

**Bachelor-Thesis**  
Im Studiengang Gestaltung  
Studienrichtung Modedesign

Hydrophobia  
Die Urgewalt des Meeres als Inspirationsquelle für künstlerische Werke

Vorgelegt von Sabrina Schmidt  
Matrikel- und Kennnummer 30845  
Eingereicht am 11.11.2015

ANGEWANDTE KUNST SCHNEEBERG  
Fakultät der Westsächsischen Hochschule Zwickau  
  
Eingangsvermerk/ Vermerke der Prüferinnen/ Prüfer

## Inhaltsverzeichnis

1. Epos einer Reise  
Motiv des Schiffs in Religion, Kunst und Kultur
2. Jenseits aller Grenzen  
Das Schiff als Studie der reinen Heterotopie nach Michel Foucault
3. Der Sturm  
Die tobende See als Sinnbild menschlicher Seelenlandschaften
4. Der Schiffbruch  
Maritime Tragödien als Allegorie des Scheiterns
5. Ästhetik des Untergangs  
Analyse der Positionierung des Betrachters
6. Schiffbau aus dem Schiffbruch  
Schiffbruchmetaphorik in Anbetracht des Überlebens
7. Vom Bug zum Heck  
Hypothesen zur Marinemalerei des 19. Jahrhunderts für  
ausgewählte Seestücke
8. Hydrophobia  
Künstlerisches Gestaltungskonzept der Kollektion
9. Was am Ende bleibt  
Schlussgedanken

Anlagen

Moodboard

Kollektionsentwürfe

Materialproben

Literaturverzeichnis

Selbständigkeitserklärung

## 1. Epos einer Reise

### Motiv des Schiffes in Religion, Kunst und Kultur

Um das Motiv des Schiffes in all seiner Bedeutung zu erfassen, bedarf es mehr Raum als mir im Rahmen dieser Thesis zur Verfügung steht. Als Symbol des ewigen Kampfes des Menschen mit der unkontrollierbaren Gewalt der Natur wurde die Schiffsmetaphorik fester Bestandteil von Kunst und Literatur all jener Zivilisationen, denen ein Zugang zum Meer vergönnt war.

So wird bereits in der Antike menschlicher Entdeckerdrang hinsichtlich der Bezwingung des Meeres und all seiner Gefahren durch die mutigen Argonauten besungen. Doch wie hätte Jason je das goldene Vlies sein eigen nennen können, ohne die Bedrohungen des Schwarzen Meeres zu meistern? Wie weit hätten Odysseus Irrfahrten ihn geführt, ohne ein Schiff, das Sirenen, Skylla und Charybdis zu trotzen vermochte? Wie wären die Grenzen der antiken Welt in den Schriften des griechischen Gelehrten Hesiod erschienen, wären seinen Augen das östliche Mittelmeer verborgen geblieben? Neben der nüchternen Gewährleistung wirtschaftlichen und technischen Fortschritts gilt das Schiff als Sinnbild menschlichen Strebens, bekannte Grenzen selbst im Angesicht der eigenen Sterblichkeit zu überwinden. Es dient als Sinnbild fieberhafter Fantasien und eröffnet dem Menschen neue Horizonte, indem es dem Meer seine Unendlichkeit raubt. Ein Schiff ist es, das Dante in der göttlichen Komödie über den Styx und damit näher an die inneren Kreise der Hölle trägt, es ist für Kapitän Ahab der einzig sichere Zufluchtsort auf hoher See im Kampf gegen seinen Erzfeind, den gefürchteten weißen Wal. Hingegen lehrt das Schiff des fliegenden Holländers Generationen von Seefahrern Angst und Schrecken.

Ob glanzvolle Abenteuer, gefürchtete Freibeuter oder die ersehnte Rückkehr in den sicheren Hafen - je nach maritimer Metaphorik bedeutet eine Begegnung mit dem Meer auch die Begegnung mit sich selbst. Gleichwohl symbolisiert das Schiff im Sturm zwischen tobenden Wogen sowohl die Meisterung von Schicksalsschlägen als auch das

Ankämpfen gegen die eigene Vergänglichkeit. So muss der Prophet Jona während eines Sturms das sichere Schiff verlassen, um erst im Schlund des Wals sein schändliches Handeln zu bereuen. Und während Sünder ihr Leben in den göttlich heraufbeschworenen Fluten lassen, verspricht Noahs Arche Schutz und Erlösung aller Gläubigen.

Doch angesichts all dieser epischen Werke sollte ebenfalls erwähnt werden, dass der Schutz eines Schiffes auf hoher See nur einer menschgeschaffenen Illusion entspricht. So konstatiert der Philosoph Michel du Montaigne bereits im 16. Jahrhundert: „Wer im Meer nicht unterging, kann selbst noch im Hafen stranden“<sup>1</sup>. Die Geschichte der Seefahrt ist ebenso die Geschichte des Schiffbruchs, des Verlusts, der Entbehrung und des Scheiterns. Eben diese maritimen Tragödien menschlicher Seelennöte erreichen zumindest in quantitativer Hinsicht ihren Höhepunkt im 19. Jahrhundert. Die Schiffbruchmetaphorik wandelt sich vom dogmatisch religiösen Gleichnis zum dramatisch zugespitzten und allseits beliebten Motiv in Kunst und Kultur. Der Kampf ums nackte Überleben wird durch eine Vielfalt an individuellen Interpretationen auf Leinwand gebannt und zur Befriedigung einer zusehends morbiden Faszination einem neugierigen Publikum dargeboten.

Im Verlauf meiner Thesis werde ich auf einige der wichtigsten historischen Seestücke eingehen und die Grenzen des Schiffbruchmotivs innerhalb der gesellschaftlichen Akzeptanz des Betrachters ausloten. Speziell im Hinblick auf meine Kollektion *Hydrophobia*, auf die ich detailliert im zweiten Teil dieser Arbeit eingehe, werde ich mich dabei künstlerischer, kultureller und philosophischer Denkansätze bedienen.

---

<sup>1</sup> Schram, K.: Zitate „Ins Wasser geschrieben“, Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie, ETHZ, Zürich, 1980, S.15

## 2. Jenseits aller Grenzen

### Das Schiff als Studie der reinen Heterotopie nach Michel Foucault

Der Begriff der Heterotopie genoss zwar nur einen kurzen Auftritt im Leben und Wirken des Philosophen Michel Foucault, prägte die Geisteswissenschaften des 20. Jahrhunderts jedoch in mannigfaltigen Bereichen der Soziologie, Psychologie und Philosophie nachhaltig. Unter dem viel diskutierten Ausdruck „Heterotopie“ versteht man Orte, die sich aus einem funktional gegliederten Raumgefüge losreißen, um eine selbstständige ordnungssystematische Bedeutung zu entfalten<sup>2</sup>. Diese Orte entwickeln sozusagen eine Andersartigkeit, durch die sie sich von anderen Räumen innerhalb einer Gesellschaft nicht nur unterscheiden, sondern besagte Räume ersetzen, reflektieren oder gar bekämpfen. Doch der abstrakte Gedanke der Heterotopie lässt sich am Besten im Licht eines konkreten Beispiels verdeutlichen. So gilt das Schiff nach Foucault als Mikrokosmos der Heterotopie schlechthin<sup>3</sup>. Es ist auf den unvorhersehbaren Weiten des Meeres auf sich allein gestellt, in sich geschlossen und den Naturgewalten hilflos ausgeliefert. Das Schiff entzieht sich der staatlichen Ordnung des Festlands und existiert fernab einer solchen konservativen Geltungsmacht autonom und emanzipiert.

Das hervorstechendste Charakteristikum einer Heterotopie besteht in der räumlichen Einschränkung des ungehinderten Betretens bzw. Verlassens durch die Prozesse der „Öffnung“ und „Schließung“<sup>4</sup>. Diese für eine Heterotopie zwingend notwendigen Rituale dezimieren den Kreis der Teilnehmer und separieren sie von ihrem gewohnten Raumgefüge. Im Hinblick auf unser maritimes Beispiel – dem Schiff – bestehen die Öffnungs- und Schließungsrituale offenkundig im Anlegen und Ablegen im Hafen. Nur zwischen diesen beiden Vorgängen haben Besucher die Möglichkeit, das Schiff zu betreten oder zu verlassen. Die

---

<sup>2</sup> Kammler, C.: Foucault-Handbuch/Leben – Werk – Wirken, Stuttgart 2008, S.76

<sup>3</sup> Baader, H.: Gischt. Zu einer Geschichte des Meeres, Artikel in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg von Baader, H. & Wolf, G., Berlin 2010, S.31

<sup>4</sup> Foucault, M.: Die Heterotopien/Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge, Frankfurt 2005, S. 54

Teilnahme an einer Heterotopie kann sich in der Form des fakultativen oder erzwungenen Partizipierens vollziehen. Vor allem in Anbetracht des Pressgangs zum Zwecke der gewaltsamen Rekrutierung neuer Seeleute im 18. Jahrhundert<sup>5</sup>, kann davon ausgegangen werden, dass die Teilnahme an maritimen Heterotopien nicht immer ganz freiwillig ablief. Jedoch setzt der heterotopische Zustand des Schiffes erst ein, wenn es sich außerhalb des gesellschaftlich anerkannten Systems, sprich auf dem Meer, befindet. Einem Gast, der den Raum des Schiffes nur im Hafen betritt, bleiben die heterotopischen Strukturen des Schiffes verwehrt – er betritt den Raum sozusagen nicht wirklich.

Dabei entfalten sich besagte Strukturen einer Heterotopie in vielen Formen des täglichen Lebens auf hoher See. Besonders im Bereich religiöser Praktiken haben Seeleute seit jeher eine fragwürdige Berühmtheit erlangt. Rituale wie das Kratzen am Mast, um Wind herbeizurufen oder das Befestigen abgetrennter Haifischflossen zur Stärkung des eigenen Schiffes<sup>6</sup> erscheinen für den gewöhnlichen Landbewohner von außerordentlicher Absurdität, genießen unter Seefahrern jedoch eine unverkennbare Relevanz. Bezüglich der über Jahrhunderte vorherrschenden Rechtsauffassung, das Meer sei ein gesetzloser Raum, manifestierten sich ferner autarke, juristische Strukturen an Bord, die das Leben auf hoher See nachhaltig prägten. Dieses nautische Rechtsverständnis umfasst sowohl kriminelle Verfehlungen, die ihrem Wesen nach nur auf See begangen werden können wie beispielsweise Meuterei und Piraterie, aber auch mehr oder minder adäquate Bestrafungsmaßnahmen in Form des Kielholens oder des Plankengehens, um nur einige Beispiele zu nennen.

Das heterogene Schiff als künstlich geschaffene Schnittstelle zwischen Mensch und Meer ist dazu verdammt, die Beständigkeit des Hafens hinter sich zu lassen, um gegen die wilden Wogen des Meeres anzukämpfen. Dabei impliziert der Vorgang des Kampfes bereits ein mögliches Scheitern, welches in den nächsten Kapiteln an Hand ausgewählter Kunstwerke differenziert Betrachtung findet.

---

<sup>5</sup> Clavier, W.: Seemännisches Wörterbuch. Delius Klasing, Bielefeld 1994, S. 297

<sup>6</sup> Höckmann, O.: Antike Seefahrt. Beck's Archäologische Bibliothek, München 1985



Abb.1. Joseph Mallord William Turner, Schneesturm – ein Dampfschiff vor einer Hafeneinfahrt, das Signale aussendet und den Meeresboden auslotet, 1842. Öl auf Leinwand, 91 x 122 cm, London, Tate Gallery

### 3. Der Sturm

#### Die tobende See als Sinnbild menschlicher Seelenlandschaften

„Das Meer baut und zerstört“.

Diese Worte veranschaulichen das revoltierende und generierende Potential, das der Urgewalt des Wassers seit aller Zeit innewohnt. Gegenüber dem Motiv des Schiffbruchs, in dessen Fokus stets die Einverleibung des Menschen durch das sich allseits verzehrende Meer rückt, steht die Symbolik der creatio ex nihilo, der Schöpfung aus dem Nichts. Die Analogie der spontanen Entstehung von Leben visualisiert sich nicht nur in der Schaumgeburt der Aphrodite, die durch die Zwangskastration ihres Vaters Uranos aus dem Meer entstieg, sondern findet sich ebenfalls in der frühchristlichen Theologie. So galten Frösche, Fliegen und Insekten nicht von Gott nach irdischen Formen geschaffen, vielmehr wären sie durch die Sintflut - mit mehr oder weniger teuflischer Assistenz - aus dem Gewässer entstanden<sup>7</sup>. Dass dem Element des Wassers neben der göttlichen Schöpfungskraft eine eigenständig fruchtbare Funktion zugesprochen wird, steht somit außer Frage, relativiert jedoch nicht die Ambiguität des Verderbens, die dem Meer seit jeher anhaftet. Lediglich die Darstellungsweise von Stürmen und tobenden Wellen hat sich verändert, nicht jedoch ihre Symbolik als unglückseliges Element, das als Pendant zur Geborgenheit des sicheren Hafens gewertet wird.

Während die Kunst der Spätantike zur Darstellung von Sturm und Wind oft metaphorische Bilder aus einer Vielzahl figurativer Codierungen schöpfte, derer sich auch die stark christlich geprägte Kunst des Mittelalters bediente, orientierten sich die Künstler der Neuzeit überwiegend an mimetischen Abbildungen der Natur. Die Wiedergabe zumeist göttlicher Personifikationen von Wind und Wasser wurde durch detaillierte Studien der Elemente verdrängt und im Zuge eines neuen, rationalen Naturverständnisses durch stark biblisch inspirierte Motive

---

<sup>7</sup> Fricke, B.: Schaumgeburten, zur Theologie der Creatio EX Nihilo bei Albrecht Dürer und ihrer Vorgeschichte, Artikel in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg von Baader, H. & Wolf, G. Berlin 2010, S. 43



von reinen Landschaftsansichten abgelöst. Besondere Erwähnung sollten hier die flämischen und niederländischen Künstler des 16. und 17. Jahrhunderts finden (allen voran Pieter Brueghel), die durch die präzise Wiedergabe von Räumlichkeit, Stofflichkeit und Körperlichkeit den Kampf des Schiffes auf hoher See so exakt wie möglich dazustellen vermochten<sup>8</sup>.

Dieser kurze Einblick in den Wandel differenzierter Darstellungsweisen von Wasser und Wind muss genügen, um uns an dieser Stelle der Arbeitsweise Joseph Mallord William Turners zu widmen. Turner ließ den Naturalismus seiner niederländischen Zeitgenossen hinter sich, indem er keine wertneutrale Abbildung maritimer Motive schuf, sondern vielmehr die Darstellung von Licht, Luft und atmosphärischen Modalitäten in den Mittelpunkt seiner Arbeiten setzte - was ihm besonders in Bezug auf seine Spätwerke den Ruf eines Vorreiters der historischen Moderne einbrachte. Für Turner war Chaos eine organische Wesensart, die es galt einzufangen. So bemerkte er 1810 in einem Tagebucheintrag, dass „die Darstellung der Luft und des Windes den Maler vor die größte Herausforderung stelle“.<sup>9</sup>

Das Bild *Schneesturm – ein Dampfschiff vor einer Hafeneinfahrt, das Signale aussendet und den Meeresboden auslotet* ist ein gelungenes Beispiel für Turners zur damaligen Zeit noch revolutionären Auffassung gestalterischer Darstellungskonzepte. Wellen, Himmel und Schnee gehen eine alles dominierende Symbiose ein. Nur ein verschwommener Fleck in der rechten Bildhälfte lässt ein Dampffahrtschiff erahnen, das angesichts der tobenden See jederzeit zu versinken droht. Im Gegensatz zu vielen zeitgenössischen Schiffbruchszenen verbindet sich Turners Schiff mit der offenen See und verliert somit nicht nur seine Konturen sondern ebenso seine Identität. Der ausführliche Bildtitel vermag es dem unwissenden Betrachter die Szenerie zu konkretisieren.

---

<sup>8</sup> Raupp H. J.: Landschaften und Seestücke. Niederländische Malerei des 17. Jahrhunderts der SOR Rusche Sammlung, Berlin 2001

<sup>9</sup> Nova, A.: Kirche, Nation, Individuum. Das stürmische Meer als Allegorie, Metapher und Seelenzustand, Artikel in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg von Baader, H. Wolg, G., Berlin 2010, S. 89

Dessen ungeachtet verbirgt sich hinter dem dramatischen Kampf von Mensch und Meer auch der Kampf des Künstlers, dem menschlichen Auge entzogenen Prozessen eine gebührende Form zu geben. Chemisch unsichtbare Bestandteile in Luft und Wasser können und dürfen laut Turner im Zeitalter voranschreitender Technologie nicht mehr nur so dargestellt werden, wie der Maler sie sieht. Vielmehr ist der Künstler auf der Schwelle zur Moderne herausgefordert, Atmosphären abstrakt wiederzugeben.

An dieser Stelle möchte ich eine Hauptthese dieser Arbeit in wenigen Worten vorausschicken: Die Landschaftsmalerei des 19. Jahrhunderts, insbesondere die Schiffbruchmotivik, sollte menschliches Leben und Leiden an den Grenzen einer unkontrollierbaren Umwelt visualisieren. Dabei variieren Einsatz und Intensität gestalterischer Mittel selbstverständlich stark innerhalb der zeitgenössischen Kunstszene. Denn während das Schiff Turners im *Schneesturm* noch gegen die Wogen ankämpft, so wurde der Moment des Schiffbruchs in Caspar David Friedrichs *Eismeer* endgültig konserviert.



Abb.2.: Caspar David Friedrich: Das Eismeer, 1823 – 1824.

Öl auf Leinwand, 97 x 127 cm, Hamburger Kunsthalle

#### 4. Der Schiffbruch

##### Maritime Tragödien als Allegorie des Scheiterns

Bedrohlich bohren sich die pfeilartigen Kanten der Eisschichten in den endlosen Himmel, während scharfkantige Erdplatten den Blick auf eine unerbittliche Polarlandschaft freilegen. *Das Eismeer* von Caspar David Friedrich offenbart weder die tiefblauen Meereswogen noch die weißen, unberührten Eisberge, die sich unweigerlich bei dem Wort „Eismeer“ in das allgemeine, kollektive Bildgedächtnis schleichen. Stattdessen illustriert Friedrichs Werk pure Hoffnungslosigkeit angesichts einer bedrohlichen Naturgewalt. Schmutzig-braune und ockerfarbene Töne kontrastieren die weitläufigen, bläulichen Flächen der sich auftürmenden Eisberge. Die emporragenden Eisschollen weisen in ihrer fast architektonisch anmutenden Beschaffenheit keinerlei natürliche Formen mehr auf, sondern vermitteln in ihrer diagonalen Anordnung ein diffuses Zusammenspiel von Chaos und Ordnung. Erst auf den zweiten Blick werden im rechten Bildteil Heck und Besanmast eines gekenterten Schiffswracks unter der Last der Eismassen sichtbar. Die bedrohliche Szenerie illustriert Friedrichs persönliche Interpretation des Reiseberichts *Journal of Voyage for the Discovery of the North–West–Passage from the Atlantic to the Pacific 1819 to 1820*, der die gescheiterte Polarexpedition des britischen Polarforschers William Edward Parry thematisiert<sup>10</sup>. Obgleich das Motiv des Schiffbruchs im 19. Jahrhundert die Marinemalerei stark dominierte, so stieß Friedrichs Werk auf allgemeine Ablehnung seitens zeitgenössischer Kritiker. Dementsprechend wird *Das Eismeer* 1824 auf der Prager Ausstellung zur „leblosen, einförmig öden Naturansicht“ degradiert und während der Dresdener Kunstausstellung desselben Jahres als „Eisklumpen“ bezeichnet, in die nicht einmal „Farbe eine Seele hineinzaubern kann“<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Ortlieb; C.: Eismeere. Zur Geschichte eines modernen Phantasmas. Artikel in: *Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation* hg. von Baader, H. & Wolf, G., Berlin 2010, S. 126

<sup>11</sup> Börsch-Supan, Helmut; Wilhelm Jähmig, Karl: *Caspar David Friedrich. Gemälde, Druckgraphik und bildmäßige Zeichnungen.*, Literarisches Conversations-Blatt 1824, S. 103

Friedrichs Eismeer wird nicht nur angesichts seines bedrohlichen Schiffbruchmotivs sondern auch durch niederschmetternde Rezensionen und dem rasant schwindenden Ruhm seines Erschaffers zum Symbol des Scheiterns herabgewürdigt. Doch eben diese Diffamierung trifft den Kern der Schiffbruchmetaphorik besser als es jegliche zeitgenössische Kunst zu tun vermag, weil es sich bei Schiffbrüchen bekanntlich nicht um Erfolgsgeschichten handelt, sondern um Tragödien, die sich ohne Zuschauer auf offenem Meer abspielen und auf einer Leinwand gebannt in der Ruhe und Sicherheit einer Galerie nur Bruchstücke menschlichen Untergangs illustrieren. Das Meer als Welt unaussprechlicher Tiefe konfrontiert uns mit unserer eigenen Sterblichkeit. Doch was treibt den Menschen in das Herz einer Naturgewalt, die er offenkundig nicht zu kontrollieren vermag? In seiner Abhandlung „Schiffbruch mit Zuschauer“ konstatiert Hans Blumenberg, dass die Dynamik der Schifffahrt in der angestrebten Grenzüberschreitung der eigenen natürlichen Bedürfnisse zu finden sei. Angesichts der Elementargedanken der Aufklärung seien Schiffbrüche ein notwendiges Übel dafür, dass „nicht völlige Windstillen auf den Meeren dem Menschen jeden Weltenverkehr unmöglich mache“<sup>12</sup>. Die Marquise du Châtelet radikalisiert diesen Gedanken, indem sie den Hafen mit dem Ort des versäumten Lebensglücks gleichsetzt, der somit keine Alternative zum Schiffbruch verkörpert<sup>13</sup>.

An diesem Punkt möchte ich zum Werk Caspar David Friedrichs zurückkehren, denn sowohl bei der Betrachtung des dargebotenen Schiffbruchs als auch im Hinblick geisteswissenschaftlicher Bezugsrahmen lohnt sich ein zweiter Blick auf das Eismeer. Während Schiffbruchmotive Anfang des 19. Jahrhunderts oft den momentanen Schauplatz des Untergangs abbilden, so ist der Akt des Versagens in Friedrichs Bühnenartig inszeniertem Werk bereits abgeschlossen. Der Schiffbruch ist als unumkehrbares Naturereignis festgehalten, die Tragödie vollendet und kein Deus ex machina wird zur Lösung des inneren Konflikts des Betrachters herbeieilen. Das im Eis konservierte

---

<sup>12</sup> Blumenberg, H.: Schiffbruch mit Zuschauer, Frankfurt/M. 1997, S.34

<sup>13</sup> Schlögl, P.: Ästhetik der Unabgeschlossenheit, Bielefeld 2014, S. 185

Szenario des Scheiterns wird durch den Mangel menschlicher Bezugspersonen in Form von Überlebenden oder Zeugen in seiner narrativen Tragweite gesteigert. Wie der französische Bildhauer David d'Angers nach einem Besuch in Friedrichs Ateliers schriftlich festhielt habe ihm „ein Nordmeerbild starken Eindruck gemacht, ein Eisberg hat da ein Schiff verschlungen, von dem nur mehr Reste zu sehen sind. Eine große und schreckliche Tragödie; kein Mensch hat überlebt.“<sup>14</sup>. Die von Friedrich dargestellte Negation, sprich die Abwesenheit des Menschen, offenbart eine intensivere Todessymbolik als die Darstellung von Sterbenden je im Stande zu sein vermag. Demgemäß fungiert die kristalline Landschaft selbst als Symbol menschlichen Elends. Zeitgleich haftet der polaren Natur eine Erhabenheit an, die sich in vielen Landschaftsbildern Friedrichs wiederfindet und dem Menschen seine eigene Ohnmacht vor Augen führt. Hierbei muss Erwähnung finden, dass die Darstellung des „Erhabenen“ nicht nur als Schlüsselement in Friedrichs Werken vorherrscht sondern als fester Bestandteil der Schiffbruchmalerei des 19. Jahrhunderts gilt.

*Das Eismeer* war Caspar David Friedrichs persönlicher Schiffbruch. Doch ganz im Sinne der Aufklärung bediene ich mich an dieser Stelle der Antonomie Voltaires „Alles hier unten ist gefährlich, und alles ist nötig.“ („Tout est dangereux ici bas et tout est nécessaire“)<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Rautmann, P.: Caspar David Friedrich: Das Eismeer. Durch Tod zu neuem Leben. S. 9

<sup>15</sup> Niati, J.S. : Voltaire confronte les journalistes: la tolérance et la liberté de la presse à l'épreuve, New York 2008, S. 131



Abb.3.: Claude Joseph Vernet: Schiffbruch, 1763. Öl auf Leinwand,  
101 cm x 125 cm. St Petersburg, Hermitage Museum

## 5. Ästhetik des Untergangs

### Analyse der Positionierung des Betrachters

Das 19. Jahrhundert war zweifelsfrei das Jahrhundert des Schiffbruchs schlechthin. Seitens der immens wachsenden Technologie des Dampfzeitalters wählte sich die damalige Bevölkerung für kurze Zeit in der Illusion die Natur in all ihren Erscheinungsformen überwinden zu können – freilich zu einer Zeit, in der die Luftfahrt noch mit keinem Wort Erwähnung fand. Die Folgen der sprunghaft florierenden Schifffahrt hatten gleichwohl apokalyptische Ausmaße: Jedes Jahr des aufkeimenden Jahrhunderts verloren allein in England rund 5.000 Menschen ihr Leben an das Meer.<sup>16</sup> Folglich war die Wahl eines Schiffbruchmotivs in der damaligen Kunst stets ein ertragreiches Vorhaben, weil die furchtsame Stadtbevölkerung empfindsam auf derlei Darstellungen reagierte und das Thema angesichts der fast täglich alarmschlagenden Presse keiner zusätzlichen Erläuterung bedurfte. Doch was treibt den Betrachter dazu, von seinem distanzierten und privilegierten Standpunkt im Schutze der Galerie dem auf Leinwand gebannten Kampf ums Überleben beizuwohnen? Ist es eine divergente Art des Voyeurismus, die das Bedürfnis nach menschlicher Tragödie in all ihrer Faszination mit sich bringt, sprich eine perfide Schadenfreude? Widmet man sich der Schrift *De rerum natura* des römischen Philosophen Lukrez, so wird eine differenzierte Betrachtungsweise ersichtlich. Nach Lukrez nimmt der Zuschauer am Moment des Schiffbruchs teil, um seine eigene Überlegenheit zu zelebrieren. Mit beiden Beinen auf festem Grund beobachtet er das Spektakel vor ihm im Schutz der Distanz und erfreut sich nicht am Unglück der Schiffbrüchigen, sondern vielmehr an der eigenen Unversehrtheit<sup>17</sup>. Im Licht der Aufklärung wird diese introvertierte Weltsicht durch das Motiv der Eroberung abgelöst. Anstelle des Hafens als Ort der

---

<sup>16</sup> Nova, A.: Kirche, Nation, Individuum. Das stürmische Meer als Allegie, Metapher und Seelenzustand. Artikel in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg von Baader, H. & Wolf, G., Berlin 2010, S.86

<sup>17</sup> Blumenberg, H.: Schiffbruch mit Zuschauer Paradigma einer Daseinsmetapher, Frankfurt/M. 1997, S. 31



Überlegung und Planung wähnt sich der Entdecker auf hoher See, um dort, frei nach Émilie du Châtelet, seinem „versäumten Lebensglück“ zu frönen<sup>18</sup>. Obgleich der Betrachter sich zwar nicht selbst auf stürmendem Meer befindet, so werden seine Motive doch nicht mehr nur auf ein distanziertes Selbstbewusstsein reduziert, sondern vielmehr auf die Anziehung von Abenteuer und Sensation. Voltaire konkretisiert diesen Gedanken, indem er die menschliche Neugier als primären Anreiz zur Beobachtung fremden Scheiterns benennt. Doch um die Lehren des Lukrez nicht vollkommen abzustreiten, so räumt Voltaire ein, dass Sicherheit und Glück durchaus als Grundbedingungen der Neugier zu betrachten sind. Erst die eigene Unangreifbarkeit macht den Beobachter für das tragische Schauspiel auf hoher See empfänglich.

Mit diesen kurzen Gedanken zur Motivation des Betrachtens möchte ich mich dem Werk *Schiffbruch* von Claude Joseph Vernet zuwenden. Obwohl dieses Seestück bereits Mitte des 18. Jahrhundert entstand, so greift es doch den aufklärerischen Gedanken Voltairs auf und rückt nicht den Schiffbruch sondern dessen Publikum in den Fokus. Der Betrachter des Bildes findet sich nicht seines eigenen Standpunktes beraubt auf offener See wieder, wie es bei den bisher erwähnten Werken von Turner und Friedrich der Fall ist. Vielmehr steht er selbst am rettenden Ufer und kann sich sowohl mit den Schiffbrüchigen als auch mit deren Helfern identifizieren. In der Zuversicht der eigenen Sicherheit ist der Betrachter zwar in der Lage das morbide Drama des Schiffbruchs zu verfolgen, wendet sich allerdings den Überlebenden zu. Ganz im Sinne seiner Zeitgenossen bindet Vernet den Betrachter emotional an das ihm präsentierte Drama, gibt ihm allerdings nicht die Position des hilflosen Zuschauers sondern bietet eine Szenerie der Humanität. So wird bereits in der Bildaufteilung klar, dass das Meer nicht länger den Menschen dominiert. Dunkle Wolkenfronten weichen einem sich aufklärenden Horizont, die stürmischen Wogen kapitulieren an den festen Formationen der Küste, Furcht vor dem Tod wird

---

<sup>18</sup> Marquise, Châtelet du: Rede vom Glück. Discours sur le bonheur, Berlin 2005, S. 75

abgelöst durch freudige Gewissheit einer vermiedenen Gefahr, d.h. an die Stelle des Scheiterns tritt hier die Symbolik der Rettung<sup>19</sup>.

Das eigentliche Moment des Schiffbruchs spielt sich nur im Hintergrund ab, bildet sozusagen nur die Kulisse für das Motiv der Erlösung, und bedarf insofern keiner weiteren Erklärung, obwohl, ganz nach Lukrez, nicht allen dargestellten Personen die erhoffte Erlösung zuteil wird. So ist zu unterscheiden zwischen denjenigen, die sich bereits am rettenden Ufer befinden und denen, die noch hilflos der Gefahr des Meeres ausgesetzt sind. Doch was bleibt den Schiffbrüchigen noch nach dem Sturm?

---

<sup>19</sup> Nova, A.: Kirche, Nation, Individuum. Das stürmische Meer als Allegie, Metapher und Seelenzustand. Artikel in: Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, hg von Baader, H. & Wolf, G., Berlin 2010, S.86



Abb.4.:Théodore Géricault: Das Floß der Medusa, 1818-1819. Öl auf Leinwand, 490 cm x 720 cm. Paris, Palais du Louvre

## 6. Schiffbau aus dem Schiffbruch

### Schiffbruchmetaphorik in Anbetracht des Überlebens

Nun wohnt dem Motiv des Schiffbruchs nicht nur die momentane Zerstörung menschlicher Hoffnung inne, sondern ebenfalls jeglicher Verlust eines beschützenden Raumgefüges. Falls das rettende Ufer zu weit entfernt sein sollte, klammert sich der darauf Angewiesene an den letzten Strohalm oder, wie der eigentliche Ursprung dieser Redewendung offenbart, an die letzte Planke. So konstatiert der Physiker Emil Du Bois-Reymond 1876: „Mögen wir immerhin, indem wir an diese Lehre uns halten, die Empfindung des sonst rettungslos Versinkenden haben, der an eine ihn nur eben über Wasser tragende Planke sich klammert.“ Mit der „Lehre“ ist die Darwin'sche Theorie der natürlichen Auslese gemeint. So bemerkt Bois-Reymond weiter, dass „bei der Wahl zwischen Planke und Untergang [...] der Vorteil entschieden auf Seiten der Planke“ sei<sup>20</sup>. Erst durch die zugespitzte Wiedergabe seitens eines Journalisten wird die ordentliche Planke durch einen dünnen Strohalm ersetzt. Hans Blumenberg spricht in diesem Zusammenhang von einem nautischen Arrangement bzw. dem Leben mit dem Schiffbruch.

Das Mehrfigurenbild *Das Floß der Medusa* von Théodore Géricault spiegelt diese maritime Zwangsexistenz sowie die damit einhergehende natürliche Auslese auf offener See wider - vor allem in Anbetracht historischer Hintergründe.

Dargestellt ist ein Ereignis der französischen Seefahrtgeschichte, das in den Augen vieler Zeitgenossen lieber in Vergessenheit hätte geraten sollen: die 1816 verunglückte Fregatte *Medusé*, die zum Zeitpunkt des Schiffbruchs rund 400 Menschen beherbergte, wurde mangels ausreichender Rettungsboote auf offener See kurzerhand zum Floß umgebaut, indem Planken und Mast herausgerissen und provisorisch weiterverarbeitet wurden. Das gigantische Floß bot rund 150 Menschen Platz, doch die erhoffte Rettung seitens der französischen Regierung

---

<sup>20</sup> Blumenberg, H.: Schiffbruch mit Zuschauer Paradigma einer Daseinsmetapher, Frankfurt/M. 1997, S. 78

blieb aus und als das unglückselige Floß dreizehn Tage später von Besatzungsmitgliedern der Argus geborgen wurden, befanden sich nur noch 15 Seelen darauf. In Géricaults freier Interpretation dieser Geschehnisse sehen wir eine pyramidenförmig emporragende Menschenmasse, deren nackte, muskulöse Leiber an griechische Vorbilder erinnern. Alle Stadien der Verzweiflung sind auf den Planken des Floßes dargeboten: die pure Hoffnungslosigkeit ausgelaugter Körper, Resignation angesichts der eigenen Sterblichkeit, ein letztes kraftvolles Aufbegehren. Auf dem Floß der Medusa liegt das einzig ökonomische Begehren im eigenen Selbsterhaltungstrieb. Maritime Termini wie Navigation, Hafen, Kompass und Kurs verloren im Moment des Schiffbruchs jegliche Relevanz und sind in der dargebotenen Rahmenhandlung des Werkes obsolet.

Die ungestüme See und die sich bedrohlich auftürmende Wolkenfront tauchen *Das Floß der Medusa* in düstere Farbwelten und agieren somit als hinreichende Symbole der Todesangst, wenngleich diese stürmische Atmosphäre nicht den historischen Tatsachen entsprach. Das Meer fungiert als morbide Kulisse menschlicher Seelennöte<sup>21</sup>. Die skandalöse Motivwahl verhalf Géricault jedoch nicht zur erhofften künstlerischen Anerkennung - eine Niederlage, die ihn Zeit seines Lebens heimsuchte.

---

<sup>21</sup> Herwig, O.; *Water/Wasser – Unity of Art and Science, Einheiten von Kunst und Wissenschaft*, München 2008, S. 69

## 7. Vom Bug zum Heck

Hypothesen zur Marinemalerei des 19. Jahrhunderts für ausgewählte Seestücke

Nachführend werden auf der Grundlage der bisherigen Ausführungen vier Thesen aufgestellt.

### These Nummer 1

Im Fokus des maritimen Sujets des 19. Jahrhunderts steht nicht die Wiedergabe naturalistischer Landschaften oder göttlicher Personifikationen sondern - wie bereits in vorherigen Kapiteln kursorisch dargelegt - die Abbildung eines kollektiven Gemütszustandes mittels theatralischer Inszenierung. Die dramatische Naturerscheinung des Meeres in all seiner Gefahr bildet lediglich die Kulisse für menschliche Seelennöte in ihrer reinsten Ausprägung. Dieser Gedanke wird primär im Rückblick auf die in dieser Arbeit betrachteten Schiffbruchmotive von Turner, Friedrich, Vernet und Géricault konkretisiert. Die vorgestellten Werke dieser Künstler gipfeln in der Darstellung menschlichen Bestrebens eine Umwelt zu bezwingen, die ihrem Wesen nach unkontrollierbar ist. Tobende Stürme und alles vertilgende Wellen reflektieren die menschliche Angst vor der eigenen Sterblichkeit. Der auf Leinwand konservierte Kampf mit den Naturgewalten visualisiert folglich insbesondere die Auseinandersetzung mit sich selbst.

### These Nummer 2

Das Schiff als menschengeschaffene Heterotopie verfügt über eine eigenständige, allegorische Symbolik und genießt in mannigfaltigen Kulturbereichen alter und neuer Gesellschaften eine divergente Bedeutung. So fungiert das Schiff in Kunst, Religion und Literatur als Sinnbild des Übergangs von bekannten Raumgefügen zu gänzlich ungewissen Ordnungssystemen. Es ist ein Schiff, das Verstorbene in der ägyptischen, römischen,

griechischen, nordischen und urchristlichen Mythologie zu dem Ort trägt, der gemeinhin als Jenseits bezeichnet wird. Neben dem physischen Nutzen der Seefahrt in Form von Handel, Entdeckungen und Expansion tritt folglich eine metaphorische Funktion, die sich über Generationen im kollektiven Gedankengut der Nationen manifestiert hat, denen jemals ein Zugriff zum Meer beschieden war. In der Schiffbruchmalerei des 19. Jahrhunderts offenbaren sich dem Publikum folglich verschiedene Interpretationsebenen, die den religiösen, geschichtlichen oder kulturellen Kenntnissen des Betrachters entspringen. Jene Völker, denen dieses ethnische Wissen verwehrt wurde, bleibt die konspirative Symbolik der europäischen Marinemalerei verborgen.

Die metaphorische Bedeutung des Schiffes, das auf sich allein gestellt einen ewig währenden Kampf gegen die Naturgewalten führt, äußert sich weitestgehend auch in der Abstraktion der Erhabenheit, die in der folgenden These ausgearbeitet wird.

### These Nummer 3

Grundelemente der Ästhetik beinhalten sowohl das Wesen der Schönheit als auch den Leitgedanken der Erhabenheit. Ohne eine der meist diskutierten Thematiken der Kunstwissenschaften schmälern zu wollen, kann in dieser Thesis nur oberflächlich auf diesen Aspekt der Wahrnehmungslehre eingegangen werden. Es darf allerdings festgehalten werden, dass die in dieser Arbeit vertretene Auffassung den Ansätzen des britischen Staatsphilosophen Edmund Burke entspricht. Das Sublime der Erhabenheit ist invariabel mit der Anmutung von Unermesslichkeit und Distanz verbunden. Sie entfaltet ihre wahre Abstraktion jedoch im Visualisieren von Schmerz und Gefahr. Mittels theatralischer Inszenierungen ebendieser Gefahr wird der Betrachter des 19. Jahrhunderts nicht nur emotional in die Schiffbruchszenerie eingebunden. Vielmehr ist er Zeuge seines eigenen Untergangs. Das primäre Ziel der Marinemalerei ist die Manifestation und Demonstration von Schönheit, aber der Fokus des

Schiffbruchmotivs ist offensichtlich auf die Verdeutlichung von Erhabenheit in ihrer reinsten Form gerichtet.

Das menschenleere Eismeer von Friedrich, das bedrohlich wankende Dampfschiff Turners oder die um ihr Überleben kämpfenden, nackten Leiber in Vernets und Gericaults Werken erzeugen im Betrachter den Grundtrieb der Selbsterhaltung und skizzieren die Wahrnehmung einer ebenso göttlichen wie grausamen Erhabenheit.

These Nummer 4

Schiffbruch bedeutet Kulturbruch und beinhaltet stets das Loslassen bekannter Ordnungen und die Schaffung neuer Strukturen bzw. Heterotopien. Verlust und Neuanfang sind essentielles Gedankengut der Schiffbruchmetaphorik. Während der Betrachter dem gegenwärtigen Treiben auf hoher See gegenübersteht, bereitet er sich bereits innerlich auf ein endgültiges Finale vor, das nur zwei Motive zulässt: Rettung oder unausweichlicher Untergang. Dieser innere Konflikt des Betrachters kann durch den Künstler verstärkt oder gänzlich aufgelöst werden. Während der unglückseligen Besatzung der Medusa offenbar eine ersehnte Rettung bevorsteht, die sich in Form eines Schiffes am Horizont abzeichnet, endet der Überlebenskampf im menschenleeren Eismeer von Caspar David Friedrich in einer irreversiblen Tragödie. Die Überlebenden in Vernets Werk erblicken einen silbernen, die Dunkelheit vertreibenden Himmel. Indessen erlebt das bedrohlich schwankende Dampfschiff in Turners Hafeneinfahrt die letzten Sekunden vor seinem endgültigen Zusammenbruch.



## 8. Hydrophobia

### Künstlerisches Gestaltungskonzept der Kollektion

#### Recherche

Die Prozesse des Loslassens und der Neuorientierung finden sich nicht nur in der Schiffbruchmalerei des 19. Jahrhunderts, vielmehr bilden sie zweifellos den Kern jedes design-orientierten Schaffens. Entsprechend prägen Einflüsse und Inspirationen divergenter Kulturbereiche den Prozess und gleichwohl das Resultat jeder seriösen, themenbezogenen Recherche nachhaltig. Während der Untersuchungsphase zur Kollektion „Hydrophobia“ wurden Gedanken und Ideen aus den Bereichen der Literatur, Kunst, Popkultur, Religion und Physik gesammelt, vernetzt und vielfach im Rahmen fortschreitender Ausarbeitung wieder verworfen. So offenbart die Betrachtung des Skizzenbuchs seltsame Nachbarschaften. Der Holzschnitt „Die große Welle“ vom japanischen Künstler Katsushika Kanagawa prangt neben der chemischen Zusammensetzung eines Wasserstoffatoms. Ein Leviathan schlängelt sich um rostige Anker und verwitterte Wracks. Das Albumcover „The Iron Sea“ der Pop-Band *Keane* hat seinen Platz unmittelbar neben Van Goghs *Meer bei Saints-Marie*. Odysseus kämpft um sein Überleben – nur wenige Zentimeter von Chanel's Sommer-Kollektion 2012 entfernt.

Die ursprünglichste Genese maritimer Faszination und signifikante Inspirationsquelle der Kollektion *Hydrophobia* ist Edgar Allen Poes unsterbliche Novelle „A Descent into the Maelstrom“. Die Kurzgeschichte schildert den Untergang eines Fischerboots in den eisigen Fluten des skandinavischen Meeres, während dessen Besitzer im Sog der Wellen um sein Überleben kämpft. Erst als der entkräftete Protagonist im Kampf gegen die Strömung resigniert und sich den Fluten bereitwillig opfert, tragen ihn die Wellen an das rettende Ufer. Die in dieser Arbeit erwähnten Sujets des Untergangs und der Rettung

bilden keinen logischen Widerspruch. Sie sind wechselseitige, notwendige Konsequenzen des Geschehens. Der Hauptakteur findet seine Rettung nicht im Umklammern der letzten Planke sondern im bereitwilligen Verzicht auf Erlösung. Das Eingestehen einer Niederlage bringt den erhofften Sieg. Folglich zelebriert die Kollektion *Hydrophobia* nicht den Akt des Scheiterns sondern die Hoffnung auf eine ersehnte Wiedergeburt.

## Formgebung

Bezüglich der tobenden Wellenmotive auf offener See war es von primärer Bedeutung, eine Gestaltungstechnik zu finden, die in der Lage ist, maritime Wirbel und Ströme in textile Gebilde zu übersetzen. Zur dreidimensionalen Darstellung organischer Bewegungen bot sich die althergebrachte Sticcktechnik des Smockings an, bei der plastische Flächengebilde durch das Vernetzen von mindestens zwei Punkten des Gewebes entstehen. Auf Grundlage eingehender Experimente mit geläufigen Smockingtechniken ergaben sich neuartige, kreisförmige Smockingsysteme, die kleine und große Stickelemente einbeziehen. Die textilen Oberflächen orientieren sich an der Bewegung von Wasser innerhalb eines Strudels – in der Geologie gemeinhin als *Evorsion* bezeichnet - und erzeugen dadurch die optische Wahrnehmung von Tiefe. Weiterhin verursacht die Anwendung des Smocking-Handwerks Raffungen und Faltungen, die weiten und voluminösen Flächen gegenüberstehen. Das bilaterale Zusammenspiel ausschweifender und körperbetonter Formen reflektiert sich ebenfalls in der Wahl der kollektionsdefinierenden Silhouette. Enganliegende High-Waist-Hosen, Röcke und Leggings im Kontrast zu weiten Belly-Tops vermitteln den Eindruck einer stark erhöhten Taille. Das textile Wechselspiel wird umrahmt von weich fließenden, bodenlangen Umhängen und Schleppen, die durch weitläufige Schlitzungen an Leichtigkeit

gewinnen. Das umfassende Verhüllen des menschlichen Körpers durch Textillagen in auffällig abgestuften Längenverhältnissen ist ebenfalls ein charakteristisches Formgestaltungskonzept der Kollektion. Diese Umhüllung erzeugt eine körperliche Distanz, die den Eindruck von Unerreichbarkeit und Unermesslichkeit in sich birgt. In diesem Zusammenhang möchte ich den Begriff der „textilen Erhabenheit“ aufgreifen, die durch Einzigartigkeit und physische Distanzierung eine emotionale Verflechtung zwischen Kleidung und Betrachter generiert.

#### Farb- und Materialkonzept

Durch die Verwendung einer maritimen, maskulinen Farbpalette, die aufeinander abgestimmte Blautöne mit heterogenen Nuancen kombiniert, werden übertrieben feminine Figurbetonungen in ihrer überspitzen Weiblichkeit abgeschwächt. Mittels des methodischen Einsatzes dunkler Farbwelten entsteht eine außerordentliche Dramatik, die den Betrachter emotional auf das bedrückende Motiv des Misserfolgs einstimmt, im Verlauf der Kollektion jedoch eine erhabene Würde kommuniziert. Obwohl ein bedeutender Teil der Kollektion aus düsteren, bedrohlich anmutenden Farbakzenten zusammengestellt ist, soll keinesfalls der Silberschweif am Horizont ausbleiben, der in Vernets Schiffbruch die dunklen Wolkenformationen vertreibt und innerhalb dieser Kollektion durch kurz aufflammende, helle Farbübergänge betont wird. Hinsichtlich einer kollektionscharakteristischen Musterung fiel die Wahl auf eine neuartige Färbetechnik, das sogenannte Ice-Dying. Das Prinzip besteht durch seine Einfachheit. Eisschichten werden auf reinweißem Stoff verteilt und mit kältereaktiven Farbpigmenten versetzt. Während des Schmelzprozesses verteilt sich die Farbe ungleichmäßig auf dem Textil. Das entstandene Muster wird gewissermaßen vom Wasser gemalt, ist stets einzigartig und entzieht sich größtenteils der menschlichen

Kontrolle. Insbesondere diese unvorhersehbare Natur der Färbung entfaltet eine außergewöhnliche, authentische Vielfalt an Strukturen, die durch steuerbare Färbetechniken unerreichbar wären. So ist der Stoff durchzogen von hauchzarten Wasserrinnen, weich fließenden Tönungen und wellenartigen Farbübergängen, wie sie die menschliche Hand nicht zu kopieren vermag. Die Ice-Dying-Methode entfaltet ihre uneingeschränkte Wirkung allerdings nur auf Baumwollfasern. Deshalb wurden für einen erheblichen Teil der Kollektion natürliche Stoffe gewählt. Bei dem Übergang von Tages- zur Abendbekleidung nimmt der Einsatz hochwertigen, changierenden Tafts entsprechend zu. Das Irisieren des Stoffs visualisiert erneut das Motiv fließender Wellen und Bewegungen und verleiht der Kollektion eine unantastbare Würde.

Ein abschließender Aspekt des Materialkonzepts beruht auf den von Hand hergestellten, aus Münzen gefertigten Accessoires in Form von Kopfschmuck, Arm- und Fußkettchen. Der ägyptische und griechische Brauch, Verstorbene mit einer Münze auszustatten, so dass der Tote in die Lage versetzt wurde, seine Überfahrt in das Jenseits zu begleichen, ist hinlänglich bekannt. Weitaus weniger bekannt ist der Seefahrerbrauch, vor Abfahrt eine Münze in den Hafen zu werfen, um Davy Jones Tribut zu zollen und den Teufel des Meeres zu besänftigen. Die Bezahlung zur Absicherung einer sicheren Überquerung gehört zum Brauchtum verschiedenster Kulturen und wird in subtiler Form auch innerhalb der Kollektion aufgegriffen.

## 9. Was am Ende bleibt

### Schlussgedanken

Zwar kann es als unsystematisch erachtet werden erst auf den letzten Seiten einer Thesis deren Titel zu erklären, doch demungeachtet soll nachfolgend auf den Begriff „Hydrophobia“ eingegangen werden. Der Begriff beschreibt eine weit verbreitete Angststörung, die es dem Erkrankten nur unter Panikattacken erlaubt sich dem Meer zu nähern. Die Ursachen und Symptome dieses psychischen Leidens sind so vielfältig, dass sie innerhalb dieser Abhandlung nicht vollständig analysiert werden können. So soll zumindest das einschlägige Ergebnis zahlreicher Interviews wiedergeben werden, in denen Erkrankte mir von ihren Sorgen berichteten. Sämtliche Befragten rechtfertigten die Angst vor dem Meer mit einer panischen Furcht, sich auf offener See nicht kontrolliert bewegen zu können. Aber eben diese irrational anmutende Befürchtung pointiert den emotionalen Kerngedanken eines jeden Marinemalers, der sich dem Schiffbruchmotiv zuwendet. In ihren Werken konservieren diese Maler die menschliche Angst, einer unkontrollierbaren Gewalt vollständig ausgeliefert zu sein. Das Meer ist jedoch weder bestechlich noch zu besänftigen – auch wenn der seemännische Aberglaube ebendies beabsichtigt.

Das Göttliche in den Sublimen der Erhabenheit und der Tragödie löste damals Ehrfurcht und Schrecken bei den Zeitgenossen des 19. Jahrhunderts aus. Allerdings vermag die damalige Schiffbruchmalerei unsere gegenwärtige Gesellschaft kaum noch zu faszinieren. Vordergründig rufen die Werke der damaligen Marinemalerei lediglich Erstaunen und Achtung hinsichtlich der meisterhaften, detaillierten Darstellungsformen und –techniken hervor. Bezüglich der Motivwahl kann der Künstler jedoch nicht mehr überzeugen. Die Gründe dafür sind grundsätzlich bekannt und vieldiskutiert. Einerseits ist unsere stark visuell geprägte Kultur durch tagtäglichen Informationsüberfluss emotional abgestumpft. Man hat sich an die Tragödien gewöhnt. Gleichwohl ist die gegenwärtige Generation von Künstlern nach wie vor

in der Lage, das Publikum des 21. Jahrhunderts gleichermaßen in Erstaunen und Bestürzung zu versetzen. Lediglich die Mittel dieses Unterfangens haben sich gewandelt. So erklären sich die gegenwärtige Kunst im Allgemeinen und die Mode im Besonderen nicht detailliert selbst, sondern erwarten vom Zuschauer eine Aktivität, die über die reine Betrachtung hinausgeht. Ebenso wie die moderne Kunst in ihrer abstrakten Weise dem unwissenden Betrachter inhaltliche Bedeutungsebenen unwillkürlich vorenthält und Interpretationen herausfordert, bietet die Mode der internationalen Laufstege ihrem Publikum vielfältige Interpretationsebenen, die von Konsumenten erschlossen werden wollen, sei es durch exotische Installationen, ausgefallenes Styling oder eine spektakuläre Performance.

*Hydrophobia* ist folglich mehr als die bloße Angst vor dem Ozean als Schauplatz maritimer Tragödien, denn dem menschlichen Scheitern wohnt stets die Chance der Überwindung inne. Die Beherrschung der eigenen Schwächen modifiziert die Wahrnehmung und das Selbstverständnis gegenüber einer göttlich anmutenden Naturgewalt, die letztlich doch nicht allmächtig erscheint.

## Anlagen

Moodboard	30
Kollektionsentwürfe	31 - 33
Materialproben	34 - 35



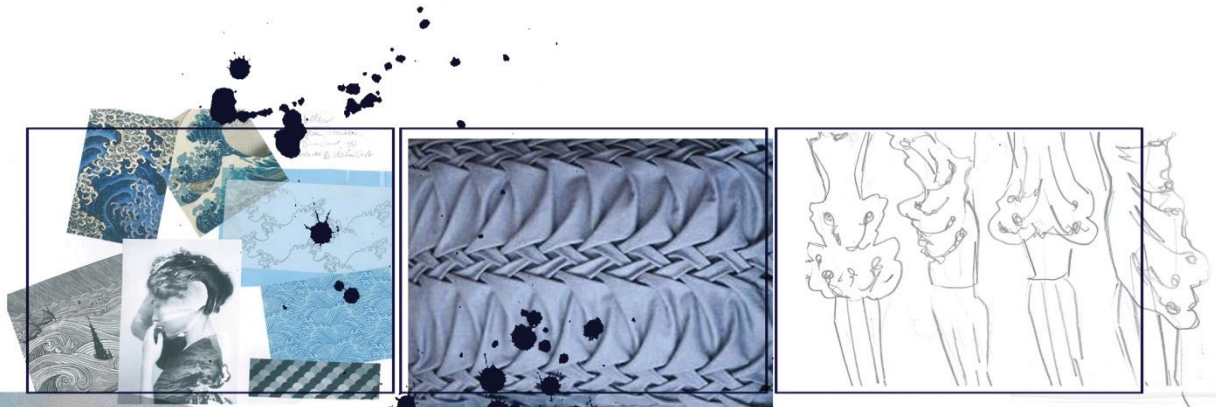


Abb.5.: Moodboard „Hydrophobia“

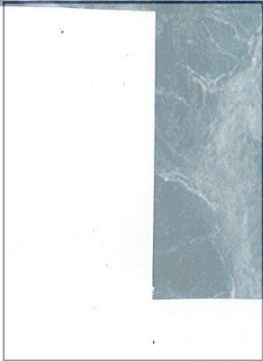
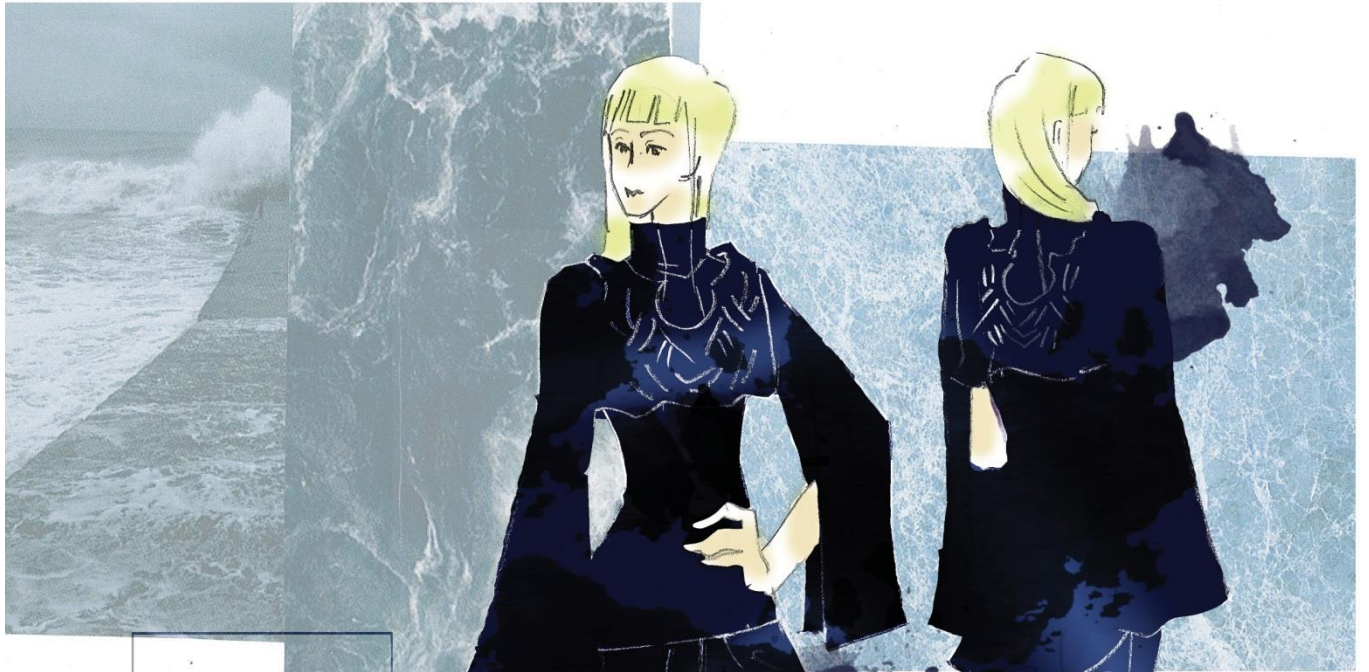




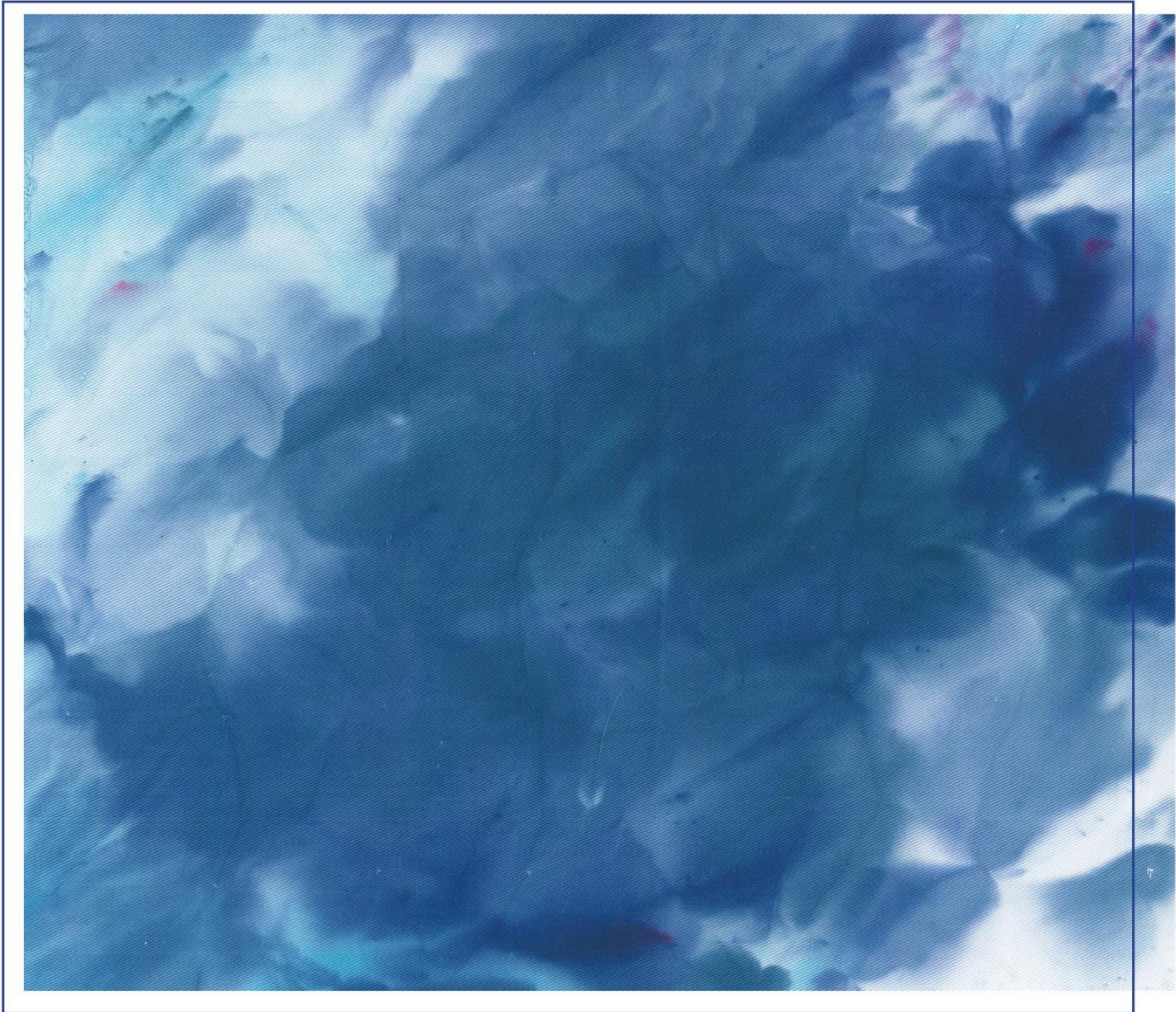




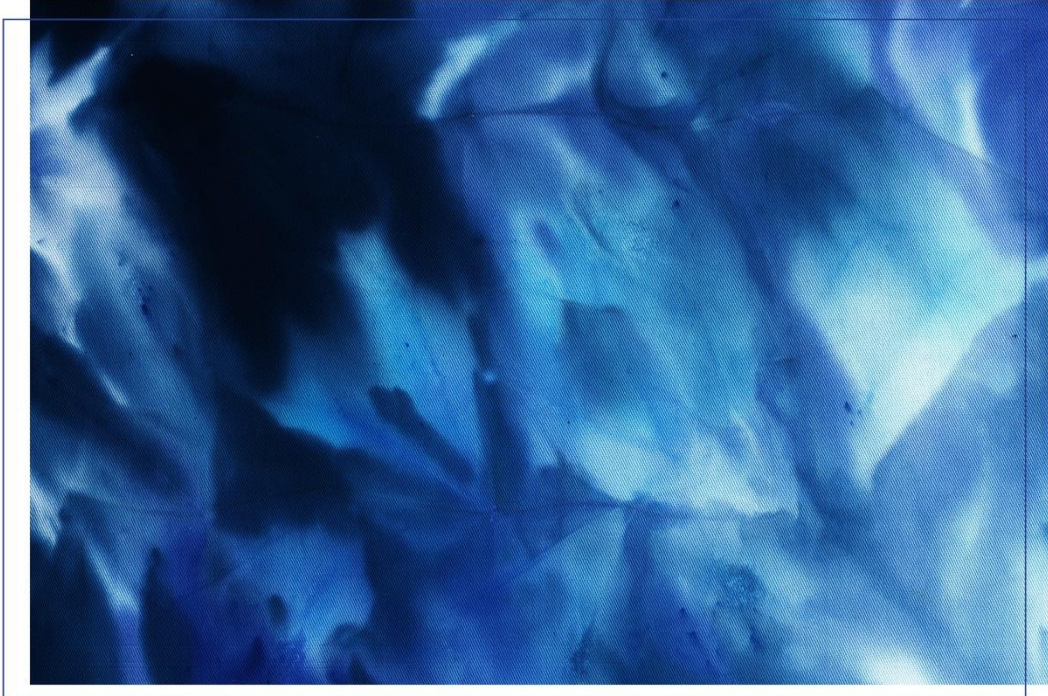












**Baader, Hannah, Wolf, Gerhard:** Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation, Diaphanes Verlag, Berlin 2010, ISBN 978-3-037340370

**Blumenberg, Hans:** Schiffbruch mit Zuschauer Paradigma einer Daseinsmetapher, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/M. 1997, ISBN 978-3518222638

**Börsch-Supan, Helmut; Wilhelm Jähnig, Karl:** *Caspar David* Friedrich. Gemälde, Druckgraphik und bildmäßige Zeichnungen., Literarisches Conversations-Blatt 1824, S. 103

**Claviez, Wolfram:** Seemännisches Wörterbuch. Delius Klasing, Bielefeld 1994, ISBN 978-3768808538

**Foucault, Michel:** Die Heterotopien/Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge, Frankfurt/M, Suhrkamp Verlag, Frankfurt/M. 2005; ISBN 978-3518296714

**Hegener, Nicole:** Vom Anker zum Krähenest From the Anchor to the Crow's Nest, Verlag H.M. Hausschild GmbH, Bremen 2011, ISBN 978-3897575080

**Herwig, Oliver; Thallemer, Axel:** Water/Wasser – Unity of Art and Science, Einheiten von Kunst und Wissenschaft, ARNOLDSCHER Verlag, München 2008, ISBN-13: 978-3897902664

**Höckmann, Olaf:** Antike Seefahrt. Beck's Archäologische Bibliothek, C.H.Beck Verlag, München 1985; ISBN 978-3406304637

**Hoet, Jan; Van den Bossche, Phillipe:** Das Meer The Sea La Mer De Zee salut d'honneur Jan Hoet, Hatje Cantz Verlag, München 2014, ISBN 978-3775739535

**Lehnert, Gertrud; Kühl, Anna; Weise, Katja:** Modetheorie klassische Texte aus vier Jahrhunderten, transcript Verlag, Bielefeld 2014, ISBN 978-3837622508

**Marquise, Châtelet du:** Rede vom Glück. Discours sur le bonheur, Übersetzung von Iris Röbling, Friedenauer Presse, Berlin 2005, ISBN 978-3-932109120

**Raupp H. J.:** Landschaften und Seestücke. Niederländische Malerei des 17. Jahrhunderts der SOR Rusche Sammlung, Waxmann Verlag, Berlin 2012, ISBN 978-3830927259

**Rautmann, Peter:** Caspar David Friedrich: Das Eismeer. Durch Tod zu neuem Leben. Fischer Verlag, 1991, ISBN 978-3596102341

**Schlögl, Peter:** Ästhetik der Unabgeschlossenheit Das Subjekt des lebenslangen Lernens, transcript Verlag, Bielefeld 2014, ISBN 978- 3837626438

**Schram, Katrin:** Zitate „Ins Wasser geschrieben“, Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie, ETHZ, Zürich, 1980,

**Sturm, Afra und Mezger, Res:** Quellenverzeichnis in wissenschaftlichen Texten. Eine Handreichung, Fachhochschule Nordwestschweiz, PH, IFE, Zentrum Lesen, 2007

## Abbildungsnachweis

Abb. 1. Joseph Mallord William Turner: Schneesturm – ein Dampfschiff vor einer Hafeneinfahrt, das Signale aussendet und den Meeresboden auslotet, 1842. Öl auf Leinwand, 91 x 122 cm, London, Tate Gallery  
><http://www.zeno.org/Kunstwerke/B/Turner,+Joseph+Mallord+William%3A+Schneesturm+mit+Dampfschiff+vor+Hafeneinfahrt?hl=dampfschiff+turner>< (10.01.2016, 23:18 Uhr)

Abb. 2. Caspar David Friedrich, Das Eismeer, 1823 – 1824. Öl auf Leinwand, 97 x 127 cm, Hamburger Kunsthalle  
><http://www.zeno.org/Kunstwerke/B/Friedrich,+Caspar+David%3A+Das+Eismeer?hl=eismeer+friedrich>< (10.01.2016, 23:20 Uhr)

Abb. 3. Claude Joseph Vernet: Schiffbruch, 1763. Öl auf Leinwand, 101 cm x 125 cm. St Petersburg, Hermitage Museum  
>[http://de.wahooart.com/A55A04/w.nsf/Art\\_DE?Open&Query=%28Vernet,Schiffbruch%29](http://de.wahooart.com/A55A04/w.nsf/Art_DE?Open&Query=%28Vernet,Schiffbruch%29)< (10.01.2016, 23:25 Uhr)

Abb. 4. Théodore Géricault: Das Floß der Medusa, 1818-1819. Öl auf Leinwand, 490 cm x 720 cm. Paris, Palais du Louvre  
><http://www.zeno.org/Kunstwerke/B/G%C3%A9ricault,+Jean+Louis+Th%C3%A9odore%3A+Das+Flo%C3%9F+der+Medusa?hl=gericault+medusa>< (10.01.2016, 23:28 Uhr)

Abb. 5. Moodbaord „Hydrophobia“

Obere Reihe, von links nach rechts:

- <https://pbs.twimg.com/media/B7z54dTIYAAqRqg.jpg>  
(08.01.2016, 10:15 Uhr)
- [http://40.media.tumblr.com/25cbb87beea1c43baef4d31589330fea/tumblr\\_mjz5r9gkOI1qjfic4o1\\_250.jpg](http://40.media.tumblr.com/25cbb87beea1c43baef4d31589330fea/tumblr_mjz5r9gkOI1qjfic4o1_250.jpg) (08.01.2016, 10:10 Uhr)
- <https://de.pinterest.com/pin/124904589636822356/> (08.01.2016, 10:13 Uhr)



- <https://de.pinterest.com/pin/56928382759427009/> (08.01.2016, 10:20 Uhr)

Mittlere Reihe, von links nach rechts:

- <https://de.pinterest.com/pin/250090585532935677/> (08.01.2016, 10:31 Uhr)
- <https://de.pinterest.com/pin/313492824037903104/> (08.01.2016, 10:35 Uhr)

Untere Reihe, von links nach rechts:

- <http://urort.p3.no/cloud/images/61686d8b-2a53-4d61-b70e-d4c9620cb008.jpg?preset=profileImage> (08.01.2016, 10:39 Uhr)
- [https://40.media.tumblr.com/b61702cff4bbae231b085c77bafc92f1/tumblr\\_mp6069ZwkI1rr0x2mo1\\_500.jpg](https://40.media.tumblr.com/b61702cff4bbae231b085c77bafc92f1/tumblr_mp6069ZwkI1rr0x2mo1_500.jpg)
- (08.01.2016, 10:42 Uhr)
- [http://cdnstatic.visualizeus.com/thumbs/09/e9/09e92e3ec55ad836bac8c4bbb5b87abc\\_i.jpg](http://cdnstatic.visualizeus.com/thumbs/09/e9/09e92e3ec55ad836bac8c4bbb5b87abc_i.jpg) (08.01.2016, 10:46 Uhr)

## **Selbständigkeitserklärung**

Zur Thesis mit dem Thema:

Hydrophobia

Die Urgewalt des Meeres als Inspirationsquelle für künstlerische Werke

Ich, Sabrina Schmidt, erkläre gegenüber der Fakultät Angewandte Kunst Schneeberg (AKS/WHZ), dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe.

Die vorliegende Arbeit ist frei von Plagiaten. Alle Ausführungen, die wörtlich oder inhaltlich (sinngemäß) aus anderen Quellen entnommen sind, habe ich als solche eindeutig kenntlich gemacht und nachgewiesen.

Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form weder von mir noch von jemand anderen als Prüfungsleistung (d.h. weder an der AKS/WHZ noch andernorts) eingereicht und ist auch noch nicht veröffentlicht worden.

Schneeberg, 10.01.2016

Sabrina Schmidt