

Land in Sicht

Das Seestück in den Bildkünsten der frühen Neuzeit¹

Beim Blick auf die Meeresbilder Gustave Courbets meint man das Tosen der Brandung zu spüren (Abb. 1).² Es ist, so schrieb Paul Cézanne voller Bewunderung, als stürze die Welle „einem gerade auf die Brust, man taumelt förmlich zurück, alles riecht nach Wasserstaub“.³ Unmittelbar überträgt sich in den expressiv aufgetragenen Farbmassen die Suggestion des Geschehens auf den Betrachter. Die Gewalt der Wogen findet ihr dramatisches Echo in den Wolken des Himmels, in denen die Stimmung elementarer Unruhe und Bedrohung noch gesteigert wird. Gustave Courbet hat die tosende Brandung des Meeres in zahlreichen Gemälden festgehalten und zum Beispiel im Sommer des Jahres 1869 bei Etretat in einem Haus an der Küste Quartier genommen, das so nah am Meer stand, dass er die rauschende Brandung bei schlechtem Wetter auch vom Fenster aus malen konnte. Sein zentrales Thema war seit den sechziger Jahren der Mythos Natur, den er so überzeugend ins Bild setzte, dass der Betrachter sich mit seinen eigenen Wahrnehmungserfahrungen assoziativ einbezogen fühlt. Für die Umsetzung des unmittelbaren Natureindrucks entwickelte Courbet ein gedämpftes Kolorit und eine Lichtführung, die keine Einzelheiten hervorhebt und keine visuelle Ordnung vorgibt. Die drastischen Naturkräfte etwa einer Woge werden durch die Substantialität der teils mit dem Palettmesser aufgetragenen Farbe unterstrichen. Gerade wegen ihrer kompromisslosen Expressivität nahm das von den allegorisch verbrämten Salonbildern der *art officiel* gelangweilte Pariser Publikum Courbets Wellenbilder begeistert auf, die durchweg horrende Preise erzielten. Der Blick auf die offene See, Bilder von sanften Wellen oder wilder Brandung erfreuen sich noch heute größter Beliebtheit. Die Google-Bildersuche (Abb. 2), die zum

¹ Eine umfassende Geschichte der Marinemalerei und der Seedarstellung ist bis heute ein Desiderat, auch wenn unter anderem folgende Autoren bereits wichtige Beiträge zu diesem Thema geleistet haben: Laurens J. Bol: Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts. Braunschweig 1973; Rupert Preston: The seventeenth century marine painters of the Netherlands. Leigh-on-Sea 1974; William Gaunt: Marine painting: An historical survey. London 1975; Margarita Russell: Visions of the sea: Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting. Leiden 1983; Lawrence Otto Goedde: Tempest and Shipwreck in Dutch and Flemish Art Convention, Rhetoric and Interpretation. Pennsylvania/London 1989; David Cordingley: Marine painting. In: The Grove Dictionary of Art. Hg. von Jane Turner. Bd. 20. London/New York 1996, S. 423–426. – Vor diesem Hintergrund versteht es sich, dass der vorliegende Beitrag nur einzelne Gedankensplitter zur Diskussion beizutragen vermag. Die bisher ungeschriebene Genese der niederländischen Marine-Malerei demnächst in einer umfassenden Untersuchung nachzuzeichnen, ist ein gemeinsames Anliegen von Ursula Härting und Gerlinde de Beer.

² Gustave Courbet: Die Woge, um 1870. Öl auf Leinwand, 72,5 × 92,5 cm. Tokyo, National Museum of Western Art. Zu Courbets Wogenbildern vgl. auch Nils Büttner: Geschichte der Landschaftsmalerei. München 2006, S. 304 f.

³ Corot, Courbet und die Maler von Barbizon. Ausstellungskatalog: München, Haus der Kunst. Hg. von Christoph Heilmann. München 1996, Nr. B 49; vgl. auch Petra ten-Doesschate Chu: The most arrogant man in France: Gustave Courbet and the nineteenth-century media culture. Princeton u. a. 2007.

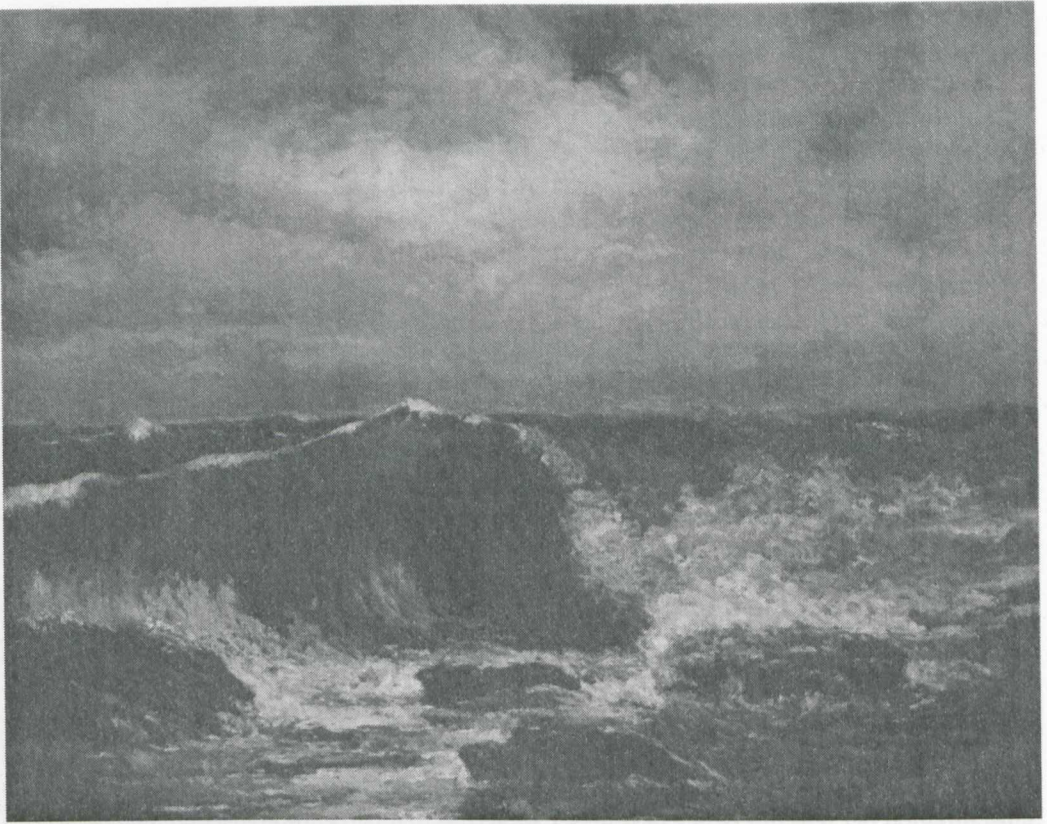


Abb. 1. Gustave Courbet: Die Woge, 1869/70. Öl auf Leinwand, 112 × 144 cm. Berlin, Staatliche Museen, Stiftung Preußischer Kulturbesitz, Nationalgalerie.

deutschen Suchbegriff „Brandung“ in nur 0,04 Sekunden 38.800 Bilder findet, vermag davon einen Eindruck zu vermitteln.⁴ Die Suche nach dem englischen Begriff „swell“ ergibt sogar 1.240.000 Bilder tosender Brandungswellen.⁵ Im Angesicht dieser Bilderflut scheint es kaum vorstellbar, dass Bilder des Meeres in der frühen Neuzeit alles andere als selbstverständlich waren. Und gar die offene See oder eine wogende Brandung darzustellen, ohne dass etwas auf die Anwesenheit von Menschen verwies, wäre wohl niemandem eingefallen.

Ein Meer ohne Schiffe war vielleicht denk-, aber nicht darstellbar. Deutlicher Beleg für dieses bemerkenswerte Phänomen ist das Titelblatt von Francis Bacons 1620 edierter *Instauratio magna* (Abb. 3). Bacon, der für sich in Anspruch nahm, eine neue Methode des wissenschaftlichen Denkens und Argumentierens zu begründen, wollte „dem Verstand von den sinnlichen Wahrnehmungen aus einen neuen und sicheren Weg eröffnen und befestigen“.⁶ Emblematisch wird dieser Anspruch auch auf dem gestochenen Titelblatt inszeniert, das unter dem Motto „Multi pertransibunt &

⁴ URL: <http://images.google.de/images?gbv=2&hl=de&q=brandung&btnG=Bilder-Suche> (18. 3. 2008).

⁵ URL: <http://images.google.de/images?gbv=2&hl=de&q=swell&btnG=Bilder-Suche> (18. 3. 2008).

⁶ Ausdrücklich betont Bacon 1620 in der Vorrede seiner *Instauratio magna* das völlig Neue seiner Methode, „sunt certe prorsus nova“. Francis Bacon: The works. Hg. von James Spedding, Robert Leslie Ellis, Douglas Denon Heath. Bd. 1 von 14. London 1857–1874 (Neudruck Stuttgart/Bad Cannstatt 1963), S. 123. „Novam autem et certam viam, ab ipsis sensuum perceptionibus, menti aperiamus et muniamus“ Ebd., Bd. 1, S. 151 („Praefatio“).

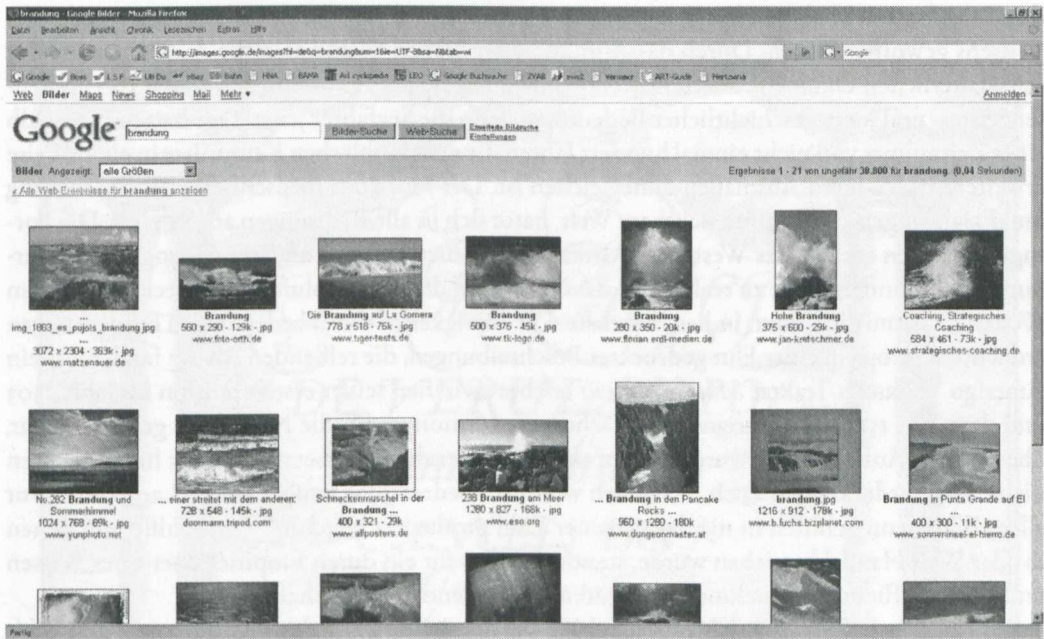


Abb. 2. Ergebnis der Google-Bildersuche zum Stichwort „Brandung“.

augebitor scientia“, „Viele werden [die Grenze] überschreiten und die Wissenschaft wird dabei wachsen“, den Blick auf den Ozean am Ende der Welt gewährt. Deutlich sind die Säulen des Herkules zu erkennen, „αἱ Ἡράκλειοι στῆλαι“, die den Versen von Pindars dritter nemeischer Ode folgend der Erde die Grenze setzen.⁷ Sie markierten nach antiker Vorstellung das „non plus ultra“, jenen Punkt, den zu überschreiten ungeahnte Gefahren barg. In Korrespondenz zu den biblischen Versen im Buch Hiob (38, 11), wo Gott dem Ozean seine Grenzen aufzeigt, hatte Dante im 26. Gesang seiner *Göttlichen Komödie* im achten Kreis der Hölle einen Odysseus geschildert, der im Überschreiten der ultimativen Grenze der Welt scheiterte.⁸ Nach mittelalterlicher Auffassung begab sich jeder, der diese „infelix transmigratio“ wagte, in jene „regio dissimilitudinis“, wie beispielsweise Huldebert von Lavardin das „ferne Land der Unähnlichkeit mit Gott“ nannte, die das Terrain des Teufels war, des „Fürsten des Landes der Unähnlichkeit“.⁹

Der gestochene Titel zu Bacons *Instauratio magna* zeigt das durch die Säulen des Herkules markierte Ende der Welt – und jenseits dessen gleich mehrere Schiffe. Im emblematischen Titelkupfer bezeichnen sie das alle tradierten Grenzen überschreitende menschliche Denken, wobei auch andere Ideen im Bild des Schiffes mitschwingen, wie beispielsweise die Vorstellung vom klug gelenkten Staatsschiff.¹⁰ Das Titelblatt verdankt seine Eingängigkeit nicht zuletzt der Tatsache,

⁷ Zu diesem Motiv vgl. Earl Rosenthal: *Plus Ultra, Non Plus Ultra, and the Columnar Device of Emperor Charles V.* In: *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes* 34 (1971), S. 204–228, bes. S. 210.

⁸ Job 38, 11: „Usque huc venies et non procedes amplius et hic confringes tumentes fluctus tuos.“ Für die frühneuzeitliche Deutung dieser Verse vgl. Balthasar Cordier: *Iob elucidatus.* Antwerpen 1646, S. 659–661.

⁹ Friedrich Ohly: *Desperatio und Praesumptio. Zur theologischen Verzweiflung und Vermessenheit.* In: Festgabe Otto Höfler zum 75. Geburtstag. Hg. von Helmut Birkhan. Wien/Stuttgart 1976, S. 512.

¹⁰ Vgl. Corinna Mieth: *Wissen macht Text – Text macht Wissen. Zur Dialektik von „alt“ und „neu“ in Francis Bacons Darstellung der Wissenschaft.* In: *Abstracts, papers, and conference delegates 2000.* URL: <http://www.>

dass Schiffe tatsächlich seit dem Zeitalter der Entdeckungen zum Sinnbild des sich erweiternden Wissens geworden waren. Durch das Auffinden der Neuen Welt waren die Außengrenzen der mittelalterlichen Ökumene überschritten worden. Die neuen Entdeckungen waren von immenser geistes- und ideengeschichtlicher Bedeutung, denn die Seefahrer jener Tage hatten innerhalb eines Zeitraumes von nicht einmal hundert Jahren die geographischen Kenntnisse in einer Weise erweitert, die in ihren Ausmaßen ohnegleichen ist. Der Horizont menschlicher Wahrnehmung und Erfahrung, ja die gesamte sichtbare Welt, hatte sich in alle Richtungen ausgedehnt. Die Portugiesen waren entlang der Westküste Afrikas nach Indien gelangt, und am Anfang des 16. Jahrhunderts begann man gar zu realisieren, dass es sich bei dem von Columbus entdeckten Land im Westen nicht um die Küsten Indiens handelte. Die Neuigkeiten dieser bedeutenden Entdeckungen erreichten Europa in einer Flut gedruckter Beschreibungen, die reißenden Absatz fanden. Allein Amerigo Vespuccis Traktat *Mundus Novus* erlebte zwischen seiner ersten Edition im Jahre 1503 und dem Jahr 1515, als Amerigos Name schon zum Synonym für die Neue Welt geworden war, über dreißig Auflagen und wurde in fünf moderne Sprachen übersetzt. Darüber hinaus fanden die neuen Entdeckungen auch in Bildern weithin Niederschlag, wobei neben Landkarten vor allem Bilder von Schiffen in nie dagewesener Zahl produziert wurden.¹¹ Die Schiffe, mit denen in aller Welt Handel betrieben wurde, standen seither für ein durch Empirie generiertes Wissen und zugleich für einen zunehmend bedeutender werdenden Wirtschaftsfaktor.

Im Kontext des Fernhandels waren Schiffe bereits am Ausgang des Mittelalters in den Bildkünsten vermehrt zum Thema geworden.¹² In der Goldschmiedekunst zum Beispiel gab es seit dem 14. Jahrhundert Schiffsdarstellungen, die als Statussymbol auf fürstlichen Tafeln ihren Platz hatten. Sie dienten zur Aufbewahrung und Präsentation von Esswerkzeugen, von Gewürzen oder giftanzeigenden Materialien, wobei ihr Gebrauch und Besitz weitgehend auf die Kreise des Hochadels beschränkt blieben. Seit etwa 1500 fanden Schiffspokale überall in Europa in wohlhabenden Kreisen Verbreitung.¹³ Diesem zunehmenden Interesse gemäß, waren schon in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auch erste Kupferstichserien mit Schiffsdarstellungen entstanden, wie sie beispielsweise der in Bocholt und Kleve tätige Israhel van Meckenem schuf.¹⁴ Er war ein ausgesprochen produktiver Kupferstecher und erfolgreicher Grafikerunternehmer, der ein Œuvre von mehr als 500 unterschiedlichen Blättern hinterließ. Sie wurden in alle Welt exportiert, wo sie anderen Kupferstechern, Malern und Goldschmieden als Muster dienten. Ein sich rasch entwickelnder Kunstmarkt ließ überall in Europa den Bedarf an Vorlageblättern steigen, in denen jene innovativen Bildthemen und -motive allgemein zugänglich gemacht wurden, die in den höfisch geprägten Zentren der Kunstproduktion entwickelt worden waren. Dazu zählten auch Schiffsdar-

gradnet.de/papers/pomoz.papers/miethoo.htm (25.03.2008).

¹¹ Nils Büttner: Die Erfindung der Landschaft: Landschaftskunst und Kosmographie im Zeitalter Bruegels. Göttingen 2000, S. 47–50.

¹² Vordem hatte es vereinzelt Schiffsmodelle als Reliquienbehälter gegeben, und wo religiöse oder heidnische Themen die Darstellung eines Schiffes nötig machten, war dieses auch gezeigt worden. Doch erst im Zeitalter der Entdeckungen häufen sich auch im religiösen Kontext die Schiffsdarstellungen. Vgl. dazu David Cordingly: Marine painting. In: The Grove Dictionary of Art. Hg. von Jane Turner. Bd. 20. London/New York 1996, S. 424.

¹³ Ein Beispiel dafür ist das um 1503 entstandene „Schlüsselfelder Schiff“. Vgl. Günther Schiedlausky, In: Wenzel Jamnitzer und die Nürnberger Goldschmiedekunst 1500–1700: Goldschmiedearbeiten – Entwürfe, Modelle, Medaillen, Ornamentstiche, Schmuck, Porträts. Ausstellungskatalog: Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum, München 1985, S. 209.

¹⁴ Vgl. Ferne Welten – freie Stadt: Dortmund im Mittelalter. Ausstellungskatalog: Dortmund, Museum für Kunst und Kulturgeschichte. Hg. von Matthias Ohm, Thomas Schilp, Barbara Welzel. Gütersloh 2006, S. 324, Nr. 251.



Abb. 3. Francis Bacon: *Instauratio magna*, London 1620, Titelblatt.



Abb. 4. Die Einnahme der Festung La Goletta (Detail). Tapiserie aus der Werkstatt des Brüsseler Webers Willem de Pannemaker nach einem Entwurf Jan Vermeyens, Wolle und Seide, 385 × 884 cm. Madrid, Patrimonio Nacional.

stellungen, die sich für verschiedene sakrale und profane Verwendungszusammenhänge anboten. Wo solche Vorlagen im Kontext erzählender Bilder zum Einsatz kamen, folgten diese zumeist einem stetig wiederholten und nur leicht variierten kompositorischen Muster. Exemplarisch lässt es sich an einer auf Jan Vermeyen zurückgehenden Darstellung der Einnahme der Festung La Goletta illustrieren (Abb. 4).¹⁵ Das bemerkenswerte Bild gehörte zu einer Serie von insgesamt zwölf riesigen Wandteppichen, die zwischen 1548 und 1554 ausgeführt wurden. Derartige Tapiserien waren damals neben der Goldschmiedekunst das zentrale Bildmedium höfischer Repräsentation. In ihrer Farbenpracht und dem raumfüllenden Format übten sie eine überwältigende Wirkung aus, indem sie den Betrachtern das Geschehen lebensgroß und lebensnah vor Augen stellten. Im Falle der Seeschlacht vor La Goletta sind dieser Illusionierung eines virtuellen Raumes allerdings dadurch Grenzen gesetzt, dass die Proportionen der gezeigten Menschen und Schiffe nicht miteinander harmonisieren. Und genau dieser Kunstgriff, die Schiffe gedrängt und – bezogen auf

¹⁵ Die Einnahme der Festung La Goletta. Tapiserie aus der Werkstatt des Brüsseler Webers Willem de Pannemaker nach einem Entwurf Jan Vermeyens, Wolle und Seide, 385 × 884 cm. Madrid, Patrimonio Nacional. Vgl. Der Kriegszug Kaiser Karls V. gegen Tunis: Kartons und Tapiserien. Hg. von Wilfried Seipel. Ausstellungskatalog: Wien, Kunsthistorisches Museum, Mailand 2000, S. 80 f.; Oliver Tostmann: „Plus Oultre“ – Gedanken über die Tunis-Teppichserie nach Jan Vermeyen. In: Zeitschrift für Kunstgeschichte 71 (2008), S. 73–100.

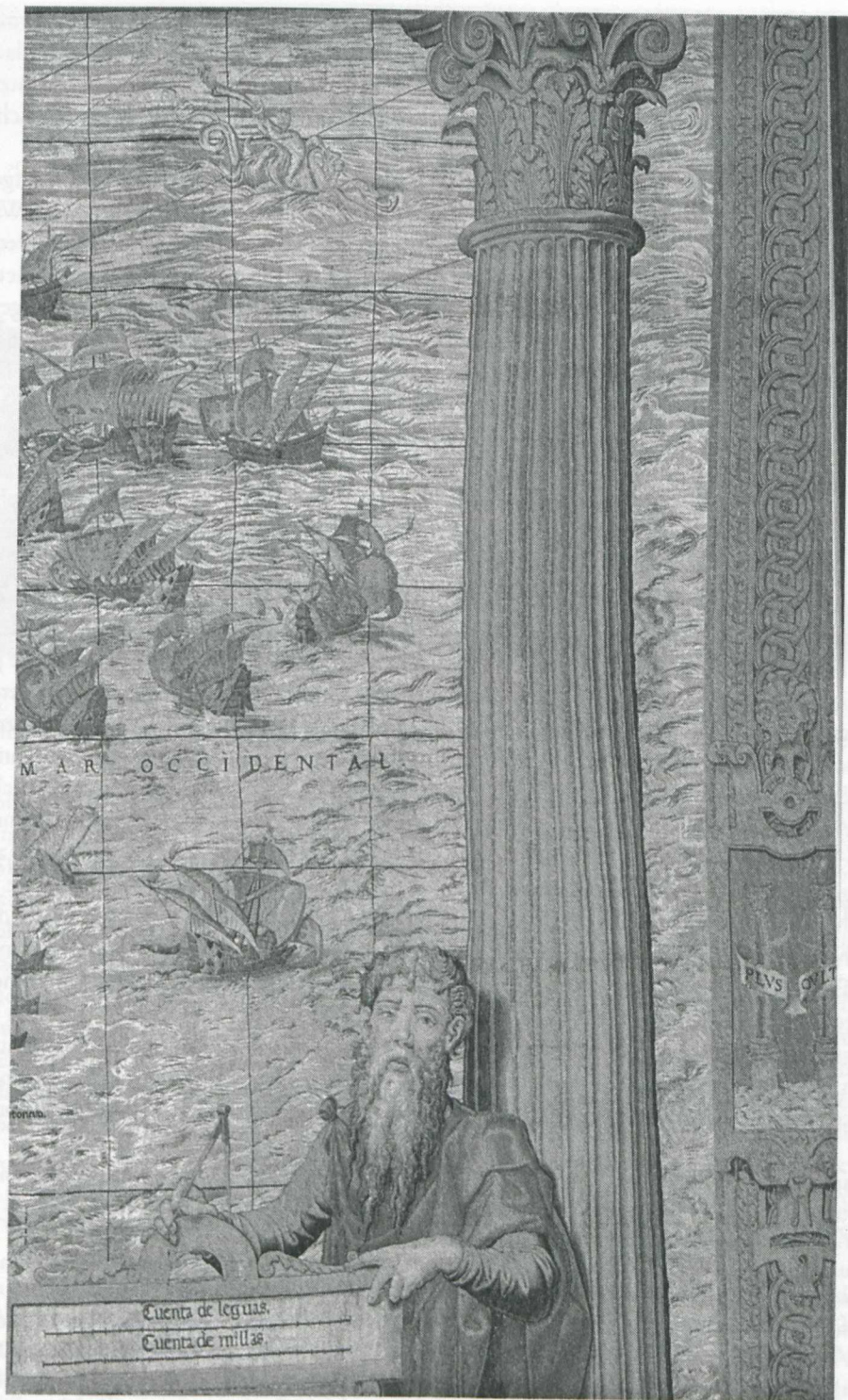


Abb. 5. Karte des Mittelmeerraumes (Detail). Tapiserie aus der Werkstatt des Brüsseler Webers Willem de Pannemaker nach einem Entwurf Jan Vermeyens, Wolle und Seide, 385 × 884 cm. Madrid, Patrimonio Nacional.

die Meeresfläche – übergroß darzustellen und ihre Besatzung in einem nochmals weit größeren Maßstab zu zeigen, eint dieses Bild mit anderen zeitgenössischen Darstellungen von Seeschlachten und maritimen Großereignissen. Auch dort, wo die gezeigten Historien der Heilsgeschichte oder der antiken Mythologie entnommen sind, werden die Menschen im Verhältnis zu den Schiffen vergrößert dargestellt.

Das Meer, zumeist mit sanft gekräuselten Wogen angedeutet, die beinahe ornamental aufgefasst werden, wird überhaupt erst da als Bildgegenstand interessant, wo es nicht eine beliebige Wasserfläche darzustellen gilt, sondern den maritimen Teil eines herrscherlichen Territoriums. Deutlich erweist sich das in dem die Tunis-Folge eröffnenden Teppich, einer Karte, die jene Gebiete um das Mittelmeer zeigt, in denen sich die auf den folgenden Stücken gezeigten Ereignisse abgespielt hatten (Abb. 5).¹⁶ Den imperialen Anspruch hinter dieser kartographischen Darstellung des Mittelmeerraumes verdeutlicht schon die in der Bordüre aller Teppiche wiederkehrende Devise Karls V. Sie zeigt die von einem Spruchband umwundenen Säulen des Herkules und das Motto „plus oultre“: „darüber hinaus“ oder „immer weiter“.¹⁷ Indem die spanischen Könige im Laufe des 16. Jahrhunderts mit dem Erwerb von Besitzungen in Amerika ein Weltreich aufbauten, hatten sie die klassische Mahnung des „nicht mehr weiter“ überwunden und diesen Triumph über das vordem Denkbare zum Wappenspruch gewählt. Das Meer war damals Teil ihres imperialen Selbstverständnisses geworden und als solcher zum bildwürdigen Gegenstand.

Auch in jenen niederländischen Provinzen, die der spanischen Krone die Gefolgschaft verweigert hatten, wurden die Schiffe zum Symbol politischen und ökonomischen Erfolges. Im Kontext der wirtschaftlichen Expansion wurden Schiffe auch und gerade in den Niederlanden, die ja ihre Unabhängigkeit und ihre wirtschaftliche Macht zu nicht geringen Teilen der See verdankten, zu einem gefragten Bildgegenstand.¹⁸ Schon in den ältesten Chroniken, wie der *Oude Chronycke van Holland*, nehmen die Daten der großen Sturmfluten den gleichen Rang ein, wie in anderen Teilen Europas die Heimsuchungen durch Pest, Krieg und Hungersnöte.¹⁹ Doch galt es nicht nur den „Feind Oceanos“ zu überwinden, der in wilden Sturmfluten die Küstendeiche zertrümmerte. Ganz Holland sei ein Morast, schrieb Cromwells Propagandist Owen Felltham, der 1652, kurz vor Beginn des ersten englischen Krieges, Holland als unreifen Käse in Salzlake verspottete.²⁰ Tatsächlich wurden große Teile des nordniederländischen Küstengebiets ständig vom Wasser der See überschwemmt, und die Gemälde Jan van Goyens und Salomon van Ruysdaels vermitteln einen guten Eindruck von jener typisch holländischen Landschaft, die man seinerzeit am schnellsten und bequemsten auf dem Wasserwege bereiste. Der Tidenhub der Gezeiten wirkte sich bis ins Zentrum des Landes aus, das in weiten Teilen zu feucht war, um landwirtschaftlich genutzt zu werden. Mit großem finanziellen Aufwand wurden in gemeinsamer Anstrengung die Küstendeiche gesichert. Zugleich begann mit der Entwicklung leistungsfähiger, windgetriebener Wasserpumpen

¹⁶ Karte des Mittelmeerraumes. Tapiserie aus der Werkstatt des Brüsseler Webers Willem de Pannemaker nach einem Entwurf Jan Vermeyens, Wolle und Seide, 385 × 884 cm. Madrid, Patrimonio Nacional. Vgl. N. Büttner: Die Erfindung der Landschaft (wie Anm. 11), S. 93–97, Abb. 26.

¹⁷ Zu dieser Devise vgl. O. Tostmann: „Plus Oultre“ (wie Anm. 15), S. 96–100, sowie E. Rosenthal: *Plus Ultra* (wie Anm. 7), bes. S. 210.

¹⁸ Charles R. Boxer: *The Dutch seaborne empire: 1600–1800*. London 1965. Ausst.-Kat. Minneapolis/Toledo/Los Angeles 1990/91: *Mirror of empire: Dutch marine art of seventeenth century*. Ausstellungskatalog: Minneapolis, Institute of Arts; Toledo, Museum of Art; Los Angeles, County Museum, [Minneapolis] 1990.

¹⁹ Simon Schama, in: *Masters of 17th-century Dutch landscape painting*. Ausstellungskatalog: Amsterdam, Rijksmuseum; Boston, Museum of Fine Arts. Hg. von Peter C. Sutton. Boston u. a. 1987, S. 73.

²⁰ Simon Schama: *Überfluß und schöner Schein: Zur Kultur der Niederlande im Goldenen Zeitalter*. München 1988, S. 60.

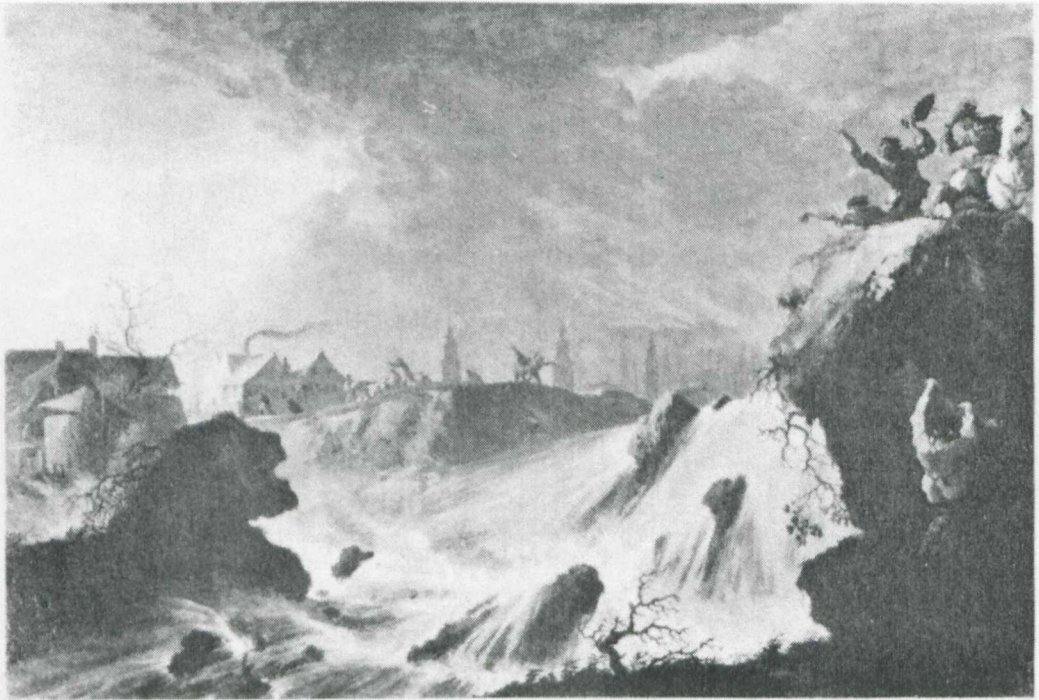


Abb. 6. Willem Schellincks: Bruch des St. Anthonisdijk bei Houtewael, 1651. Öl auf Leinwand, 47 × 68 cm. Amsterdam, Amsterdams Historisch Museum.

die wohl größte Ingenieurleistung des 17. Jahrhunderts. Man machte sich an die Trockenlegung der Binnenseen, die rund ein Drittel des Landes ausmachten und erschloss Landgebiete, die weit unter dem Meeresspiegel lagen. Das Wasser wurde vermittleis zahlreicher sogenannter Poldermühlen aus kleinen, regelmäßig angelegten Drainagegräben in höher gelegene Kanäle gepumpt und ins Meer abgeleitet. Damals entstand die typisch holländische Landschaft mit ihren von Wassergräben durchzogenen Weideflächen, die der Viehhaltung dienten.²¹

Schon weil sie auf das engste mit dem nationalen Selbstverständnis der Niederländer verbunden war, wurde diese heimische Landschaft, wurden Seehandel, Fischerei und maritime Großereignisse zu einem stark gefragten Bildgegenstand. Verhältnismäßig selten wurden dabei Sturmfluten und Deichbrüche gemalt, wie jener von Willem Schellincks ins Bild gesetzte Bruch des St. Anthonisdijk bei Houtewael im Jahre 1651 (Abb. 6).²² Den wenigen Darstellungen, die derartige Katastrophen zeigen, steht eine schier unendliche Zahl von gemalten Seestürmen gegenüber, von Bildern, auf denen – zumeist in Küstengewässern – Schiffe in hohen Wellenbergen zu versinken drohen.²³ Entsprechend ihrem primären Gegenstand wurden jene Darstellungen, die heute als Seestücke

²¹ Zu Landschaftsmalerei und Umweltgeschichte in den Niederlanden des 17. Jahrhunderts vgl. Gerd Unverfehrt: Abbild und Wunschbild. Zur niederländischen Landschaftsmalerei des 17. Jahrhunderts. In: Von der Angst zur Ausbeutung. Umwelterfahrung zwischen Mittelalter und Neuzeit. Hg. von Ernst Schubert und Bernd Herrmann. Frankfurt 1994, S. 122–136.

²² Willem Schellincks: Bruch des St. Anthonisdijk bei Houtewael, 1651. Öl auf Leinwand, 47 × 68 cm. Amsterdam, Amsterdams Historisch Museum. S. Schama: Überfluß und schöner Schein (wie Anm. 20), S. 52 f.

²³ Lawrence Otto Goedde: Tempest and Shipwreck in Dutch and Flemish Art Convention, Rhetoric and Interpretation. Pennsylvania/London 1989.

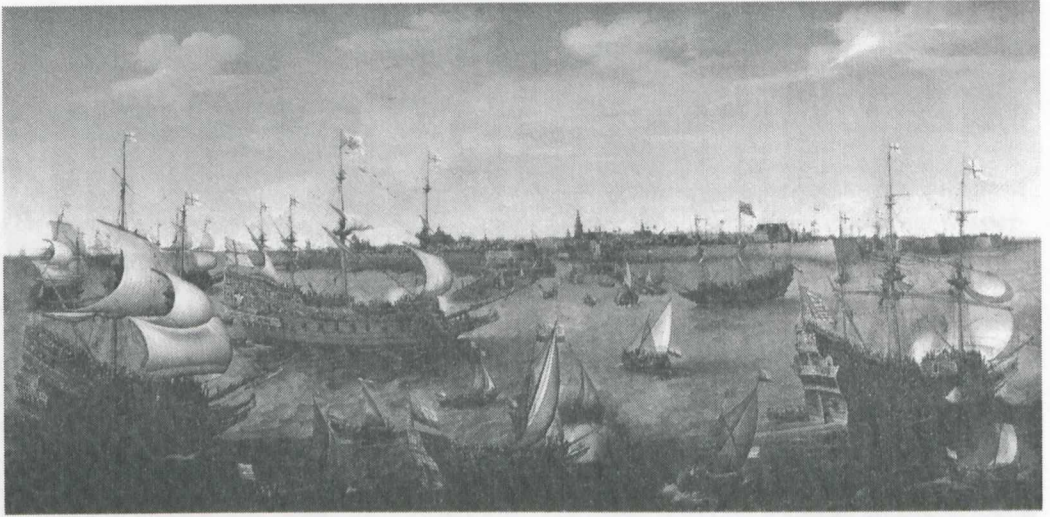


Abb. 7. Hendrick Cornelisz. Vroom: Ankunft Friedrich V. von der Pfalz und seiner Gemahlin in Vlissingen. Öl auf Leinwand, 203 × 409 cm. Haarlem, Frans Halsmuseum.

oder Marine-Bilder bezeichnet werden, in zeitgenössischen Inventaren häufig „Schiffsbilder“ genannt. Dabei gibt es – zumal in zeitgenössischer Perspektive – keine klare Grenze zwischen Landschaftsbildern und Seestücken, die nicht selten von Malern angefertigt wurden, die wenig oder gar keine eigenen Erfahrungen mit der See und der Seefahrt hatten.²⁴

Während im Kontext höfischer Kunst vor allem Seeschlachten, Flottenparaden und Landungen als Sujets begegnen, in denen oft mit porträthafter Genauigkeit geschilderte Prunk- und Kriegsschiffe die Hauptrolle spielen, waren in den Niederlanden, wo man der Seefahrt seinen Reichtum verdankte, auch Handelsschiffe, Walfänger und Fischkutter bildwürdige Gegenstände. Besonderes Lob wurde dabei jenen Malern zuteil, denen es besonders gut gelang, die baulichen Besonderheiten der Schiffe und deren komplizierte Takelage treffend und richtig wiederzugeben. So lobt beispielsweise Arnold Houbraken im 1719 erschienenen zweiten Band seines *Großen Theaters der Niederländischen Kunstmaler und Kunstmalerinnen* besonders den Maler Cornelis van Wieringen, der lange als Schiffsjunge zur See gefahren sei,

und der deshalb alles kannte, was zur Ausrüstung eines Schiffes gehörte, auch die Art, wie die Takelage befestigt war. Das war ihm sehr nützlich, als er der Seefahrt lebwohl gesagt hatte, um sich fürderhin damit zu beschäftigen, sie abzuzeichnen. Wie er es auch durch besondere Kunstfertigkeit darin so weit brachte, dass er in der Kunst die See und Schiffen zu malen, beinahe an Hendrick Vroom heranreichte.²⁵

Der Haarlemer Maler Hendrik Cornelisz. Vroom, der – wie sein erster Biograph Karel van Mander 1604 berichtet – durch seinen Vater zum Fayencemaler ausgebildet worden war, hatte sich darauf

²⁴ D. Cordingly: Marine painting (wie Anm. 12), S. 423 f.

²⁵ Arnold Houbraken: *De Groote Schouburgh der Nederlantsche Konstschilders en Schilderessen*. Bd. 2. von 3. Amsterdam 1718–1721, S. 123: „Vorders word ook van eenen Kornelis Wieringen gesproken. Deze was een knaap die lang ter Zee gevaren had, dus kundig van al den toestel die tot een Schip behoort, ook van de wyze hoe de zeilen bestiert worden. Dit was hem een groot behulp, wanneer hy de Zeevaart vaar wel gezegthebbende, stil zig in de aftekening van de zelve bezig hielt. Gelyk hy ook door byzondere konstdrift zoo veer daar in gevordert was, dat hy in 't schilderen van Zee en Schepen Hendrik Vroom, in konft heel na by kwam.“



Abb. 8. Tobias Verhaecht: Seesturm. Öl auf Holz, 70,7 × 97 cm. Wien, Kunsthistorisches Museum.

spezialisiert, Schiffsdarstellungen auf Keramik zu malen.²⁶ Später wurden Gemälde mit Schiffsdarstellungen zu seiner Spezialität, wobei er 1590 sogar beauftragt wurde, für den englischen Admiral Lord Howard eine auf zehn Tapisseries ausgebreitete Schilderung einer Schlacht zwischen spanischen und englischen Schiffen zu entwerfen.²⁷ Seine Gemälde geben zumeist aus der Vogelperspektive eine Übersicht diverser bis in die Einzelheiten der Takelage hinein genauestens wiedergegebener Schiffe, die anmutig arrangiert auf verschiedene Blickachsen verteilt scheinen. Ein Beispiel dafür ist seine monumentale Darstellung der Ankunft des Winterkönigs, Friedrich V. von der Pfalz, und seiner Gemahlin in Vlissingen (Abb. 7), die zugleich illustriert, wie mit den Schiffen gleichzeitig auch die See in den Blick rückte.²⁸ Parallel zu der zunehmend genauen Erfassung der Schiffsdetails vollzog sich damals ein tiefgreifender Wandel in den Modi der malerischen Darstellung des Meeres, dessen im Wandel von Klima und Witterung sich verändernde Erscheinung zunehmend genauer erfasst und beobachtet wurde.

²⁶ Karel van Mander: *Het Schilder-Boeck*. Haarlem 1604, fol. 287r-v; Margarita Russell: *Visions of the sea: Hendrick C. Vroom and the origins of Dutch marine painting*. Leiden 1983.

²⁷ *Lof der zeevaart: De Hollandse zeeschilders van de 17. eeuw*. Hg. von Jeroen Giltaij und Jan Kelch. Ausstellungskatalog: Rotterdam: Museum Boijmans Van Beuningen, [Rotterdam] 1996, S. 79; M. Russell: *Visions of the sea* (wie Anm. 26), S. 91–196, bes. S. 116 f.

²⁸ Hendrick Cornelisz. Vroom: *Ankunft Friedrich V. von der Pfalz und seiner Gemahlin in Vlissingen*. Öl auf Leinwand, 203 × 409 cm. Haarlem, Frans Halsmuseum. Ausst.-Kat. Rotterdam (wie Anm. 27), S. 86 f., Nr. 4.

Genausowenig wie sich die Geschichte des Seestückes und der Schiffsdarstellung in der Malerei medienimmanent und ohne jeden Hinweis zum Beispiel auf Goldschmiedekunst und Tapiserie erklären lässt, kann man die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts stetig zunehmende mimetische Treue bei der Wiedergabe der spezifischen Qualität und Erscheinungsform des Wassers oder der Witterung in der Marinemalerei erklären, ohne auf die entsprechenden Entwicklungen in der Landschaftsdarstellung hinzuweisen.²⁹ Pieter Bruegel, der um das Jahr 1565 für das Landhaus eines reichen Antwerpeners eine Folge von Monatsbildern schuf, zählte damals zu den ersten Malern, die sich bemühten, Phänomene des Wetters und die sich unter dem jahreszeitlichen Wechsel verändernden klimatischen Bedingungen in atmosphärische Bilder zu fassen.³⁰ Sein Name ist auch eng mit der Frage verknüpft, wann es im Bereich der Tafelmalerei möglich und denkbar wurde, unabhängig von irgendeiner Funktion des Kunstwerkes einen menschenleeren und erzählfreien Landschaftsausschnitt ohne jede figurale Handlung zu zeigen. Diese Diskussion kreiste lange um den sogenannten Wiener Seesturm, der Pieter Bruegel und Peter Paul Rubens genauso zugeschrieben wurde, wie Joos de Momper oder Tobias Verhaecht (Abb. 8).³¹ Doch auch dieses berühmte Gemälde zeigt eben nicht allein das Meer, sondern Schiffe im Sturm. Obwohl keine Figuren auf den Schiffen zu erkennen sind, steht mittelbar doch der Mensch im Zentrum des Bildes, der den Gefahren der Elemente ausgesetzt ist. Außer Frage steht, dass es sich um das Fragment einer größeren Tafel handelt, was eine Untersuchung der Rückseite erwies. Es muss offen bleiben, in welchem Kontext diese am Ausgang des 16. Jahrhunderts entstandene Darstellung einst situiert war, die vermutlich in ihrer Gesamtheit ähnlich monumental war wie Vrooms großformatige Darstellungen spezifischer maritimer Großereignisse (Abb. 7), die zumeist im Auftrag hochstehender Persönlichkeiten oder auch der städtischen Administration entstanden und die teuer gehandelt wurden. Besonders Vrooms Preise waren enorm. Als beispielsweise 1621 die Stadt Amsterdam bei ihm eine Darstellung der Schlacht bei Gibraltar in Auftrag geben wollte, die als Ehrengabe für den Prinzen Maurits von Nassau intendiert war, verlangte Vroom 6.000 Gulden.³² Für insgesamt 2.450 Gulden malten schließlich Abraham de Verwer und Cornelis van Wieringen dieses Bild, wobei man sich vor Augen halten muss, dass Rembrandt 1642 für sein heute als die „Nachtwache“ bekanntes großformatiges Gruppenporträt der Schützenkompanie des Kapitäns Frans Banningh Cocq 1.200 Gulden erhielt.³³

Schon die spezifischen Bedingungen der Entstehung der großformatigen Schiffsbilder macht deutlich, dass den Kunden nicht vordringlich an der atmosphärischen Darstellung des Meeres gelegen war. Anders war das bei jenen eher kleinformatigen Bildern, die für den freien Markt angefertigt waren und Kunstkenner anzusprechen suchten, die einen zunehmend genauen Blick für die gekonnte malerische Faktur von Bildern zu entwickeln begannen. Ein typischer Vertreter dieser Klientel war der Diplomat Constantijn Huygens, der um das Jahr 1630 beschlossen hatte,

²⁹ Die untrennbare Verbindung von Landschaftsmalerei und Seestück betont auch schon Wolfgang Stechow: *Dutch landscape painting of the seventeenth century*. London 1966, S. 110 f.

³⁰ Vgl. dazu N. Büttner: *Geschichte der Landschaftsmalerei* (wie Anm. 2), S. 112–116.

³¹ Tobias Verhaecht: *Seesturm*. Öl auf Holz, 70,7 × 97 cm. Wien, Kunsthistorisches Museum. Vgl. dazu den bis heute maßgeblichen Beitrag von Ursula Härtling: *Einige frühe Werke des Tobias Verhaecht und der Wiener Seesturm*. In: *Die Malerei Antwerpens*. Köln 1993, S. 93–103; Ulrike Middendorf, in: *Die flämische Landschaft 1520–1700*. Ausstellungskatalog: Essen, Kulturstiftung Ruhr; Wien, Kunsthistorisches Museum, Lingen 2003, S. 226 f., Nr. 80.

³² M. Russell: *Visions of the sea* (wie Anm. 26), S. 166 f.

³³ Hans-Joachim Raupp: *Niederländische Malerei des 17. Jahrhunderts der SÖR Rusche Sammlung*. Münster u. a. 1995, S. 13.

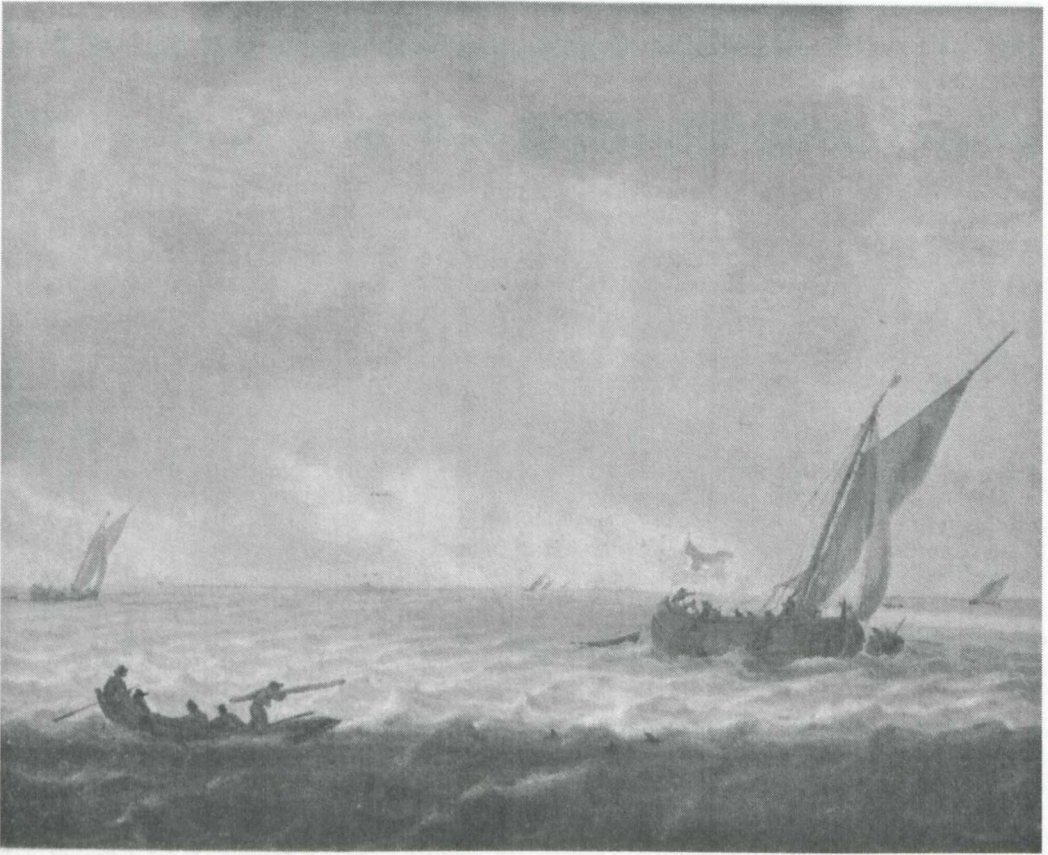


Abb. 9. Jan Porcellis: Einmaster und Sloep bei leichter Brise. Öl auf Holz, 31,5 × 39 cm. Wuppertal, von der Heydt-Museum.

die Geschichte seines Lebens aufzuzeichnen.³⁴ Das lateinische Manuskript enthält einen Exkurs über die Maler seiner Zeit, unter denen ihm auch Hendrik Vroom erwähnenswert erschien, der „ein sehr namhafter Künstler auf dem Gebiet der Marinemalerei“ gewesen sei. Beinahe als Nachruf zu Lebzeiten erscheint der nachgefügte Hinweis, dass Vroom dem Porcellis, ganz abgesehen von anderen, die weniger bekannt sind, so weit unterlegen sei, dass er sich scheue, „sie in einem Atemzug zu nennen.“³⁵ Jener Jan Porcellis, den Huygens als im Bereich des Seestückes so überlegen empfand,

³⁴ J. A. Worp: Fragment eener Autobiographie van Constantin Huygens. In: Bijdragen en Mededeelingen van het Historisch Genootschap 18 (1897), S. 1–122. Das Manuskript befindet sich in der Bibliotheek der Koninklijke Akademie, Den Haag, Huygens-Handschriften, Catalogus van Handschriften, N° XL.VIII. Der lateinische Text ediert durch Worp 1897. Zu Huygens vgl. URL: <http://www.dbnl.nl/auteurs/auteur.php?id=huyg001> (18. 3. 2008).

³⁵ J. A. Worp: Fragment eener Autobiographie van Constantin Huygens (wie Anm. 34), S. 70 f.: „Cornelium Harlemensem, Goltzii coaetaneum et concivem, satis laudo, cum huic proximum recenseo. Sed quae nunc saeculi in picturâ felicitas est, minus huic bene fata voluissent, si tricennio posteriorem edidissent. Suâ aetate clarus vixit; nostrae ut placeret, vix obtinere posset; pictor interim non de vulgaribus, aut cuius pudere patriam oporteat. Eandem sortem Henricus Vromius natali suo debet, magni nominis in re marinâ artifex, sed Porcellio nunc, praeterquam aliis obscurioribus, tanto inferior, ut vix eodem spiritu nominandos existimem.“

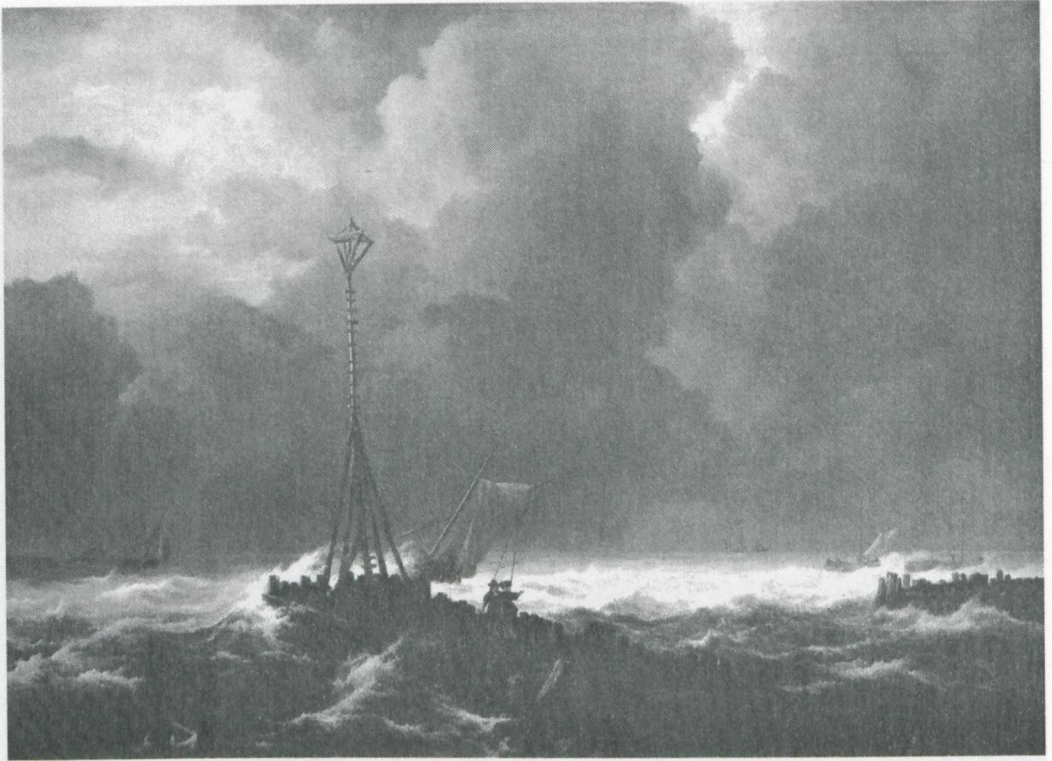


Abb. 10. Jacob van Ruisdael: Stürmische See. Öl auf Leinwand, 98,5 × 131,5. Fort Worth, Texas, Kimbell Art Museum.

hatte um das Jahr 1624 einen Darstellungstyp entwickelt, auf dem neben den Schiffen erstmals auch die See, der weite Himmel und die spezifische Witterung zum Bildgegenstand werden. Er hatte sich dabei einer lasierenden Malerei bedient, die so dünn auf die ungrundierte und nur mit einer Imprimitur versehene Maltafel aufgetragen war, dass die Maserung des Holzes zur Atmosphäre des Bildes beitrug (Abb. 9).³⁶ Anders als in den Gemälden Vrooms basiert die Wirkung dieser Ausblicke über die von Licht und Schattenstreifen gegliederten Wasserfläche nicht auf der detailgenauen Wiedergabe einzelner Motive, sondern auf der malerischen Umsetzung spezifischer Witterungssituationen, die so naturnah erfasst sind, dass man den Wind und die Feuchtigkeit der diesigen Luft zu spüren scheint. Diese malerische Kunstfertigkeit, den Eindruck eines natürlichen Seherlebnisses zu evozieren, und ein gemessen an historischen Ereignisbildern geringer Aufwand in der Herstellung, der sich in einem niedrigen Marktpreis niederschlug, garantierten derartigen Darstellungen einen stetig wachsenden Markt. Das Malen von Seestücken wurde innerhalb der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts zu einer dem Landschaftsfach verwandten, ganz eigenen Spezialität, wobei es neben Malern, die sich gänzlich auf sehr spezifische Landschaftsformen kaprizierten, bald auch hochspezialisierte Marinemaler gab, die jeweils ganz spezielle Wetterverhältnisse bevorzugten.³⁷

³⁶ Jan Porcellis: Einmaster und Sloep bei leichter Brise. Öl auf Holz, 31,5 × 39 cm. Wuppertal, von der Heydt-Museum. Ausst.-Kat. Rotterdam (wie Anm. 27), S. 150 f., Nr. 22.

³⁷ Einen Überblick der unterschiedlichen Ausprägungen der niederländischen Marinemalerei geben W. Stechow: Dutch landscape painting (wie Anm. 29); L.J. Bol: Die holländische Marinemalerei (wie Anm. 1);

Doch auch dort, wo in der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts das Wasser in seiner Erscheinung genauestens wiedergegeben ist, wird die See nie zum einzigen Gegenstand des Bildes. Zudem ist in der Regel – und sei es in der fernsten Ferne – auch die Küste im Bild. Mal erscheint, um einen friedvollen Ort zu imaginieren, ein flacher Sandstrand, auf anderen Bildern unterstreichen schroffe Felsen oder sturmumtoste Bühnen die stete Bedrohung durch die unberechenbaren Gefahren der See und die Macht des Windes (Abb. 10).³⁸

Beinahe durchgängig ist auf den Seestücken der frühen Neuzeit Land in Sicht. Diese Darstellungskonvention deckt sich mit den Modi der kartographischen Erfassung des Meeres seit den Anfängen der maritimen Kartographie im 13. Jahrhundert. Damals begann man Seekarten zu zeichnen, die, im Gegensatz zu den „Mappae Mundi“, den Verlauf der Küsten wiedergaben. Diese sogenannten Portulane wurden im Verlaufe eines Jahrhunderts zum unverzichtbaren Hilfsmittel für die Schifffahrt.³⁹ Dass Seekarten ohne die Darstellung des Festlandes noch über lange Zeit undenkbar blieben, bezeugt eindrucksvoll eine 1569 von Gerhard Mercator edierte Weltkarte, die, wie der Titel – *Nova et aucta Orbis terrae descriptio ad usum navigantium* – besagt, vor allem für Seefahrer bestimmt war. Die Projektion, in der diese Karte gezeichnet ist, erhielt seinen Namen. Sie wurde und wird in Seekarten angewandt, die sich bis zum heutigen Tage der sogenannten Mercator-Projektion bedienen. Deren Besonderheit besteht darin, dass sich mit dem Anwachsen der Breiten die Entfernung zwischen den Parallelen vergrößert. Dies führt dazu, dass zwei beliebige Punkte auf der Karte durch eine simple Gerade – die sogenannte Loxodrome – verbunden werden können, die alle Meridiane im gleichen Winkel schneidet. Diese Besonderheit ist für die Seefahrt von Vorteil, da auf diese Weise der zu bestimmende Kurs sehr einfach dargestellt werden kann.⁴⁰ Neben den Meridianen lebten vor allem Monstren, Schiffe und „Meerwunder“ die ansonsten weitgehend weißen Flächen, als die die Ozeane auf den Landkarten der frühen Neuzeit zumeist erscheinen.⁴¹

Den ersten reinen Seeatlas mit verlässlichen Karten brachte 1584 Lucas Jansz. Waghenauer heraus, den *Spiegel der Zeevaerdt*, der in nicht weniger als neun Ausgaben erschien. Damit wurde ein neues Kapitel in der Geschichte der Kartographie eröffnet, denn von nun an sollten die Niederlande über beinahe anderthalb Jahrhunderte den ersten Platz in der Herstellung von Seeatlanten einnehmen.⁴² Die meisten dieser Werke verzeichneten, wie beispielsweise auch Willem Jansz. Bleaus 1620 in Amsterdam edierte *Flambeau de la navigation*, die ansichtig dargestellten Küstenprofile.⁴³ Sie hatten schon Waghenauers *Spiegel der Zeevaerdt* geprägt, dessen Autor den jungen Seeleuten jener Tage, die „lust und liebe zur wissenschaft haben“, nahegelegt hatte, auf ihren Schiffsreisen fleißig zu zeichnen, um vollkommene Seefahrer zu werden:

Mirror of empire: Dutch marine art of seventeenth century, Ausstellungskatalog: Minneapolis, Institute of Arts; Toledo, Museum of Art; Los Angeles, County Museum, [Minneapolis] 1990; Ausst.-Kat. Rotterdam 1996 (wie Anm. 27).

³⁸ Jacob van Ruysdael: Stürmische See. Ölauf Leinwand, 98,5 × 131,5. Fort Worth, Texas, Kimbell Art Museum. Ausst.-Kat. Rotterdam (wie Anm. 27), S. 310 f., Nr. 67.

³⁹ John B. Harley/David Woodward (Hg.): The History of Cartography. Bd. 1 von 6. Chicago u. a. 1987– (Bd. 1–3 erschienen), S. 371–463.

⁴⁰ Zur Mercatorprojektion vgl. Pieter van der Krogt, in: Gerhard Mercator, Europa und die Welt. Ausstellungskatalog: Duisburg, Kultur- und Stadthistorisches Museum, [Duisburg] 1994, S. 98 f.

⁴¹ Vgl. dazu N. Büttner: Die Erfindung der Landschaft (wie Anm. 11), S. 61–71.

⁴² Lucas Jansz. Waghenauer: Spiegel der Zeevaerdt, vande navigatie der Westersche Zee, Innehoudende alle de Custen van Vranckrijck, Spaignen ende 't principaelste deel van Engelandt, in diuersche Zee Caerten begrepen, Leiden 1584.

⁴³ Svetlana Alpers: Kunst als Beschreibung. Holländische Malerei des 17. Jahrhunderts. Köln 1985, S. 247 f.

Wol und volkomlich zur Kunst und wissenschaft der Seefahrt zu kommen: Ist der fürnehmste weg und mittel, das man ein Steurman oder Böldtgesell auß einem Land, einer Riuiere[n], oder Hauen segeln wil, er wol auff mercke und in gutter acht habe, wasserley Gebaw, Schlosser, Thurn, Kirche[n], kenliche Berg, Dunen Mülen oder ander Merck zeichen dar auff stehen. Dasselbige alles sollet ihr (wans anfeheth ein Kennung von euch zu liggen) mit der Feder abreissen und auff zeichne[n].⁴⁴

Man kann die von Waghenauer ausgesprochene Aufforderung zum genauen Hinschauen und das von ihm entworfene Ideal eines zeichnenden Seemanns als sprechenden Beleg für eine sich auch an anderer Stelle bezeugende Kultur des Sehens begreifen, die das Bezugssystem für ein Gemälde wie Ruisdaels „Stürmische See“ abgab (Abb. 10).⁴⁵ Doch wie wurden derartige Bilder in ihrer Entstehungszeit verstanden und was verraten sie über die Wahrnehmungsgeschichte des Meeres? Man mag versucht sein, die Menschen, die hier auf die See blicken, als in die genießende Betrachtung der Landschaft versunken aufzufassen, doch würde das einem Gemälde des 17. Jahrhunderts wohl kaum im vollen Umfang gerecht. Dem steht zudem die kulturhistorisch belegbare These entgegen, dass in der frühen Neuzeit im Großen und Ganzen zwei Haltungen dominieren: „die Furcht vor dem Meer und der Abscheu vor dem Aufenthalt am Ufer“.⁴⁶ Zudem gab es, obwohl man den Blick in die Natur oder die genießende Betrachtung eines Gemäldes durchaus zu schätzen wusste, den heute selbstverständlichen Kunstgenuss aus rein ästhetischen oder gar psychologischen Motiven in der frühen Neuzeit noch nicht. Damals galt es allgemein als künstlerisches Ziel, zum Vergnügen und zur Belehrung des Publikums beizutragen. In den Niederlanden des 17. Jahrhunderts war die auf Horaz zurückgehende Forderung zum sprichwörtlichen Klischee geworden, dass ein Gemälde gleichermaßen belehren und erfreuen sollte.⁴⁷ Dies „tot leering en vermaak“ galt auch für eine Gemälde wie Ruisdaels „Stürmische See“ (Abb. 10), das dem Gebildeten reichlich Stoff zur interpretierenden Reflexion bot. So mochte man sich beim Blick auf die tosende Brandung an jene Wonnen erinnern, die Lukrez darin entdeckte, vom sicheren Land aus einem Seesturm zuzusehen. „Süß ist es“, heißt es zu Beginn des zweiten Buches seiner *De rerum natura*, „wenn auf dem hohen Meer die Stürme die Weiten erregen, des andren gewaltige Not vom Land aus zu schauen, nicht weil wohlige Wonne es ist, wenn ein andrer sich quält, sondern zu merken, wie süß es ist, solcher Leiden ledig zu sein.“⁴⁸ Man mochte sich bei dem gezeigten Seezeichen aber auch an ein Sinnbild erinnern, denn das Motiv von Bake oder Leuchtturm war in der Emblematis beliebt.⁴⁹ „Intelligentibus“ überschrieb beispielsweise Roemer Visscher 1614 in seinen *Sinnepoppen* dieses Motiv. Nur wer die Zeichen kennt, versteht sie zu deuten, führt die Beischrift näher aus: „Die zich hierop verstaet, die ist een groote stut, die niet weet wat het is, en doet het oock geen nut.“ – „Wer sich darauf versteht, dem ist's eine große Stütze; wer nicht weiß,

⁴⁴ Lucas Jansz. Waghenauer: Deß Spiegels der Seefart ¼ auß Niederlandischer in Hochteutscher sprach getrewlich vbersetzt ¼ durch Richart Slotboem. Amsterdam 1589 (Neudruck: Varel 1998), S. 3. In Waghenauers 1592 erschienenem *Thresoor der Zee-vaert* findet sich eine ganz ähnliche Formulierung. Auf S. VIII heißt es: „Oock sal een jonck Sturman neerstelijck toesien, als hy op eenighe landen oft havenen comt, de selue metter penne te beworpen, als men claerlijck en bescheydenlijck mach sien al t' ghene dat daer op staet.“

⁴⁵ Zur Kultur des Sehens in den Niederlanden und der Verbindung von Kunst und Wissenschaftsgeschichte vgl. die bis heute grundlegende Arbeit von S. Alpers: *Kunst als Beschreibung* (wie Anm. 43).

⁴⁶ Alain Corbin: *Meereslust: Das Abendland und die Entdeckung der Küste 1750–1840*. Berlin 1990, S. 79.

⁴⁷ Vgl. *Tot Lering en Vermaak: Betekenissen van Hollandse genrevorstellungen uit de zeventiende eeuw*. Bearbeitet von Eddy de Jongh. Ausstellungskatalog: Amsterdam, Rijksmuseum, [Amsterdam] 1976.

⁴⁸ Lucr. II, 1–4: „Svave, mari magno turbantibus aequora uentis, e terra magnum alterius spectare laborem; non quia uexari quemquamst iucunda uoluptas, sed quibus ipse malis careas quia cernere suauē est.“

⁴⁹ Arthur Henkel/Albrecht Schöne (Hg.): *Emblemata*. Handbuch zur Sinnbildkunst des XVI. und XVII. Jahrhunderts. Stuttgart 1967, Sp. 1481–1484.

was es meint, dem nützt es nichts.“ Man konnte das Motiv aber auch mit Jacob Cats als Sinnbild des richtungsweisenden Lebens Christi lesen oder als allgemeine Warnung vor dem Unglück.⁵⁰ Dass auch Gemälde so gelesen wurden, die keinen Text enthielten, entsprach der zeitgenössischen Praxis des Bildumgangs.⁵¹ Zudem können zwar Emblembücher nicht als allbekannt vorausgesetzt werden, doch ist davon auszugehen, dass die Psalmen Allgemeingut waren. Überhaupt dürfen biblische Anspielungen und Verweise als allgemein verständlich vorausgesetzt werden, denn die Niederländer des 17. Jahrhunderts verfügten, will man zeitgenössischen Quellen glauben, über hervorragende Bibelkenntnisse. In den Niederlanden war es schon im 17. Jahrhundert durchaus üblich, einige Jahre eine Schule zu besuchen, und in wohl keinem anderen Land Europas konnten seinerzeit so viele Menschen lesen.⁵² Durch Bibellesungen, Psalmgesang und Exegese, sowohl im Gottesdienst als auch zu Hause und in der Schule, waren die Niederländer mit den Erzvätern, Richtern, Königen und Propheten vertraut. Die Zahl derer, die zur christlich geleiteten Interpretation eines Gemäldes mit Schiffen im Seesturm oder anderen Vanitas-Motiven fähig waren, dürfte durchaus groß gewesen sein.

Tatsächlich haben die Gemälde Ruisdaels wohl nicht nur einen einzigen und alles andere ausschließenden Sinn. Vielmehr bieten sie dem Betrachter ein breit gefächertes Spektrum von Behauptungen, aus dem jeder nach individueller Kenntnis literarische oder sonstige Erklärungsangebote auswählen mochte, und zwar je nach persönlicher Betroffenheit. Für solche Art der Auslegung sind die Stiche der emblematischen *Zinne- en Minnebeelden* des Jacob Cats ein gutes Beispiel, die jeweils drei ganz unterschiedliche Auslegungen erfahren. Dass es den einzelnen Bildern an einer ausschließlichen und eindeutigen Aussage mangelt, war dabei gewollt. Wie Cats nämlich an anderer Stelle mitteilt, „lehrt die Erfahrung, dass viele Dinge von besserer Art sind, wenn sie nicht vollkommen klar erkennbar sind, sondern uns etwas bemäntelt und verschattet begegnen.“⁵³ In gleichem Sinne forderten die Kunsttheoretiker Karel van Mander zu Anfang und Samuel van Hoogstraaten zu Ende des 17. Jahrhunderts die sorgsam durchdachte Sinnanreicherung der Bildinhalte.⁵⁴ Wie die mit Bedeutung angereicherten Bildinhalte seinerzeit verstanden wurden, wird eindringlich durch eine kurz vor der Jahrhundertmitte, sowohl von dem Amsterdamer Jan de Brune als auch vom katholischen Adrianus Poirters in Antwerpen niedergeschriebene Episode illustriert, die zugleich einen Eindruck davon vermittelt, wie Bilder betrachtet und wahrgenommen wurden. Da diskutieren einige Menschen ein Bild, das einen Hund zeigt, gemeinhin Symbol der Treue, der seine Pfote auf einen Totenschädel legt, das wohl bekannteste Symbol der Vergänglichkeit. Dieses Bild nun soll die Gesprächspartner zu völlig divergierenden Deutungen geführt haben, die von „Treue überlebt den Tod“ bis zu „Treue stirbt“ reichten.⁵⁵ Es blieb also ganz dem Betrachter über-

⁵⁰ Vgl. ebd.

⁵¹ Vgl. dazu Carsten-Peter Warncke: *Sprechende Bilder – sichtbare Worte. Das Bildverständnis in der frühen Neuzeit.* Wiesbaden 1987.

⁵² Paul Zumthor: *Das Alltagsleben in Holland zur Zeit Rembrandts.* Leipzig 1992, S. 121–131; H. W. de Kooker/B. van Selm: *Boekcultuur in de Lage Landen 1500–1800: bibliografie van publikaties over particulier boekenbezit in Noord- en Zuid-Nederland, verschenen voor 1991.* Utrecht 1993, bes. S. VII–X.

⁵³ Jacob Cats: *Alle der Wercken.* Amsterdam/Utrecht 1700, S. 480: „De beviindinge leert ons dat veel dingen beter aert hebben alse niet ten volle gesien, maer eeniger maten bewimpelt en over-schaduwet ons voorkomen.“

⁵⁴ Vgl. K. van Mander: *Het Schilder-Boeck* (wie Anm. 26), fol. 123v (*Uytbeeldinghe der Figuren, Widmung an Cornelis Ketel*); Samuel van Hoogstraaten: *Inleyding tot de hooge schoole der schilderkonst: anders de zichtbaere werelt. Verdeelt in negen leerwinkels, yder bestiert door eene der zanggodinnen.* Rotterdam 1678, Neudruck: [Utrecht] 1969, S. 89 f.

⁵⁵ Jan de Brune: *Alle volgeestige werken.* Amsterdam 1681, S. 231; Adriaen Poirters: *Het masker vande wereldt afgetrocken.* Antwerpen 1649, S. 231 f.



Abb. 11. Gabriel Metsu: Briefleserin mit Dienstmagd. Öl auf Holz, 52,5 × 40,2 cm. Dublin, National Gallery of Ireland.

lassen, wie er ein Bild auslegte, ob er es zum Guten oder Schlechten deutete. Allgemein scheint es demnach ein Ziel der niederländischen Malerei gewesen zu sein, die klare und genaue Wiedergabe der Wirklichkeit mit einer angenehmen inhaltlichen Dunkelheit zu verbinden.

Natürlich wird und wurde die sinnbildliche Deutung einer derartigen Darstellung und ihrer Motive durch die Bildung des jeweiligen Betrachters bestimmt; und fraglos wird ein Zeitgenosse, der ein akademisches Studium absolviert hatte oder gar als Theologe an einer Universität lehrte, in einem Bild mehr symbolische Bezüge aufgedeckt haben als zum Beispiel ein vergleichsweise weniger gebildeter Adelige oder Herrscher. Dennoch ist davon auszugehen, dass es einen gemeinsamen und geteilten Fundus von symbolischen Motiven gab, der, nicht zuletzt in Bildern tradiert und verbreitet, weithin verstanden wurde. Dabei genügten oft einzelne symbolisch aufgeladene Bildzeichen, um einen komplexen Imaginations- und Verständnisprozess anzustoßen, da die Kenntnis des hinter der einzelnen Formel stehenden Gesamtsachverhaltes Gemeingut war. Tatsächlich war nämlich eine schier unglaubliche Fülle von immer wiederkehrenden Motiven Teil der visuellen Alltagskultur jener Zeit, die sich heute nurmehr in Umrissen erschließen lässt. Durch den im Zuge der Säkularisierung aus weiten Teilen der Welt verschwundenen Kirchenschmuck und stärker noch durch die Musealisierung, die textile Bilder, bemaltes Geschirr, illustrierte Bücher und populäre Druckerzeugnisse mit ihrem reichen Bilderschatz in jeweils unterschiedliche Museen und Sammlungen verteilte, haben die einst in eine reiche visuelle Kultur eingebundenen Gemälde der frühen Neuzeit, die nur eine Art von Bildern unter vielen waren und keinesfalls eine privilegierte Bildform, ihren einstigen Kontext und ihren Resonanzraum verloren. Einen Hinweis auf die allegorische Deutung und Bedeutung maritimer Gemälde erhält man dort, wo ein Seestück als Bild im Bild begegnet. So zeigt beispielsweise eine Interieurszene Gabriel Metsus eine brieflesende Frau, deren neben ihr stehende Magd den Vorhang eines an der Wand hängenden Bildes lüftet, das Schiffe auf bewegter See zeigt (Abb. 11).⁵⁶ Schon der ostentative Blick der Dienstmagd auf das Gemälde stellt die Verbindung zu der in einen Brief vertieften Frau her und erscheint als Hinweis auf den Inhalt des Schreibens. Das Seestück im Hintergrund wird so zum Bedeutungsträger. In zahlreichen Bildern, auf denen Frauen Briefe empfangen oder lesen, spielen diese Bilder im Bild auf die „unruhige See“ der Liebe an, eine in der Antike wie im 17. Jahrhundert weit verbreitete und weithin verstandene Metapher.⁵⁷ Ansonsten war und blieb das über Wogen und Meer dahinfahrende Schiff ein vielfältig deutbares Sinnbild, das für Maßhalten und Hoffnung genauso stehen konnte, wie für einen selbstverschuldeten Untergang.⁵⁸

*

Das Meer erschien in der Kunst der frühen Neuzeit ausschließlich als Ort menschlichen Handelns oder als existenzielle Bedrohung des Menschen und der Zivilisation darstellungswürdig. Deshalb sind die Bilder von Seglern auf friedlicher See, von Stürmen und Schiffskatastrophen mit gutem Grund als „eine landschaftliche Sonderform“ der Genrebilder aufgefasst worden, „weil auf ihnen der Alltag holländischer Seeleute in Glück und Gefahr dargestellt wird, in den Einzelheiten durchaus

⁵⁶ Gabriel Metsu: Briefleserin mit Dienstmagd. Öl auf Holz, 52,5 × 40,2 cm. Dublin, National Gallery of Ireland. Vgl. dazu: *Love Letters: Dutch genre paintings in the age of Vermeer*. Hg. von Peter C. Sutton u. a. Ausstellungskatalog: Dublin, National Gallery of Ireland; Greenwich, The Bruce Museum of Arts and Science, Greenwich 2003, S. 132 f., Nr. 19.

⁵⁷ L. O. Goedde: *Tempest and Shipwreck* (wie Anm. 23), S. 148; Eddy de Jongh in: *Ausst.-Kat. Amsterdam 1976* (wie Anm. 47), S. 269 f.

⁵⁸ A. Henkel/A. Schöne: *Emblemata* (wie Anm. 49), Sp. 1453–1470.

lebensnah und offenbar in genauer Kenntnis der verschiedenen Schiffstypen.“⁵⁹ Insgesamt kommt man zu dem Schluss, dass auch dort, wo die See mit viel Gefühl für ihre natürliche Erscheinung gezeigt und wiedergegeben ist, nicht eigentlich das Meer das Thema eines Bildes ist, sondern stets der Mensch, der gezwungen ist, sich mit dessen Gefahren auseinanderzusetzen. Erst nachdem das frühneuzeitliche Bildverständnis, das „sprechende Bilder“ als „sichtbare Worte“ verstand, gegen Ende des 18. Jahrhunderts durch ein in der Folge dominant werdendes Bildkonzept abgelöst worden war, dem Form und Inhalt als Antinomie erschienen, wurde eine Darstellung des Meeres frei von jeder sinnbildhaften Bedeutung und jeder im Bild gezeigten menschlichen Handlung möglich, wie Courbet sie schuf (Abb. 1) und wie sie noch heute selbstverständlich ist.

⁵⁹ Die Sprache der Bilder. Realität und Bedeutung in der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts. Ausstellungskatalog: Braunschweig, Herzog Anton Ulrich-Museum, [Braunschweig] 1978, S. 45.