlichen Sorgen kamen 1930 auch noch gesundheitliche Probleme auf Geo Wolters zu. Bei einem Autounfall erlitt er verschiedene Knochenbrüche und musste viele Monate das Bett hüten. Der Heilungsprozess war sehr langwierig, und er konnte längere Zeit nur auf Krücken in der Wohnung umherlaufen. An Kundenbesuche war nicht zu denken. In dieser Zeit großer Not schrieb sein Sohn Joachim Georg an die Zeitschrift »Die Yacht« und bat um die Veröffentlichung eines Artikels über seinen Vater, verbunden mit der Hoffnung, alte Bekannte an Geo Wolters zu erinnern und auf diesem Wege das eine oder andere Bild verkaufen zu können.

Im März 1932 heiratete Geo Wolters' Sohn Joachim Georg die Tochter des Hamburger Kunstmalers Prof. Ernst Eitner (1867–1955)⁶², Maria Eitner. Zwei bekannte Hamburger Künstlerfamilien fanden zueinander. Das Verhältnis beider Maler, die sich durch ihre Kinder kennengelernt hatten, war gut. Geo Wolters respektierte den fast Gleichaltrigen, der ihm so manchen guten Rat gab: *Von Schiffen versteht er ja 'was, die malt er auch ganz genau. Oder: Aber Geo,*

deine Schiffe schweben ja, die müssen ins Wasser. Ernst Eitner hat ein Porträt von Wolters gemalt, das in einem Zeitungsartikel aus Anlass des 70. Geburtstages von Geo Wolters veröffentlicht wurde.⁶³

In den folgenden Jahren, Geo Wolters war inzwischen gesundheitlich wieder hergestellt, läppert sich doch einiges an Aufträgen zusammen, wie er in einem Brief an seinen Sohn schrieb. Das änderte sich jedoch 1936, und die wirtschaftliche Not wurde wieder größer. Anni Wolters schrieb im Februar an ihren Sohn: *Es war wieder einmal eine schreckliche Angstzeit! Irps [der Vermieter] wollte nicht mehr warten, glaub mir, es ist nicht einfach, wenn einem täglich das Schwert über dem Kopf hängt, daß man aus der Wohnung muß! [...] Das Schlimmste ist dann ja immer, daß Papa in solchen Zeiten überhaupt keine Bilder fertig bekommt vor Nervosität, oder keine Farben hat. So hartherzig waren die Bekannten auch noch nie wie jetzt, keiner hat Interesse. Oder sie bieten 7,50 bis 10,00 Mark fürs Bild. Das kostet es ja bald an Unkosten ...*

Im Mai 1936 feierte Geo Wolters seinen 70. Geburtstag. Das »Hamburger Fremdenblatt« widmete ihm folgende Zeilen: *Am 25. Mai vollendet der Hamburger Marinemaler Geo Wolters das 70. Lebensjahr. Seine Bilder zeichnen sich durch Wirklichkeitstreue und innige Vertrautheit mit Meer und Schiffen aus. Bekannt geworden ist sein Mappenwerk »Die Kleinschiffahrt der Niederelbe«, das auch das Altonaer Museum erworben hat [...]*⁶⁴

In einer anderen Hamburger Zeitung stand folgender Artikel: *Am heutigen Montag vollendet der bekannte Hamburger Marinemaler Geo Wolters das 70. Lebensjahr. Seit Jahrzehnten und besonders vor dem Kriege ist Geo Wolters namentlich in den Hamburger Schifffahrtskreisen auf das beste eingeführt. Er ist ein volkstümlicher Maler unserer Wasserkante im guten Sinne des Wortes. Überall sieht man seine kleinen, äußerlich unauffälligen und doch malerisch eindringli-*



Abb. 13 »Süderelbe – Finkenwerder«. Gouache, 36 x 50 cm, undatiert. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)

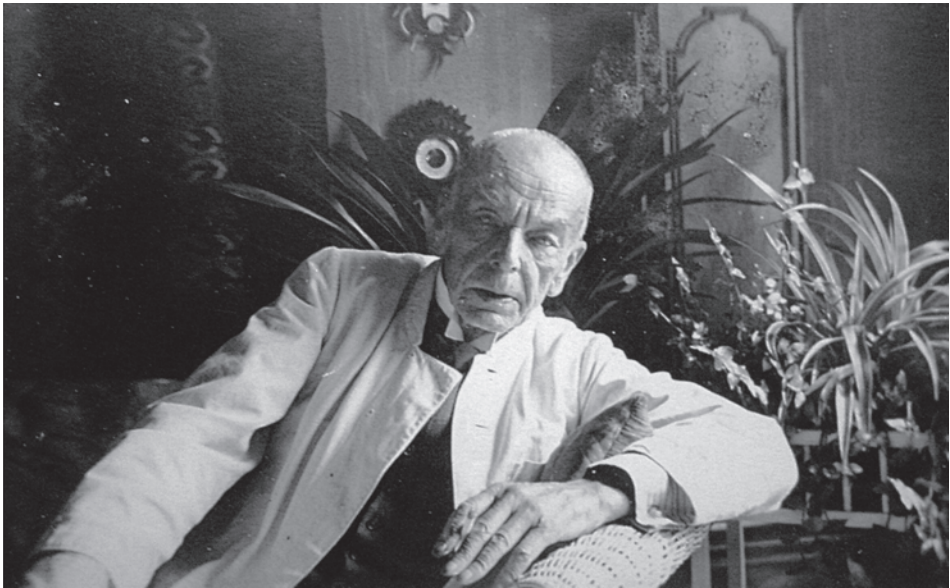


Abb. 14 Porträt von Geo Wolters, um 1940. (Familienarchiv Wolters)

chen Gemälde und Zeichnungen, sowohl im Uhlenhorster Fährhaus wie auf unseren Reedereien, aber auch auf kleinen Motorkuttern, im Yachthafen und in kleinen mit dem Seemannsleben verknüpften Handlungen am Hafen. Die Breitenwirkung seines volkstümlichen, malerischen geraden Schaffens, die Lebensnähe, mit der Wolters an seine künstlerische Aufgabe heranging, verpflichtet zu einem besonderen Gedenken anlässlich seines 70. Geburtstages.⁶⁵

Die Gratulantenschar war groß, allen voran Geo Wolters' beste Freunde, Johann Köser und John Freercks, der eine Fabrik für Schiffszubehör am Hafen besaß. Aber auch seine Freunde und Bekannten aus der Eppendorfer Weinstube »Puschendorf«, dem Stammlokal Geo Wolters', sandten ihre Geburtstagsgrüße.

Im Dezember 1936 wandte sich Geo Wolters an das Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda mit der Bitte, ihn bei der Verteilung der Künstlerhilfe zu berücksichtigen. Die unverändert große wirtschaftliche Not zwang ihn zu diesem Schritt. Schon wenige Tage später erhielt er aus dem Berliner Reichsministerium einen Fragebogen, den er beantworten musste. Unter Punkt 4 wurde er nach seinen Einkünften befragt. Er beantwortete diese Frage mit Wohlfahrtsunterstützung und gelegentlichem Verkauf einer Arbeit (kleine Aquarelle). Insgesamt dauerte die Bearbeitung seines Antrages auf Unterstützung fünf Monate, dann endlich bekam er eine Beihilfe aus der Spende »Künstlerdank« in Höhe von 300 RM ausbezahlt.

Wie ein roter Faden zogen sich Krankheit, wirtschaftliche Not, aber auch freudige Ereignisse durch die letzten Lebensjahre von Geo Wolters. Im Mai 1938 nahm er auf Einladung der Elblotsen an einer Fahrt auf dem Lotsenversetzboot BÖSCHLOTSE von Hamburg nach Brunsbüttel teil. Die Lotsenbrüderschaft Elbe in Brunsbüttel besitzt zwei Gemälde von Geo Wolters, die nicht datiert sind, jedoch Ergebnis dieser Einladung gewesen sein könnten. Die eine Gouache zeigt den für den Revierlotsendienst vorgesehenen kleinen Dampfer, der auf beiden Seiten die Aufschrift »Böschlotse« trägt, die zweite, ebenfalls nicht datierte Gouache das Böschlotsenhaus dicht am nördlichen Ufer der Unterelbe. Das Haus ermöglicht den Lotsen den nötigen Rundblick auf die ein- und auslaufende Schifffahrt. Der kuttergetakelte Segler, mit vier Männern besetzt, führt die Lotsenflage im Mast und ist auf dem Weg zu einem passierenden Schiff.⁶⁶

Ein paar Wochen später lud ihn Johann Köser zu einer Werftprobefahrt auf einem Fischdampfer nach Cuxhaven ein, sehr zur Freude Geo Wolters', konnte er doch alte Erinnerungen auffrischen. Erfreulicherweise kamen in diesem Jahr auch von der deutschen Kriegsmarine etliche Aufträge herein.

1940 erkrankte Geo Wolters ernstlich an einer Lungenentzündung. Ans Malen war wiederum nicht zu denken. Sorgenvoll schrieb Anni Wolters an ihren Sohn: [...] *zu all dieser Sorge dann die Angst: wovon sollen wir leben? Es steht doch alles still, wenn Papa nicht arbeitet.*

Geo Wolters bekam noch einmal eine Beihilfe von 250 RM aus der Spende »Künstlerdank«. Sein monatliches Einkommen bezifferte sich zu dieser Zeit auf 53,40 RM Fürsorge, 35 RM durch eigene Arbeit und 25 RM Unterstützung durch die Kinder.

Im Dezember schrieb Anni Wolters an ihren Sohn: ... *ich bin diese Tage von Pontius zu Pilatus gelaufen, um eine Buchbinderei zu finden, die mir die Umhüllungsmappe für die Radierungen noch so dicht vor dem Fest macht. Sind alle vollauf beschäftigt. Hoffentlich hält der, den ich aufgetrieben habe, nun auch Wort! Das ist auch eine Ausgabe von 24.– RM – 8 à 3.– RM!*

Für Geo Wolters war sein Mappenwerk »Kleinschiffahrt auf der Unterelbe« von 1925 ein Glücksfall, brachte es doch immer wieder Einkünfte. Pro Mappe bekam er zwischen 75 und 80 RM und für das Einzelblatt 5 RM.

1941, zum 75. Geburtstag, widmete die »Die Yacht« Geo Wolters einen längeren Artikel und hob besonders seine Erfolge als Rennsegler hervor, würdigte aber auch seine Arbeiten als Marinemaler und wünschte ihm, noch viele Kabinettstücke der Seemalerei hervorzaubern zu können.

1943 schrieb Geo Wolters seinem Sohn, dass *es mit den Aufträgen nach wie vor gut geht, auch solchen von Händlern.* Er beklagte aber, dass er nicht mehr soviel arbeiten könne. Am 3. November 1943 starb Geo Wolters. Seine letzte Ruhe fand er im Woltersgrab auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg. In der Zeitschrift »Die Yacht« hatte er sich mit einer Federzeichnung die letzte Reise so vorgestellt: Eine entmastete Bark, in schweren Sturmseen dahintreibend, wird aus drohenden Wolkengebilden von einem Sensenmann beobachtet.

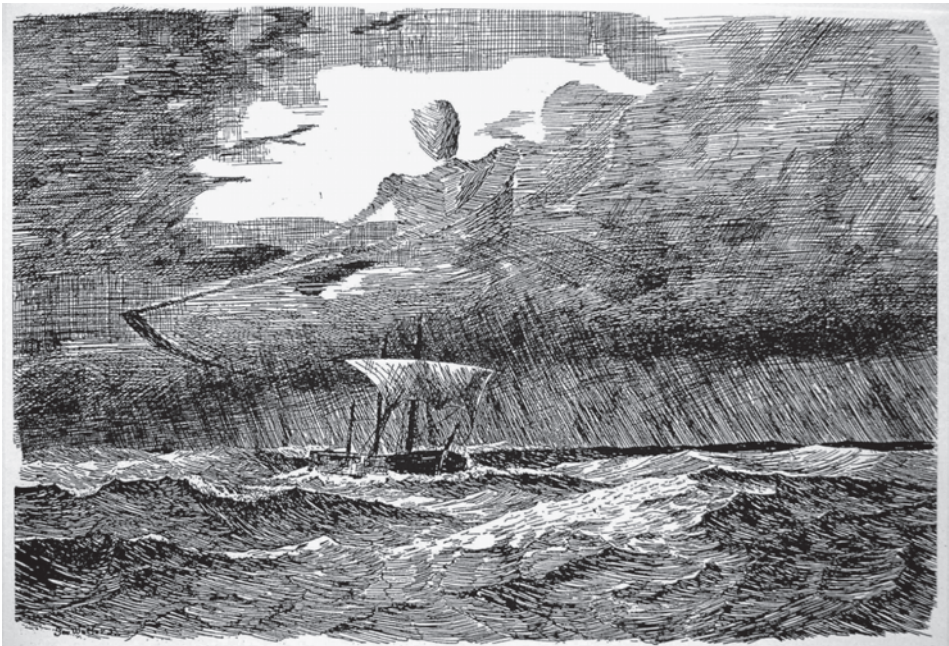


Abb. 15 Zeichnung »Die letzte Reise«, veröffentlicht in der Zeitschrift »Die Yacht«, Nr. 13, 1910.

Diese und nachfolgende Seiten: Abb. 16–35 Motive aus dem Mappenwerk »Kleinschiffahrt auf der Unterelbe« (1925). Kupferdruck von W. Gente, Hamburg. (Deutsches Schifffahrtsmuseum)



Abb. 16 »Tjalk/Lotsenhöft«



Abb. 17 »Fischerewer/Blankenese«



Abb. 18 »Ewerkahn/Borstel, Hafen«



Abb. 19 »Besahnewer/Schulau«



Abb. 20 »Lühjolle/Lühemündung«



Abb. 21 »Buttjolle/Grauerort«



Abb. 22 »Kufftjalk/Krautsand« (ALBERT)



Abb. 23 »Ewer/Glücksadt, Mole« (CATHERINE)



Abb. 24 »Gaffelschooner/Glückstadt, Binnenhafen«



Abb. 25 »Galeas/Glückstadt, Werft«

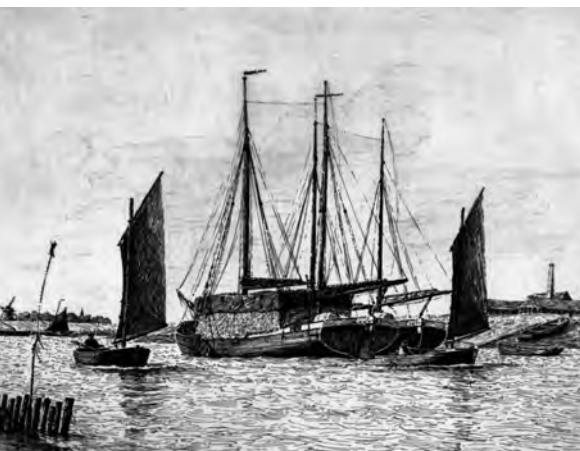


Abb. 26 »Störjollen/Wischhafen«



Abb. 27 »Galeas/Beidenfleth a.d. Stör«



Abb. 28 »Besahnewer/Ostemündung«



Abb. 29 »Tjalken/Osten a.d. Oste«



Abb. 30 »Galeasewer/Oste bei Hemmoor«



Abb. 31 »Topsegelschooner/Cuxhavener Reede«



Abb. 32 »Fischerewer/Cuxhaven b.d. Alten Liebe«



Abb. 33 »Krabbenkutter/Cuxhaven, alter Hafen«



Abb. 34 »Fischerkutter/Feuerschiff Elbe I«



Abb. 35 »Schnigge/Helgoland«

Schlussbetrachtung

Eine Übersicht über das Œuvre von Geo Wolters gibt es nicht, er hat kein Verzeichnis geführt. Der Kaiserliche Yacht-Club in Kiel erwarb 1897 das Gemälde »Aus See zurück«. Wie aus dem vorhandenen Material hervorgeht, war Wolters immer großzügig und verschenkte seine Bilder nach links und nach rechts. Auf dem Rahmen des großen Gemäldes im Haus der Elblotsen in Brunsbüttel ist ein Messingschild angebracht mit der Inschrift: *Geschenk des Herrn Marine-malers Geo Wolters*. 1905 schenkte er ein Porträt seines Großonkels Jacob Friedrich Kirchhoff der Stadt Hamburg. Dem 1906 gegründeten Institut und Museum für Meereskunde hatte er ebenfalls *wohlwollende Förderung* zukommen lassen, wie der Direktor Prof. Dr. Albrecht Penck am 11. April 1907 an Wolters nach Blankenese schrieb.

Wolters' Bedeutung als Maler beschränkt sich in erster Linie auf Hamburg und die Unterelbe. Dies erklärt, warum sich das Wissen über ihn vor allem auf den Hamburger Raum sowie das Gebiet beiderseits der Elbe bis nach Brunsbüttel und Cuxhaven konzentriert. So werden seine Gemälde vor allem auf Hamburger Kunstauktionen angeboten, aber auch in Cuxhaven kann man in verschiedenen Galerien und Kunsthandlungen seine Arbeiten finden. Es kommt jedoch auch vor, dass man auf Floh- oder Antikmärkten auf seine Bilder und Radierungen stößt. Die Kunstmappe »Kleinschiffahrt auf der Unterelbe«, die das Deutsche Schiffahrtsmuseum erwerben konnte, stammte aus den Beständen eines Hamburger Buchantiquariats. Entdeckt wurde sie in einer Glasvitrine auf der Messe »Ex Libris« im Hamburger Rathaus. Die 20 Radierungen geben einen guten Überblick über Wolters' Schaffen.

Zu seinem Œuvre gehören Ölgemälde, Gouachen und Aquarelle, Federzeichnungen, Radierungen und, weniger bekannt, seine kleinen kunstvollen Exlibris, die er für seinen Freundeskreis schuf. In großer Vielfalt hat Wolters Ewer, Fischkutter, Tjalken, Jollen, Lotsenschiffe und andere Fahrzeuge aus der Kleinschiffahrt dargestellt. Es finden sich aber auch Großsegler, Dampfer und Landschaften in seinem Werk. Was er in den 1930er Jahren an die Kriegsmarine verkaufen konnte, müsste noch eruiert werden, falls das überhaupt möglich sein sollte. Bekannt ist bisher das Gemälde »Ewer H.F. 125 CÄCILIE H.C. Kinau«, das für das Segelschulschiff GORCH FOCK bestimmt war. Admiral Bauer ließ mit Schreiben vom 16. Juli 1933 den Empfang der Rechnung bestätigen und mitteilen, dass diese zur Begleichung an die Inspektion des Bildungswesens der Marine weitergereicht worden sei.

Es ist überliefert, dass Wolters in England viele Freunde hatte, die seine See- und Schiffsbilder schätzten. Sir James Pender schrieb 1904: *Es war ganz falsch von Ihnen, mich nicht wissen zu lassen, dass Sie nach London kommen würden, da ich entzückt gewesen wäre, Sie auf meinem Landsitz zu sehen und Ihnen zu zeigen, wo Ihr Bild hängt.*⁶⁷ In dem eingangs zitierten Artikel aus dem Jahre 1900 heißt es, dass das Gemälde »Schweres Wetter« aus dem Jahre 1897 nach Grimsby verkauft wurde. Wenige Zeilen weiter unten heißt es, dass *neben vielen Marinestücken, die zum Teil in Deutschland, zum größten Teil nach England, speziell nach Grimsby gewandert sind, Geo Wolters auch noch die gesamten künstlerischen Arbeiten der bekannten Marineschauspiele ausführte.*⁶⁸ In England soll Meister Wolters eine grosse Gemeinde von Freunden und Anhängern seiner Künste besessen haben. Nachforschungen in Grimsby und Hull haben jedoch leider nicht zu weiteren Hinweisen auf Gemälde in England geführt.

1905 plante Wolters ein Buch über Blankenese. Ob es dazu gekommen ist, muss im Moment offen bleiben. Ein Schreiben hat sich erhalten, in dem Wolters sich an den Hamburger Marinemaler Carl Becker (1862–1926) wandte mit der Bitte, sich an dem Projekt mit einem Bild zu beteiligen. Becker malte u.a. Gemälde wie »Lotsenschoner Elbe«, »Ewer und Dampfer auf der Elbe vor dem Altonaer Fischereihafen«, »Ewer auf der Elbe« oder »Heimkehr vom Fang«, Bilder, die Szenen von der Unterelbe wiedergaben. Sie sind heute im hamburgmuseum (bis 2005: Museum für Hamburgische Geschichte) und Altonaer Museum für Kunst und Kulturgeschichte (früher: Norddeutsches Landesmuseum) der Stiftung Historische Museen Hamburg zu sehen.⁶⁹

Ein weiterer Malerkollege, der wie Wolters die Kleinschiffahrt auf der Elbe für die Nachwelt festgehalten hat, ist der Hamburger Marinemaler Christian Hadenfeldt (1883–1971), der bedauerlicherweise im »Neuen Rump« nicht verzeichnet ist. Joachim Kaiser kommt das Verdienst zu, ihm einen kleinen Textbetrag gewidmet und viele Detailzeichnungen von Ewern, Kuttern und Tjalken abgebildet zu haben.⁷⁰ Während Hadenfeldt sehr penibel und en détail malte, hat Wolters die ganze Romantik der Kleinschiffahrt auf der Elbe festgehalten.

Wolters malte und zeichnete mit sicherer Hand und großer Geschwindigkeit. Außer der Bildmappe, die Wolters selbst veröffentlicht hat, und den drei Reproduktionen im Katalog »art maritim« von 1990, gibt es nur wenige publizierte Wiedergaben seiner Gemälde, so dass die Möglichkeiten, sich ein eigenes Bild von seinem Œuvre zu verschaffen, gering sind. Die Zeitschrift »Die Yacht« hat in der Zwischenkriegszeit einige Bilder veröffentlicht. Wolters' detailgetreue Wiedergabe der Schiffe in ihrer jeweiligen Situation auf dem Elbwasser verrät den Kenner der Schiffstypen. Gleichzeitig verstärkt die gefällige Malweise den Eindruck, dass sich der Maler zwischen zwei Polen bewegt: Einerseits will er die kleinen »Arbeitstiere« in ruhiger, gemächlicher Fahrt porträtieren, ohne den wirtschaftlichen Aspekt zu sehr in den Vordergrund zu rücken, andererseits versucht er eine zu stark romantisierende Malweise, die die Schifffahrt verklärt, zu vermeiden. Deshalb ist der künstlerische Zugang zu seinen Motiven weniger abwechslungsreich.

Gegenwärtig scheint Wolters' künstlerische Arbeit nicht mehr so viele Liebhaber zu finden wie um 1900. Seine Bilder erzielen auf Auktionen keine hohen Preise, und seine besseren Gemälde kommen nur selten in den Kunsthandel. Wie sehr man jedoch Wolters in der Zwischenkriegszeit als Maler schätzte und seine Kunst würdigte, kommt in einem Zeitungsartikel anlässlich seines 75-jährigen Geburtstags zum Ausdruck:

Zwischen Rennkiel und Palette – Der Hamburger Maler Geo Wolters 75 Jahre alt

Am morgigen Tage begeht der Hamburger Maler Geo Wolters seinen 75. Geburtstag. Rüstigen Sinnes stellt der alte Herr mit dem verwitterten Seemannsgesicht und den klaren Augen seine Oelbilder auf die Staffelei, als wir ihn in seiner Atelierwohnung besuchen. Und als er uns seine Kupferstich-Mappe von der »Kleinschiffahrt der Unterelbe« zeigt, jenen lustigen Wellen-

tanz von Ewern, Tjalken, Jollen und wie das kleine Kroppezeug sonst noch heißen mag, das da an der Wasserkante zu Hause ist, setzt er mit markigem Namenszug die lockere Strichgebung einer festumrissenen Kunstmaterie fort, als der geburtstäglich Gesonnene uns ein Blatt widmet. Denn in besonderem Maße beherrscht dieser Sohn eines Hamburger Rechtsanwalts die malerische Kunst der Unterelbe. Die Anatomie der Wasserfahrzeuge hat er genauestens studiert. Nicht nur, weil Wolters als Volontär auf einer Hamburger Bootswerft Dienst getan hat. Die Preise, die er als Rennsegler auf internationalen Regatten errungen hat, in Kiel, Kopenhagen, Belgien, England sowie an der Riviera, haben dem schnittigen Rennsegler früher höhere äußere Ehrungen eingetragen als seine Kunst. Aber vielleicht gerade deswegen fiel sie dem feinen Auge eines Lichtwarck auf, als der Hardorff- und Schwinge-Schüler, der am Ausgang der neunziger Jahre in Paris auch die leuchtkräftige Materie der Farbe kennenlernte, um die Jahrhundertwende in einer großen Hamburger Ausstellung erstmals bedeutsamer ans Licht der Öffentlichkeit trat. Seitdem nahmen sich die Hamburger Reeder- und Kaufmannskreise seiner an (die Verantwortlichen der Norderwerft und von Stülcken halten dem Maler noch heute die Treue), und auch die Kieler Marine wurde zum ständigen Abnehmer seiner Arbeiten. In der Teehalle des Uhlenhorster Fährhauses aber kann der Hamburger die feine, subtile Kunst des Malers persönlich in Augenschein nehmen, die in ihrer straffen motivischen Durchdringung immer »hart am Lebenswind« dahersegelte. Möge Geo Wolters diese Lebenskunst – das ist unser Geburtstagswunsch! – auch noch in weiteren Lebensjahren beschieden sein.

Wer sich hinter dem Autorenkürzel H.F. verbirgt und in welcher Zeitung der Artikel erschien, ist nicht bekannt. Deutlich wird jedoch, mit wie viel Sympathie der Jubilar gefeiert wurde. In dem bereits mehrfach zitierten Aufsatz von 1900 wird Wolters in verschiedenen Wendungen immer wieder gelobt:

Langjährige Neigung zur Natur führte den inzwischen zum Mann gereiften der See zu und so entwickelte sich aus Wolters' Vorliebe zum Meer sein starkes Empfinden, Beobachten und Können als spezifischer Marinemaler ...

Stets zieht es ihn ans Wasser, in Finkenwerder verbringt er immer wieder einen grossen Teil des Jahres im Studium und Arbeiten und studiert das Leben und Treiben der Fischer. Aber damit allein begnügt sich der Künstler nicht, im praktischen Betreiben des schweren Fischer- und Schifferberufes studiert er seine geliebte See. Hierbei lernt er die Gefahren des Seelebens, den Kampf mit den tosenden Elementen und alle die Fähnisse kennen und schildern, die die Wasserfläche mit sich bringt. So unternimmt Geo Wolters gewissermaßen durch sich selbst die Kunst, an Wogen- und Wolkenspiel, den Reflex des Lichtes im Wasser, dann wieder die ruhige See im Verein mit der glatten durchsichtigen Luft zu schildern und vor allem wahrhaft zu schildern. So ist es ihm gleich, ob er im Fischerkutter oder im Schleppkahn sitzt, nur auf der See will er sein und leben.

Geo Wolters gehörte nicht in die erste Reihe deutscher Marinemaler, die sich um den Kaiser und andere Förderer scharten. Das muss auch der unbekannt Autor zugeben. Zwar gebe es in Deutschland keinen Jan Wieger oder Ludolf Backhuysen oder gar einen van de Velde. *Aber wir haben Gottlob in Deutschland eine ganze Reihe tüchtiger Marine-Maler, wie Becker, Schnars-Alquist etc., denen sich der Hamburger Wolters in seinem rührigen Schaffen vollberechtigt anschliesst.*

Wolters war und blieb mit seinem Schaffen seiner Heimat verbunden und setzte der Kleinschiffahrt auf der Unterelbe ein Denkmal. So finden sich seine größten Bewunderer in Hamburg und im Unterelberaum, wo man sich eine Beziehung zur Schifffahrt mit kleinen Schiffen bewahrt hat. Heute muss man seine Werke als eine Dokumentation einer vergangenen Epoche betrachten und sich ihrem Charme gegenüber öffnen.

Anhang: Auszüge aus dem Œuvre Geo Wolters'



Abb. 36 Kleiner Werftbetrieb auf Finkenwerder. Öl auf Leinwand, 43 x 53 cm. (Familienbesitz Wolters)



Abb. 37 Kleine Werft in Cuxhaven. Tempera, 35,5 x 55 cm. (Privatbesitz)



Abb. 38 Ein Ewer wird für die neue Saison vorbereitet. Tempera, 36 x 50 cm. (Privatbesitz)



Abb. 39 Ewer PAULUS aus Schulau. Tempera, 46 x 61 cm. (Privatbesitz)



Abb. 40 Böschlotsenhaus am nördlichen Ufer der Unterelbe. Gouache, 50 x 65 cm. (Lotsenbrüderschaft Elbe)



Abb. 41 Böschlotsendampfer vor Brunsbüttel. Gouache, 50 x 71 cm. (Lotsenbrüderschaft Elbe)



Abb. 42 Schonerbark im Hafen von Glückstadt. Rötzelzeichnung, 29 x 23 cm. (Familienbesitz Wolters)



Abb. 43 Kleine Brigg in einem Hafen an der Unterelbe. Tempera, 37 x 26 cm. (Privatbesitz)



Abb. 44 Ein Viermaster wird aus dem Hamburger Hafen geschleppt. Im Vordergrund eine HADAG-Fähre der KIPPING-Klasse. Tempera, 37 x 50 cm. (Privatbesitz)



Abb. 45 Die Elbe bei Teufelsbrück. Im Hintergrund links das Hamburger Lotsenhaus und rechts die Helgen der Deutschen Werft. Öl auf Leinwand, 50,5 x 75 cm, datiert 1939. (Privatbesitz)



Abb. 46 Studie dreier Dampfer im Hamburger Hafen. Tempera, 19,6 x 31,4 cm. (Familienbesitz Wolters)



Abb. 47 Studie eines Raddampfers auf der Elbe. Öl, 15 x 21 cm. (Familienbesitz Wolters)



Abb. 48 Heimkehrender Kutter auf der Elbe bei Cuxhaven. Im Hintergrund ein in Richtung Hamburg strebender Fischdampfer und ein Passagierschiff der Hamburg Süd. Öl, 46 x 61 cm, datiert 1939. (Privatbesitz)



Abb. 49 Ewer auf einem Seitenarm der Elbe. Öl auf Leinwand, 35 x 50 cm. (Privatbesitz)

Anmerkungen:

- 1 Lars U. Scholl und Rüdiger von Ancken: Der Marinemaler Eduard Edler (1887–1969). Eine biographische Annäherung. In: DSA 27, 2004, S. 263–284.
- 2 Lars U. Scholl: »Die Natur muss durch das Herz hindurch, um zur Kunst zu werden«. Zum 50. Todestag des Marinemalers Cornelius Wagner (1870–1956). In DSA 28, 2005, S. 343–372.
- 3 Lars U. Scholl und Rüdiger von Ancken: Der Grafiker und Marinemaler Oskar Dolhart. Ein biografischer Versuch. In: DSA 29, 2006, S. 267–281.
- 4 Marinemaler aus Deutschland des 19. und 20. Jahrhunderts. Mit einem Beitrag von Lars U. Scholl. Hamburg 1990. Auf S. 52ff. finden sich zwei andere Gemälde abgedruckt.
- 5 Joachim Wolters sammelt seit Jahren alle Informationen über Geo Wolters und fügt sie seiner Familienchronik hinzu.
- 6 Geo Wolters. Marine-Maler. Hamburg. In: Meister-Archiv, Berlin 1900.
- 7 Ernst Rump: Lexikon der bildenden Künstler Hamburgs, Altonas und der näheren Umgebung. Hamburg 1912, erweiterter Neudruck Hamburg 1980.
- 8 Kay Rump (Hrsg.): Der Neue Rump. Neumünster 2005, S. 505.
- 9 Später Patent A1 genannt. Das Studium dauerte nur sechs Wochen.
- 10 Vater Dr. jur. Georg Wolters (1822–1902), Mutter Anna Wolters, geb. Hucker (1823–1894).
- 11 Es ist nicht klar, ob er einen Abschluss gemacht hatte. In der Familie ist die Geschichte überliefert, er habe ein Verhältnis mit einer Schauspielerin gehabt und sei deshalb von der Schule verwiesen worden. Es stellt sich die Frage, ob er ohne Schulabschluss als »Einjähriger« bei den Potsdamer Gardejägern hätte dienen können. Direktor Walter Böwe hat in einem Schreiben vom 25. Mai 1989 auf Grundlage der Zeugnisprotokolle ausgeschlossen, dass Wolters in der Großen Stadtschule die Reifeprüfung abgelegt hatte.
- 12 Vgl. Rump (wie Anm. 8), S. 170f. Hardorff, der von seinem Vater ausgebildet worden war und keine Akademie besucht hatte, war einer der frühesten Marinemaler in Hamburg.
- 13 Vgl. ebd., S. 408. Schwinge war Schüler von Peter Jansen und Eugen Dücker an der Akademie in Düsseldorf.
- 14 Wenige Jahre später studierte 1906 der deutsch-amerikanische Marinemaler Anton Otto Fischer (* 1888 in München, † 1962 in Woodstock/NY) an der Académie Julian. Vgl. Katrina Sigsbe Fischer und Alex. A. Hurst: Anton Otto Fischer. Marine Artist. His Life and Work. Brighton 1977, S. 31ff.
- 15 Paula Modersohn-Becker hat zur gleichen Zeit wie Geo Wolters bei Colarossi studiert.
- 16 In Rumps Lexikon (wie Anm. 8) ist der Maler Ulli Wolters verzeichnet. Bei diesem Eintrag handelt es sich jedoch nicht um die Porträtmalerin, S. 505.
- 17 Rump (wie Anm. 8), S. 168 enthält lediglich die Lebensdaten.
- 18 Ebd., S. 378 ist wenig informativ und besteht nur aus 3½ Zeilen.
- 19 Vgl. Schreiben des Norddeutschen Regatta-Vereins vom 15. Juni 1897.
- 20 Heute ist es der Eppendorfer Weg.
- 21 Geo Wolters war Mitglied in folgenden Segelvereinen: Kongelig Dansk Yachtklub, Kopenhagen, Norddeutscher Regatta-Verein, Hamburg, Blankeneser Segel-Club e.V., Hamburg, Lübecker Yacht-Club und Yacht-Club von Deutschland als Nachfolger des Kaiserlichen Yachtclubs (ab 1936) sowie einem englischen Yachtclub (Name unbekannt; diese Mitgliedschaft wurde wegen des Ersten Weltkrieges englischerseits jedoch gelöst).
- 22 § 5 der Satzung des Kaiserlichen Yacht-Clubs: Lebenslängliche Mitglieder werden diejenigen ordentlichen Mitglieder, welche sich durch einmalige Zahlung von mindestens 500 Mark von jährlichen Beitragszahlungen befreien.
- 23 Straßenzug entlang der Alster im Hamburger Stadtteil Winterhude.
- 24 Zu Oertz vgl. Lars U. Scholl: Oertz, Max. In: The Oxford Encyclopedia of Maritime History, Bd. 3. Oxford, New York 2007, S. 173f.; Klaus Kramer: Max Oertz. Genie, Yachtkonstrukteur, Aeronaut und Erfinder. Schramberg 2001.
- 25 Der Flaggenschein Nr. 87, ausgestellt vom Reichs-Marine-Amt, befindet sich heute noch im Familienbesitz.
- 26 Schreiben vom 5. März 1909 der Daimler-Motoren-Gesellschaft.
- 27 Geo Wolters: Monaco-Erinnerungen. In: Die Yacht 1910, No. 12, S. 307f.
- 28 Die Yacht 1910, Ausgabe No. 21, mit einem Titelbild des Motorbootes DAIMLER der Daimler-Motoren-Gesellschaft (konstruiert von M.H. Bauer, erbaut von C. Engelbrecht), Herausforderer im Lanz-Preis, mit Geo Wolters am Steuer.
- 29 Alexander S. Cochran aus Yonkers, New York, bekanntes Mitglied des New York Yacht Clubs. – Die Schoneryacht WESTWARD lief am 31. März 1910 in Bristol bei den Herreshoff Yards, Rhode Island, vom Stapel. New York Times vom 1. April 1910 (Internet-Information).
- 30 Charly Barr war einer der erfolgreichsten amerikanischen Skipper. Sein 1905 aufgestellter Rekord einer Atlantiküberquerung für Einrumpfboote hielt 100 Jahre. Er starb 1911 (Internet-Information).
- 31 Die beiden anderen Schoneryachten waren die GERMANIA des Industriellen Alfred Krupp und die HAMBURG des Hamburgischen Vereins Seefahrt e.V. Vgl. Svante Domizlaff und Alexander Rost: GERMANIA. Die Yachten des Hauses Krupp. Essen 2006; Kristin Lammerting: METEOR. Die kaiserlichen Segelyachten. Köln 1999.
- 32 Aus dem Jahrbuch des Kaiserlichen Yacht-Clubs 1911.
- 33 Brief von Alex Smith Cochran in Familienbesitz.
- 34 Familienchronik Joachim Wolters.
- 35 Geo Wolters: Warum WESTWARD gewann! In: Die Yacht 1910, No. 32, S. 790f.
- 36 Die Yacht 1910, No. 13, S. 324.

- 37 Cowes: Kleine Stadt mit einem Yachthafen auf der Isle of Wight, berühmt durch die jährlichen Yachtrennen auf dem Solent, die »Cowes Weeks«.
- 38 Mitteilung in der englischen Zeitschrift »The Yachtsman« vom 10. August 1911. Der Orden befindet sich noch heute in Familienbesitz.
- 39 Brief in Familienbesitz.
- 40 Christian Ostersehlte: Motorboote im militärischen Einsatz. Versuch einer kritischen Betrachtung des Freiwilligen Motorboot-Korps (FMK). In: DSA 24, 2001, S. 253–295.
- 41 Lfd. Nr. 30 I. Auszug der Kriegsrankliste, im Besitz der Familie Wolters.
- 42 Richard Aschenborn, Vize-Admiral, 1848–1935. In: Hans H. Hildebrand und Ernest Henriot: Deutschlands Admirale 1849–1945, Bd. 1. Osnabrück 1988, S. 33f.
- 43 Aus dem Jahrbuch des Kaiserlichen Yacht-Clubs von 1916, S. 130: *Motorboot MATZ L 18,40 m, B 3,25 m, Tfg. 1,10 m, Bj. 1910, Konstrukteur Max Oertz, Hamburg, Heimathafen Potsdam. Eigner Carl Hagen, Bankier, Berlin.* – Ergänzende Angaben bei Erich Gröner: Die Deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Band 8/1. Bonn 1993, S. 31: 65 PSI, Daimler 4 Zyl. Otomotor, 1 Maschinengewehr. 23.5.1916 bei E.M.K. Dt. Motorbootflottille Donau; 9.9.1918 Flottillenfahrzeug Donau Wach-Flotille; 11.11.1918 gesunken 12.30 h Borcea Kanal km 59: Fetesti.
- 44 Gröner (wie Anm. 43, S. 50f.): *Schleppdampfer YORCK, gebaut bei Gebr. Wiemann, Brandenburg, Baunummer 92, Baujahr 1908. Länge 21,25 m, Breite 4,35 m, 150 Psi Verbundmaschine, 1 Kessel. Für Berliner Lloyd, Hamburg. 1929 Umbau, neuer Name MOTOR V, 1945 sowjetische Beute.*
- 45 Die Hever sind schiffbare Priele im nordfriesischen Wattenmeer, nördlich der Halbinsel Eiderstedt. Es gab die Alte Hever, die Mittel Hever und die Süder Hever. Die Alte Hever geht über in die Norder Hever und führt nach Pellworm. Die beiden anderen Priele, Mittel und Süder Hever, führen nach Husum.
- 46 Information vom Enkel Joachim Wolters, Familienchronik.
- 47 Ausschnitt aus einem Zeitungsbericht, ohne Datum und Herkunft. Einen weiteren Zeitungsartikel stellte Kapitän Willy Karting, Quickborn, zur Verfügung.
- 48 Schreiben im Besitz der Familie Wolters.
- 49 Brief von Lt. Düsing an Geo Wolters vom 22. Juni 1916.
- 50 Feldpostbrief von Geo Wolters.
- 51 Dienstleistungszeugnis des Kommandeurs der Weichselflottille vom 13. Dezember 1917.
- 52 Verleihungsurkunde der Hansestadt Hamburg vom 17. Januar 1917.
- 53 Besitzzeugnis vom 24. August 1917, unterschrieben vom General der Infanterie und Generalgouverneur von Beseler.
- 54 Dienstleistungszeugnis vom 3. November 1919, Major Martens, letzter Kommandeur Kanalbetriebsamt 1.
- 55 Über den Dampfer RAPIDE konnten keine Informationen ermittelt werden.
- 56 Vgl. Willy Stöwer: Zur See mit Pinsel und Palette. Braunschweig 1929; Bodo Herzog: Claus Bergen. Leben und Werk. Gräfelting 1987; Lars U. Scholl: Claus Bergen 1885–1964. Marinemalerei im 20. Jahrhundert. Bremerhaven 1982.
- 57 Leider ist keines dieser Bilder erhalten geblieben.
- 58 Das Sammeln von Schmetterlingen war ein Hobby Geo Wolters'. In Familienbesitz befindet sich noch heute eine größere Sammlung.
- 59 Johann Rathje Köser (* 29. Januar 1876 Abbenfleth an der Elbe, † 28. September 1967 in Blankenese), Direktor der Norderwerft, Hamburg, guter Freund und Helfer, wenn Geo Wolters in finanziellen Nöten war.
- 60 Die Galerie Commeter stellte Geo Wolters' Gemälde zum Verkauf aus. 1956 erinnerte sich Herr Burmeister, Prokurist bei Commeter, gegenüber dem Sohn Joachim Georg Wolters, wie er als junger Kommis Geo Wolters kennengelernt hatte. Damals (vor dem Ersten Weltkrieg) sei Herr Wolters vierspännig vorgefahren: *Vierspännig! Ein oder zwei Pferde hätten es ja wohl auch getan!*
- 61 Der Schriftverkehr mit der Kaiserin Hermine befindet sich im Familienbesitz.
- 62 Sehr bekannter und beliebter Künstler, war 1897 Gründungsmitglied des Hamburger Künstlerclubs. Vgl. Rump (wie Anm. 8), S. 107.
- 63 Wir danken Kapitän Willy Karting für diesen Hinweis.
- 64 Die Kopie verdanken wir Kapitän Willy Karting. Der Titel der Mappe ist in dem Zeitungsartikel nicht korrekt wiedergegeben.
- 65 In welcher Zeitung der Artikel, der in den Familienunterlagen zu finden ist, veröffentlicht wurde, kann nicht angegeben werden.
- 66 Vgl. Marinemaler (wie Anm. 4), S. 53 und 55.
- 67 Vgl. die Familienunterlagen.
- 68 Geo Wolters (wie Anm. 6).
- 69 Rump (wie Anm. 8), S. 32. Vgl. auch Carl und Claus Becker: Gemälde. (Ausstellungskatalog Hamburgische Landesbank). Hamburg 2001.
- 70 Joachim Kaiser: Segler im Gezeitenstrom. Die Biografie der hölzernen Ewer. Norderstedt 21979.

The Marine Painter Geo Wolters (1866–1943)

Summary

The marine painter Geo Wolters (1866–1943) was a native of Hamburg. He did not enjoy an academic education as an artist, but trained privately with the marine painters Hermann Rudolf Hardorff and Friedrich Wilhelm Schwinge. He was not only a painter, but also a very successful racing sailor who won a considerable number of international prizes. He is the only German marine painter to have possessed a license “auf kleiner Fahrt” (i.e. for navigation in the North and Baltic Seas up to 61° north and in the English Channel).

Artistically, he was interested primarily in small ship navigation on the Lower Elbe. This is also the subject of a portfolio containing twenty etchings of the year 1925 – undoubtedly the most important work to have come out of Wolters’s studio. Yet he also devoted his attention to small ship navigation and the small harbours on the Lower Elbe in his numerous oil paintings. Wolters is known above all in Hamburg and on the Lower Elbe, where his paintings are often also traded on the art market. He did not leave behind a catalogue of his oeuvre.

Le peintre de marine Geo Wolters (1866–1943)

Résumé

Originaire de Hambourg, le peintre de marine Geo Wolters (1866–1943) n’a pas reçu de formation académique. Il s’est plutôt formé auprès des peintres de marine Hermann Rudolf Hardorff et Friedrich Wilhelm Schwinge. Non seulement il était peintre, mais il s’est également rendu très célèbre en disputant de nombreuses courses à voile et en remportant de nombreux prix nationaux et internationaux. Il était le seul peintre de marine allemand à avoir possédé un brevet de capitaine (de Petite Navigation).

Ses intérêts artistiques portaient sur la petite navigation sur l’Elbe inférieure. C’est à ce thème qu’il a consacré un portfolio contenant vingt gravures datant de 1925, certainement l’œuvre la plus importante issue de l’atelier du peintre. Ses nombreuses huiles reviennent sans cesse sur la petite navigation et les petits ports de l’Elbe inférieure. Wolters est avant tout connu à Hambourg et dans la région de l’Elbe inférieure, où ses tableaux sont régulièrement présentés à la vente. Il n’a pas laissé de catalogue.