

Jörg Vögele, Luisa Rittershaus, Timo Heimerdinger,
Christoph auf der Horst (Hg.)

THE CRUEL SEA

Der Tod und das Meer -
historische und
kunsthistorische
Perspektiven



böhlau



Jörg Vögele, Luisa Rittershaus,
Timo Heimerdinger, Christoph auf der Horst (Hg.)

THE CRUEL SEA

Der Tod und das Meer –
historische
und kunsthistorische
Perspektiven

Böhlau Verlag Wien Köln

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2022 Böhlau, Lindenstraße 14, D-50674 Köln, ein Imprint der Brill-Gruppe (Koninklijke Brill NV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA; Brill Asia Pte Ltd, Singapore; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland; Brill Österreich GmbH, Wien, Österreich)

Koninklijke Brill NV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Hotei, Brill Schöningh, Brill Fink, Brill mentis, Vandenhoeck & Ruprecht, Böhlau, Verlag Antike und V&R unipress.

Umschlagabbildung: Walter Draesner, Tod auf dem Meer, 1922,

©: Grafiksammlung Mensch und Tod, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Umschlaggestaltung: Guido Klütsch, Köln

Korrekturat: Christoph Landgraf, St. Leon-Rot

Satz: Bettina Waringer, Wien

ISBN 978-3-412-52641-2

Für Michael Martin (1960–2022)

Inhalt

- 11 **Vorwort**
- 15 **Maritime Desaster erzählen**
Irrfahrten und Schiffbrüche in Kunst und Literatur
Michael Martin
- 29 **‘A scene of indescribable horror’**
Peril, terror and shipwreck in Melville Bay,
Northwest Greenland
Mark Nuttall
- 39 **Steaming to Death**
Mortal Fears at the Dawn of the First High Technology
John Laurence Busch
- 49 **Bubbles, Bust and the Lutine’s sunken treasure**
Margrit Schulte Beerbühl
- 61 **The Maritime Dialectic of America’s Coastal
Slave Trade During the Nineteenth Century**
Jeffrey R. Kerr-Ritchie

69 The Cruel Ship

Die *Gorch Fock* zwischen Grenzerfahrung und
Sicherheitsbedürfnis

Timo Heimerdinger

79 Skorbut, Fieber und ‚Melancholey‘

Über Seereisen in den Tagebüchern und
Berichten von Soldaten und Wundärzten der
Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC)

Marco Kollenberg

89 When Dying is not the Journey's End

Fighting, Accepting or Overcoming Death at Sea around 1600

Jan Simon Karstens

99 Die vormoderne Seefahrt, eine „verderbliche Kunst“?

Sicherheitsanalyse eines
spätmittelalterlichen Handelsschiffes

Thomas N. Kirstein, Jean-Emmanuel Leroy, Sebastian Ritz

113 „... bin ich nicht der Hofdichter der Nordsee?“

Heines Nordsee-Lyrik zwischen Authentizität,
Konstruktivität und Funktionalisierung

Christoph auf der Horst

131 Modellierungen des Grausigen

Meeresungeheuer in der Dichtung der römischen Kaiserzeit

Joachim Fugmann, Thomas Konrad

143 Vom Gehen, Sehen und Sterben

Der Tod und das Meer in englischen *shipwreck narratives*
des 17. und 18. Jahrhunderts

Franziska Hermes

153 Das Meer, der Tod und die Trauer

Über maritime Gedächtnislandschaften

Norbert Fischer

**173 Sepulkralkulturelle Praktiken der
Bestattung anonymer Strandleichen**

Zur mythischen Umplatzierung eines Begräbnisplatzes
für ertrunkene Seeleute

Jürgen Hasse

KATALOG

186 1 Forces of Nature

194 2 Death Turned Pilot

206 3 Journey into Fear – War

216 4 Maritime Disasters – Sunk, Drowned, Shipwrecked

226 5 Death and Redemption – Sea Voyage as an Allegory of Life

**234 6 Man Made Disasters –
Exploitation and Marine Pollution**

243 Autorinnen und Autoren

247 Danksagung

Vorwort

Das Leben stammt aus dem Meer. Gleichzeitig aber war die See immer auch ein gefährlicher Ort, dem viele Leben zum Opfer fielen. Stürme und Schiffbruch sind untrennbar mit der Schifffahrt verbunden und kosteten ebenso wie unzählige Seekriege viele Menschen das Leben. Die Arbeit an Bord der Schiffe zählt seit jeher zu den gefährlichsten Berufen. Unfälle, Meutereien und Überfälle gingen einher mit Mangelernährung und fehlender Hygiene. Skorbut, Durchfallerkrankungen und Fieber gehörten zu den häufigsten Krankheiten auf See. Aber auch an Land war man nicht gänzlich in Sicherheit vor den Gefahren des Meeres. Sturmfluten und Tsunamis bedrohten die Bevölkerung der Küstenregionen. Seuchen und Epidemien wurden über die Schifffahrtswege in die Hafenstädte eingeschleppt und verbreiteten sich von dort aus ins Hinterland. Und heute ist der maritime Lebensraum selbst bedroht: Erwärmung, Verschmutzung, Plastikmüll, Überfischung etc.

Die Ambiguität zwischen Faszination und Schrecken, Abenteuer und Desaster im Verhältnis von Mensch und Meer fand ihren Niederschlag sowohl in der Literatur (man denke etwa an Moby Dick) als auch der bildenden Kunst – Anlass genug für eine internationale Arbeitstagung an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf (22. bis 23. April 2021), die ausgewählte Aspekte dieses Wechselverhältnisses in kultur-, wirtschafts- und medizinhistorischer Perspektive diskutiert sowie für eine Ausstellung zum Thema mit Arbeiten aus der Grafiksammlung *Mensch und Tod* der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, die am Institut für Geschichte, Theorie und Ethik betreut wird. Gegenwärtig umfasst die Sammlung etwa 6000 Grafiken aus dem 15. bis 21. Jahrhundert und zählt heute zu den umfassendsten und qualitativ hochwertigsten Grafiksammlungen zu den Themen Sterben, Tod und Totentanz in Deutschland. Die zahlreichen Darstellungen zum Thema Tod und Meer zeigen, wie zentral das Thema bis heute ist.

Die internationale und interdisziplinäre Arbeitstagung widmete sich einigen ausgewählten Themen zum Thema Tod und Meer, beginnend mit einer Analyse der schrecklichen Gefahren, die Über- und Irrfahrten zu allen Zeiten und auf allen Meeren bargen. Schiffbruch und Scheitern waren dabei häufig christlich-moralisch konnotiert, als die fatalen Folgen menschlicher Hybris, die sich gegen die Natur und die göttliche Ordnung auflehnte. Sei es, dass die Schiffe in unwirtliche Regionen vorzudringen versuchten, sei es, dass neu entwickelte Techniken, wie die Dampfschifffahrt, erst beherrscht werden mussten. Die Entstehung des modernen globalen Welthandels vergrößerte die Entfernungen und barg neben den Gefahren für Leib und Leben auch das Risiko eines

finanziellen Desasters. Für eine politisch-menschliche Katastrophe in jüngster Zeit steht mittlerweile der Name Gorch Fock. Obwohl durchaus (hoch)seetauglich konstruiert, drohten auf See mannigfaltige Gefahren. Neben dem Umgang mit Feuer oder Havarien infolge rudimentärer Navigationsmöglichkeiten blieben die ungeheuren Gewalten der See eine ständige Bedrohung und forderten unzählige Opfer. Dies fand auch seinen Niederschlag in der Literatur und nicht zuletzt in der Erinnerungskultur besonders in den Küstenregionen.

Die Ausstellung *The Cruel Sea* zeigt Werke aus der Grafiksammlung *Mensch und Tod* seit dem 16. Jahrhundert bis zur Kunst der Gegenwart, so unter anderem auch Totentänze, die den Tod auf dem Meer als eine Art zu sterben in ihren makabren Zyklus mitaufgenommen haben. Es sind Darstellungen der Seefahrt gepaart mit Erinnerung, Hoffnung und Sehnsucht; Ansichten der Naturgewalt des Meeres und auch seiner Verletzlichkeit. Die Ausstellung thematisiert die Emotionen, die dieses kraftvolle Element hervorrief und immer noch weckt und zeigt über die Jahrhunderte hinweg, wie sich (kultur-)politische und ökologische Themen in den künstlerischen Werken widerspiegeln.

Dabei folgt die Ausstellung sechs ausgewählten thematischen Schwerpunkten: Ausgangspunkt bilden die Naturgewalten (1 FORCES OF NATURE), deren sich der Tod bedient, um sein Werk zu verrichten: Das Schiff allein in Sturm und Wellen. Schwere Wetter und scharfe Klippen bildeten die Szenarien in fast dokumentarisch anmutenden, aber selbstverständlich frei erfundenen Sturm- und Schiffbruchdarstellungen mit meist reichhaltiger Figurenstaffage des 18. und 19. Jahrhunderts. Das stürmische Meer gilt als Metapher für die Ungewissheit der menschlichen Existenz. Die narrativen Elemente steigern die Dramatik und dienen der emotionalen Verstärkung auf Seiten des Betrachters.

In zahlreichen Darstellungen bedient sich der Tod, meist dargestellt als lächelndes Skelett, nicht der Naturgewalt des Meeres, sondern übernimmt selbst das Ruder und steuert das Schiff ins Verderben (2 DEATH TURNED PILOT). Ob auf dem Segelboot, dem Fischerboot oder dem Passagierschiff – der Tod führt die Mitfahrenden ins Unglück, häufig triumphierend und grinsend.

Über viele Jahrhunderte hinweg war die Seereise eine Fahrt ins Unbekannte, verbunden mit mannigfaltigen Risiken und Gefahren, die zu Kriegszeiten völlig außer Kontrolle geraten konnte (3 JOURNEY INTO FEAR – WAR). Mit dem Gang an Bord begann oft die Reise ins Ungewisse, in das Abenteuer, in die Furcht, der Tod war der ständige Begleiter – das Schiff des Columbus und das Schiff der Narren segelten in einem Verband. Ihren vollkommenen Schrecken entfaltete die See während der oft mit Brutalität geführten Seekriege. So legt Drehbuchautor Eric Ambler seinem Protagonisten im titelgebenden Film *The Cruel Sea* von 1953 folgende Worte in den Mund: „The only villain is the sea, the cruel sea that man has made more cruel.“

Die Folge waren maritime Katastrophen – Schiffbruch, ertrinkende Passagiere und Besatzung, sinkende Schiffe (4 MARITIME DISASTERS – SUNK, DROWNED, SHIP-WRECKED). So tanzte der Tod auf den Schiffen. Die Träume der Auswanderer platzten angesichts des personifizierten Todes als Kapitän. Die Schiffer, die Reisenden, sie alle wurden ins Unglück gestürzt, sie ertranken oder strandeten – letztendlich blieb nur die Hoffnung auf Erlösung der Seefahrenden.

So ist es wenig erstaunlich, dass eine Seereise mit all ihren Höhen und Tiefen als Lebensreise, als Allegorie des Lebens mit Tod und Erlösung interpretiert wurde (5 DEATH AND REDEMPTION – SEA VOYAGE AS AN ALLEGORY OF LIFE). Das Meer – der Sturm – das Schiff – das Scheitern – der Hafen: Jedes dieser Bilder löst für sich selbst schon starke Empfindungen und Vorstellungen aus. Insgesamt, als Konfiguration, als Topos, reflektieren die Bilder die Lebensfahrt auf dem Meer der Welt und des Lebens. Ein häufiges Motiv ist der Wal, zum einen in Anlehnung an die biblische Jona-Geschichte als Hoffnungsträger, zum anderen aber auch als alles verschlingendes Monster und Symbol des Teufels.

Im 20. Jahrhundert rückt verstärkt die menschengemachte Ausbeutung der Meere, deren zunehmende Verschmutzung sowie die Zerstörung des maritimen Lebensraumes in den Blick (6 MAN MADE DISASTERS – EXPLOITATION AND MARINE POLLUTION). Selbstverständlich gehört auch der Krieg zu den menschengemachten Katastrophen, weshalb er hier nochmals thematisiert wird. Konkrete Szenarien des Missbrauchs stehen dabei neben Weltuntergangsszenarien: Das Schiff fungiert nicht als Arche, das Schiff der Menschheit ist ein ‚Ship of Fools‘, das dem Untergang geweiht ist – und zurück bleibt ein erschöpfter Tod.

Die Grafiken halten auf eine grausame und zugleich faszinierende Weise fest, wie facettenreich das Meer und die Beziehung der Menschen zu ihm war und ist.

Die Ausstellung wurde konzipiert von Luisa Rittershaus und Jörg Vögele. Dem Aufbau der Präsentation folgend zeigt der Katalogteil die ausgestellten Werke mit Texten von Sarah Boudaroui unter Mitwirken des Ausstellungsteams aus Lehrenden und Studierenden der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf, aber auch der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg sowie der Karls-Universität Prag: Daniel Boumanns, Kathrin Eschenberg, Loredana Fiorello, Timo Heimerdinger, Linda Jarkovska, Tamara Mansaray, Julia Nebe, Rebecca Peters, Christa Reißmann, John Paul Roßmy, Katrin Schröder, Danara Schürmann, Katharina Schuler, Melina Settele und Julian Witzorky.

Maritime Disaster erzählen

Irrfahrten und Schiffbrüche in Kunst und Literatur



Michael Martin

Einleitung

Seit Anbeginn erschlossen sich die Menschen ihre Welt aus Fabeln, Mythen, Erzählungen; diese waren Mittel der Sinnstiftung und wurden von Generation zu Generation tradiert. Unter den großen Metaphern und Gleichnissen ist die vom Leben als Seefahrt vielleicht die wirkmächtigste: Sie gibt imaginative Orientierung, umspannt Ausfahrt und Heimkehr, Sturm und Flaute, Navigation und Schiffbruch.

Läuft das Schiff ‚aus dem Ruder‘, kann es zu Irrfahrten kommen, schlimmstenfalls zu Schiffbrüchen. Auslösende Momente können Fehlleistungen der Menschen sein (etwa in der Navigation), weit bedeutender sind aber die Naturgewalten, denen der Mensch ausgeliefert ist. Der Philosoph Hans Blumenberg nennt den Schiffbruch „Paradigma einer Daseinsmetapher“;¹ kulturhistorisch ist der Schiffbruch der Inbegriff des Scheiterns, man kann auf See wie im Leben Schiffbruch erleiden. Doch warum sind wir so fasziniert von Schiffbrüchen?

Vielleicht ist es das Spekulative, die Möglichkeit der Projektion, sich in eine derartige Situation hinein zu fantasieren (und nicht dabei sein zu müssen): Schiffbrüche ereignen sich im Nebulösen (fast ausnahmslos ohne Zuschauer); bisweilen werden Wrackteile an Land gespült, Relikte des Unheils, stumme Mahnung. Hunderte bekannter Vorfälle können nicht darüber hinwegtäuschen, dass damit nur ein Bruchteil der Realität repräsentiert wird. Ungezählte Schiffe verschwanden mitsamt ihrer Besatzung wort- und erinnerungslos irgendwo im Nirgendwo der unendlichen, oftmals noch weitgehend unbekanntem Meere, blieben verschollen. Jenseits der rein numerischen Auflistung kennen wir zahlreiche Zeugnisse von Irrfahrten und Schiffbrüchen, von Überlebenden, aber auch berühmte literarische Darstellungen, von der Odyssee bis zu Seeromanen von Jack London oder Herman Melville, sowie andere künstlerische Umsetzungen; in der Musik etwa Richard Wagners *Fliegender Holländer* oder in der Malerei die beeindruckenden Gemälde von Vernet, Turner und anderen.

Schiffbrüche werfen das Problem der Zeugen- wie der Bürgerschaft auf. Sofern es überhaupt Überlebende gab, stellt sich die Frage, was sie bereit waren, über die dramatischen Geschehnisse zu berichten. Davon abgesehen, waren die Berichte stets Dichtung und Wahrheit, Mythos und Medienereignis. Im Schiffbruch kumulieren menschliche Urängste wie Urinstinkte, drohender Tod und Überlebenswillen. Der Kurs des Lebensschiffs ist ständig bedroht, nur bedingt steuerbar, mitunter schicksalhaft, schlimmstenfalls apokalyptisch. Selbst der „Stahlgewitter“-Erprobte Ernst Jünger sah Schiffbrüche als „Weltuntergänge im kleinen.“²

Es kann hier nicht auf alle Wendepunkte des Schiffbruch-Narrativs eingegangen werden;³ im Folgenden soll es um die Rezeption und Umsetzung von Schiffbrüchen und Irrfahrten in Literatur und bildender Kunst gehen. Wie ändern sich die Darstellungen, die dahinterstehenden Diskurse: Religion, Moral, Technikkritik, menschliche Hybris allemal?

Desaster I: Irrfahrten

Das Ur-Narrativ der westlichen Kultur ist die Odyssee, die zum Synonym gewordene Irrfahrt schlechthin. Die Philosophen Theodor W. Adorno und Max Horkheimer sahen in Odysseus den ersten modernen Menschentyp in der Literaturgeschichte: Er sei der erste Charakter, der sich nicht den Göttern und dem Schicksal ergibt, sondern erfolgreich dagegen ankämpft und damit zum Herrscher über sein eigenes Geschick wird.⁴ Aber wer sich mit den Göttern anlegt, tut dies nicht ungestraft. Und so entwickelte sich die Unternehmung zu einer jahrelangen Irrfahrt, gespickt mit zahlreichen bekannten Prüfungen, die bis heute zum kulturhistorischen Repertoire gehören.

Der Ausgang der Odyssee ist bekannt; für die unzähligen unbekanntenen Irrfahrten auf See, mit ihren abertausenden Opfern, geistert stellvertretend der „Fliegende Holländer“ rastlos über die Weltmeere. Der Kapitän, der Legende nach ein niederländischer Seefahrer aus dem 17. Jahrhundert, ein obsessiver Charakter, muss immer wieder versuchen, das sturmumtobte Kap der Guten Hoffnung zu umschiffen, wenn es nötig sei, bis zum jüngsten Gericht. Und so kam es. Verflucht, bis in alle Ewigkeit, wie bei Ahab, Strafe für die menschliche Hybris. Und so sehen Schiffsbesatzungen immer wieder Geisterschiffe am Horizont vorbeisegeln, als Menetekel ihres anmaßenden Unterfangens, steuerlos oder wahlweise von lebenden Toten bevölkert.⁵

Bilder von Irrfahrten sind selten, wenn, wird zumeist jenes grauenhafte Schiff gezeigt. Monotone, scheinbar ereignislose, aus Zeit und Raum gefallene Fahrten eignen sich nun einmal nicht für visuelle Umsetzungen. Die menschlichen Dramen, die sich dabei abspielen, verlieren sich hinter diesem Schleier der sich auflösenden Dimensionen. Dazu bedarf es anderer Künste.

Richard Wagner war ein theatralischer Mensch. Auf der Flucht vor Gläubigern aus Riga in Richtung London soll das Schiff, auf dem sich die Eheleute Wagner befanden, in einen höllischen Sturm geraten sein, gleich einem Inferno.

Im Skagerrak schlagen gewaltige Brecher die Galionsfigur vom Bug, ein böses Omen: Dreimal droht das Schiff zu kentern. Wagner übermannt die Verzweiflung, Nach Tagen lassen die Böen nach, die Agonie verlässt die Reisenden, Richard Wagner ist wieder oben auf. Schon während der ruhigen Fahrt auf die englische Küste zu, verstrickt er in seiner Phantasie die gerade erlebten Abenteuer in windgepeitschter See mit dem, was ihm einige Matrosen an Bord erzählt hatten: eine Schauergeschichte von einem ‚Fliegenden Holländer‘ auf einem Gespensterschiff.⁶

Überwältigt von den gerade gemachten bedrohlichen Erfahrungen auf See, hat Wagner am Ziel seiner Flucht, in Paris, in nur sieben Wochen seine dramatische Oper: *Der fliegende Holländer* fertiggestellt. Durch Wagner, der den Aspekt der Geschichte, der Protagonist könne durch das Versprechen ewiger Treue einer liebenden Frau Erlösung finden, Opern-gemäß zu einer zentralen Liebesgeschichte ausbaute, blieb der Mythos vom Fliegenden Holländer bis heute präsent. Wagner faszinierte an dem mythischen Stoff, wie er später ausführte, „ein uralter Zug des menschlichen Wesens: Dieser Zug ist, in seiner allgemeinsten Bedeutung, die Sehnsucht nach Ruhe aus den Stürmen des Lebens.“⁷

Das ist eine Sichtweise, die des Künstlers; in der Realität galt es, die wilde Fahrt zu domestizieren, in geordnete Bahnen zu lenken, zu ‚navigieren‘. Die drei Ozeane – atlantischer, indischer und pazifischer – bilden das allumfassende, endlose Weltmeer, das lange Zeit ein Ort der Ortlosigkeit war, jahrhundertlang fuhr man ins Ungewisse, bevor Sextant und Kompass eine gewisse Orientierung lieferten.⁸ Eine gewisse, im Meer der Ungewissheit.

Von alters her war die riskante Seefahrt mit Glück/Unglück assoziiert; häufig fand sich die Glücksgöttin Fortuna als Galionsfigur am Bug der Schiffe. Im Zuge der Ökonomisierung der Seefahrt wurde *fortuna di mare* zum „Terminus technicus für all jene Seegefahren, die einzukalkulieren aktives ‚Risikohandeln‘ meint.“ Dies führte zum

Betrieb der Seeverversicherung – und damit der historisch allerersten Versicherung überhaupt. Sie erlaubte es, das Walten der fortuna di mare buchstäblich in Kauf zu nehmen, damit bestimmte ‚Risiken‘ (abgeleitet von *risco*, die ‚Klippe‘) zu schöpfen sowie mit ihnen Handel zu treiben. Dieses neue Verständnis des Schiffbruchs markierte den Aufbruch in ein neues Zeitalter des Handels und des ‚Risiko-Managements‘.⁹

Die Fahrt wurde kalkuliert, soweit es ging. Kostspielige Irrfahrten wurden immer seltener, doch maritime Gefahren und Naturgewalten blieben unberechenbar.

Desaster II: Schiffbrüche

Zu den großen Erzählungen der Menschheit gehört die von der Seefahrt als Lebensweg, aber auch als Grenzverletzung. Das ‚Landlebewesen‘ Mensch verletzt die naturgemäße Ordnung, sobald es sich auf hohe See begibt. Der Philosoph Hans Blumenberg hat in seinem Standardwerk *Schiffbruch mit Zuschauer* Grundsätzliches formuliert:

Zwei Voraussetzungen bestimmen vor allem die Bedeutungslast der Metaphorik von Seefahrt und Schiffbruch: einmal das Meer als naturgegebene Grenze des Raumes menschlicher Unternehmungen und zum anderen seine Dämonisierung als Sphäre der Unberechenbarkeit, Gesetzlosigkeit, Orientierungswidrigkeit. [...] Die Irrfahrt ist in ihrer reinen Form Ausdruck für die Willkür der Gewalten, die Verweigerung der Heimkehr, wie dem Odysseus geschieht, die sinnlose Umtreibung und schließlich der Schiffbruch, in denen die Zuverlässigkeit des Kosmos fraglich [...] wird.¹⁰

Letztendlich, das schwingt auf einer Meta-Ebene bis heute immer mit, ist die Seefahrt eine Form von Sündenfall und der Schiffbruch gerechte Strafe. Blumenberg weiter:

Der Kulturkritik ist das Meer immer verdächtig gewesen. Was hätte den Schritt vom Land auf See sonst motivieren können, als der Überdruß an der kargen Versorgung durch die Natur und der eintönigen Arbeit des Landbaus, der süchtige Blick auf Gewinn im Handstreich, auf mehr als das vernünftig Notwendige, für das Philosophenhirne eine Formel leicht auf der Zunge haben, auf Üppigkeit und Luxus?¹¹

Beispielhaft ins Bild gesetzt etwa bei Hans Holbein d.J., der wohl der erste war, der den Schiffbruch in einem Totentanz-Zyklus darstellte (1554). An Bord eines von tosenden Wellen umgebenen Schiffes, die Besatzung in wilder Panik, macht sich ein Knochenmann am berstenden Mast zu schaffen, man ahnt das Ende. Der beigegebene Bibelspruch macht es klar: Das Streben nach Reichtum und Gewinn ist Sünde, das Versinken in Sünde gerechte göttliche Strafe.¹²

Einen ersten Höhepunkt erreichte dieses Streben im 17. Jahrhundert, dem ‚Golden Eeuw‘ der Niederlande mit den Schiffen der Vereinigten Ostindien-Companie (VOC), die im großen Stil Waren zwischen Amsterdam und den Handelsniederlassungen in „Ostindien“, wie dem legendären Batavia, transportierten. Ganz im Sinne des kulturell die Republik prägenden Pietismus waren auch die Schiffbrüche in der Malerei konzipiert: Prunksucht war verpönt, das Streben nach Erfolg und Reichtum aber durchaus ein hehres Ziel, solange man gottesfürchtig blieb.¹³ In den Darstellungen von Schiffen in sturmgepeitschter See finden sich immer wieder zwei Elemente: der strafende Levia-

than in Gestalt eines Wals sowie das „Haus des Herrn“, die Kirche, am Horizont, das „zum Symbol des Glaubens und der Heilshoffnung wird.“¹⁴

Dann wird der Schiffbruch in der Kunst zunehmend säkularisiert. Zur Schlüsselkategorie der Ästhetik wird im 18. Jahrhundert das Konzept der „Erhabenheit“, ursprünglich entwickelt von dem irisch-englischen Schriftsteller Edmund Burke.¹⁵ Unendliche, gewaltige Dinge (neben dem stürmischen Meer etwa auch mächtige Bergformationen) lassen den Betrachter zunächst erschauern, realisiert dieser aber, dass er selbst nicht unmittelbar in seiner Existenz bedroht ist, gesellen sich dem anfänglichen Schrecken (horror) positive Gefühle (delight) hinzu. Erst jetzt konnte in der Malerei der Bildtypus vom ‚Schiffbruch mit Zuschauer‘ entstehen; zu sehen sind Schiffe in hochdramatischen, lebensbedrohlichen Situationen, aber auch Menschen an Land: Gerettete, Helfer, Zuschauer. Aufgrund von Aufbau und Dramatik der Darstellung kann sich der Betrachter unschwer in die Bild-Realität imaginieren, ohne dabei seinen sicheren Standpunkt aufgeben zu müssen. Genau diese Konstruktion ist hinsichtlich der Ästhetik des Erhabenen Grundvoraussetzung.¹⁶

Einer der bedeutendsten Vertreter des ‚Erhabenen‘ war der französische Landschafts- und Marinemaler Claude-Joseph Vernet (1714–1789), der zahlreiche ‚idealtypische‘ Schiffbruch-Darstellungen in bildrhetorischer wie kompositorischer Vollendung schuf, die stilbildend werden sollten. Bei Vernet dominierte das Meer nicht mehr unangefochten den Menschen, wie in der niederländischen Malerei; vielmehr wird die Möglichkeit der Rettung aufgezeigt und der Betrachter stärker emotional einbezogen.¹⁷

Um die Wende zum 19. Jahrhundert erschöpfte sich das Interesse an den immer gleichen ‚Idealschiffbrüchen‘ und reale Ereignisse rückten in den Fokus. Ein wesentlicher Grund hierfür war die rapide anwachsende Berichterstattung in der Presse, die sich in aller Ausführlichkeit maritimen Katastrophen und dem Schicksal der Menschen widmete. So entstand der Typus des ‚Dokumentarbildes‘ mit seiner besonderen Wirkkraft. Zu wissen, dass es sich um reale Vorkommnisse handelt, affiziert den Betrachter in besonderer Weise. Man verbindet die abgebildeten Personen mit tatsächlichen Schicksalen, mit Gewissheiten, und so trifft das Moment des Unumstößlichen mit ganzer Wucht.

Wie kein anderer vereinte William Turner beide Ansätze,¹⁸ zeigt etwa den „delightful horror“, der sich einstellt, wenn sich ein Dampfschiff, Inbegriff modernster Technik, durch die tosende See kämpft – Ausgang offen. Sein *Snow Storm: Steam-Boat off a Harbour's Mouth* aus dem Jahr 1842 sorgte für erhebliche Irritationen. Ein Kommentator meinte, es sei nichts weiter als „eine Masse aus Seifenlauge und Kalk“.¹⁹ Es bedurfte der Intervention des damaligen Großkritikers John Ruskin, der befand, dass „all that passages of confusion between earth, sea and air“,²⁰ der einzige Weg sei, die Naturgewalten darzustellen. In ihrer Elementarität, jenseits der Anschauung, möchte man hinzufügen.

Das Werk trug ursprünglich den Zusatz „The Author was in this Storm on the Night on the ‚Ariel‘ left Harwich“ und Turner persönlich hat die Fama in die Welt gesetzt, er

habe sich an den Mast des Schiffes binden lassen, um den Kampf mit Wind und Wellen besonders intensiv zu spüren.²¹ Das gemahnte nicht nur an die Odyssee, sondern war auch ein Seitenhieb gegen den Realismus von Vernet und anderen. Turner suggeriert Authentizität, um die Dramatik zu steigern, dabei ist die Darstellung dramatisch genug, gerade weil man die Vorgänge eher erahnt. Turner soll dazu geäußert haben: „Ich habe es nicht gemalt, damit es verstanden würde, sondern weil ich zeigen wollte, wie solch ein Schauspiel aussieht.“²²

Einen ganz anderen Ansatz wählte der deutsche Romantiker Caspar David Friedrich in seinem in den Jahren 1823/1824 entstandenen Gemälde *Das Eismeer*. Es stieß in seiner Kargheit viele zeitgenössische Kritiker ab, doch gerade hierin offenbarte sich das ‚Erhabene‘ der Naturgewalten.²³ Das Bild zeigt eine arktische Landschaft mit riesigen, sich auftürmenden Eisschollen, unter denen offensichtlich ein havariertes Segelschiff begraben liegt; lediglich ein Stück vom Bug sowie ein gebrochener Mast sind noch sichtbar. Man sieht und hört fast das Knacken der eisigen Stille; fühlt die Hoffnungslosigkeit in menschenleerer Ödnis. Die Katastrophe ist geschehen, das Wrack steckt fest in Raum und Zeit. Das Schicksal der Passagiere? Man ahnt es nur allzu sicher.

Anders als in den allermeisten Schiffbruch-Darstellungen, wo noch ein Funken Hoffnung besteht, ob nicht noch wenigstens für einige Rettung möglich ist, stellt Friedrich die Katastrophe ex post dar: „Alles ist bereits entschieden und der eigentliche Schiffbruch längst geschehen.“²⁴

Desaster III: Ausnahmesituationen

Ausnahmesituationen gehören in mehrfacher Hinsicht zu den maritimen Desastern. Stürme oder Flauten, Riffe und unbekannte Küstenverläufe, Navigationsfehler oder Probleme mit dem Schiff (wie der gefürchtete Bohrwurm) sind Ausgangspunkte für Irrfahrten und Schiffbrüche. Gleichzeitig entwickeln diese sich zu Ausnahmesituationen, die bestimmte ‚menschliche Untiefen‘ offenbaren. Was passiert, wenn das Schiff zu sinken droht, wenn es in lebensgefährlichen Situationen darum geht, in ein Rettungsboot zu gelangen? Was passiert, wenn man wochenlang mit wenigen Überlebenden auf offener See treibt, Sonne und Salzwasser ausgesetzt, ohne Lebensmittel und verzweifelt? Wann geht die „Moral über Bord“?²⁵

Über das Schicksal der Schiffbrüchigen wissen wir wenig, sie verschwinden mit den Schiffen im Nirgendwo. In seltenen Fällen treiben sie auf maroden Booten oder festgeklammert an Planken auf offener See, bis sie von anderen Seefahrern glücklich gesichtet und aufgelesen werden. Nicht wenige Berichte sind überliefert; die allermeisten lagern weltweit in Archiven, werden gelegentlich – wie Schiffswracks – gehoben, als edierte Dokumente publiziert,²⁶ oder zur Basis wissenschaftlicher Abhandlungen.²⁷

Nur ganz vereinzelt finden Berichte auf unterschiedliche Weise eine breitere Öffentlichkeit. Der kolumbianische Schriftsteller Gabriel García Márquez hat die Erzählung eines Überlebenden in journalistisch-literarischer Verdichtung in einer Artikelserie im Jahr 1955 publiziert.²⁸

In Edgar Allan Poes *The Narrative of Arthur Gordon Pym of Nantucket*, erstmals 1838 erschienen, findet sich die berühmte Szene, in der die verzweifelten Schiffbrüchigen ausloten, wer den anderen als Nahrung dienen soll. Das hat was von Horror, fasziniert Menschen in seiner Scheußlichkeit; doch auch in der Realität ereigneten sich derartige Vorfälle immer wieder.²⁹

Als der Walfänger Essex im Jahr 1820 von einem riesigen Pottwal angegriffen und versenkt wurde, konnten sich Mitglieder der Besatzung auf drei Fangboote retten, die wochenlang auf offener See trieben. Zu einem der Boote verlor man den Kontakt, man hörte nie wieder etwas von ihm und den Menschen darauf. Von Hunger übermannt, beschlossen die Verzweifelten auf den anderen Booten, auszulosen, wer erschossen und verzehrt werden sollte. Nur so konnten sie überleben. Schließlich wurden sie von einem anderen Walfänger vor der chilenischen Küste gerettet, ausgezehrt und dem Tode nah. Von den 21 auf den Booten überlebten acht; der Bericht des überlebenden Obermaat Owen Chase regte Herman Melville zu seinem Werk *Moby Dick* (1851) an.³⁰

Stellvertretend soll hier auf ein Ereignis aus der langen Reihe der Schiffskatastrophen näher eingegangen werden, das erst durch seine visuelle Umsetzung wahrgenommen wurde und bis heute zu der wohl bekanntesten und eindrucksvollsten Darstellung zum Thema Schiffbruch wurde, gemeint ist der Schiffbruch der Fregatte Medusa aus dem Jahr 1816.

Auch Name und Geschichte der Medusa wären vergessen, wenn nicht am Morgen des 17. Juli

ein Toppgast der Brigg Argus das treibende Floß erblickt hätte. Es trug, wie sich bald zeigte, nur noch fünfzehn Überlebende auf ihren Planken. Sie schienen wie Gestalten aus dem Jenseits, Geister, die nach einer Irrfahrt am Rande des Hades durch eine Laune des Schicksals Zeugnis irdischer Leidenschaft geben sollten: tatsächlich waren sie in den vergangenen zwölf Tagen durch eine Hölle getrieben, die ihnen die dunkelsten Seiten der menschlichen Natur offenbarte.³¹

Die Argus rettete die Schiffbrüchigen; über die Geschehnisse auf dem Floß sind wir durch den einzigartigen, detaillierten Bericht der Überlebenden Savigny und Corréard informiert. Im Vorwort hieß es zu dem „schauderhaften Schiffbruch“: „Zwei Unglückliche, demselben wie durch ein Wunder entronnen, übernehmen hier das ebenso herzbrechende wie heikle Geschäft, alle Umstände dieses schrecklichen Ereignisses zu schildern.“ Und: „zuweilen werden wir uns genötigt sehen, grausame Wahrheiten ans Licht zu bringen ...“³²

Was hier anklingt, sind die Ungeheuerlichkeiten, die im Anschluss an den Schiffbruch passierten und die man lieber nicht wissen wollte. Es begann damit, dass die Fregatte *Medusa*, in Rochefort gestartet, vor ihrem Zielort, dem französischen Kolonialgebiet im heutigen Senegal mit 400 Besatzungsmitgliedern und Passagieren an Bord auf Grund lief. Notdürftig zimmerte man ein Floß zusammen, da es zu wenig Rettungsboote gab. Vier von ihnen sollten das Floß rudern an Land ziehen, was sich schnell als hoffnungsloses Unterfangen erwies. Das Floß, 8 x 15m groß, lag wie Blei im Wasser, man kappte die Seile und überließ die 147 Menschen darauf ihrem Schicksal.

Was dann folgte, war die Vorhölle, zwei Fässer Wein, ein Fass Wasser und etwas nasser Schiffszwieback waren schnell verbraucht. Die Sonne brannte erbarmungslos, das Salzwasser entzündete die Wunden der Verletzten, vor Schmerzen schreiend. Einige stürzten sich verzweifelt ins Meer, am 8. Tag erschoss man 65 Schicksalsgenossen und warf die Schwachen und Verwundeten über Bord. Von den Toten aber behielt man einige.

Die Unglücklichen, welche der Tod verschont hatte, stürzten sich gierig auf die Toten, schnitten sie in Stücke, und einige verzehrten sie sogleich. Ein großer Teil von uns lehnte es ab, diese entsetzliche Nahrung zu berühren. Aber schließlich gaben wir einem Bedürfnis nach, das stärker war als jegliche Menschlichkeit.³³

Obwohl der Schiffbruch der Fregatte *Medusa* am 2. Juli 1816 zu einem frühen Medienereignis wurde, wäre er eine Episode aus dem 19. Jahrhundert geblieben, hätte sich nicht ein junger Maler entschlossen, die dramatischen Folgen ins Bild zu setzen. Das epochale Gemälde *Floss der Medusa* des französischen Romantikers Théodore Géricault gehört zu jenen Ikonografien, die weit über kunsthistorisch interessierte Kreise hinaus Eingang in das kulturelle Tableau der westlichen Welt gefunden haben. Géricault führt „geradezu exemplarisch ein schrecklich-erhabenes Motiv in der akademischen Malweise des ‚great style‘ aus, um das Höchstmaß an erhabener Wirkung zu erzielen.“³⁴

Und es steht mit seiner monumentalen Wucht (rd. 5 x 7m, 35qm Malerei!) wie kaum ein anderes Werk für Schiffbruch, Irrfahrt und menschliche Untiefen. Hier zeigt sich die enorme Kraft des Visuellen, seine Evidenz: Der Betrachter erfasst ‚auf einen Blick‘ das Martyrium der Schiffbrüchigen; Leichen und Verzweifelte (in Lebensgröße!) liegen übereinander getürmt auf dem maroden Floß, nur einige scheinen hoffnungsvoll in die Ferne zu zeigen und zu winken. Erst auf den vielleicht dritten Blick, und das ist gewollt, erahnt man am Horizont winzig klein die rettende *Argus*.

Fazit

In kultur- wie kunsthistorischer Perspektive waren Seefahrt und Schiffbruch über Jahrhunderte hin christlich-moralisch konnotiert; dann wurden die Darstellungen maritimer Desaster in Wort und Bild im Zuge der Ökonomisierung der Seefahrt ab dem 17. Jahrhundert sukzessive säkularisiert.³⁵ Trotz dieser Transformation blieb die Metaerzählung von der menschlichen Hybris und ihren fatalen Folgen bestehen. Hatte einst der Mensch, begab er sich auf die offene See, gegen die göttliche Ordnung aufbegehrt, sich der Neugier oder später dem Streben nach Luxus hingeeben, war es jetzt die Anmaßung, von Menschen ersonnene Technik könne sich über Naturgewalten hinwegsetzen. Irgendwann folgt zwangsläufig die Strafe. Der Schiffbruch ist die Nemesis der Seefahrt.

Die Frage nach der seltsamen Faszination von Schiffbrüchen bleibt, scheint universell und zeitlos. Schon der Römer Lukrez hat in seinem Lehrgedicht *De rerum natura* aus dem letzten vorchristlichen Jahrhundert darüber reflektiert:

Süß ist's, anderer Not bei tobendem Kampfe der Winde
Auf hoch wogigem Meer vom fernen Ufer zu schauen;
Nicht als könnte man sich am Unfall andrer ergötzen,
Sondern dieweil man es sieht, von welcher Bedrängnis man frei ist.³⁶

Hans Blumenberg selbst hat darauf hingewiesen, dass es Lukrez war, der den Begriff vom „Schiffbruch mit Zuschauer“ geprägt habe. „Nicht darin besteht freilich das Vergnügen“, so Blumenberg, „daß ein anderer Qual erleidet, sondern im Genuß des eigenen Standortes.“³⁷

Es ist wohl weniger der Standort, sondern die Tatsache, selbst nicht betroffen zu sein. Maritime Desaster bedrohen in mehrfacher Hinsicht: anders als an Land, fehlt hier fester Grund; unten ist nur noch unbekannte Tiefe, von der man nichts Genaues weiß, mutmaßlich bevölkert von seltsamen Wesen, gleich dem Hades, der Unterwelt. Nichts wurde lange Zeit mehr gefürchtet – und noch heute fürchtet man die Meerestiefe.

Zudem ist man den fundamentalen Naturgewalten ebenso ausgesetzt wie der menschlichen Gewalt. Ob Schiff, Rettungsboot oder Floß – es ist ein abgeschlossener Ort, ohne Möglichkeit der Flucht. Das kann zu großer Solidarität und gegenseitiger Hilfe führen, doch stets droht die Situation zu kippen, es ist eine Frage der Zeit.

Hier zeigt sich die entlarvende Kraft der Schiffskatastrophe; angesichts der unfassbaren Naturgewalten auf hoher See offenbaren sich die Untiefen der menschlichen Psyche. Verloren in uferloser Weite, orientierungslos, werden die Menschen auf ihren atavistischen Rest reduziert; der Instinkt siegt über den Intellekt. Und das scheint mir der Kern für das Faszinosum Schiffbruch zu sein. Jenseits aller kulturellen Attitüde,

weggespült von den Urgewalten, geht es am Ende nur noch um Leben und Tod. Der Schiffbruch evoziert Urängste, erzeugt beim Betrachten ‚horror and delight‘, sind wir doch alle potenzielle Schiffbrüchige. Er ist Daseinsmetapher (Blumenberg) wie Inbegriff des Scheiterns. Das deutsche Wort ‚scheitern‘ geht etymologisch auf das Scheitholz zurück, das ‚zu Scheitern werden‘ eines Schiffes.³⁸ Aber, das ist die andere Seite des Faszinosums Schiffbruch, im Scheitern kann auch etwas Positives liegen.

Wer Schiffbruch erleidet, verliert viel, wenn nicht gar alles: sein Schiff, seine Ladung und nicht selten sein Leben. Hoffnungen zerplatzen, Pläne und Lebensentwürfe scheitern. Doch der Schiffbruch birgt mitunter auch Möglichkeiten eines Gewinns – für jene, die ihn überleben oder als Außenstehende betrachten.³⁹

Bibliografie

- Bähr, Andreas/Burschel, Thomas: Untergang und neue Fahrt. Zur Einführung, in: Bähr, Andreas/Burschel, Peter/Trempel, Jörg/Wolf, Burkhardt: Untergang und neue Fahrt. Schiffbruch in der Neuzeit, Göttingen 2020, S. 7–9.
- Bähr, Andreas: Listen der Providenz. Schiffbruch in frühneuzeitlicher Autobiographik, in: Bähr, Andreas/Burschel, Peter/Trempel, Jörg/Wolf, Burkhardt: Untergang und neue Fahrt. Schiffbruch in der Neuzeit, Göttingen 2020, S. 11–60.
- Bertsch, Markus: Zwischen Erhabenheit und dokumentarischem Anspruch. Das Motiv des Schiffbruchs im ausgehenden 18. Jahrhundert, in: Entfesselte Natur. Das Bild der Katastrophe seit 1600, Ausstellungskatalog, Hamburger Kunsthalle, Hamburg, 29.06.2018–14.10.2018. Hrsg. von Markus Bertsch und Jörg Trempel im Auftrag der Hamburger Kunsthalle, Petersberg 2018, S. 59–69.
- Blumenberg, Hans: Beobachtungen an Metaphern, in: Archiv für Begriffsgeschichte 15 (1971), S. 161–214.
- Blumenberg, Hans: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher, Frankfurt am Main 1979.
- Bockemühl, Michael: J.M.W. Turner: The World of Light and Colour, Köln 2015.
- Burke, Edmund: A philosophical inquiry into the origin of our ideas of the sublime and beautiful, London 1757.
- Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, Erstbearbeitung (1854–1960), digitalisierte Version: ‚scheitern‘ in: Deutsches Wörterbuch (DWB) | DWDS [abgerufen am 08.02.2022].
- Figal, Günther: Odysseus als Bürger. Horkheimer und Adorno lesen die Odyssee als Dialektik der Aufklärung, Zeitschrift für Ideengeschichte 2 (2008), S. 50–61.