

SCRIMSHAW AUF DEM UNTERKIEFER EINES POTTWALS IN BLOEMFONTEIN, SÜDAFRIKA

VON CORNELIS DE JONG

C.A. van Ee in Bloemfontein im Oranje-Freistaat in Südafrika ist glücklicher Besitzer einer interessanten Scrimshaw-Arbeit auf dem Unterkiefer eines Pottwals (*Physeter macrocephalus*). Die Scrimshaw-Kunst war bekanntlich unter den Seeleuten, besonders unter den Walfängern, weit verbreitet, und sie wurde sowohl auf See als auch an Land ausgeübt. Es gibt eine ganze Reihe unterschiedlicher Definitionen dieses Kunsthandwerks, sehr weit und sehr eng gefaßte. Die engste Definition, die ich kenne, ist die von Walter K. Earle: *Scrimshaw was only made by Yankee whalers during the Golden Era 1825–1865, plus a few years at each end.*¹ Diese Definition ist natürlich viel zu eingeschränkt; denn auch nicht-amerikanische Seeleute übten sich in dieser Seemannskunst, nicht nur in der Ära der Segelschiffe, sondern auch in der Zeit des modernen Walfangs im 20. Jahrhundert. Eine nicht so enge Definition gibt das »Shorter Oxford English Dictionary«: *Scrimshaw, origin obscure: A general name – also Scrimshaw work – for the handicrafts practised by sailors by way of pastime during long whaling and other voyages, and for the products of these, as carvings on bone, ivory, shells and the like.*

Eine sehr weit gefaßte Definition gibt E. Norman Flayderman in seinem Standardwerk »Scrimshaw and scrimshanders«: *Scrimshaw is the art of carving or otherwise fashioning useful or decorative articles, as practised primarily by whalers, sailors or others associated with nautical pursuits. The basic materials of the artifacts are from the whale. Other materials gathered in various forms of sealife, shells, or diverse materials gathered in areas visited by ships, as well as woods, metals etc., normally carried or used aboard ships. The artifacts must have a nautical association in respect of one or more of the following: maker, motif, method, or materials.*²

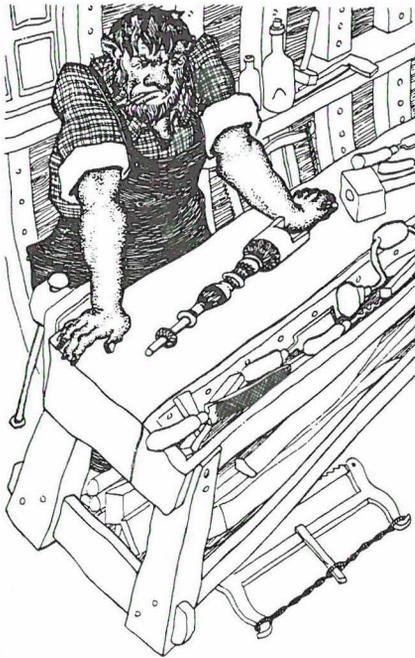
Die meisten Erläuterungen betonen, daß Scrimshaw bei den Walfängern entstanden ist, schließen aber andere Seeleute nicht aus, man vergleiche z.B. dazu das soeben erschienene »Dictionary of Scrimshaw Artists« von Stuart Frank.³

Für Scrimshaw wurde folgendes Material verwendet:

1. Elfenbein von den Zähnen des Wals, besonders des Pottwals, des Döglings oder Entenwals (*Hyperoodon ampullatus*), des Schwert- oder Mörderwals (*Orcinus orca*) und seltener des Narwals (*Monodon monocerus*), auch Zähne von Walrossen, Elefanten, Mammuts (fossil) und Flußpferden. Grob geschätzt sind 85 Prozent der elfenbeinernen Scrimshaw-Arbeiten aus Pottwal-, 10 Prozent aus Walroßbein, und nur 5 Prozent von anderen Tieren⁴;
2. Fischbein von Bartenwalen, das sogenannte »schwarze Walbein«;
3. Echtes Walbein, das sogenannte »weiße Walbein«, wobei Pottwalunterkiefer und Schulterblätter am häufigsten verwendet wurden;
4. Seemuscheln;
5. an Bord vorhandenes Schiffsmaterial wie Holz (das auch in Häfen gekauft wurde), Tauwerk oder Metall, insbesondere Nägel; dies Material wurde auch auf Handelsschiffen verwendet und ist nicht typisch für Walfänger.

Das Scrimshaw-Stück, das Herr van Ee besitzt, ist ein gravierter linker Pottwalunterkiefer. Herman Melville schreibt in seinem berühmten Walfängerroman »Moby-Dick, or The Whale«: *In most cases this lower jaw – being easily unhinged by a practiced artist – is disengaged and hoisted on deck for the purpose of extracting the ivory teeth and furnishing a supply of that hard white whalebone with which the fishermen fashion all sorts of curious articles, including canes, umbrellas, sticks and handles for riding whips.*⁵

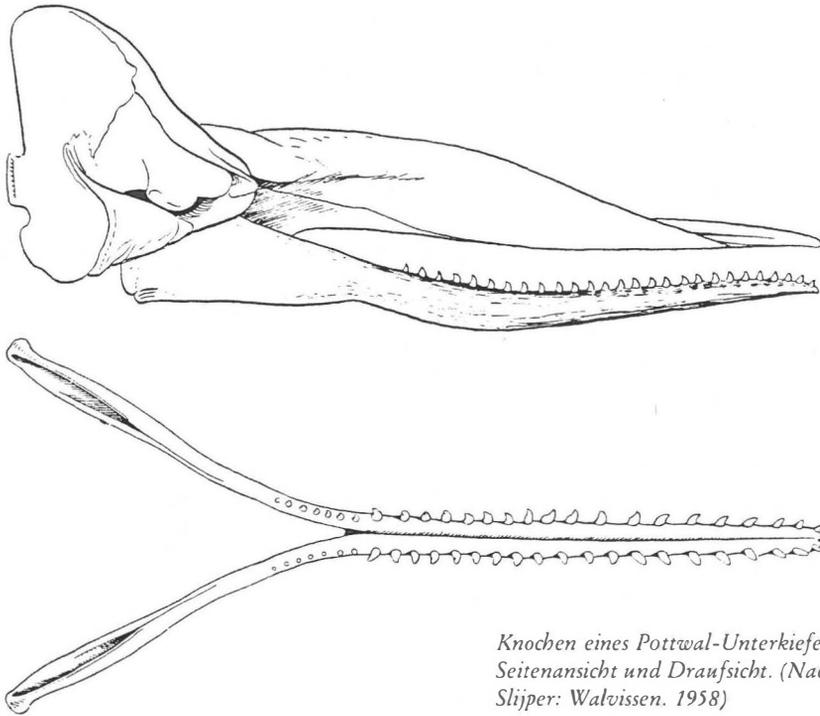
Der Unterkiefer des Pottwals kann bis zu sechs Metern lang sein. Der vordere Teil des Unterkiefers besteht aus einer linken und einer rechten Hälfte, die zu einem Knochen zusammengewachsen sind. In diesem Teil befinden sich zwei parallele Reihen von Zähnen, die oft für Scrimshaw benutzt wurden. Das künstliche Bein Kapitän Ahabs zum Beispiel, der wichtigsten Romanfigur in »Moby-Dick«, wurde aus diesem Teil des Kieferknochens gemacht: *This fictional appendage of this fictional captain is perhaps one of the most famous pieces of scrimshaw known.*⁶ Tatsächlich ist Ahabs fiktives Bein ein sehr oft beschriebenes Beispiel für Scrimshaw-Arbeit.



Der Schiffszimmermann mit Kapitän Ahabs – viel zu stark verziertem – Scrimshaw-Bein.
Buchillustration von René de Pauw, 1945.

Die hinteren Teile des Pottwalunterkiefers werden nach dem lateinischen Wort für Ast »Ramus« (Plural »Rami«) genannt. Sie fanden ebenfalls Verwendung, aber auf andere Weise. Nachdem die Zähne aus dem Kieferknochen entfernt waren, sägte man normalerweise die Stelle, wo der Körper endet und die Rami anfangen, durch. Über die Rami schreibt Earle: *At its base – the hinged end – the jawbone is wide and comparatively thin: a sizable roughly ovoid area, sometimes as large as three and four feet in its diameters. Its outer surface is flattish and its inside is slightly depressed. This part is known as the »pan bone«. Anterior to the pan the jawbone narrows down sharply and gradually tapers forward in symmetrical concave arcs. The teeth are in this part of the jaw.*⁷

Die Rami oder Pfannenknochen wurden in der Regel für die Weiterverarbeitung zu Gegenständen in handliche Stücke und Scheiben zersägt. Eine kleine Anzahl von Pfannenknochen



*Knochen eines Pottwal-Unterkiefers,
Seitenansicht und Draufsicht. (Nach E. J.
Sljper: Walwissen. 1958)*

wurde vollständig gelassen, und darauf wurden Bilder geschnitzt oder gemalt, wie es normalerweise mit Pottwalzähnen geschah. Eines der beliebtesten Motive war dabei die Darstellung von Walen, Walfangschiffen und Walfangszenen. Auch der Walkiefer, den Herr van Ee besitzt, zeigt ein Walfangschiff, das einen Pottwal verfolgt. Daneben befindet sich ein Bildtext. Die Zeichnung wurde mit einer Nadel eingraviert, und die Rillen sind dann mit ostindischer Tinte oder anderer schwarzer Farbe ausgefüllt worden.

Das Kendall Whaling Museum in Sharon, Massachusetts, USA, besitzt zwei gravierte Pfannenknochen, einer ist 102 x 34,5 cm groß und 5 bis 6 cm dick, und einer 47,5 cm lang, beide sind reich an Verzierungen. Im allgemeinen aber sind in Museen und anderen Sammlungen Gravuren auf Pottwalkiefer selten. Das liegt möglicherweise an der Größe und am Gewicht der Kiefer. Bei der räumlichen Enge auf einem Walfangschiff war dies ein Handicap, besonders auf dem Vorschiff. Unbearbeitete Kieferknochen wurden deshalb oft zusammen mit anderem Walbein auf dem oberen Deck befestigt und in einem Hafen abgeladen, zur Weiterverarbeitung an Land.

Der verzierte Kieferknochen aus Bloemfontein ist also ein seltenes Stück. Umso bedauerlicher, daß über seinen Ursprung nichts bekannt ist. Herr C.A. van Ee, der Besitzer, schrieb mir, er habe den Kieferknochen einem Farbigen im Schwarzenviertel von Bloemfontein im Jahre 1949 abgekauft. Er ist 103 cm lang, 33 cm hoch bzw. breit; die oval geformte flache Stelle, wo der Körper mit den Zähnen abgesägt wurde, ist 10 x 7 cm groß. Die ovale Seite an der Schnittstelle mißt 18,5 x 12 cm. Das Gewicht beträgt 14,5 kg. Das Stück war Teil des linken Ramus des Unterkiefers. Auf diesem Pfannenknochen ist eine Walfängerbark unter vollen Segeln mit vier Walfangbooten dargestellt. Die Bark und drei ihrer Boote tragen Flaggen, auf denen keine Details zu erkennen sind. Vermutlich sind sie als Signal gedacht, daß man einen bestimmten Wal jagt oder ihn schon harpuniert hat. Die Jagd gilt einem Pottwal, der das Boot

hat kentern lassen, so daß die Ruderer über Bord gegangen sind. Der Wal taucht und zeigt nur seine Schwanzfluke. Dies war eine beliebte bildliche Umsetzung des Walfängerspruchs: *A dead whale or a stove boat* (ein Boot, das von einem Wal zerschmettert wurde)!

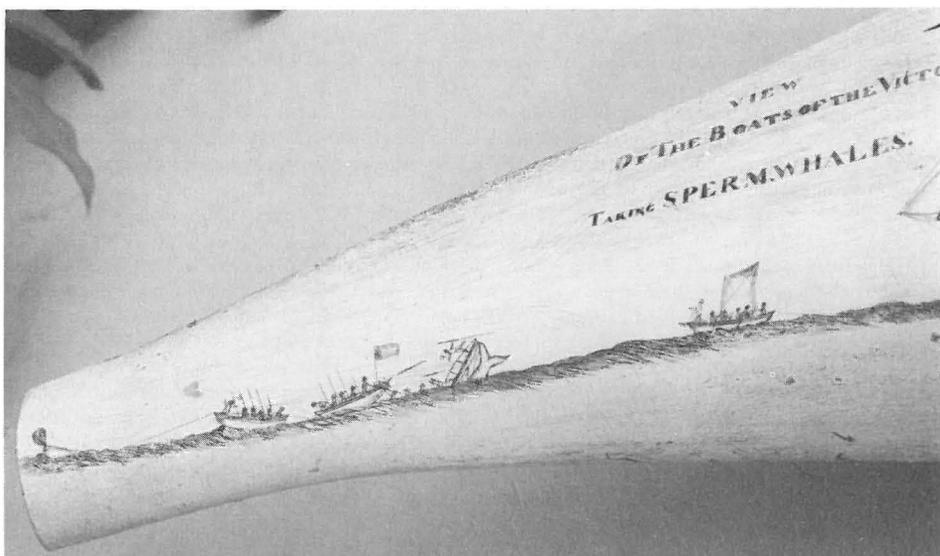
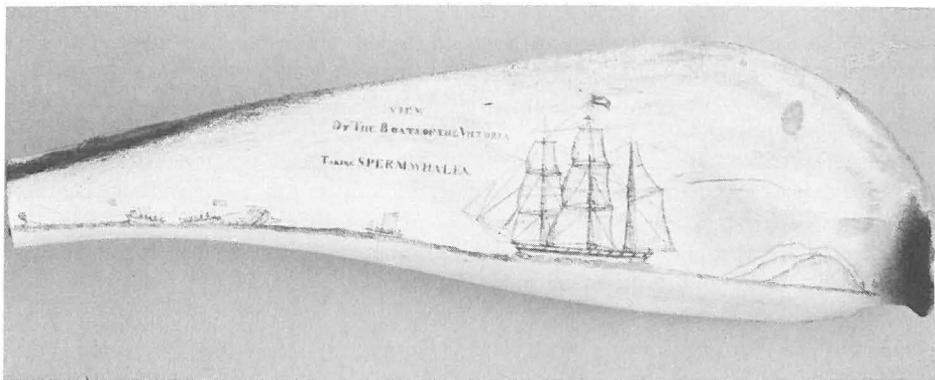
Das Walfangschiff kann dank der Bildzeile links der Darstellung identifiziert werden. Sie lautet: *View / of the boat of the Victoria / taking spermwhales*. Ich nehme an, daß der Name VICTORIA ein wirkliches Schiff bezeichnet und nicht fiktiv ist. Es handelt sich nicht um die in San Francisco, USA, registrierte VICTORIA, die gemeinsam mit 31 anderen US-Walfangschiffen im Jahre 1871 vor der Küste von Nordalaska aufgegeben werden mußte, nachdem sie von Treibeis eingeschlossen war; dies Schiff war eine Brigg, also ein Zweimaster mit Rahsegeln und manchmal einem Besansegel zusätzlich am hinteren Mast.⁸

Auch ist es unwahrscheinlich, daß das Walfangschiff mit dem Namen VITTORIA auf der Zeichnung des Walkiefern in Bloemfontein gemeint ist. Die VITTORIA war in Sydney in Australien registriert und maß rund 281 tons. Sie war vom 1. Mai 1833 bis zum 7. April 1839 unterwegs.⁹ Benannt war sie nach der Stadt Vittoria (spanisch: Vitoria) in Nordspanien, wo General Wellesley, der spätere Duke of Wellington, am 2. Juni 1813 die Franzosen unter General Jourdain besiegte und aus Spanien vertrieb. Eine Verwechslung der Namen VICTORIA und VITTORIA halte ich für kaum denkbar.

Das Walfangschiff auf dem Kiefer in Bloemfontein ist möglicherweise die Bark VICTORIA, die mit 354 tons in London registriert war. Nach dem Londoner Hafenregister verließ sie die Themse am 18. Juli 1838 unter Kapitän M'Ailiffe mit Bestimmung nach *the South Seas and Timor*. Dies schloß die Walfanggründe im Pazifik dicht am Äquator mit ein – die Fanggründe *under the Line* vor Neuseeland, Japan und Chile ebenso wie den Indischen Ozean zwischen Nordaustralien und der Insel Timor mit der Timorsee. Möglicherweise wurde unterwegs von England nach Australien, vor Tristan da Cunha, Madagaskar, Westaustralien und/oder vor Timor nach Walen gejagt, denn die Bark erreichte die Bay of Islands nahe der Nordspitze Neuseelands erst am 18. Februar 1840. Es ist wenig wahrscheinlich, daß die VICTORIA durch die Magellanstraße in den Pazifischen Ozean lief, von dort nach Ostaustralien kam und unterwegs Walfang betrieb. Sie erreichte Sydney am 24. Mai 1840. Unterwegs nach Sydney oder im Hafen dort wurde Kapitän M'Ailiffe für eine Zeit durch Kapitän Dilton ersetzt. Wegen der langen Reisen von zwei Jahren und mehr oder auch aus anderen, heute unbekanntem Gründen kam es oft vor, daß Kapitäne auf Walfangschiffen ausgetauscht wurden. So geschah es auch auf



Ein Größenvergleich:
C.A. van Ee mit seinem
Scrimshaw-Stück eines
Pottwal-Unterkiefers.
(Foto: C. de Jong)



Der Scrimshaw-Kiefer aus Bloemfontein mit der Beischrift »VIEW / OF THE BOATS OF VICTORIA / TAKING SPERMWHALES« (oben) und die Fangszene im linken Bildteil (unten): Vier Boote der VICTORIA jagen zwei Pottwale. (Fotos: C.A. van Ee)

der VICTORIA. Sie nahm in Sydney Vorräte ein, und vielleicht kamen auch neue Seeleute zur Vervollständigung der Mannschaft an Bord. Das Kommando übernahm nun ein Kapitän namens Currie. Am 6. August 1840 verließ die VICTORIA Sydney, um in der Südsee wieder auf Walfang zu gehen. Nach einem Jahr, am 8. September 1841, kehrte sie mit 479 *barrels* »Öl« zur Bay of Islands zurück, ein sehr erfolgreicher Fang. Am 2. Februar 1842 lief die VICTORIA wieder in Sydney ein, nahm Passagiere und Vorräte an Bord und verließ den Hafen am 21. März 1842, nach London bestimmt.¹⁰ Wahrscheinlich ging es nach der Abreise von Sydney nicht wieder auf Walfang, und die Wale, die in diesen Jahren berühmt waren, wie Madagaskar-Jack, Timor Tom, Neuseeland Nick und Mocha Dick (vor Chile, das Vorbild für Melvilles Moby Dick) wurden nicht weiter verfolgt, denn die VICTORIA erreichte London vier Jahre und einen Monat nach ihrer Ausreise, am 23. August 1842.

Vielleicht lief sie auf ihrem Heimweg einen Hafen in Südafrika an, um Proviant zu laden, Durban, Port Elizabeth oder Kapstadt. Es ist gut möglich, daß dann ein Mannschaftsmitglied

den Walkiefer von Bloemfontein in einem dieser Häfen zurückließ. Von dort mag das Stück Scrimshaw in den schwarzen Stadtteil von Bloemfontein gekommen sein, wo es über ein Jahrhundert lang in Vergessenheit geriet, bis es dann von Herrn van Ee gekauft wurde. In Südafrika ist dieser Walkiefer eine Rarität, und ich freue mich, daß Herr van Ee mich darauf aufmerksam gemacht hat.

Scrimshaw-Artikel sind seit dem Zweiten Weltkrieg sehr begehrt, besonders wegen ihrer großen Seltenheit nach dem drastischen Rückgang des Walfangs, mit dem auch das Bearbeitungsmaterial seltener wurde. Deshalb werden heute Scrimshaw-Artikel täuschend ähnlich gefälscht und zu mehr oder minder hohen Preisen verkauft. Ich zweifle jedoch nicht daran, daß der Pottwalkiefer in Bloemfontein echt ist.¹¹

Anmerkungen:

- 1 Earle, Walter E.: Scrimshaw, Folk Art of the Whalers. Hrg. von der Whaling Museum Society Cold Spring Harbor, New York, Long Island, 1977, S. 7–8.
- 2 Flayderman, E. Norman: Scrimshaw and Scrimshanders, Whales and Whalemen. Hrg. von N. Flayderman & Co., Inc., in New Milford, Conn., USA, 1973, S. 4, S. 302ff.
- 3 Frank, Stuart: Dictionary of Scrimshaw Artists. Mystic Seaport Museum, 1991, bes. S. XIXff., S. 176.
- 4 Earle (wie Anm. 1), S. 7, behauptet, daß 90 Prozent der Scrimshaw-Arbeiten auf Pottwalzähnen und 10 Prozent auf Walroßzähnen entstanden und läßt so keinen Prozentsatz für andere Elfenbeinarten übrig; nach meiner Schätzung sind das 5 Prozent.
- 5 Melville, Herman: Moby-Dick, or The Whale. Erstausgabe 1851. Kap. 74: The spermwhale's head. Edition Penguin English Library, London 1977, S. 439.
- 6 Flayderman (wie Anm. 2), S. 92. – Er bezeichnet den Unterkiefer des Pottwals als seinen stärksten Arm, mit dem er gegen andere Wale, aber als »böser Wal« auch gegen Walfangboote kämpfe, die er gelegentlich in Stücke beiße. Die Ruderpinne der PEQUOD beschreibt Melville als *curiously carved from the long narrow lower jaw (of a sperm whale)* (Kap. 16), und Frank Bullen, Autor von »The cruise of the Cachalot« 1899, einem zweitklassigen Roman über frühen Walfang, schreibt in Kap. 13: *The lower jaw of this (sperm) whale measured exactly 19 feet (6 1/3 meter) in length. For the time it was hauled aft out of the way, a secured to the lash-rail ... After every sign of the operations (cutting off the blubber and cooking it to oil) had been cleared away, the jaw was brought out and the teeth extracted ... The great jaw-pans were sawn off and placed at the disposal of anybody who wanted pieces of bone for »scrimshaw« or carved work.* Nach Flayderman (wie Anm. 2), S. 27.
- 7 Earle (wie Anm. 1), S. 14.
- 8 Everett, S. Allen: Children of the Light. Boston-Toronto 1977, Teil 14: The loss of the Fleet (of New Bedford). S. 240–241.
- 9 Nicholson, I.H.: The Shipping arrivals and departures, Sydney 1826–1840, 3 volumes, Canberra 1977.
- 10 Ebd.
- 11 Ich danke Herrn van Ee für seine Fotos und das Vermessen seines Walkiefers, ferner Dr. Stuart Frank, Kendall Whaling Museum, Sharon, USA, für seine Informationen über Scrimshaw auf Walkieferknochen, Dr. Peter B. Best, Mammal Research Institute of the University of Pretoria, in Kapstadt, und Dr. Janet West, South Polar Institute, Cambridge, England, für die Vermittlung der Daten der Walfangschiffe VICTORIA und VITTORIA.

Aus dem Englischen übersetzt von Ursula Feldkamp.