

Die Schiffe und Boote im Werk von Caspar David Friedrich

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der

Philosophischen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität

zu Bonn

vorgelegt von

Sabine Cibura

aus

Bad Ems

Bonn 2019

Gedruckt mit der Genehmigung der Philosophischen Fakultät
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Zusammensetzung der Prüfungskommission:

Prof. Dr. Birgit Ulrike Münch, Kunsthistorisches Institut
(Vorsitzende)

Prof. Dr. Hiltrud Kier, Kunsthistorisches Institut
(Betreuerin und Gutachterin)

Prof. Dr. Roland Kanz, Kunsthistorisches Institut
(Gutachter)

Prof. Dr. Harald Wolter-von dem Knesebeck, Kunsthistorisches Institut
(weiteres prüfungsberechtigtes Mitglied)

Tag der mündlichen Prüfung: 8. Oktober 2018

Danksagung

Mein Dank gilt an erster Stelle meiner Doktormutter, Prof. Dr. Hiltrud Kier, die bereits meine Magisterarbeit mit dem Titel „Das Schiff als politische Metapher bei Caspar David Friedrich“ betreut hat. Trotz der Aussicht auf die weitere Auseinandersetzung mit seemännischen Fachbegriffen ermutigte sie mich zu der jetzt vorliegenden Dissertation. Ihre geduldige Betreuung, ihr pragmatisch konstruktiver Zuspruch und ihr Interesse an diesem Thema, das sich in Teilen weit außerhalb der kunstgeschichtlichen Lustgewinnzone abspielt, hielten das Projekt, das zeitweise von Flauten als auch von rauer See geprägt war, verlässlich auf Kurs.

Ebenso danke ich Prof. Dr. Roland Kanz sehr herzlich für seine freundliche Unterstützung als mein Zweitgutachter sowie seinen kritisch-interessierten Blick auf das Thema. Außerdem danke ich Frau Prof. Dr. Birgit Ulrike Münch, die den Vorsitz der Prüfungskommission übernommen hatte, und Prof. Dr. Harald Wolter von dem Knesebeck als weiterem Mitglied der Prüfungskommission.

Forschung zu Schiffen und Schifffahrt braucht Experten. Ich hatte das Glück, in Dr. Boye Meyer-Friese einen solchen Experten zu finden. Für seinen Rat und seine Hinweise bei Fachfragen rund um Seemannschaft und Schiffsbau sowie für seine stets aufmunternden Worte bedanke ich mich herzlich bei ihm.

Meinen Eltern danke ich dafür, dass sie mir mein Studium und damit vieles mehr ermöglicht haben. Und nicht zuletzt hat meine Familie alle mit dieser Arbeit verbundenen Entbehrungen jahrelang mit stoischer Gelassenheit getragen. Ohne ihre Unterstützung hätte ich dieses Projekt niemals stemmen können. Dafür kann ich mich nicht genug bedanken.

Das Ergebnis all dieser Mühen hätte meine Oma sehr gefreut: Lina Cibura, der ich diese Arbeit widme.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1. Thema	1
1.2. Forschungsstand	5
1.2.1. Die Schiffe und Boote in der Friedrichforschung	5
1.2.2. Die Diskussion um die „Sinnoffenheit“ in der Friedrichforschung	11
2. Caspar David Friedrich	13
2.1. Kindheit und Jugend an der Ostsee	13
2.2. Studium an der Kopenhagener Akademie	13
2.3. Friedrichs Lehrer in Kopenhagen: Einfluss und Anregungen	15
3. Die Bildtradition	17
3.1. Das 17. Jahrhundert: Niederländische Seestücke	17
3.1.1. Rückenfiguren und der Blick auf das Meer	19
3.1.2. Schiffe, die Raimgassen bilden	20
3.1.3. Reihung von Schiffen und Booten	21
3.2. Das 18. Jahrhundert: Claude-Joseph Vernet	22
4. Die Motive	25
4.1. Segelboote und Segelschiffe der pommerschen Gewässer	25
4.1.1. Zeeskahn und Zeesboot	25
4.1.2. Jacht	27
4.1.3. Schaluppe/Schlup/Rahschlup	28
4.1.4. Schaluppe/Beiboot	28
4.1.5. Galeasse	28
4.1.6. Brigg	29
4.1.7. Fregattschiff	29
4.1.8. Galiot	29
4.1.9. Kaffenkahn	30
4.2. Fischer und Fischerei	30
4.2.1. Die „stille“ Fischerei	30
4.2.2. Die Schleppnetzfischerei	31
4.2.3. Die Bekleidung der Fischer und Seeleute	32
5. Von der Skizze zum Gemälde	35
5.1. Reisen	35
5.1.1. 1798: Rückkehr aus Kopenhagen, Reise nach Dresden	36
5.1.2. 1801/1802: Reisen nach Greifswald und Rügen	38
5.1.3. 1806: Reise nach Greifswald und Rügen	39

5.1.4.	1815: Reise nach Rügen und Greifswald.....	40
5.1.5.	1818: Reise nach Greifswald, Stralsund und Rügen	42
5.1.6.	1826: Reise nach Rügen.....	43
5.2.	Die Nutzung der Skizzen	44
5.3.	Übernahmen und Änderungen	45
6.	Bildthemen	59
6.1.	Friedrichs politische Haltung	59
6.2.	Die „Altdeutsche Tracht“	64
6.3.	Die „Altdeutsche Tracht“ bei Friedrich	68
6.4.	Friedrichs religiöse Haltung	70
6.5.	Die „Privatikonografie“ des Künstlers	77
7.	Motivgruppen	79
7.1.	„Altdeutsche“ und Schiffe	80
7.2.	Neugotik und Schiffe.....	87
7.3.	Lebensfahrt.....	91
7.4.	Anker und Schiffe	95
7.5.	Häfen und Schiffe.....	98
7.6.	Schiffbruch	99
7.7.	Einzelne Fahrzeuge auf hoher See	101
7.8.	Binnenschiffe.....	101
7.9.	Fahrzeuge außerhalb dieser Kategorien.....	104
8.	Fazit	107
9.	Katalog.....	113
9.1.	Meeresstrand mit Fischer	114
9.2.	Meeresstrand im Nebel (Nebel)	118
9.3.	Mönch am Meer (Der Mönch am Meer)	122
9.3.1.	Die übermalten Schiffe im „Mönch am Meer“	122
9.4.	Hafen bei Mondschein	128
9.5.	Das Kreuz an der Ostsee	131
9.5.1.	Die Fragen nach der Urfassung und der Eigenhändigkeit.....	131
9.5 (I)	Das Kreuz an der Ostsee	133
9.5. (II)	Das Kreuz an der Ostsee	136
9.5. (III)	Das Kreuz an der Ostsee	139
9.5. (IV)	Das Kreuz auf Rügen.....	140
9.5. (V)	Kreuz an der Ostsee	141
9.5. (VI)	Kreuz am Baltischen Meer	142
9.6.	Schiff auf hoher See mit vollen Segeln.....	143
9.7.	Segelschiff.....	147
9.8.	Ansicht eines Hafens.....	150

9.9.	Greifswald im Mondschein.....	159
9.10.	Gedächtnisbild für Johann Emanuel Bremer.....	162
9.11.	Nach dem Sturm.....	165
9.12.	Morgen.....	168
9.13.	Mittag.....	173
9.14.	Abend.....	176
9.15.	Nacht.....	179
9.16.	Mondnacht am Ostseestrand.....	182
9.17.	Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee.....	184
9.18.	Mondnacht am Strand mit Fischern.....	187
9.19.	Schiffe auf der Reede.....	190
9.20.	Küstenlandschaft im Abendlicht.....	194
9.21.	Dame am Meeresstrand (Am Meeresufer/Abschied).....	196
9.22.	Frau am Strand von Rügen (Frau am Meer).....	200
9.23.	Küstenlandschaft im Mondschein.....	203
9.24.	Auf dem Segler.....	205
9.25.	Kreidefelsen auf Rügen.....	211
9.26.	Die Schwestern auf dem Söller am Hafen.....	217
9.27.	Fischerboote auf der Ostsee.....	222
9.28.	Blick auf die Ostsee.....	224
9.29.	Mondaufgang am Meer.....	226
9.30.	Elbschiff im Frühnebel.....	229
9.31.	Hafen von Greifswald (Hafen von Greifswald nach Sonnenuntergang / Greifswalder Hafen).....	231
9.32.	Frau am Fenster.....	235
9.33.	Mondaufgang am Meer.....	239
9.34.	Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff.....	243
9.35.	Das Eismeer.....	246
9.36.	Nordische See im Mondlicht.....	251
9.37.	Abend an der Ostsee.....	253
9.38.	Schiffe im Hafen am Abend.....	255
9.39.	Wrack im Mondschein.....	259
9.40.	Augustusbrücke in Dresden (Die Augustusbrücke in Dresden).....	262
9.41.	Abend am Ostseestrand (Abend an der Ostsee).....	265
9.42.	Meeresküste bei Mondschein.....	269
9.43.	Seestück bei Mondschein auf dem Meer (Seestück bei Mondschein).....	272
9.44.	Sumpfiger Strand.....	275
9.45.	Flachlandschaft am Greifswalder Bodden.....	277
9.46.	Fischerboot an der Ostsee (Fischerboot zwischen Findlingen am Ostseestrand).....	279
9.47.	Das Große Gehege bei Dresden (Das Große Gehege).....	281
9.48.	Die Lebensstufen.....	286
9.49.	Meeresufer im Mondschein.....	294

Anhang: Fraglich zugeschriebene Werke	298
I.1. Schiff im Eismeer.....	298
I.2. Der Greifswalder Hafen (Schiffe im Hafen von Greifswald)	303
10. Glossar	309
11. Literaturverzeichnis.....	317
12. Abbildungsnachweis.....	339
12.1. Abbildungen im Textteil.....	339
12.2. Abbildungen im Katalogteil	342
12.3. Skizzen und Zeichnungen.....	349

1. Einleitung

1.1. Thema

„Und habe gesehen das Schönste, was je Menschenwitz hervorgebracht: Schiffe mit schwelldenen Segeln die immer bewegliche Fleche [sic] durchkreuzten [sic].“

*Caspar David Friedrich am 18. Oktober 1815
in einem Brief an Louise Seidler.¹*

Caspar David Friedrich hatte zeitlebens eine enge Verbindung zum Meer und eine besondere Vorliebe für die Darstellung von Schiffen und Booten. 1774 in Greifswald geboren, verbrachte er seine Kindheit und Jugend in einer lebendigen Hafenstadt, von der aus die Kapitäne sogar bis in den Mittelmeerraum segelten.² Auf den pommerschen Gewässern waren die verschiedensten Fischerei- und Gebrauchsfahrzeuge unterwegs. Postschiffe verkehrten regelmäßig zwischen Pommern und Schweden, auch Dänemark wurde von Greifswald aus angelaufen, Friedrich selbst hatte sich auf dem Seeweg zu seiner künstlerischen Ausbildung an der Königlichen Kunstakademie in Kopenhagen aufgemacht. Von dem Unterrichtsgebäude aus konnten die Schüler den Hafen sehen, und es scheint, dass der Maler auch in seinem späteren Wohnort Dresden den Blick auf das Wasser nicht missen wollte. Beide Häuser, die Friedrich dort im Laufe seines Lebens bewohnte, standen direkt an der Elbe, sodass er von seinem Atelier aus auf den Fluss und den Schiffsverkehr schauen konnte.

Sechs Mal reiste er von Dresden aus in seine alte Heimat und wanderte wochenlang über Rügen und an der pommerschen Küste entlang. Dabei füllte er seine Skizzenbücher mit Darstellungen von Schiffen, Booten, Netzen, Ankern und anderen Fischereitensilien. Diese Skizzen wurden für ihn, dessen Ölgemälde in seinem Atelier fernab der Küste entstanden, zu einem Motivschatz, auf den er in seiner gesamten Schaffenszeit immer

wieder zurückgriff. Welchen Stellenwert die Schiffe und Boote in Friedrichs künstlerischem Schaffen hatten, mag schon die Anzahl der Gemälde andeuten, in denen diese Motive vorkommen. Sie machen rund ein Drittel von Caspar David Friedrichs Oeuvre aus.

In der Friedrichforschung geht die Auseinandersetzung mit den Fahrzeugen jedoch meist nicht über oberflächliche Beschreibungen hinaus. Diese enthalten selten ausführliche und meist ungenaue Aussagen zu den Motiven. Nur in wenigen Fällen wurde etwa der Versuch einer exakten terminologischen Benennung oder einer Einordnung in ein historisches maritimes Bezugssystem unternommen. Mit Blick auf die Interpretationen der Gemälde, die Schiffe oder Boote zeigen, lässt sich dadurch eine folgenschwere Umkehrung der Herangehensweise beobachten: Statt die Frage nach dem möglichen Bildthema erst nach der Untersuchung der Fahrzeuge zu beantworten, werden diese häufig gleich einem Bildthema zugeordnet, ohne dass dafür belegbare Gründe angeführt werden.³

Diese Herangehensweise mag verständlicher werden, wenn man sich vor Augen führt, dass es sich bei den Autoren der entsprechenden Texte natürlich vor allem um Kunsthistoriker und selten um Schifffahrtsexperten handelt. Die sich daraus ergebenden Probleme für den Blick auf die Gemälde liegen jedoch auf der Hand. Denn diese Art der Interpretation und die damit verbundene Missachtung der Fahrzeuge wurde in der Literatur ganz selbstverständlich immer wieder übernommen, selten neu hinterfragt und so de facto zur Wahrheit gemacht. So blieb das Potenzial ungenutzt, das die Schiffe und Boote für ein fundiertes Verständnis der Gemälde und nicht zuletzt auch des künstlerischen Schaffens Caspar David Friedrichs bieten.

Auf diese Forschungslücke wurde ich während der Recherchen zu meiner 2003 vom Deutschen

¹ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 99.

² Scherer 2000, S. 254.

³ Dies zeigt sich unter anderem in der viel beachteten ersten wissenschaftlichen Gesamtdarstellung von Friedrichs Werk von Helmut Börsch-Supan und Karl Wilhelm Jähning aus dem Jahr 1973. Börsch-Supan deutete darin die Fahrzeuge fast ausschließlich als Sinnbilder der Lebensfahrt, des Todes oder des christlichen Glaubens, ohne diese Aussage mit Fakten zu belegen, die sich aus der Untersuchung der Motive ableiten könnten (Börsch-Supan, Helmut/Jähning, Karl Wilhelm: Caspar David Friedrich. Gemälde, Druckgraphik und bildmäßige Zeichnungen, München 1973).

Schiffahrtsmuseum Bremerhaven publizierten Magisterarbeit aufmerksam, die das Schiff als politische Metapher bei Caspar David Friedrich zum Thema hat.⁴ Hierbei kam ich zu dem Schluss, dass Friedrich die Schiffe und Boote in seinen Gemälden in vielen Punkten nicht wirklichkeitsgetreu wiedergegeben hatte. In der kunsthistorischen Literatur lassen sich zu den Schiffen und Booten im Allgemeinen und diesem Aspekt im Besonderen jedoch kaum Informationen finden. Lediglich in der 1966 erschienenen Dissertation von Sigrid Hinz „Caspar David Friedrich als Zeichner“ ist eine kurze Textpassage enthalten, in der Hinz im Zusammenhang mit der Überhöhung von Gegenständen, die Friedrich als Stimmungsträger dienten, über die Schiffe schrieb:

„Unterhaltungen der Verfasserin mit Segelfachleuten ergaben, dass zahlreiche der von Friedrich gezeichneten Segelschiffe überhöhte Masten tragen und bisweilen auch übertakelt sind. [...] Sie wären also kaum seetüchtig.“⁵

Dieser Hinweis blieb in der Friedrichforschung unkommentiert, und auch Hinz ging in ihrer Arbeit nicht weiter auf diesen Aspekt ein.

Eine eingehendere Befassung mit Friedrich aus der Perspektive der Schifffahrtkunde fand erst 2005 mit dem Erscheinen des Katalogs zur Ausstellung „Seestücke“ in der Hamburger Kunsthalle statt. Martin Faass besprach darin unter anderem Gemälde Friedrichs unter schifffahrtshistorischen Aspekten und unter Zuhilfenahme des entsprechenden Fachvokabulars. Faass kam dabei ebenfalls zu dem Schluss, dass die Schiffe und Boote nicht realitätsgetreu dargestellt wurden, und folgerte daraus, dass Friedrich diese Abweichungen bewusst als Gestaltungselement eingesetzt habe, um bei den Betrachtenden eine von ihm beabsichtigte Wahrnehmung hervorzurufen.⁶

Dieser vielversprechende Impuls und die Tatsache, dass eine umfassende kunsthistorische Auseinandersetzung mit den Schiffen und Booten bei Friedrich nach wie vor aussteht, waren der Anlass für die vorliegende Arbeit.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Annäherung an das Werk des Künstlers im Laufe der Zeit immer stärker schematische Züge angenommen hat. Dies beschrieb Werner Busch 2003 im Vorwort zu seinem Buch „Caspar David Friedrich. Ästhetik und Religion“⁷ und brachte darin treffend auf den Punkt, dass eine solch schematische Herangehensweise ganz allgemein ihre Tücken berge:

„Da Friedrich zudem als der Inbegriff eines frühromantischen Künstlers gilt, sieht sich die Kunstgeschichte berechtigt, das ganze gewaltige Arsenal der frühromantischen Literatur und Theorie auf ihn zur Anwendung zu bringen. [...] Doch tendiert dieses Verfahren zu Kurz-Schlüssen.“⁸

Tatsächlich fallen solchen „Kurz-Schlüssen“ kunsthistorisch wichtige Aspekte zum Opfer. Im Zusammenhang mit Friedrichs Schiffs- und Bootsdarstellungen birgt der Bezug auf die immer gleichen überlieferten Sichtweisen eine besondere Gefahr, denn dieser lässt eine genaue Untersuchung der Fahrzeuge als vermeintlich entbehrlich erscheinen.

Die vorliegende Dissertation will daher diese altbekannten Pfade der Annäherung an Friedrich verlassen und sich aus Richtung der Schifffahrtsgeschichte und der Seemannschaft auf die entsprechenden Gemälde zubewegen. Gegenstand der Untersuchung sind damit diejenigen Ölgemälde, auf denen Wasserfahrzeuge zu sehen sind, die gesegelt werden können, sowie alle Skizzen, die diesen Gemälden als Vorlage dienten. Ihre Betrachtung soll unter Anwendung des Fachwissens aus der Schifffahrtsgeschichte und der Seemannschaft erfolgen. Dabei wird zu beleuchten sein, ob sich auf diese Weise neue Erkenntnisse zu den Ölgemälden ergeben und was dies mit Blick auf die bislang erfolgten Interpretationen bedeuten kann.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang die Frage, inwieweit es sich bei Friedrich um einen Schifffahrtsexperten handelte. Kannte sich der Maler mit der Konstruktion der Fahrzeuge und der Bedeutung ihrer Bauteile aus? Verfügte er

⁴ Cibura 2003, S. 217-257.

⁵ Hinz 1966, S. 42.

⁶ Faass/Krämer 2005, S. 18.

⁷ Busch 2003.

⁸ Ebd., S. 7.

über seglerische Kenntnisse? Kurz: Wusste er, was er malte und warum er es so malte? In diesem Aspekt liegt ein Schlüssel, um Friedrichs Gemälde richtig einordnen und interpretieren zu können. Erst wenn man weiß, ob Veränderungen an den Fahrzeugen aus Absicht oder schlicht aus Unwissenheit vorgenommen wurden, lassen sich die richtigen Schlüsse für die Bestimmung des Bildthemas ziehen.

Vor allem Friedrichs (scheinbar) wirklichkeitsgetreue Wiedergabe der Takelage sowie anderer Details der Fahrzeuge hat in der Forschungsliteratur zu unterschiedlichen Ansichten in dieser Frage geführt. So hatte sich Hans-Jürgen Hansen 1977 in seinem Buch „Deutsche Marinemalerei“ gleich in einem ganzen Kapitel mit „Caspar David Friedrich als Marinemaler“ beschäftigt.⁹ Noch zwei Jahre zuvor hatte der Autor Friedrich in einem Aufsatz lediglich ein „intimes Verhältnis zur Seefahrt“ attestiert und ihn als einen „Shiplover“ beschrieben.¹⁰ In seinem Buch erklärte er jedoch, dass Friedrich als Marinemaler anzusehen sei, da er unter anderem mit den „technisch-praktischen Usancen dieses Genres“ vertraut gewesen sei. Dies begründete Hansen unter anderem mit dem Umstand, dass Friedrich das Modell einer Fregatte besessen habe, das der Maler für verschiedene Bilder genutzt habe.¹¹

Boye Meyer-Friese dagegen definierte 1981 in seiner Dissertation mit dem Titel „Marinemalerei in Deutschland im 19. Jahrhundert“¹² den Entwicklungsanfang der Marinemalerei dort,

„wo das maritime Motiv innerhalb der Landschaftsmalerei nicht mehr Bedeutungsträger eines Themas ist, das marineunspezifisch genannt werden muss“.¹³

Er führte weiter aus, dass damit die von Friedrich verwendeten maritimen Motive nicht als Beispiel der Marinemalerei gelten können, attestierte dem Maler jedoch eine gute Beobachtungsgabe:

„Sie [die maritimen Motive, Anm. d. Verf.] sind Träger der romantischen Idee, durch sie

sollen, wie bei den übrigen Motiven der Romantik, der Wunsch und die Sehnsucht nach einer nicht diesseitigen Welt anschaulich gemacht werden. Auch der teilweise genaue Abbildungscharakter der Motive befreit sie nicht von dieser Bedeutung.“¹⁴

1990 schließlich erschien in der Zeitschrift „Schiff und Zeit“ ein Artikel von Gottfried Loeck¹⁵, in dem dieser ebenfalls darlegte, dass Friedrich nicht den Marinemalern zugeordnet werden könne¹⁶ und er kein „Schiffsporträtist, Meister des schiffbaulichen Details, genauer Segelführung“¹⁷ gewesen sei.

Zuletzt wurde 2005 im Ausstellungskatalog „Seestücke“ ein weiterer Versuch unternommen, den Malers entsprechend einzuordnen, indem Friedrich als „erster deutscher Künstler“ beschrieben wurde, der „die maritime Landschaft“ entdeckt habe.¹⁸ Martin Faass stellte jedoch auch fest, dass Friedrich mit dem Motiv des Segelschiffs „nicht so sehr technisches Interesse“ verbunden habe.¹⁹

Ein wichtiges Ziel der vorliegenden Arbeit ist es daher auch, durch die entsprechende Untersuchung von Friedrichs Gemälden zu einem fundierten Urteil über die schiffahrtkundliche Expertise des Malers zu gelangen. In der Einführung soll daher zunächst das Verhältnis des Malers zu den Schiffen und Booten näher beleuchtet werden. Mit Blick auf Friedrichs Ausbildung an der Kopenhagener Akademie wird dann die Frage zu erörtern sein, inwieweit seine Lehrer Einfluss auf die Entwicklung von Friedrichs Schiffsdarstellungen hatten. Von dort kann der Bogen zu der Bildtradition und der Frage gespannt werden, wie die niederländischen Seestücke des 17. Jahrhunderts den Künstler bei der Komposition seiner Gemälde und insbesondere bei der Verwendung der Schiffe und Boote beeinflusst haben. Ein besonderer Schwerpunkt soll dabei auf der Frage liegen, wie der Maler bestimmte Motive aus den niederländischen Gemälden dieser Zeit in seinem Werk aufgegriffen und weiterentwickelt hat.

⁹ Hansen 1977, S. 16-18.

¹⁰ Hansen 1975, S. 112.

¹¹ Hansen 1977, S. 17.

¹² Meyer-Friese 1981.

¹³ Ebd., S. 9.

¹⁴ Ebd., S. 74.

¹⁵ Loeck 1990.

¹⁶ Ebd., S. 39.

¹⁷ Ebd., S. 43.

¹⁸ Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 14.

¹⁹ Faass/Krämer 2005, S. 18.

Claude-Joseph Vernets Schule der maritimen Malerei in Frankreich soll ebenfalls mit Friedrichs Gemälden in Beziehung gesetzt werden. Auch dabei wird es darum gehen, wie Friedrich Gestaltungselemente Vernets aufgenommen hat und worin sich die Gemälde der beiden Künstler unterscheiden. Die Vergleiche sollen Aufschluss darüber geben, wie Friedrich seine eigene Bildsprache entwickelt hat und welchen Platz die Schiffe und Boote in dieser Bildsprache haben.

Bevor dann die entsprechenden Skizzen und Gemälde des Malers eingehend besprochen werden können, bedarf es zunächst einer Beschreibung der Schiffs- und Bootstypen, die Friedrich im 19. Jahrhundert an der pommerschen Küste und an der Elbe sehen konnte. Um überprüfen zu können, worin Unterschiede zwischen den gemalten und den realen Fahrzeugen bestehen, ist eine solche Typisierung unerlässlich. Erst wenn man weiß, welches Schiff Friedrich dargestellt hat, kann man überprüfen, wie wirklichkeitsgetreu er es auf die Leinwand übertrug. Die Schiffs- und Bootstypen, die Friedrich skizziert und gemalt hatte, werden vorgestellt sowie ihre baulichen Besonderheiten und ihre Verwendung in der Schifffahrt oder Fischerei erklärt. Das gilt auch für die Fangmethoden der Fischerei an der pommerschen Küste allgemein. Dieses Wissen ist die Grundlage, um die von Friedrich so zahlreich dargestellten Fischereitensilien einordnen und auf ihren Realitätsgehalt hin überprüfen zu können.

In einem nächsten Schritt sollen dann die den Ölgemälden zugrunde liegenden Skizzen beschrieben werden. An ihnen lässt sich überprüfen, ob Friedrich ein Fahrzeug von Anfang an nicht realitätsgetreu abgezeichnet hatte oder ob eventuelle Änderungen erst bei der Übertragung des Motivs auf die Leinwand erfolgten. Ist Letzteres der Fall, wird zu erörtern sein, was diese Änderungen mit Blick auf das Thema des Gemäldes zu bedeuten haben.

Dass eine solche Herangehensweise in der Kunstgeschichte bereits für andere Motive des Malers zu gewinnbringenden Ergebnissen führte, zeigte beispielsweise die Gegenüberstellung der Kirche im Gemälde „Vision der christlichen Kirche“ mit dem Meißener Dom und der Neubrandenburger

Marienkirche, die als architektonische Vorbilder angenommen wurden. So kam Hofmann 2000 durch diese Gegenüberstellung zu dem Ergebnis, dass der Maler die Proportionen der Gebäude verändert hatte, um in dem Gemälde den Eindruck einer eklektischen Architektur im Sinne der Neugotik entstehen zu lassen.²⁰ Die Neugotik war für Friedrich das Sinnbild einer erneuerten, makellosen Glaubensform.²¹ Als Bildthema konnte auf diese Weise überzeugend die Überwindung alter Glaubensformen benannt werden.

Die Arbeit wird dementsprechend der Frage nachgehen, ob es sich bei Unterschieden zwischen den Skizzen und den Gemälden um Ungenauigkeiten handelte, die auf Friedrichs mangelndes Fachwissen zurückzuführen sind, oder ob der Maler die Schiffe und Boote absichtlich veränderte, um so ein bestimmtes Bildthema darzustellen. Davon ausgehend wird die Frage zu klären sein, um welches Thema es sich dabei handelte.

Auch die Frage nach dem Realitätsgehalt von Seestücken ist in der Kunstgeschichte nicht neu und führte in anderen Bereichen bereits zu interessanten Ergebnissen. Als Beispiel seien hier niederländische Gemälde aus dem 17. Jahrhundert genannt, in denen die detailreiche Darstellung der Schiffe den Eindruck vermittelt, dass hier die realistische Wiedergabe einer seemännischen Situation gezeigt werde.²² Unter seemännischen Aspekten betrachtet zeigte sich jedoch, dass viele der Schiffe so nie konstruiert worden waren und die dargestellten Situationen nicht der Realität entsprachen.²³ Die Künstler hatten diese Modifizierungen vorgenommen, um das von ihnen beabsichtigte Bildthema möglichst deutlich herauszuarbeiten. So sollte beispielsweise ein Schiff im eindrucksvollen Kampf mit den Wellen eindeutig als Sinnbild von Mut und Stärke begreifbar werden.²⁴ In Zeiten des erwachenden Nationalstolzes der Niederländer, die sich gegenüber den Briten als Seemacht positionieren wollten, wurden die Botschaften solcher Motive von den Betrachtenden entsprechend mühelos verstanden.

²⁰ Vgl. Hofmann 2000, S. 73.

²¹ Hofmann 1974, S. 62.

²² Vgl. Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 63-65.

²³ Ausst.-Kat. Hamburg 2010, S. 35.

²⁴ Ebd., S. 42.

Auch Friedrichs Gemälde müssen in ihren historischen Kontext eingeordnet werden. Dazu ist es wichtig, einen Einblick in die Vorstellungswelt des Künstlers zu vermitteln. Friedrich arbeitete in einer Zeit gesellschaftlicher Umbrüche, in der es zu erheblichen politischen Spannungen und in der Folge zu einer Neuordnung der Kräfte in Europa kam. Wie Friedrich diese Veränderungen erlebte und wie er mit ihren Folgen umging, hatte Einfluss auf sein künstlerisches Schaffen und die Aussagen, die er mit seinen Gemälden treffen wollte. Der Maler setzte darüber hinaus auch in der Kunst neue und viel diskutierte Maßstäbe – etwa, indem er religiöse Bildthemen durch Landschaftsdarstellungen ausdrückte. Die Bedeutung der Motive ließ sich bei ihm nicht mehr allein aus der traditionellen christlichen Ikonografie ableiten. Eine umfangreiche Darstellung der religiösen und politischen Vorstellungen Friedrichs muss daher ebenso Teil dieser Arbeit sein wie die Darstellung der Lebens- und Vorstellungswelt in der Gesellschaft während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auf Grundlage dieser Untersuchungen können Friedrichs Gemälde schließlich zu Motivgruppen zusammengefasst und besprochen werden.

Der Katalogteil soll darüber hinaus alle bislang erfolgten Interpretationen und Beschreibungen der Schiffe und Boote in chronologischer Reihenfolge aufführen. Auf diese Weise können die Aussagen erstmals direkt verglichen und eventuelle Widersprüche deutlich gemacht werden.

Ein besonderes Anliegen dieser Arbeit ist es, den kunstwissenschaftlichen Diskurs durch das Hinzuziehen weiterer Disziplinen neu anzuregen – ein Vorgang, der im Übrigen auch auf umgekehrtem Wege funktioniert. Denn genauso, wie die Schiffahrtsgeschichte eine wichtige Quelle für die Kunstgeschichte darstellt, sind die Gemälde und Skizzen Friedrichs auch eine wichtige Quelle für die Schiffahrtsgeschichte.²⁵

Insgesamt soll es hier nicht darum gehen, den bereits zahlreich vorhandenen Interpretationen

weitere mögliche Bedeutungen hinzuzufügen. Vielmehr möchte die vorliegende Arbeit den Boden für die Betrachtung der Gemälde ein Stück weit neu bereiten – ausgehend von der Überzeugung, dass die Boote und Schiffe bei Friedrich zu keinem Zeitpunkt in Gänze erforscht worden sind.

1.2. Forschungsstand

1.2.1. Die Schiffe und Boote in der Friedrichsforschung

Die Schiffe und Boote in Friedrichs Gemälden wurden in der umfangreichen Literatur über den Künstler meist im Zusammenhang mit der Beschreibung einzelner Gemälde, nie jedoch monothematisch behandelt. Einzige Ausnahme ist ein anlässlich des Friedrich-Jubiläumsjahres 1974 von Hans Jürgen Hansen publizierter Aufsatz, der die Betrachtung der Werke unter schiffahrtshistorischen Aspekten erstmals thematisierte. Der Aufsatz mit dem Titel „Kunstwissenschaft und Seefahrt“ erschien dabei bezeichnenderweise nicht in einer kunsthistorischen Publikation, sondern in der Publikation „Stallings maritimes Jahrbuch“²⁶, einem Periodikum mit maritimem Themenspektrum.

Hansen, selbst sowohl Kunst- als auch Schiffahrtshistoriker, bedauerte darin, dass man in der Kunstwissenschaft „durchweg nur geringe Kenntnisse von Schiffen und von der Seefahrt besitzt“²⁷ und betonte, dass eine intensive Berücksichtigung der maritimen Aspekte in Friedrichs Biografie zu interessanten Ergebnissen bei der Untersuchung der Schiffsbilder führen könne. Dies legte er unter anderem am Beispiel des Chemnitzer Gemäldes „Segelschiff“ dar. Da Friedrich nie ein Vollschiff mit Takelage skizziert habe, könne man davon ausgehen, dass Friedrich das darauf befindliche Schiff nach einem Modell gemalt habe.²⁸ Hansen datierte die Fregatte in dem Gemälde aufgrund ihrer Bauart in das ausgehende 18. Jahrhundert und untermauerte damit seine

²⁵ Hier sind unter anderem die Untersuchungen Wolfgang Rudolphs zu nennen, der sich in den 1960er-Jahren intensiv mit den Fahrzeugen der pommerschen Ostsee auseinandergesetzt hat und auf Friedrichs Zeichnungen als wichtige historische Quelle für die Frage nach der Konstruktion bestimmter Boote zurückgriff (Rudolph 1966, S. 132, und Rudolph 1969, S. 39, 41, 53, 68).

²⁶ Hansen 1975, S. 98-113.

²⁷ Ebd., S. 98.

²⁸ Ebd., S. 112.

These, dass dem Maler kein echtes Schiff als Vorlage gedient habe, sondern das Modell einer solchen Fregatte älteren Datums. Hansens Aufforderung an die Forschung, diesen Diskurs insbesondere in der Kunstgeschichte fortzusetzen, blieb in den folgenden Jahrzehnten jedoch ungehört.

Ebenfalls in einem Periodikum mit maritimem Themenschwerpunkt, der Zeitschrift „Schiff und Zeit“²⁹, erschien 1990 ein Artikel von Gottfried Loeck mit dem Titel „Caspar David Friedrich und das Meer“. Darin beschäftigte sich der Autor mit der These, dass Friedrich als „Maler der See und von Schiffen“ einen besonderen Stellenwert gehabt habe, jedoch weder Seestücke gemalt habe, noch den Marinemalern zuzuordnen sei. Auch Loeck fielen Ungenauigkeiten in den Darstellungen des Malers auf. Zu Friedrichs Skizzen schrieb er, der Maler zeige „ein durchgehendes Desinteresse am detailgetreuen Objekt, am photographierscharfen [sic] Schiff“³⁰, und kam schließlich zu dem Ergebnis, dass Friedrich nie „Schiffsporträtist, Meister des schiffbaulichen Details, genauer Segelführung“³¹ gewesen sei.

Die von Hansen 1974 geforderte kunsthistorische Auseinandersetzung mit den Schiffen nahm erst mit dem 2005 vorgelegten Katalog zur Hamburger Ausstellung „Seestücke“³² erneut Fahrt auf. Der Autor und Herausgeber Martin Faass bezog sich darin auf Hansens Aufsatz und erwähnte auch dessen Hinweis auf das Schiffsmodell, das sich in Friedrichs Besitz befunden habe.³³ Während Hansen Friedrich jedoch als einen Marinemaler³⁴ und „Shiplover“³⁵ verstanden hatte, erklärte Faass, Friedrich habe mit dem Motiv des Segelschiffs „nicht so sehr technisches Interesse“ verbunden.³⁶ Der Maler habe beispielsweise durch das bewusste Übergehen von „technischen Details der Takelage“ das „von ihm so geschätzte Motiv eines Segelschiffes erzielt, dessen Masten sich als „filigranes Gerüst vor dem Himmel abzeichnen“. Für

Friedrich sei das Motiv daher vor allem „Sinnbild für die einsame Lebensfahrt des Menschen“ gewesen, mit dem der Maler sowohl die „Verzweigung“ des Menschen als auch dessen „Aufgehobensein im Weltganzen“ anzeige.³⁷ Die Publikation enthält auch einen kommentierten Katalog, in dem zehn Gemälde Friedrichs aufgeführt und einige davon aus der Perspektive der Schifffahrtswissenschaft beschrieben werden. Zur fachlichen Beratung hatten die Autoren den Kunsthistoriker und Schifffahrtsexperten Dr. Boye Meyer-Friese³⁸ hinzugezogen, sodass hier erstmals eine gelungene Verbindung von Kunst- und Schifffahrtsgeschichte beim Blick auf Friedrichs Gemälde geschaffen werden konnte.

Damit sind an dieser Stelle bereits die einzigen Publikationen genannt, die sich in herausgehobener Weise mit den Schiffen und Booten im Werk Friedrichs beschäftigten. Um ein Gefühl davon zu vermitteln, wie sich der Blick auf das Motiv im Laufe der Zeit verändert hat, wurden darüber hinaus die wichtigsten Publikationen zu Friedrich auf die darin enthaltenen Aussagen zu den Schiffen und Booten durchgesehen. Sie sollen in der Folge dargelegt werden.

Friedrichs Zeitgenossen sahen in den Schiffen und Segelbooten nur selten mehr als Fahrzeuge und benannten sie je nach deren Größe als „Schiff“, „großes Schiff“, „Schiffchen“ oder „Schifflein“.³⁹ Selten einmal wird in diesen Texten⁴⁰ ein Fahrzeug genauer charakterisiert, zum Beispiel als „Dreimaster“⁴¹, „Schiffe vom ersten Range und kleinere“⁴² oder „Fischerbarken“.⁴³ Die Beschreibungen waren von dem romantischen Subjektivismus der Zeit geprägt und verliehen den Fahrzeugen geradezu menschliche Züge: „einsam“ segelnd⁴⁴, „nach Vergnügen dahinschwimmend“⁴⁵,

²⁹ Die Zeitschrift wurde bis 2012 von der „Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte“ herausgegeben.

³⁰ Loeck 1990, S. 40.

³¹ Ebd., S. 43.

³² Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde, hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede (Ausst.-Kat Hamburg, Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005.

³³ Faass/Krämer 2005, S. 18.

³⁴ Hansen 1977, S. 17.

³⁵ Ebd., S. 112.

³⁶ Faass/Krämer 2005, S. 18.

³⁷ Ebd.

³⁸ Dr. Boye Meyer-Friese war Leiter der Abteilung Schifffahrt im Altonaer Museum in Hamburg.

³⁹ Diese Bezeichnungen kann man den Texten des Literaturverzeichnisses entnehmen, das dem Werkverzeichnis von Börsch-Supan/Jähning vorangestellt ist (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 62-221).

⁴⁰ Meist handelt es sich dabei um Ausstellungsbesprechungen oder Zeitungsartikel.

⁴¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 107.

⁴² Ebd., S. 86.

⁴³ Ebd., S. 111.

⁴⁴ Ebd., S. 120.

⁴⁵ Ebd., S. 86.

oder „von Wünschen getrieben“⁴⁶, „verwegen“⁴⁷ oder „sorglos“ sich Träumereien überlassend.⁴⁸

Die Frage, ob das Dargestellte realistisch oder unrealistisch ist, stellte sich den Rezipienten des 19. Jahrhunderts nicht. Das mag zunächst irritieren, wenn man bedenkt, dass den Betrachtenden in dieser Zeit das „richtige“ Aussehen der Schiffe doch durchaus geläufig gewesen sein konnte.⁴⁹ Tatsächlich hatten jedoch nur wenige Menschen Berührung mit der Seefahrt, und wer im Binnenland wohnte, kannte die Fahrzeuge meist nur aus Bildern.

Zeitgenössische Beschreibungen, aus denen Zweifel am Wahrheitsgehalt mancher Darstellungen herauszulesen ist, sind daher eine Seltenheit. So schrieb beispielsweise ein anonymes Autor über die Prager Ausstellung von 1824, dass man nicht sagen könne, ob die Größenverhältnisse zwischen Schiff und Eisberg richtig dargestellt seien, da es keinen Maßstab für die Gegenstände gebe.⁵⁰ Bemerkenswert ist das Antwortschreiben von Friedrich Matthäi, dem Direktor der Königlichen Gemäldesammlung Dresden, auf den Vorschlag von Carl Gustav Carus, ein Gemälde Friedrichs anzukaufen. Dieses wurde im August 1836 auf der Dresdner Akademieausstellung unter dem Titel „Meeresufer im Mondschein“ gezeigt.⁵¹ Matthäi begründete seine Ablehnung damit, dass die seglerische Situation der Boote nicht mit dem dargestellten Wetter übereinstimme:

„Was sollen nun aber die symmetrisch gepaarten Schiffe mit ebenso symmetrisch gepaarten Segeln, letztere im Widerspruch mit der spiegelglatten, auch nicht vom leisesten Lüftchen bewegten See bedeuten? Hier tritt das Unwahre, Unnatürliche dem Zusammenhange der Idee entgegen und mir wenigstens wird der hier verborgene Sinn nicht klar.“⁵²

Matthäi hatte mit dieser Beobachtung den Nagel auf den Kopf getroffen. Dass er den Wert des Gemäldes anscheinend im Besonderen von der Realitätstreue der Darstellung abhängig machte, zeigt außerdem anschaulich, welche Probleme Friedrichs Zeitgenossen damit hatten, das eigentliche Thema seiner Darstellungen zu erfassen.

Friedrich starb 1840, und erst nach seiner legendären Wiederentdeckung durch Andreas Aubert Ende des 19. Jahrhunderts⁵³ erwachte das Interesse an dem Maler erneut. Bei der Jahrhundertausstellung in Berlin 1906 nahm Friedrich mit 36 gezeigten Bildern einen entscheidenden Platz ein.⁵⁴ Der Blick auf das Werk wurde dabei durch den Impressionismus geprägt und Friedrichs Umgang mit dem Licht sogar als Vorbereitung der pleinairistischen Bewegung beschrieben.⁵⁵ Auf das Sinnbildhafte in den Gemälden ging man dagegen nicht ein, es wurde im Gegenteil sogar abgelehnt.⁵⁶

Während des Ersten Weltkrieges interessierte sich das Publikum dann hauptsächlich für die Gemälde, in denen Friedrich auf die Freiheitskriege 1813 bis 1815 Bezug genommen hatte. Diese Motive entsprachen der patriotisch geprägten Kriegsstimmung in Deutschland. Dazu passend erschien 1915 das Buch des ein Jahr zuvor verstorbenen Andreas Aubert mit dem Titel „Caspar David Friedrich. Gott, Freiheit, Vaterland“, in dem dieser die Schaffensperiode von 1810 bis 1814 als repräsentativ für das Gesamtwerk des Malers herausstellte.⁵⁷

1924 setzte sich Willi Wolfradt⁵⁸ in seiner Beschreibung des Gemäldes „Hafen von Greifswald“ kurz mit der Darstellung der Schiffe auseinander. Der Autor benannte dabei Auffälligkeiten in der Darstellung, wie die „eigentümlich steifen, blechern herausgebusten Formen“ der Segel eines Schiffes am linken Bildrand.⁵⁹ Im Zusammenhang mit dem Gemälde „Lebensstufen“ stellte er fest, das Takelwerk sei „exakt durchzeichnet“ und deutete dies als Beleg für die Akribie und Gewis-

⁴⁶ Ebd., S. 84.

⁴⁷ Ebd., S. 118.

⁴⁸ Ebd., S. 95.

⁴⁹ Im Gegensatz zu den Betrachtenden heute, die vom Aussehen der Schiffe des 19. Jahrhunderts selten eine Vorstellung haben.

⁵⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 103.

⁵¹ Zschoche 1998, S. 148. Das Gemälde ist heute unter dem Titel „Meeresufer im Mondschein“ in der Hamburger Kunsthalle zu sehen.

⁵² Schreiben Matthäis vom 29. November 1837, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 216.

⁵³ Der Historiker Aubert hatte im Zusammenhang mit einer Publikation über Johan Christian Clausen Dahl Nachforschungen in Deutschland betrieben und dabei auch Recherchen zu Friedrich angestellt (Schmied 2002, S. 13).

⁵⁴ Ebd., S. 16.

⁵⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 56.

⁵⁶ Hamann 1906, S. 15-19.

⁵⁷ Aubert 1915, S. 4-22.

⁵⁸ Wolfradt 1924.

⁵⁹ Ebd., S. 118 f.

senhaftigkeit des Künstlers.⁶⁰ Wolfradt verstand die Schiffe als Symbole der Sehnsucht oder als Symbole der gescheiterten Hoffnung und der Vergänglichkeit im Allgemeinen.⁶¹

Den Untersuchungen Kurt Karl Eberleins aus demselben Jahr⁶² verdanken wir den ersten Hinweis auf den Einfluss der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts auf die Schiffsdarstellungen Friedrichs. In dem 1925 erschienenen Buch „Caspar David Friedrich in seinen Meisterwerken“⁶³ nahm Eberlein diesen Faden erneut auf und ordnete das Gemälde „Hafen von Greifswald“ in die Tradition der Hafenporträts „holländischer Manier“ ein.⁶⁴ Darüber hinaus beschrieb er die Schiffe als Mittel des Malers, um die Gemälde zu strukturieren.⁶⁵

Herbert von Einem ging in seinen 1938 veröffentlichten Untersuchungen⁶⁶ nur am Rande auf das Schiffsmotiv ein, das er als eine aus der „Natur zum Ornament umgebildete Einzelform“ verstand. Solche Formen, zu denen für ihn auch Felsen oder Bäume gehörten, wiederhole der Maler immer wieder, er nutze sie „wie Hieroglyphen“, die er zu etwas völlig Neuem zusammensetze.⁶⁷

In dem von Kurt Wilhelm Kästner 1940 herausgegebenen Buch „Caspar David Friedrich und seine Heimat“⁶⁸ fand ein erster Vorstoß statt, die Motive genauer zu benennen. So identifizierte Kästner die Stangen, die die Fischer im Gemälde „Mondnacht mit Fischern an der Ostsee“ halten, als Mönchguter Aalstecher.⁶⁹ Er erklärte außerdem, dass es sich bei dem Hafen im Gemälde

„Ansicht eines Hafens“ um keinen bestimmten Seehafen handele, und zog daraus den Schluss, Friedrich dichte „die Wirklichkeit in einer gesteigerten Bildwirkung um und verbindet die einzelnen Motive mit den Stimmungswerten des Abends zu einer neuen Bildidee“.⁷⁰ Kästner schrieb darüber hinaus, dass in dem Gemälde „Hafen von Greifswald“ die Segel der Schiffe links zum Trocknen gesetzt seien⁷¹, und zeigte damit eine gewisse Kenntnis der seemännischen Arbeitswelt. Er nannte die Schiffe „Empfindungsträger“, die Friedrich „wie ein lebendes Wesen“ betrachtet habe und die zum Beispiel „Lebensfreude, Stille oder träumendes Sichtreibenlassen“ ausdrücken sollten.⁷²

Sigrig Hinz legte 1966 mit ihrer Dissertation die erste umfassende Untersuchung der Zeichnungen und Skizzen Friedrichs vor.⁷³ Diese stellten für Hinz Zeugnisse von Friedrichs „tiefgreifender Auseinandersetzung mit der Wirklichkeit“⁷⁴ dar. Bei der Beschäftigung mit dem Motivschatz des Malers unternahm sie den bereits beschriebenen bemerkenswerten Schritt, „Segelfachleute“ zur Analyse der Segelschiffe heranzuziehen.⁷⁵

Willi Geismeier⁷⁶ beschrieb 1973 den Einfluss der romantischen Naturphilosophie auf den Künstler, dessen Hauptanliegen die Darstellung der Unendlichkeit in Raum und Zeit gewesen sei. Mit dem Schiff habe Friedrich gezeigt, wie der Mensch und sein Lebenslauf in diese unendlichen Naturprozesse eingebunden seien. In den Gemälden „Morgen“, „Mittag“, „Abend“ und „Nacht“ erkannte Geismeier die Versinnbildlichung des Lebenszyklus und deutete auch sonst die Schiffe als Zeichen für das Leben und den Lebenslauf.⁷⁷ Das Schiff im Gemälde „Das Eismeer“ verstand Geismeier als Zeichen der gescheiterten patriotischen Hoffnungen.⁷⁸

⁶⁰ Ebd., S. 120.

⁶¹ Ebd., S. 122.

⁶² Eberlein, Kurt Karl: Caspar David Friedrich. Bekenntnisse, Leipzig 1924.

⁶³ Eberlein 1925.

⁶⁴ Ebd., S. 26.

⁶⁵ Über den „Greifswalder Hafen“ schrieb er: „Zwei große Segelschiffe mit anschließenden Gruppen von Masten und Booten betonen den symmetrischen Flächenaufbau (Eberlein 1925, S. 2). Auch in dem Gemälde „Greifswalder Hafen“ verstand er die Schiffe vor allem als gestalterische Elemente: „Raumschaffend wirken die Vordergrundsilhouetten, die schrägliegenden Schiffe, die überschneidenden, immer ferneren Maste mit, den Raumtakt abzulesen und die Richtungstiefe zu empfinden“ (Eberlein 1925, S. 24).

⁶⁶ Von Einem, Herbert: Caspar David Friedrich. Berlin 1938.

⁶⁷ Ebd., S. 103 f.

⁶⁸ Kästner, Kurt-Wilhelm/Rohling, Ludwig/Degner, Karl-Friedrich: Caspar David Friedrich und seine Heimat, in: Kurt Wilhelm Kästner (Hg.): Bekenntnisse Deutscher Kunst, Bd. 2, Greifswald 1940.

⁶⁹ Ebd., S. 72.

⁷⁰ Ebd., S. 41.

⁷¹ Ebd.

⁷² Ebd.

⁷³ Hinz, Sigrig: Caspar David Friedrich als Zeichner. Ein Beitrag zur stilistischen Entwicklung der Zeichnungen und ihrer Bedeutung für die Datierung der Gemälde (zugl. Greifswald, Ernst-Moritz-Arndt-Univ., Diss., 1966), ungedruckt.

⁷⁴ Ebd., S. 101.

⁷⁵ Ebd., S. 42.

⁷⁶ Geismeier, Willi: Caspar David Friedrich. Leipzig 1973.

⁷⁷ Geismeier 1998, S. 33.

⁷⁸ Ebd., S. 51.

1973 erschien das von Helmut Börsch-Supan und Karl Wilhelm Jähning erstellte erste ausführliche Werksverzeichnis des Künstlers.⁷⁹ Börsch-Supan vertrat darin den Standpunkt, dass die Motive stets Symbol und die Bedeutung der Symbole stets gleich seien. Diese Bedeutung der Motive erläuterte er in einem eigenen Verzeichnis. Das Schiff wird darin als Lebensschiff, Todes- und Charussymbol oder Sinnbild für die Verstorbenen aufgeführt, der Schiffbruch als Sinnbild des gescheiterten beziehungsweise beendeten Lebens.⁸⁰ Das Fischerboot zeige das menschliche Leben in seinen verschiedenen Phasen.⁸¹ Bei den Beschreibungen der Fahrzeuge bewies der Autor durchaus Sachkenntnis, beispielsweise, indem er die Boote in dem Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ als „Fischerboote“ benannte⁸² oder in dem Gemälde „Elbschiff im Frühnebel“ das Fahrzeug richtig als ein Frachtschiff bezeichnete.⁸³

Börsch-Supan beschäftigte sich 2008⁸⁴ noch einmal ausführlich mit dem Maler und legte dar, wie Friedrich durch Seestücke den Tageszeitenzyklus darstelle, um so „seine Botschaften durch eine bewusst eingesetzte Formensprache überzeugend zu vermitteln“.⁸⁵ Die Fläche des Meeres erlaube eine Anordnung der Schiffe wie auf einem Schachbrett und damit eine lenkende Bildregie.⁸⁶ Am Beispiel des Gemäldes „Das Große Gehege bei Dresden“ beschrieb er, dass die Bilder des Malers stets dazu aufforderten, in ihnen den Ablauf der Zeit wahrzunehmen. So werde das Schiff in diesem Gemälde in den nächsten Minuten „unweigerlich auf Grund“ laufen.⁸⁷ Das Bemühen des Betrachters, „das Unermessliche ermessen zu wollen“, sei damit zum Scheitern bestimmt.⁸⁸

Weniger eindeutig ikonografisch festgelegt als Helmut Börsch-Supan zeigte sich Jens Christian Jensen in seiner ebenfalls im Jahr 1974 erschienenen Monografie zum Leben und Werk Friedrichs.⁸⁹ Er widmete sich darin auch einigen ausgewählten Schiffsdarstellungen und ging dabei über die bloße Deutung der Fahrzeuge als Metaphern hinaus. So benutzte er bei deren Beschreibung Fachvokabular und benannte seemännische Vorgänge, wie das Verholmanöver eines der Fahrzeuge.⁹⁰

Der zur Caspar-David-Friedrich-Ausstellung 1974 von der Hamburger Kunsthalle herausgegebene Katalog⁹¹ untersuchte Friedrichs Bildtradition erstmals ausführlicher und benannte mögliche Vorbilder in der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts und der französischen Malerei des 18. Jahrhunderts. In dem Katalog fasste Sigmar Holsten die Gemälde unter den Schlagworten „Häfen“, „Schiffe am Ufer“ und „Schiffbruch“ zu Motivgruppen zusammen. Holsten schrieb, für Friedrichs Bilder sei eine starre allegorische Bedeutung auszuschließen. Er habe schlicht auf beliebte Themen aus der Marinemalerei zurückgegriffen.⁹² Holsten kritisierte in diesem Zusammenhang die Deutungen Börsch-Supans und betonte die symbolische Mehrschichtigkeit von Friedrichs Schiffsdarstellungen.⁹³

Die Funktion der Fahrzeuge im Flächengestaltungsprinzip der Gemälde nahm Michael Brötje 1974 in den Blick.⁹⁴ Die Boote und Schiffe wurden von ihm als Flächenstrukturen wahrgenommen, in deren Bezug untereinander das Verhalten der Objekte zur „Unendlichkeit des Raums“ deutlich werde.⁹⁵

In den folgenden Jahren rückte die politische Deutung der Motive immer stärker in den Vordergrund. So befasste sich Peter Märker 1974 in seiner Dissertation mit der Verbindung zwischen

⁷⁹ Börsch-Supan, Helmut/Jähning, Karl Wilhelm: Caspar David Friedrich. Gemälde, Druckgraphik und bildmäßige Zeichnungen, München 1973.

⁸⁰ Ebd., S. 229.

⁸¹ Ebd., S. 226.

⁸² Ebd., S. 345.

⁸³ Ebd., S. 369. In dem 2008 erschienenen Buch „Gefühl als Gesetz“ wiederholte Börsch-Supan im Grundsatz diese 1973 formulierten Vorstellungen zur Bedeutung der Schiffe und Boote.

⁸⁴ Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich. Gefühl als Gesetz. München/Berlin 2008.

⁸⁵ Ebd., S. 177.

⁸⁶ Ebd.

⁸⁷ Ebd., S. 12.

⁸⁸ Ebd., S. 15. 1974 stellte die Route des Fahrzeugs für ihn dagegen noch ein Symbol des Todes dar: „Das Schiff, das auf das seichte Gewässer zutreibt, wo es zu stranden droht, symbolisiert das dem Tod entgegengerende Leben“ (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 431).

⁸⁹ Jensen, Jens Christian: Caspar David Friedrich. Leben und Werk, Köln 1974.

⁹⁰ Jensen 1995, S. 32.

⁹¹ Caspar David Friedrich. Kunst um 1800, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 14. September bis 3. November 1974), München 1974.

⁹² Ausst.-Kat. Hamburg 1974, S. 32 f.

⁹³ Ebd., S. 34 f.

⁹⁴ Brötje, Michael: Die Gestaltung der Landschaft im Werk C. D. Friedrichs und in der holländischen Malerei des 17. Jahrhunderts, in: Jahrbuch der Hamburger Kunstsammlungen 19 (1974), S. 43-88.

⁹⁵ Ebd., S. 83.

den „Altdeutschen“ und den Schiffen, die er als Hinweis auf die politische Einstellung des Malers verstand.⁹⁶ Schiffe und Boote wurden dabei von ihm vor allem als Transportmittel gesehen, die entweder von den an Land befindlichen „Altdeutschen“ erwartet werden oder auf denen sie sich auf dem Weg in eine bessere Zukunft befinden. Eine genauere Untersuchung der Fahrzeuge nahm Märker in diesem Zusammenhang nicht vor.

Wieland Schmied kritisierte 1975 solche Versuche, „jede einzelne Chiffre in den Bildern Friedrichs auf einen bestimmten und unzweifelhaften allegorischen Bedeutungsgehalt [...] festzulegen“.⁹⁷ Aus dem vielschichtigen Sinnzusammenhang werde auf diese Weise eine „dürre Formel herausgeschnitten“ und stereotyp angewandt.⁹⁸ In seiner Beschreibung des Gemäldes „Abend am Ostseestrand“ (1831) stellte der Autor einen Vergleich zwischen dem Schiff im Gemälde und der zugrunde liegenden Skizze an. Er warf die Frage auf, ob die schwedische Flagge des Schiffes nur zufällig in die Mitte des Gemäldes geraten sei, „weil sie schon auf der Studie des Seglers aus dem Jahr 1815 zu sehen war“.⁹⁹

1976 kritisierte Börsch-Supan in einem Aufsatz mit dem Titel „Zur Deutung der Kunst Caspar David Friedrichs“¹⁰⁰ die Vorgehensweise Märkers, Friedrichs „offen bekennenden politischen Bildern“¹⁰¹ auch Gemälde zuzuordnen, deren politische Deutung allein im Vorhandensein der „Altdeutschen Tracht“ begründet liege.¹⁰² Um Friedrichs Gemälde von Häfen, Schiffen und Schiffbrüchen verstehen zu können, müsse man vor allem die Intention des Malers verständlich machen. Dazu sei Wissen über den Zweck und den tradierten Symbolgehalt der Motive sowie über ihre Verbindung zu Friedrichs Biografie notwendig.¹⁰³

Gertrud Fiege widmete sich in ihrer 1977 erschienenen Monografie¹⁰⁴ auch der Frage, wie Friedrich die Schiffe und Boote als Bedeutungsträger insbesondere für das Thema der Lebensfahrt genutzt hatte.¹⁰⁵ Sie legte dar, dass die Zeichnungen Friedrichs so exakt ausgeführt seien, dass die „jeweiligen Schiffstypen zu benennen sind und alle Einzelheiten der Takelage stimmen“¹⁰⁶, jedoch ohne dazu entsprechende Beispiele zu nennen.

Matthias Eberle beschrieb in seinen 1980 erschienenen Untersuchungen zur Entwicklung der Landschaftsmalerei¹⁰⁷ auch Friedrichs Gemälde „Mondaufgang am Meer“ und kam dabei wie Märker zu dem Schluss, dass die Schiffe als Transportmittel und im weiteren Sinn als Hoffnungsträger zu verstehen seien:

„So wird das Schiff zum Vermittler zwischen der Gebundenheit und Beengtheit der Existenz und einem fernen, unbestimmten und doch glückverheißenden Ziel.“¹⁰⁸

Der Autor verwies in diesem Zusammenhang auch auf das Reisejournal Johann Gottfried Herders, in dem dieser 1769 über das Schiff als Mittel reflektierte, „weite Sphären“ zu denken.¹⁰⁹ In diesem Kontext sei das Schiff auch bei Friedrich nachweisbar.

Peter Rautmann legte 1991 eine Monografie zu dem Gemälde „Das Eismeer“ vor.¹¹⁰ Darin widmete er sich ausführlich den Hintergründen zur Entstehung des Gemäldes und einem möglichen Zusammenhang mit der Polarexpedition von William Edward Parry¹¹¹, während die Beschreibung des Schiffes eher kurz ausfällt.¹¹² Seine Interpretation, nach der Friedrich das Schiff als Metapher des gescheiterten Staates dargestellt habe, resultierte unter anderem aus der Beobachtung,

⁹⁶ Märker, Peter: Caspar David Friedrich. Geschichte als Natur (zugl. Kiel, Christian-Albrechts-Univ., Diss., 1974), Kiel 1974.

⁹⁷ Schmied 2002, S. 27.

⁹⁸ Ebd.

⁹⁹ Ebd., S. 116.

¹⁰⁰ Börsch-Supan, Helmut: Zur Deutung der Kunst Caspar David Friedrichs, in: Münchner Jahrbuch der Bildenden Kunst XXVII (1976), S. 199-222.

¹⁰¹ Als solche versteht Börsch-Supan lediglich die Gemälde „Chasseur im Walde“, „Grabmale alter Helden“, Höhle mit Grabmal“ und „Huttens Grab“.

¹⁰² Börsch-Supan 1976, S. 213.

¹⁰³ Ebd., S. 218.

¹⁰⁴ Fiege, Gertrud: Caspar David Friedrich in Selbstzeugnissen und Bilddokumenten, Reinbek 1977.

¹⁰⁵ Ebd., S. 77.

¹⁰⁶ Ebd.

¹⁰⁷ Eberle, Matthias: Individuum und Landschaft. Zur Entstehung und Entwicklung der Landschaftsmalerei, Kunstwissenschaftliche Untersuchungen des Ulmer Vereins 8 (1980).

¹⁰⁸ Ebd., S. 248.

¹⁰⁹ Ebd., S. 249.

¹¹⁰ Rautmann, Peter: C. D. Friedrich. Das Eismeer. Durch Tod zu neuem Leben, Frankfurt am Main 1991.

¹¹¹ Ebd., S. 17-20.

¹¹² Ebd., S. 11.

dass der Maler das Schiff mit einem Wappen am Heck dargestellt hatte.¹¹³

Werner Hofmann nannte 2000¹¹⁴ die Fahrzeuge Attribute, um den Raum als „vielsinnige Metapher“ zu begreifen¹¹⁵, und verstand sie vor allem als gestalterisches Element in Friedrichs Werk.¹¹⁶ In der Beschreibung des Gemäldes „Meeresstrand im Nebel“ stellte Hofmann richtigerweise die Frage, in welche Richtung sich das Ruderboot im Vordergrund bewege, sofern es sich überhaupt bewege.¹¹⁷ In der Beschreibung des Gemäldes „Auf dem Segler“ wies Hofmann auf die detaillierte Ausführung des Schiffes hin, die er als Gegensatz zu der unwirklich wirkenden, visionären Stadt am Horizont begriff.¹¹⁸

Mit der „Theorie des Erhabenen“ beschäftigte sich 2001 Johannes Grave¹¹⁹ am Beispiel von Friedrichs Gemälde „Das Eismeer“. Auch Grave setzte sich darin mit einer möglichen Vorbildfunktion der Berichte über die Expedition von William Edward Parry für Friedrich auseinander.¹²⁰ Das Schiff spielte dabei für Grave lediglich als ein Teil der Komposition eine Rolle, wobei er sich vor allem auf den Größenvergleich von Schiff und Eis fokussierte.¹²¹

Einen ähnlichen Ansatz wie Hofmann drei Jahre zuvor verfolgte 2003 Werner Busch.¹²² Er ging davon aus, dass Friedrich seine Motive in eine „höhere Ordnung“ überführte, indem er sie nach den der Bildkomposition zugrunde liegenden geometrischen Figuren und auf die Bildfläche bezogenen Verhältnissen in seine Gemälde platzierte.¹²³ Buschs Beschreibung des Gemäldes „Morgen“ dreht sich vor allem um die Krümmung, welche die Mastspitzen der Boote zusammen mit den Stangen links bildet.¹²⁴ Im Gemälde „Frau am Strand von Rügen“ beschrieb er den Bogen der

Mastspitzen, dem der abfallende Bogen der Bootskörper entspreche. Aus dem sich daraus für Busch ergebenden Prinzip der korrespondierenden Kurven, die eine Öffnung des Blicks bewirken, las der Autor ein außerhalb des Bildes liegendes Ziel der Boote ab.¹²⁵

Im Katalog zur Ausstellung „Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik“ 2005 in Essen und Hamburg wurde das Schiff in einen ganz neuen Zusammenhang gestellt. Hubertus Gaßner erkannte in Friedrichs Motiven Bezüge zu dem Bund der Freimaurer¹²⁶ und verwies darauf, dass „die ein- und ausfahrenden Schiffe als Verkörperung des Lebensweges“ eine der Grundfiguren freimaurerischen Denkens waren.¹²⁷

1.2.2. Die Diskussion um die „Sinnoffenheit“ in der Friedrichforschung

Die Aussagen zu Friedrichs Schiffs- und Bootsgemälden in der kunsthistorischen Forschungsliteratur sind, wie die vorangegangenen Ausführungen zeigen, selten konkret und in vielen Fällen sogar widersprüchlich. Dies ist jedoch kein Phänomen, das sich bei dem Maler allein auf diese Motive beschränken ließe. Die Analyse von Friedrichs Werk ging immer schon mit heftigen Diskussionen über die Deutungsansätze einher, sodass schließlich sogar die Deutungsmöglichkeit der Gemälde per se in die Diskussion geriet.¹²⁸ Bei der kritischen Auseinandersetzung mit den Interpretationen der Gemälde müssen daher auch die unterschiedlichen Strömungen beachtet werden, die es in der kunstgeschichtlichen Forschung der vergangenen Jahrzehnte gegeben hat.

Nach der Kritik an Börsch-Supans engem ikonografischem Deutungsansatz in den 70er-Jahren¹²⁹ und der durch Peter Märker eingeleiteten Bemühung, die Interpretation der Gemälde historisch

¹¹³ Ebd., S. 32.

¹¹⁴ Hofmann, Werner: Caspar David Friedrich. Naturwirklichkeit und Kunstwahrheit, München 2000.

¹¹⁵ Ebd., S. 135.

¹¹⁶ Ebd., S. 166 und S. 172.

¹¹⁷ Ebd., S. 36.

¹¹⁸ Ebd., S. 119.

¹¹⁹ Grave, Johannes: Caspar David Friedrich und die Theorie des Erhabenen, Weimar 2001.

¹²⁰ Ebd., S. 25-27.

¹²¹ Ebd., S. 20 f.

¹²² Busch, Werner: Caspar David Friedrich. Ästhetik und Religion, München 2003.

¹²³ Ebd., S. 186.

¹²⁴ Ebd., S. 124.

¹²⁵ Ebd., S. 126.

¹²⁶ Ebd., S. 15 f.

¹²⁷ Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 14.

¹²⁸ So kritisierte Helmut Börsch-Supan bereits 1973 die unbefriedigende Erfassung einzelner Motive und ihrer Bedeutung und wies darauf hin, dass Friedrich „die Erscheinungen in der Natur nicht wie feststehende Vokabeln gebraucht“ (Börsch-Supan/Jähning 1973. S. 60 und S. 224). Peter Märker sprach sich ebenfalls gegen die Festlegung bestimmter Motive auf bestimmte Deutungen aus und verlangte für jedes Bild eine neue, individuelle Interpretation (Märker 1974, S. 5).

¹²⁹ Rautmann 1979, S. 13.

zu konkretisieren¹³⁰, folgte eine Phase der grundsätzlichen Ablehnung aller interpretatorischen Analysen.¹³¹ Friedrichs Bilder wurden schließlich sogar als sinnoffen und unausdeutbar kategorisiert.¹³²

Von diesem Standpunkt konnte sich die Forschung lange nicht lösen. Dies beklagte 1990 Friedrich Gross in einem Tagungsbericht. Er schrieb, dass den Deutungsanstrengungen und Diskussionen entscheidende Impulse fehlten und man sich immer noch zu sehr an die althergebrachte Forschung halte.¹³³ Bis heute scheint es eine Art stiller Übereinkunft darüber zu geben, dass Friedrichs Werk eine generelle Sinnoffenheit zugrunde liegt. Diese Haltung wurde von Reinhard Zimmermann bereits 2000 als „Topos der Friedrichforschung“ bezeichnet.¹³⁴ Auch Jost Hermand kritisierte 2001 diese Betrachtungsweise, in der alles „weitgehend im Rätselhaften verharrt und daher kaum noch vor einem historischen Hintergrund interpretiert zu werden braucht“.¹³⁵ Hierin ist vielleicht die Ursache dafür zu suchen, dass es in den vergangenen Jahren kaum noch eine motivgeschichtliche Auseinandersetzung mit Friedrichs Gemälden gab¹³⁶, zumal ein solches Vorgehen vor diesem Hintergrund sozusagen per se als rückschrittlich wahrgenommen werden könnte.

Johannes Grave schrieb 2012, dass die Gegenüberstellung „Bestimmung der Bedeutung versus Sinnoffenheit“ den Weg zu komplexeren Ansätzen in der kunsthistorischen Forschung verstellt habe.¹³⁷ Gleichwohl sah er in der fortdauernden wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Friedrichs Werk auch einen Vorteil, da so die „Grund-

lage verbessert wird, auf der anspruchsvolle Deutungsversuche aufbauen können“.¹³⁸

An diesen Gedanken knüpft die vorliegende Arbeit an, die für das Motiv der Boote und Schiffe solche Grundlagen in weiten Teilen überhaupt erst schaffen soll.

¹³⁰ Diesen Ansatz verfolgte Peter Märker in seiner 1974 erschienenen Dissertation „Geschichte als Natur“.

¹³¹ Rautmann 1979, S. 13.

¹³² Brötje 1974, S. 87.

¹³³ Gross 1990, S. 96.

¹³⁴ Zimmermann, Reinhard: Das Geheimnis des Grabes und der Zukunft: Caspar David Friedrichs „Gedanken“ in den Bildpaaren, in: Jahrbuch der Berliner Museen 42 (2000), S. 187-257.

¹³⁵ Hermand 2001, S. 224.

¹³⁶ Die letzte Publikation dieser Art ist die aus dem Jahr 2007 stammende Dissertation von Akane Sugiyama: Wanderer unter dem Regenbogen. Die Rückenfigur bei Caspar David Friedrich (zugl. Berlin, Humboldt-Univ., Diss., 2007), Berlin 2009.

¹³⁷ Grave 2012, S. 24.

¹³⁸ Ebd., S. 24 f.

2. Caspar David Friedrich

2.1. Kindheit und Jugend an der Ostsee

Als Caspar David Friedrich am 5. September 1774 in Greifswald geboren wurde, war die Stadt – von einer kurzen Unterbrechung 1715 bis 1720 abgesehen – bereits seit fast eineinhalb Jahrhunderten schwedisches Herrschaftsgebiet. Bis zur Kapitulation des schwedischen Königs Karl XII. vor den verbündeten Truppen der Preußen, Dänen und Sachsen im Jahr 1715 waren von Schweden immer wieder Kriege ausgegangen, durch die Greifswald wirtschaftlich geschwächt wurde. Der Kapitulation folgte eine kurze dänische Regierungszeit, der sich 1720 durch den Frederiksborgers Friedensvertrag die Rückgabe des nordwestlichen Pommern und damit Greifswalds an Schweden anschloss. Mit diesem Vertrag begann eine lange Friedenszeit, die für die Stadt mit einer steten Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse einherging.¹³⁹

Um 1780 begann der Greifswalder Außenhandel aufzuleben, der sich vor allem auf dem Seeweg abspielte. Damit bekamen auch die Reeder wieder mehr Aufträge und die Zahl der Schiffer in der Stadt stieg.¹⁴⁰ Während 1755 neun Schiffe in Greifswald registriert waren, waren es 1765 bereits 13, 1775 19 und im Jahr 1783 schließlich 32 Schiffe.¹⁴¹ Ab 1777 wurden durchschnittlich pro Jahr zwei bis drei Schiffe auf Stapel gesetzt, die Bauzeit betrug dann rund zwei Jahre.¹⁴² Diese rege Bautätigkeit dauerte bis gegen Ende der 1790er-Jahre an.¹⁴³

Caspar David Friedrich verbrachte seine Kindheit und Jugend also in einer lebendigen Hafenstadt, die nicht nur von zahlreichen Schiffen angesteuert wurde, sondern in der auch viele Schiffe vom Stapel liefen. Das Wohnhaus der Familie in der „Langen Straße 28“ lag nur wenige Hundert Meter vom Wasser entfernt. Ankernde, ein- und

auslaufende Schiffe und die kleinen Fischereifahrzeuge, die auf der Ryck unterwegs waren, waren für Friedrich ein alltägliches Bild. Auf den Werften, von denen der Maler 1815 eine in seiner Zeichnung „Der Greifswalder Hafen mit Steinbeker Brücke, 10. September 1815“¹⁴⁴ festgehalten hatte, stieg die Zahl der neu gebauten Schiffe kontinuierlich. Der dominierende Schiffstyp der Greifswalder Flotte, die Galeasse¹⁴⁵, taucht in den Skizzen, Zeichnungen und Gemälden Friedrichs immer wieder auf. Mit den Galeassen unternahmen die Greifswalder Fischer sogar Fahrten bis ins Mittelmeer.¹⁴⁶

Als Friedrich 1794 sein Studium an der Königlichen Kunstakademie in Kopenhagen aufnahm, zog er erneut in eine Hafenstadt an der Ostsee. 1798 reiste er von dort aus wieder per Schiff zurück nach Greifswald. Es waren die beiden einzigen längeren Seereisen, die der Maler zeitlebens unternommen hatte.

Erst 1798, im Alter von 24 Jahren, verließ der Maler die Ostsee. Aber auch in Dresden wohnte er direkt am Wasser, zunächst ab 1805 in der Straße „An der Elbe 26“, und ab 1820 mit seiner Familie „An der Elbe 33“¹⁴⁷, wo er bis zu seinem Lebensende blieb.¹⁴⁸

2.2. Studium an der Kopenhagener Akademie

Die ersten erhaltenen Skizzen Friedrichs, die Schiffe und Boote zeigen, stammen aus den Jahren seiner Ausbildung in Kopenhagen. Das Studium an der „Kongelige Danske Skildre-, Bildhugger- og Bygnings-Academie i Kiøbenhavn“ hat ihm sicher unter anderem wegen der Lage der

¹³⁹ Vgl. Wächter 2000, S. 85-93.

¹⁴⁰ Ebd., S. 93.

¹⁴¹ Dufke/Karstädt/Mohr 1981, S. 26.

¹⁴² Scherer 1986, S. 30.

¹⁴³ Scherer 2000, S. 253.

¹⁴⁴ Grummt 751. Christina Grummt publizierte 2011 sämtliche Zeichnungen Friedrichs in einem zweibändigen Werk. Die Zeichnungen, auf die in der vorliegenden Dissertation Bezug genommen wird, werden mit der dort verwendeten Nummer zitiert und dieser Nummer „Grummt“ vorangestellt, um deutlich zu machen, dass es sich um eine bei Grummt publizierte Zeichnung handelt. (Grummt, Christina: Caspar David Friedrich. Die Zeichnungen. Das gesamte Werk, Bd. 1-2, München 2011).

¹⁴⁵ Scherer 2000, S. 254.

¹⁴⁶ Ebd., S. 255.

¹⁴⁷ Heute verlaufen hier, am linken Elbufer, die Straßen „Terrassenufer/Käthe-Kollwitz-Ufer“.

¹⁴⁸ Jensen 1995, S. 68.

Akademie unmittelbar am Wasser¹⁴⁹ zur künstlerischen Auseinandersetzung mit den Motiven ange-regt.

Die Beziehungen zur Seefahrt waren in Kopenha-gen stärker als an irgendeiner anderen europäi-schen Kunstakademie.¹⁵⁰ Der Hafen gehörte Ende des 18. Jahrhunderts zu den wichtigsten Seehäfen der damaligen Zeit. Die Schüler konnten von ihren Unterrichtsräumen aus die an- und abfah-renden Schiffe beobachten. Auch die dänische Marine hatte ihre Liegeplätze in unmittelbarer Nähe zur Akademie.¹⁵¹

Die Kunstakademie hatte von ihrer Gründung 1754 bis zum Ausbruch des deutsch-dänischen Krieges 1848 einen besonderen Einfluss auf die deutsche Malerei.¹⁵² Zwar war sie von König Fre-derik V. vor allem ins Leben gerufen worden, um dänische Künstler auszubilden und die nationale Identität zu stärken¹⁵³, sie zog aber auch eine Viel-zahl junger Künstler aus Deutschland an. Die Akademie hatte zu dieser Zeit eine Monopolstel-lung in der Region Schleswig, Holstein und Pommern, da es in Hamburg selbst keine Kun-stakademie gab.¹⁵⁴ Die Ausbildung war zudem seit 1771 kostenlos und stand auch Schülern anderer Nationalitäten offen.¹⁵⁵ Vielleicht war es diese Aussicht auf eine kostenlose Ausbildung, die 1794 den Ausschlag dafür gab, dass Friedrich seine Lehrjahre an der Kopenhagener Akademie be-gann.¹⁵⁶

Den ersten Zeichenunterricht hatte er bereits um 1790 in Greifswald erhalten. Er war einer der Schüler des Universitätsbaumeisters und Zeichen-lehrers Johann Gottfried Quistorp (1755-1835).

¹⁴⁹ Die Akademie befindet sich noch heute im Barockschloss Charlottenborg im Zentrum Kopenhagens.

¹⁵⁰ Hansen 1977, S. 14.

¹⁵¹ Ebd. Eine lavierte Federzeichnung Friedrichs, die mit dem Vermerk „d 16 Februar 1798 Natur in Neu(?)buden“ bezeich-net ist, zeigt zwei Ruderboote (Grummt 44). Mit Neubuden ist das Viertel „Nyboder“ in Kopenhagen gemeint, wo sich die Unterkünfte der Soldaten der dänischen Kriegsflotte befanden.

¹⁵² Hansen 1977, S. 14.

¹⁵³ Tatsächlich waren Ende der 1780er-Jahre alle Professuren mit Dänen besetzt (Ausst.-Kat. Kiel 2005, S. 15).

¹⁵⁴ Zu ihren bekanntesten Schülern zählen Philipp Otto Run-ge, der aus Wolgast nach Kopenhagen kam, und Georg Fried-rich Kersting, der aus Güstrow in Mecklenburg stammte (Ausst.-Kat. Kiel 2005, S. 17).

¹⁵⁵ Geismeyer 1998, S. 14. Sprachbarrieren gab es keine, da Schleswig und Holstein aufgrund der Landreformen 1773 und 1779 unter dänischer Herrschaft standen, sodass in der Gesell-schaft Deutsch so selbstverständlich gesprochen wurde wie Dänisch (Hansen 1977, S. 14).

¹⁵⁶ Ebd.

Bei ihm erwarb er in der seinerzeit üblichen Weise erste zeichnerische Fertigkeiten: die Schüler ko-pierten dazu zunächst Zeichnungen aus Vorlagen, um später freie Nachzeichnungen dieser Vorlagen anzufertigen.¹⁵⁷ Mit Blick auf den familiären Hin-tergrund des Malers ist es unwahrscheinlich, dass der Unterricht ihn von Anfang an auf eine künstlerische Karriere vorbereiten sollte. Fried-richs Vater, Adolph Gottlieb Friedrich, hatte sich als Lichtgießer und Seifensieder in Greifswald eine Existenz aufgebaut und agierte hier überaus geschäftstüchtig.¹⁵⁸ Von Friedrichs Geschwistern wurden die beiden älteren Brüder ebenfalls Licht-gießer und Seifensieder, der jüngere Bruder Tischler.¹⁵⁹ Es erscheint daher plausibler, dass es sich bei dem Unterricht zunächst um die Vorbe-reitung auf eine handwerkliche Ausbildung ge-handelt haben wird, zum Beispiel die eines Illust-rators.¹⁶⁰

Auch an der Akademie bestand ein großer Teil des Unterrichts zunächst im Kopieren von Alten Meistern oder von Werken der an der Akademie tätigen Lehrer. Es folgte die Anfertigung von Studien kleiner Gipsabgüsse, danach der Zei-chenunterricht in der Abgussammlung der Aka-demie. Erst dann zeichneten die Schüler auch nach lebenden Modellen.¹⁶¹

Von Friedrich sind solche Zeichnungen nicht erhalten.¹⁶² Die wenigen Blätter aus seiner Ausbil-dungszeit zeigen vielmehr neben den bereits er-wähnten Booten und Schiffen Landschaften und Gebäude aus der Gegend um Kopenhagen.¹⁶³ Es ist nicht belegt, ob er durch seine Lehrer zur Be-schäftigung mit diesen Motiven angeregt wurde oder ob er sich aus eigenem Antrieb mit ihnen auseinandergesetzt hat.¹⁶⁴

¹⁵⁷ Geismeyer 1998, S. 13. Die Vorlagen für die Zeichenübun-gen entstammen dem Lehrbuch von Johann Daniel Preißler (Preißler 1728). Die erhaltenen Zeichnungen (Grummt 10 bis 26) zeigen die exakt kopierten Vorlagen des Lehrbuches.

¹⁵⁸ Lewandowski 1992, S. 34-38.

¹⁵⁹ Ebd., S. 32.

¹⁶⁰ Geismeyer 1998, S. 13.

¹⁶¹ Ebd., S. 51.

¹⁶² Ausst.-Kat. Hamburg 2009, S. 20.

¹⁶³ Grummt 27 bis 51.

¹⁶⁴ Ausst.-Kat. Kiel 2005, S. 72.

2.3. Friedrichs Lehrer in Kopenhagen: Einfluss und Anregungen

Zu den wichtigsten Lehrern Friedrichs in Kopenhagen gehörte Nicolai A. Abildgaard (1743-1809), der zusammen mit Jens Juel (1745-1802) zu den bedeutendsten Künstlern der Akademie zählte. Abildgaard war der führende dänische Historienmaler. Er wurde 1778 Professor der Akademie und war von 1791 bis 1798 sowie von 1801 bis 1809 deren Direktor. Friedrich wurde von ihm unter anderem ab Herbst 1796 in der Gipsklasse und ab Januar 1798 in der Modellklasse unterrichtet.¹⁶⁵ Abildgaard beschäftigte sich mit Themen der nordischen Dichtung und Mythologie sowie der Ossian-Geschichte.¹⁶⁶ Ein deutlicher Bezug auf diese „ossianischen Charaktere“ ist bei Friedrichs Darstellung von Druiden zu erkennen, beispielsweise in dem Gemälde „Vision der christlichen Kirche“.¹⁶⁷

Ein weiterer Lehrer Friedrichs war Jens Juel, seit 1786 Professor der Königlichen Akademie.¹⁶⁸ Er hatte in Hamburg niederländische Meister des 17. Jahrhunderts studiert¹⁶⁹, ließ sich von den niederländischen Landschaftsgemälden inspirieren und griff als Erster in Dänemark deren Stil auf. Ein Beispiel ist das 1787 entstandene Gemälde „Im Mondschein am Kleinen Belt bei Snoghøi“ [Abb. 1]. Darin übertrug Juel eine niederländische Nachtansicht in der Art des Malers Aert van der Neer auf eine dänische Landschaft.¹⁷⁰ Ab 1790 widmete er sich in seinen Landschaftsgemälden verstärkt der Naturbeobachtung.¹⁷¹ Diese Vorgehensweise war neu und hob ihn von seinen Zeitgenossen ab, die nach wie vor die Menschen und die Natur in idealisierter Weise auf die Leinwand brachten.¹⁷² In dem Gemälde „Ein seeländischer Bauernhof bei aufziehendem Gewitter“ [Abb. 2], gemalt um 1793, sah Kasper Monrad aufgrund der besonderen Lichtführung bereits die Ankündigung der Romantik:

„Dieses Bild registriert mit feinem Sinn das besondere Licht direkt vor Ausbruch eines

Sturms. [...] Auf die Romantik verweist auch das Licht mit seinem übernatürlichen – wenn man so will, göttlichen – Schein, der die Schilderung über die rein sachliche Naturbeobachtung hinaushebt.“¹⁷³

Die Art, wie Juel das Licht in der Natur darstellte, sei es das Licht des Vollmondes, das sich auf dem Wasser spiegelt, oder den dramatisch beleuchteten Himmel, ist auch in Friedrichs Gemälden zu erkennen. Vor allem der Vollmond, der sich auf dem Wasser spiegelt, ist in zahlreichen seiner Gemälde zu sehen.

Als weiterer Landschaftsmaler gehörte Christian August Lorentzen zu Friedrichs Lehrern an der Kopenhagener Akademie, wobei dessen Werk jedoch nicht an die Erfolge Abildgaards und Juels heranreichen konnte. Zwischen Lorentzen und Friedrich schien eine gewisse Freundschaft bestanden zu haben, wie aus einem Briefwechsel hervorgeht.¹⁷⁴ Ein besonderer Einfluss Lorentzens auf Friedrichs Malweise lässt sich jedoch nicht finden.

Insgesamt ist festzustellen, dass Friedrich die Akademie in Kopenhagen verließ, ohne dass seine künstlerische Ausdrucksweise und besonders seine Auffassung von Landschaftsdarstellung dort entscheidend geprägt worden wäre. So kann man an Friedrichs Zeichnungen aus den Jahren 1801/02 sehen, dass sich der Maler zu diesem Zeitpunkt noch ausführlich mit pathetischen Figurenkompositionen auseinandersetzte, wozu Johannes Grave schrieb, Friedrich sei „noch für lange Zeit ein Suchender“ geblieben.¹⁷⁵ Erst in den Folgejahren entwickelte Friedrich seine eigene Kunstauffassung. Dazu gehörte auch die Verwendung von Schiffen und Booten im Rahmen seiner individuell erdachten Bildsprache, für die es bei den Lehrern in Kopenhagen keine Vorbilder gab.

¹⁶⁵ Ausst.-Kat. Hamburg 2009, S. 20.

¹⁶⁶ Ausst.-Kat. Kiel 2005, S. 216 f.

¹⁶⁷ Ausst.-Kat. Hamburg 2009, S. 22.

¹⁶⁸ Ausst.-Kat. Los Angeles/New York 1994, S. 137.

¹⁶⁹ Ausst.-Kat. Kopenhagen 1991, S. 121.

¹⁷⁰ Ebd., S. 20.

¹⁷¹ Ausst.-Kat. Köln 1995, S. 29.

¹⁷² Ebd.

¹⁷³ Monrad 1995, S. 29.

¹⁷⁴ Ausst.-Kat. Kopenhagen 1991, S. 122.

¹⁷⁵ Grave hat diese Entwicklung ausführlich geschildert. Grave 2005, S. 72-77.

3. Die Bildtradition

3.1. Das 17. Jahrhundert: Niederländische Seestücke

Die Entwicklung der maritimen Malerei in Deutschland ist eng mit der niederländischen Kunst des 17. Jahrhunderts verbunden. Dort hatte sich die Darstellung von Seestücken als eigenständige Gattung herausgebildet. Zunächst wurden die Schlachten zwischen den großen Seemächten von den Malern auf der Leinwand nacherzählt, später verschoben sich die Akzente hin zu einer wirklichkeitsbezogeneren Art der Darstellung, die Alltägliches zum Gegenstand hatte.

Für Künstler des 19. Jahrhunderts war es selbstverständlich, sich in ihren Gemälden auf diese Werke zu beziehen.¹⁷⁶ Auch Friedrich hatte bereits während seines Studiums in Kopenhagen Gelegenheit, die Werke bedeutender niederländischer Maler anzuschauen, denn die Moltke-Sammlung (heute Sammlung des „Statens Museum for Kunst“) stand den Studierenden der Königlichen Kunstakademie Kopenhagen offen.¹⁷⁷ Ein Schwerpunkt dieser Sammlung lag und liegt noch heute auf der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts. Sie umfasst rund 150 hauptsächlich niederländische Gemälde, viele davon von hoher Qualität.¹⁷⁸

Berühmte niederländische Gemälde wurden darüber hinaus in Form von Kupferstichen kopiert und so ganze niederländische Kunstsammlungen durch Kupferstichkataloge in Europa verbreitet.¹⁷⁹

¹⁷⁶ Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 11 f.

¹⁷⁷ Diese Information verdanke ich der freundlichen Auskunft des Chefkurators des Statens Museum for Kunst, Dr. Kasper Monrad.

¹⁷⁸ Ausst.-Kat. Kopenhagen/Amsterdam 2001, S. 8. Das Museum geht auf die Kunstsammlung der dänischen Könige zurück, zu der die Grundlage wohl 1521 gelegt wurde. 1759 wurde der Hamburger Kunsthändler Gerhard Morell von König Frederik V. zum Verwalter der Sammlung ernannt, dessen Hauptaugenmerk auf den niederländischen Malern des 17. Jahrhunderts lag. Diese nahmen 1771, als Morell starb, den Schwerpunkt der Sammlung ein. 1794, als Friedrich seine Studien in Kopenhagen begann, brannte es im Schloss Christiansborg und die Gemälde wurden daraufhin in das Palais der Familie Moltke am Amalienborger Platz gebracht (Ausst.-Kat. Köln 1995, S. 8-10).

¹⁷⁹ Ausst.-Kat. Kopenhagen/Amsterdam 2001, S. 12.

Die Motive, die häufig Tätigkeiten der einfachen Bevölkerung in den Blick nahmen, wurden in vielen Teilen Europas als willkommener Gegenpol zur höfischen Kunst des Rokoko wahrgenommen.

Nicht zuletzt hatten sich auch Friedrichs Lehrer an der Akademie intensiv mit den niederländischen Landschaftsgemälden dieser Zeit auseinandergesetzt, wie Gerd-Helge Vogel in seinem Aufsatz „Niederländische Einflüsse auf das Werk C.D. Friedrichs“ darlegte:

„In ihrem Streben einerseits nach dem Idealschönen, andererseits nach Natürlichkeit wählten sie sich im Landschaftsfach vor allem die Meisterwerke der Holländer des Gouden Eeuw zu ihrem Vorbild.“¹⁸⁰

Dass Friedrich von seinen Lehrern Anregungen, aber keine festgefügte Auffassung von Landschaftsdarstellung übernommen hatte, wurde bereits im vorangegangenen Kapitel dargelegt. Inwiefern die niederländischen Seestücke den Künstler bei der Komposition seiner Gemälde und insbesondere bei der Verwendung der Schiffe und Boote beeinflusst haben, soll in diesem Kapitel untersucht werden.

In der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts galten die Schiffe in besonderem Maße als Sinnbilder für den Lebensweg des Menschen, der als zielgerichtet und von Gott gelenkt aufgefasst wurde. Beispielsweise zeigten Schiffe im Sturm den Kampf des Menschen mit den Widrigkeiten des Lebens an, Schiffe, die den sicheren Hafen ansteuerten, konnten als Sinnbild für die Rettung des Menschen durch Gott verstanden werden. Dem Motiv des Schiffes wurden außerdem weitere bekannte Embleme zur Seite gestellt. In Roemer Visschers Emblembuch „Sinnepoppen“, das 1614 in Amsterdam erschienen war und zu den bekanntesten Emblembüchern des 17. Jahrhunderts zählt, wird in diesem Zusammenhang die Landmarke genannt:

„An zahlreichen Buchten des Meeres werden Zeichen aufgestellt, die besagen, daß hier ein guter Landegrund oder Ankergrund ist, damit die Steuerleute wissen, wohin sie zu lenken haben, um ihr Schiff in Sicherheit zu bringen.“

¹⁸⁰ Vogel 1992, S. 47.

Aber dies nützt allein denen, die sich auf die Seefahrt verstehen. Andere werden mit diesem Zeichen gar nichts anfangen.¹⁸¹

Dass Friedrich solche Beschreibungen aus Emblembüchern gekannt hat, lässt sich an einem Brief an Louise Seidler nachvollziehen, in dem der Maler 1815 über seine Arbeit an dem Gemälde „Das Kreuz an der Ostsee“ schrieb. Darin werden zwei Schiffe gezeigt, die Kurs auf das Kreuz am Ufer nehmen und gegen den Wind ankämpfen:

„Am nackten, steinigten [sic] Meeresstrande steht hochaufgerichtet ein Kreuz [sic], denen, so es sehen, ein Trost, denen, so es nicht sehen, ein Kreuz [sic].“¹⁸²

Darüber hinaus nahm Friedrich vor allem zu Beginn seiner Schaffenszeit noch spürbar Bezug auf die Bildkomposition der niederländischen Maler. Dies fiel auch den Zeitgenossen des Künstlers auf, wie beispielsweise aus der Rezension des Gemäldes „Mönch am Meer“ hervorgeht:

„Es wäre mir freilich lieber, wenn dieser Künstler außer dem Gefühl dafür auch die Gabe und das Studium hätte, es in der Darstellung wahr wiederzugeben, und in dieser Hinsicht steht er ebensoweit hinter einigen Holländern zurück, die ähnliche Gegenstände gemalt haben, als er sie in der ganzen Gesinnung, worin er auffasst, übertrifft.“¹⁸³

Die „ähnlichen Gegenstände“, die hier angesprochen werden, meinen den Bildaufbau mit dem schmalen Vordergrund, auf dem der Mönch wie auf einer Bühne steht, sowie den niedrigen Horizont, auf den er hinausschaut. Diese Art des Bildaufbaus hat ihren Ursprung in der niederländischen Malerei des tonalen Stils.¹⁸⁴ Es war Jan Porcellis (1585-1632), der 1624 mit dem tonalen Stil einen neuen Typus des Seestückes entwarf, bei dem nicht besondere Ereignisse, sondern der alltägliche Blick auf das Meer und das Treiben am Strand im Mittelpunkt der Darstellung standen.¹⁸⁵

Porcellis' meist kleinformatige Bilder zeigen dabei Szenen aus dem maritimen Leben, wie sie an „jedermanns Haustür vorbeifließen“.¹⁸⁶ Die Farben seiner Gemälde sind auf Braun- und Grautöne reduziert. Sie waren insbesondere dazu gedacht, eine bestimmte Atmosphäre zu vermitteln.¹⁸⁷ Lawrence O. Goedde schrieb in seinem Aufsatz „Das Meer als Historie und Metapher“, dass zu den auffälligsten Eigenschaften dieses Stils seine Unauffälligkeit gehöre. Eine Metapher lasse sich in den Darstellungen auf den ersten Blick oft nicht erkennen:

„In den meisten Fällen laden die Bilder zum Nachdenken ein und bieten Anregungen, aber sie liefern keine offenkundige symbolische Struktur, welche die Gedanken in eine Richtung leitet.“¹⁸⁸

Oberthema der Handlungen seien die Harmonie zwischen Mensch und Meer und damit die Einheit zwischen Mensch und der von Gott bestimmten Ordnung der Natur.¹⁸⁹

Dies entsprach der Weltanschauung Friedrichs, der mit seinem Gemälde „Tetschener Altar“ eine neue Kunstauffassung in der Landschaftsmalerei anstieß, die ihre Wurzeln unter anderem in den Schriften des Theologen Friedrich Daniel Ernst Schleiermacher hatte.¹⁹⁰ Die Vorstellung, dass sich das Göttliche und die Gesetze des Universums in der Natur widerspiegeln, wurde von ihm auf die Leinwand übertragen. Wie auch bei den Niederländern sollten die Gemälde die Illusion eines wirklichen Abbildes wecken und gleichzeitig Mittel eines höheren Zweckes sein.

Die niederländischen Künstler bedienten sich dazu der Symbolsprache des 17. Jahrhunderts, die wiederum ihren Ursprung in der Emblematik des 16. Jahrhunderts hatte.¹⁹¹ Im Unterschied dazu erfand Friedrich eine individuelle Bildsprache, in der sich die Bedeutung der Motive von Gemälde zu Gemälde ändern konnte. Darüber hinaus übernahm der Maler Motive der Niederländer,

wiederum von Simon de Vlieger (1600/1601-1653) beeinflusst wurde.

¹⁸¹ Raupp 1980, S. 100.

¹⁸² Zitiert nach Zschoche 2006, S. 99.

¹⁸³ Zitiert nach Hinz 1974, S. 226.

¹⁸⁴ Zitiert nach Vogel 1992, S. 40.

¹⁸⁵ Raupp 2001, S. 13. Zu den populärsten Vertretern dieses „tonalen“ Stils zählen neben Porcellis' Sohn Julius Porcellis (um 1610-1654) Willem van de Velde d.J. (1633-1707), der

¹⁸⁶ Kelch 1997, S. 148.

¹⁸⁷ Raupp 2001, S. 13.

¹⁸⁸ Goedde 1997, S. 71.

¹⁸⁹ Ebd., S. 70 ff.

¹⁹⁰ Gehler 1999, S. 8.

¹⁹¹ Raupp 1980, S. 85.

die er in seinen Gemälden weiterentwickelte. Dies soll in der Folge an einigen Beispielen gezeigt werden.

3.1.1. Rückenfiguren und der Blick auf das Meer

In der niederländischen Bildgestaltung wurde „die Landschaft stets als Lebensraum des Menschen begriffen und mit der Darstellung von Menschen verbunden“.¹⁹² Figuren und speziell die Rückenfiguren nahmen in den niederländischen Gemälden des 17. Jahrhunderts eine besondere Rolle ein. Sie sollten die Betrachtenden dazu anregen, das Gezeigte als metaphorische Darstellung zu verstehen oder sie gezielt auf bestimmte Bildelemente hinweisen.

Beispielhaft seien hier Jan Porcellis' Gemälde „Schiffbruch am Strand“ (1631) [Abb. 4] und Simon Jacobsz de Vliegers „Ansicht einer holländischen Küste“ (1643) [Abb. 5] genannt. In beiden Gemälden ist ein Paar am Bildrand zu sehen, das von einem erhöhten Standpunkt aus die vor ihm liegende Landschaft betrachtet. In Porcellis' „Schiffbruch am Strand“ wird es Augenzeuge eines dramatischen Ereignisses: Auf dem Meer ist ein Schiff in Seenot geraten, Menschen springen von Bord und versuchen, ans Ufer zu schwimmen. Am Strand hat sich eine Menschenmenge versammelt. Mit einem Ruderboot versucht man, den Schiffbrüchigen zu Hilfe zu kommen. Das Paar sieht diesem aufgeregten Treiben ungerührt zu und zeigt auf diese Weise das Emblematische der Situation an, die die Betrachtenden zum Nachdenken anregen soll.¹⁹³ Durch das gescheiterte Kauffahrtschiff soll ihnen die Vergeblichkeit des „eitlen Strebens nach Besitzstand und Macht“¹⁹⁴ vor Augen geführt werden.

In de Vliegers Gemälde „Ansicht einer holländischen Küste“ setzte der Maler soziale Unterschiede in Szene, indem er das vornehm gekleidete Paar im Vordergrund einem Fischer gegenüberstellt.¹⁹⁵ So sollte der Platz des Menschen in der göttlichen Ordnung und in einer, wie Goedde

schrieb, „in ihren Zielen und Absichten durch Gott bestimmten Welt“ gezeigt werden.¹⁹⁶

Auch Willem van de Velde d.J. nutzte in seinem Gemälde „Schiffe vor der Küste“ (1672) [Abb. 6] die Rückenfigur, um den Blick der Betrachtenden auf ein bestimmtes Motiv im Bildhintergrund zu richten. Hier schaut der Mann im Vordergrund, an eine Stange gelehnt, auf das Meer hinaus. Er lenkt dadurch den Blick auf eine prächtige Staatenjacht mit holländischen Flaggen und Wimpeln, die sich weiter draußen auf dem Wasser zwischen den anderen Schiffen befindet.

Friedrich wurde in der Forschungsliteratur erstmals 1924 in einer Besprechung des Gemäldes „Meeresstrand mit Fischer“ ein „holländischer Einfluss“ attestiert.¹⁹⁷ Tatsächlich weist dieses Gemälde in besonderer Weise die vorgenannten niederländischen Kompositionselemente auf: den schmalen Bildvordergrund und darauf den Fischer, der den Blick der Betrachtenden zu dem kleinen Boot auf dem Wasser lenkt.¹⁹⁸ Während sich Friedrich in diesem frühen Ölgemälde noch sehr stark an dem Bildaufbau der niederländischen Seestücke orientierte, kann man an dem rund zwei Jahrzehnte später entstandenen Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ erkennen, wie er dieses Motiv weiterentwickelt hatte. Während in dem Gemälde „Meeresstrand mit Fischer“ der Mann noch von der Seite zu sehen ist und durch das Tragen der Stangen und Tauen eine gewisse Geschäftigkeit vermittelt, sind die Männer im Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ ganz in Rückenansicht dargestellt und schauen regungslos auf das Wasser hinaus. Sie lenken die Aufmerksamkeit der Betrachtenden auf einige Fischerboote, die dort im Mondschein unterwegs sind. Die kontemplative Haltung der Fischer zeigt außerdem, dass in dem Gemälde noch eine tiefere Bedeutung enthalten sein muss, die über das vordergründig Sichtbare hinausgeht.

Während die niederländischen Gemälde außerdem meist mit einer Vielzahl von Menschen belebt wurden, beschränkte sich Friedrich auf wenige Figuren, die er unübersehbar in den Mittel-

¹⁹² Raupp 2001, S. 26.

¹⁹³ Goedde 1997, S. 71 f.

¹⁹⁴ Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 156.

¹⁹⁵ Goedde 1997, S. 71.

¹⁹⁶ Ebd.

¹⁹⁷ Eberlein 1924, S. 395 f.

¹⁹⁸ Vgl. Raupp 2001, S. 20. Solche Gestaltungsmerkmale kommen unter anderem in den Werken von Jan und Julius Porcellis sowie Simon de Vlieger vor.

punkt seiner ansonsten menschenleeren Landschaften rückt. Er zeigt sie ganz in die Betrachtung der Natur oder der Fahrzeuge versunken und formuliert auf diese Weise sein eigenes Bildthema.

3.1.2. Schiffe, die Rauggassen bilden

Ein weiteres Motiv, das seinen Ursprung in den niederländischen Seestücken des 17. Jahrhunderts hat, sind die sogenannten Rauggassen, die erstmals Petrenz in seiner 1957 erschienenen Dissertation so benannt hatte.¹⁹⁹

Damit ist die Verwendung von zwei Raumdiagonalen gemeint, die sich in einem Fluchtpunkt treffen, wobei der Blick der Betrachtenden durch die besondere Platzierung einzelner Motive zu diesem Fluchtpunkt hin geführt wird.²⁰⁰ Petrenz erweiterte den Begriff zur Darstellung der Raughtiefe im Allgemeinen, die Friedrich wie auch die niederländischen Maler durch die Platzierung von Schiffen erzeuge.²⁰¹

Ein Beispiel ist auch hier van de Velde's Gemälde „Schiffe vor der Küste“ (1672) [Abb. 6], in dem der Mann, der sich an eine Stange stützt, den Beginn der Raughtasse anzeigt. Er lenkt so den Blick der Betrachtenden zwischen den Schiffen hin zum Horizont.

Ähnlich verhält es sich bei Simon Jacobsz de Vliegers „Schiffe auf der Reede mit Fischern bei Windstille“ (1651) [Abb. 7], wo der Blick durch einen Fischer im Vordergrund sowie einen weiteren Fischer im Mittelgrund, der dort Muscheln aufliegt, durch die Raughtasse geführt wird. In de Vliegers „Salutschießende Fregatte mit Einmaster bei Windstille“ (um 1645/48) [Abb. 8] wird zwischen dem Einmaster rechts und der Fregatte links der Blick auf ein weiter draußen segelndes Schiff freigegeben.

Jan van de Cappelles „Windstille“ (um 1650) [Abb. 9] zeigt einen Fischer im Vordergrund, der dort ein Netz durch das Wasser zieht. Er markiert den Beginn der Raughtasse, die zwischen den

Schiffen und Booten zur Sonne im Hintergrund führt. Gleichzeitig bildet der Fischer, der mit seinen alltäglichen Arbeiten beschäftigt ist, den Gegensatz zu der feierlichen Stille im Hintergrund des Gemäldes.²⁰²

Ein Gemälde, das Friedrich auch in der Sammlung Moltke in Kopenhagen gesehen haben kann, war Hendrik Jakobsz Dubbels „Ansicht einer holländischen Reede“ (um 1650/55) [Abb. 10]. Darin wird die Raughtasse durch eine Hafenanlage links und ankernde Schiffe sowie ein Ruderboot rechts begrenzt. Es erinnert in seiner Komposition an Friedrichs Gemälde „Ansicht eines Hafens“ aus 1815/16. Ebenfalls von Dubbels stammt das Gemälde „Hafen mit zahlreichen ankernden Schiffen“ (1655/58) [Abb. 11], in dem ein Ruderboot in der Bildmittelachse zu sehen ist, wie es Friedrich ebenfalls in der „Ansicht eines Hafens“ verwendet. Ein ähnliches Ruderboot samt der Raughtasse ist auch in Willem van de Velde's „Stille See“ dargestellt [Abb. 12].

Nach den Ausführungen von Petrenz wird der Einfluss der niederländischen Maler auf Friedrich erst wieder im Katalog zur Ausstellung in der Hamburger Kunsthalle 1974 thematisiert.²⁰³ Darin wird im Zusammenhang mit Friedrichs „Ansicht eines Hafens“ ebenfalls das Gemälde „Stille See“ von van de Velde als Beleg dafür angeführt, dass Friedrich „die typischen Requisiten des Themas wie die Symmetrie, die Blickschneise und das Ruderboot, dieser Tradition entnommen hat“.²⁰⁴ Der Maler habe den Ausdruck der Stille gegenüber van de Velde jedoch gesteigert, indem er weitgehend auf „genrehafte Motive“ verzichtet habe.²⁰⁵

Tatsächlich ging es den niederländischen Malern um die kunstvolle und kenntnisreiche Darstellung der Reeden, Schiffe und Menschen. So heben sich in Hendrik Jakobsz Dubbels „Ansicht einer holländischen Reede“ links die Segel eines Fischereifahrzeugs effektiv gegen den Himmel ab. Menschen sind in den Booten und am Ufer beschäftigt. Neben dem Fischer in der Bildmittelachse, der einen Korb zu einem Ruderboot trägt, belebt

¹⁹⁹ Petrenz, Werner: Niederländische Einflüsse in der Kunst Caspar David Friedrichs (zugl. Berlin, Freie Univ., Diss. 1957), Berlin 1957.

²⁰⁰ Ebd., S. 23 f.

²⁰¹ Ebd., S. 30.

²⁰² Vgl. Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 295 f.

²⁰³ Ausst.-Kat. Hamburg 1974, S. 30-68.

²⁰⁴ Ebd., S. 32.

²⁰⁵ Ebd.

noch ein weiterer Mann die Szene, der weiter im Hintergrund auf einer Sandbank Muscheln sammelt. Auf der ruhigen Wasseroberfläche spiegelt sich das rechts liegende Schiff mit dem reich verzierten Heckspiegel und den farbigen niederländischen Flaggen und Wimpeln.

Dagegen zeigt Friedrich Schiffe, Boote und Hafenanlagen meist bei Nacht. Dem Maler kam es nicht darauf an, in besonderer Weise Farben, Spiegelungen und Wolkengebilde darzustellen, sondern in seinen Gemälden eine kontemplative Atmosphäre zu schaffen. Die Raumbühne nutzte er dazu, den Blick der Betrachtenden zu Motiven zu leiten, die für sein Bildthema wichtig sind. In der „Ansicht eines Hafens“ sind das die beiden einzigen manövrierfähigen Segelschiffe im Hintergrund des Gemäldes.

3.1.3. Reihung von Schiffen und Booten

Im Katalog der Hamburger Ausstellung von 1974 wird im Kapitel „Schiffe am Ufer“ auch das Motiv der hintereinander zum Horizont fahrenden Schiffe aufgegriffen²⁰⁶ und am Beispiel von Friedrichs Gemälde „Morgen“ dargelegt, dass die Darstellung der auslaufenden Boote ebenfalls auf ein Motiv der niederländischen Maler des 17. Jahrhunderts zurückgeht.²⁰⁷

Als Vorbild für diese Reihung wird Jan van de Velde Kupferstich „Aurora“ aus der 1. Hälfte des 17. Jahrhunderts genannt [Abb. 3]. Dieser zeigt links unten im dunklen Vordergrund mehrere Personen, die um ein Feuer herum stehen. Hinter ihnen ist eine Hafenanlage zu sehen, von der aus Schiffe auf das Meer hinausfahren. Sie steuern in einer Reihe in Richtung des Horizonts, wo gerade die Sonne aufgeht. Die zum Horizont hin immer kleiner werdenden Schiffe bilden eine Diagonale, die von dem dunklen Vorder- in den hellen Hintergrund führt.

Im Gemälde „Morgen“ ging der Maler auch bei der Übernahme dieses Motivs über eine rein formale Rezeption hinaus. Er überführte die Darstellung des Aufbruchs in einen politischen Kontext, indem er im Vordergrund ein Paar in „Altdeut-

scher Tracht“ in dem Boot darstellt. Die „Altdeutsche Tracht“ war Zeichen der politischen Opposition. Indem Friedrich die Bewegung der Boote in Richtung des Horizonts mit den „Altdeutschen“ verknüpft, wird die Reihung der Schiffe bei ihm zu einer Metapher des politischen Aufbruchs.²⁰⁸

Die niederländischen Maler benutzten das Motiv der Reihung auch, um Handlungsabläufe darzustellen. So zeigt das Gemälde „Strand mit landenden Fischerbooten“ von Simon de Vlieger (um 1642) [Abb. 13] die in einer Diagonale auf den Strand zufahrenden Fischerboote, die den Blick der Betrachtenden über das Wasser bis zum Horizont führt. Die Fahrzeuge werden dabei in unterschiedlichen Phasen des Anlegemanövers abgebildet. Am Strand ist schließlich ein Fahrzeug dargestellt, das gerade abgeladen wird.

So ist es auch in dem Gemälde „Die Küste bei Scheveningen“ von Willem und Adriaen van de Velde (um 1660) [Abb. 14]. Vom Horizont aus nähern sich in einer Diagonale die Boote dem Strand. Dort ist im Vordergrund in der Bildmittelachse ein Schiff zu sehen, das bereits auf das Ufer gezogen worden ist. Der Fang wird erwartet, ein Pferdefuhrwerk steht für den Abtransport bereit. Der Ablauf des Fischfangs ist damit von der Ankunft der Schiffe bis zur Abfahrt mit der Ware im Bild festgehalten.

Friedrich hingegen will mit der Reihung der Fahrzeuge keinen konkreten Vorgang, sondern das Fortschreiten der Zeit darstellen. Indem eine Person in „Altdeutscher Tracht“ den Fahrzeugen zusieht, ist hier ein politisches Bildthema anzunehmen. Friedrich kann mit der Darstellung der Boote die Hoffnung der „Altdeutschen“ auf eine Änderung der politischen Verhältnisse illustrieren.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass Friedrich sich besonders mit dem „geistigen Überbau“ der niederländischen Seestücke des 17. Jahrhunderts identifizieren konnte. Die Absicht der niederländischen Künstler, durch die Fahrt der Fischerboote die Einheit zwischen Mensch

²⁰⁶ Ebd., S. 34.

²⁰⁷ Ebd.

²⁰⁸ Dies wird auch in weiteren Gemälden deutlich, in denen Friedrich „Altdeutsche“ zusammen mit einer Reihung von Schiffen oder Booten zeigt, z.B. in der „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (um 1816/18), „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818), „Schiffe im Hafen am Abend“ (1828), „Die Lebensstufen“ (um 1834).

und der von Gott bestimmten Ordnung der Natur darzustellen²⁰⁹, entsprach der Weltanschauung Friedrichs, wonach sich das Göttliche und die Gesetze des Universums in der Natur widerspiegeln.

Während sich die niederländischen Künstler zur Darstellung ihrer Bildthemen traditioneller Symbole bedienten, die ihren Ursprung in der Emblematis des 16. Jahrhunderts hatten²¹⁰, erfand Friedrich eine individuelle Bildsprache, in der sich die Bedeutung der Motive von Gemälde zu Gemälde ändern konnte. Der Maler verzichtete auch weitgehend auf genrehafte Motive, sodass Darstellungen von hoher metaphorischer Dichte entstanden.²¹¹

Die Gestaltungselemente der Niederländer entwickelte er weiter. So stellte er Rückenfiguren in den Mittelpunkt seiner Gemälde, deren kontemplative Haltung eine besondere Stimmung ausdrückt und den Blick der Betrachtenden auf Motive lenkt, die Friedrich für sein Bildthema wichtig sind. Dazu nutzte er auch die Raumgassen, die bei den Niederländern die Funktion hatten, den Blick der Betrachtenden durch das Gemälde in den Hintergrund zu lenken. Die Reihung der Fahrzeuge verknüpfte er mit politischen Motiven, sodass die Boote als Metapher der fortschreitenden Zeit und der Veränderung verstanden werden können. So schuf der Maler neue Bildaussagen, die kaum noch Berührungspunkte mit der aus der barocken Emblematis stammenden Bildsprache der niederländischen Malerei hatten.

3.2. Das 18. Jahrhundert: Claude-Joseph Vernet

In Frankreich wurde eine eigenständige Schule der maritimen Malerei erst im 18. Jahrhundert durch Claude-Joseph Vernet (1714-1789) begründet²¹², der zu den bekanntesten Landschaftsmalern jenes Jahrhunderts zählt. Berühmt ist Vernets Bilderzyklus der Häfen von Frankreich, den er im Auftrag des Marquis de Marigny von

1753 bis 1763 anfertigte.²¹³ Eine Besonderheit stellen seine Gemälde dar, in denen er Häfen und Schiffe zu verschiedenen Tageszeiten und Wetterbedingungen gemalt hatte. Die Werke des Malers wurden im 19. Jahrhundert über grafische Blätter in ganz Europa verbreitet.²¹⁴

Im Mittelpunkt von Vernets Gemälden steht die Natur mit all ihren Erscheinungsformen. Eine wichtige Rolle spielen außerdem Menschen, die diese Natur be- und erleben.²¹⁵ Darin gleicht Vernet den niederländischen Malern des 17. Jahrhunderts. Mertens schrieb dazu, dass Vernet jedoch im Gegensatz zu den Niederländern allen Bildelementen gleich viel Bedeutung beimesse, statt Personen oder Personengruppen, das Meer oder ein Schiff besonders hervorzuheben.²¹⁶

Vernets Einfluss auf Friedrich wurde bereits im Katalog der Hamburger Kunsthalle von 1974 thematisiert und dort auf die „offensichtliche Abhängigkeit“ des Gemäldes „Abend am Ostseestrand“ (1831) von Vernets 1771 entstandenem „Meereshafen bei Vollmond“ [Abb. 15] hingewiesen.²¹⁷

Vernet hatte das Gemälde für die Comtesse du Barry als Teil einer Serie gemalt, welche die vier Tageszeiten zum Thema hatte. Das Gemälde lebt von dem Gegensatz zwischen dem durch Personengruppen belebten Vordergrund, wo ein Feuer die Aufmerksamkeit der Betrachtenden auf sich zieht, und dem Hintergrund mit den auf der unbewegten Wasserfläche liegenden Schiffen und dem Mond als Lichtquelle. Die malerische Staffellung der antikisierenden Bauten rund um das Hafenbecken lässt den Vordergrund des Gemäldes wie ein Bühnenbild erscheinen, auf dem sich eine Handlung abspielt. Dort herrscht geschäftiges Treiben. In der Bildmittelachse steht ein Mann und angelt, daneben sitzt eine Frau auf den Steinen und schaut in Richtung der im Hafen liegenden Schiffe. Rechts von ihr legt gerade ein Ruderboot an der Hafenufer an, ein weiteres biegt um die Landzunge. Am rechten Bildrand hat sich eine Personengruppe an einem Feuer zusammengefunden, über dem ein Kochtopf an

²⁰⁹ Ausst.-Kat. Hamburg 1974, S. 70-72.

²¹⁰ Raupp 1980, S. 85.

²¹¹ Siehe dazu auch Vogel 1992, S. 73.

²¹² Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 11.

²¹³ Held 1990, S. 57 f.

²¹⁴ Wolf 2007, S. 12.

²¹⁵ Ausst.-Kat. Rouen 1999, S. 33-36.

²¹⁶ Mertens 1987, S. 68 f.

²¹⁷ Ausst.-Kat. Hamburg 1974, S. 34.

einem Dreifuss hängt. Frauen mit bunten Kleidern, eine davon mit einem Krug auf dem Kopf, verleihen der Szene eine südländische Atmosphäre. Hinter der Gruppe liegt, vom Feuerschein beleuchtet, ein mächtiger Stockanker am Ufer. Darüber erhebt sich auf einer Anhöhe ein Gebäude mit dominantem Portikus und Dreiecksgiebel. Auf dem davor gelegenen Plateau stehen Menschen, die über den Hafen schauen. Im Hafen selbst liegen zwei Fregatten vor Anker. Im Hintergrund sind weitere Schiffe auf dem Meer zu sehen.

In Friedrichs Gemälde „Abend am Ostseestrand“ herrscht dagegen eine kontemplative Stille. Anders als bei Vernet sind die beiden Fischer nicht mit alltäglichen Dingen wie dem Kochen oder dem Transport von Waren beschäftigt. Sie stehen ruhig da und schauen in das Feuer. Während Friedrich durch das hinter ihnen aufgespannte Netz eine Raumschranke schafft, die den Vordergrund von dem dahinterliegenden Meer trennt, ist der Übergang vom Land zum Wasser bei Vernet durch die Uferbefestigung, den am Wasser sitzenden Angler und das anliegende Ruderboot konkret erfahrbar. Wo Friedrich zwei klar voneinander getrennte Raumzonen schafft, hat Vernet den Hafen als einen erfahrbaren Raum angelegt. Selbst zu dem weiter draußen auf dem Wasser liegenden Schiff in der linken Bildhälfte schafft er durch ein Ruderboot, das sich auf dem Weg zu dem Fahrzeug befindet, eine Verbindung. Indem die Schiffe bei Vernet in einem Hafen liegen, sind sie logischer Teil eines großen Ganzen. In Friedrichs Gemälde gibt es einen solchen Hafen nicht, die Fahrzeuge sind, jedes mit einem eigenen Kurs, auf dem Wasser unterwegs. Lediglich die Anordnung der Schiffe deutet auf ein bestimmtes Bildthema hin. So hat er das Schiff auf der Horizontlinie im Hintergrund auf die Bildmittelachse unter den Mond gemalt. Das Schiff direkt hinter den beiden Fischern auf dem Wasser kann als Aufforderung an die Betrachtenden verstanden werden, eine Verbindung zwischen den Personen und dem Fahrzeug herzustellen.

Man kann sagen, dass sich in beiden Gemälden die gleichen Motive befinden, wie die Menschen am Feuer, der große Stockanker und die Schiffe auf dem nächtlichen Meer. Friedrich stellt diese Motive jedoch an einem ansonsten menschenlee-

ren Küstenstreifen dar und steigert gegenüber Vernets Darstellung den Ausdruck der Stille.²¹⁸

Ähnlich verhält es sich auch mit dem Gemälde „Lebensstufen“, das im Hamburger Katalog Vernets „Küstenlandschaft mit Fischern im Vordergrund“ (1781) [Abb. 16] gegenübergestellt wurde. Hierbei kamen die Autoren zu dem Schluss, dass die Übereinstimmungen im Bildaufbau und den Motiven nur vordergründig seien.²¹⁹ Das Thema der „Küstenlandschaft mit Fischern im Vordergrund“ ist der Handel in einem Hafen. So zeigt Vernet hier Fischer, die ihren Fang in einem Ruderboot an Land bringen. Dort warten bereits Kunden, um den Fisch zu begutachten. Im Vordergrund des Gemäldes ist auch ein Mann beim Angeln dargestellt, dem eine Frau erwartungsvoll zuschaut. Im Mittelgrund ist eine Hafenanlage mit einer gemauerten Pier zu sehen. Dort befindet sich eine Fregatte auf dem Wasser, auf der gerade die Segel gesetzt werden, sodass das Fahrzeug auslaufen kann.

Von einer solchen Geschäftigkeit ist in Friedrichs „Lebensstufen“ nichts zu spüren. Die Personen am Ufer sind nicht mit alltäglichen Arbeiten beschäftigt, sondern durch ihre Blicke und Gesten aufeinander bezogen. Während das Schiff bei Vernet logischer Teil der Hafendarstellung ist, muss man sich bei Friedrich förmlich nach dem Sinn des großen Schiffes direkt vor der Küste fragen. Einen Hafen oder eine Stelle zum Anlegen gibt es an dem steinigen Ufer nicht. Friedrich zeigt die Menschen und Fahrzeuge ganz ohne eine solche „einordnende“ Umgebung. Er macht auf diese Weise klar, dass es um ein Bildthema geht, dessen Bedeutung auf einer anderen, metaphorischen Ebene liegt.

Grundsätzlich lässt sich also festhalten, dass Friedrich bei Vernet sicher Anregungen für seine Motive gefunden hat. Insbesondere dessen stimmungsvolle Darstellungen der Tageszeiten werden den Maler nicht unbeeindruckt gelassen haben. In den Gemälden Vernets sind die Fahrzeuge jedoch eines von vielen Motiven in einer logischen Umgebung. In Friedrichs Gemälden sind sie eines von wenigen Motiven, die sogar teilweise deplatziert wirken.

²¹⁸ Ebd.

²¹⁹ Ebd., S. 35.

4. Die Motive

4.1. Segelboote und Segelschiffe der pommerschen Gewässer

Auf den pommerschen Gewässern des 19. Jahrhunderts waren eine Vielzahl unterschiedlicher Fischerei- und Gebrauchsfahrzeuge unterwegs, die Friedrich in seinen Skizzenbüchern festgehalten und von dort in seine Ölgemälde übertragen hat. Daneben zeichnete er auch Fahrzeuge, die auf der Elbe fuhren und ihm ebenfalls als Vorlage für seine Gemälde dienten.

Man muss wissen, wie die Schiffe und Boote aus dieser Zeit und auf diesen Gewässern aussahen, um in einem ersten Schritt zu untersuchen, wie detailgetreu der Maler sie zeichnete und skizzierte. In einem zweiten Schritt sollen dann die Veränderungen benannt werden, die Friedrich bei der Übertragung dieser Zeichnungen und Skizzen auf die Leinwand vorgenommen hat. In diesem Kapitel werden daher die Schiffs- und Bootstypen beschrieben, die Anfang des 19. Jahrhunderts auf der Ostsee und der Elbe verbreitet waren und in Friedrichs Gemälden vorkommen. Dabei werden ihre bautypischen Charakteristika vorgestellt und es wird erklärt, wie die Fahrzeuge in der Fischerei oder der Handelsschifffahrt eingesetzt wurden. Das Kapitel bildet so die Grundlage für die weitere Untersuchung der Motive bei Friedrich.

Verzichtet wird dabei auf den Versuch, auch die kleinsten Boote zu bestimmen, die meist gerudert und vor allem in der Fischerei eingesetzt wurden. Diese Boote unterschieden sich meist nur geringfügig voneinander, zum Beispiel durch die Art, wie der Boden gestaltet ist, oder die Art, wie die Planken der Boote aneinandergesetzt werden. Diese Unterscheidungsmerkmale sind in den Zeichnungen und Gemälden Friedrichs jedoch nicht deutlich zu erkennen. Darüber hinaus gibt es kaum historische Abbildungen dieser Kleinfahrzeuge, sodass eine exakte Zuordnung heute nahezu unmöglich ist. Schon 1929 beklagte Prof. Dr. Hermann Henking in seiner Abhandlung „Die Ostseefischerei“ das Aussterben alter Fischereifahrzeuge sowie das fehlende Interesse an der

Bewahrung dieses historischen Erbes.²²⁰ Auch Wolfgang Rudolph zeichnete 1961 ein problematisches Bild des Forschungsstandes. Angaben zu den Fischereifahrzeugen seien kaum vorhanden, lediglich auf mündliche Quellen könne man zurückgreifen. Auch in der landeskundlichen Literatur und in den einschlägigen Archivalien finde man kaum frühe, brauchbare Angaben über rügische Fischerboote.²²¹

Als einzige Quelle zeitgenössischer Beschreibungen der Boote in den rügischen Gewässern gelten die 1805 erschienenen „Streifzüge durch das Rügenland“ des von Rügen stammenden Gelehrten Johann Jacob Grümbke. Als weitere wichtige Quelle in der schiffahrtshistorischen Literatur werden die Gemälde und Zeichnungen Friedrichs genannt.²²² Hier zeigt sich, wie bereits im Vorwort dieser Arbeit dargelegt, dass die Darstellungen des Malers mittlerweile selbst zu einer wichtigen Quelle für die Schifffahrtskunde geworden sind.

4.1.1. Zeeskahn und Zeesboot

Bei den Zeeskähnen und Zeesbooten handelt es sich – anders als die gleich klingenden Bezeichnungen es nahelegen – um zwei verschiedene Bootstypen der pommerschen Gewässer. Die Zeesboote mit ihren platten Böden waren zum Einsatz in den flachen Boddengewässern besser geeignet als die großen Zeeskähne.²²³ Beide Fahrzeugtypen wurden zum Fischfang eingesetzt und zogen sackartige Netze, die sogenannten Zeesen, hinter sich her.

Die Schlepplein dieser Netze wurden bei den größeren Zeeskähnen direkt an den Bootsenden befestigt. Um die Netze weit genug aufspannen zu können, brauchten die kleineren Zeesboote dazu sogenannte Driftbäume. Dies sind Stangen, die über den Bug und das Heck hinausragten und an denen die Driftleinen hingen. Die rund acht

²²⁰ Henking stellte die Frage, ob wohl ein Museum einen Zeesener Kahn in völlig getreuer Nachbildung besitze:

„In den Heimatmuseen der Ostseeküste habe ich leider fast überall vergebens nach Denkmälern deutscher Fischereivergangenheit geforscht“ (Henking 1929, S. 119).

²²¹ Rudolph 1961, S. 226.

²²² So zum Beispiel bei Rudolph 1961, S. 253, Rudolph 1966, S. 132, Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 45, und Winkler 2007, S. 33.

²²³ Winkler 2007, S. 33 f.

Meter langen Driftbäume waren an Deck mit Scharnierbügeln oder am Klüverbaum mittels Tauwerk befestigt.²²⁴ Sie wurden in der Regel erst am Fangplatz ausgeschoben.²²⁵ Während des Fischzugs wurde der Kahn mit seiner Breitseite in den Wind gelegt, sodass es von diesem seitlich weggedrückt werden und das Netz hinter sich herziehen konnte.²²⁶ Solche Fischzüge, die Driften genannt wurden, konnten bis zu vier Stunden dauern.²²⁷ Gefischt wurde meist vom Sonnenuntergang bis zum Sonnenaufgang.²²⁸

Das Zeesboot wurde aus dem Fahrzeugtyp des Zeeskahns entwickelt, wie Rudolph in seinem Beitrag über die Boote der Gewässer um Rügen 1961 schrieb:

„Das heute im Revier der Inseln Rügen und Hiddensee [...] benutzte Zeesboot ist ein Nachfolger des Zeeskahns, der in einer alten Stralsunder Chronik bereits 1449 so (zesekan) bezeichnet wird und in dieser Form auch in dem von Normann um 1530 aufgezeichneten rügischen Landrecht erscheint.“²²⁹

Der Begriff des Zeesboots kam erstmals in den 1850er-Jahren in historischen Quellen vor.²³⁰ Die Entwicklung dieser Boote für die Zeesfischerei auf den pommerschen Gewässern hatte jedoch schon früher begonnen. Winkler wies in diesem Zusammenhang auf die bereits erwähnten Beschreibungen des Rügener Historikers Johann Jacob Grümbke hin, die schon für das Jahr 1805 die ersten Hinweise auf Zeesboote der Rügener Gewässer enthalten. Grümbke ließ sich mit einem solchen Fahrzeug von Hiddensee nach Wittow fahren und schrieb 1805:

„Ein solches Fischereifahrzeug hat die Länge einer Jacht und bedient sich der Segel. In seiner

Mitte ist ein Wasserbehälter für die gefangenen Fische, das Raumloch genannt; die Planken des Kahns sind daher auf beiden Seiten durchlöchert, damit das Meerwasser immer durchströmen kann. Seinen Namen führt es von der Zeesse, d.h. einem zwischen zwei Stangen ausgebreiteten Netze, das am Hinterteil befestigt ist, und ehemals wegen seiner beutelförmigen Gestalt der Mönchsack hieß. Weil teils ein matter Seewind wehte, teils der Zeesener in einem langweiligen Zickzack durch das Schar oder die häufigen seichten Stellen [...] sich durchwinden musste, vergingen drei Stunden, bis er vor Wieck [sic] landete.“²³¹

Als weitere wichtige Quelle zum Aussehen der Zeesboote nannte Winkler die Zeichnungen Caspar David Friedrichs und führte dessen Studie von 1818 [Abb. G427] zu dem Gemälde „Auf dem Segler“ als Hinweis darauf an, dass es die Zeesboote bereits vor 1858 auf den rügischen Gewässern gegeben haben müsse.²³² Die Studie zeigt den Blick über ein Vorschiff mit dem charakteristischen Driftbaum, der über den Bug hinausragt und an dem eine Schleppeleine befestigt ist. Winkler schloss daraus, dass der Maler eine Drift an Bord eines solchen Zeesbootes miterlebt hatte und die Entwicklung dieses neuen Bootstypus zu Beginn des 19. Jahrhunderts demnach schon weit vorangeschritten war. Einen noch früheren Hinweis auf die Zeesboote sah er in dem Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ von 1816 [Kat. Nr. 18], da man auch hier an zwei Booten Driftstangen erkennen kann.²³³

Friedrichs Skizzen wurden auch genutzt, um die Takelung der Zeesboote im 19. Jahrhundert zu beschreiben. Rudolph verwies dazu auf Skizzenblätter aus dem Jahr 1818²³⁴ und nannte die Fahrzeuge darauf

„große Fischerboote mit zwei ungleich hohen Masten, von denen der achtere länger ist und die beide je ein hohes Sprietsegel fahren“.²³⁵

²²⁴ Rudolph 1961, S. 257.

²²⁵ Winkler 2007, S. 50-52.

²²⁶ Dudzus/Koepcke o.J., S. 275.

²²⁷ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 12.

²²⁸ Rudolph 1961, S. 18.

²²⁹ Rudolph 1961, S. 252.

²³⁰ In seinem 1966 erschienenen „Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland“ erklärte Rudolph: „Der früheste Beleg für den Begriff Zeesboot datiert von 1858 (Rudolph 1966, S. 11). Kurt Fleischfresser und Rudolf Hoffmann datierten den Begriff ebenfalls auf die Zeit um 1850 (Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 12-15). Auch Herrmann Winkler stellte 2007 fest, dass der älteste Beleg für den Begriff Zeesboot aus dem Jahr 1858 stamme (Winkler 2007, S. 33).

²³¹ Burkhardt 1988, S. 44 f.

²³² Winkler 2007, S. 33 f.

²³³ Ebd.

²³⁴ Grummt 812 und 813.

²³⁵ Rudolph 1961, S. 253.

Es ist jedoch fraglich, ob es sich bei den abgebildeten Fahrzeugen tatsächlich durchweg um Zeesboote handelt. Denn nur auf einem der Skizzenblätter [Abb. G812 (Detail)] sind an zwei Booten auch Driftstangen zu erkennen.

Zeesboote sind in folgenden Gemälden Friedrichs zu sehen: „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816), „Nach dem Sturm“ (1817), „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818), „Fischerboote an der Ostsee“ (um 1830/35) und „Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff“ (um 1823). Prominentestes Beispiel ist sicher das schon angesprochene Gemälde „Auf dem Segler“ (1818/20).

4.1.2. Jacht

Jachten gehörten in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sowie im 19. Jahrhundert zu den typischen Küstenseglern der Ostküste von Schleswig-Holstein bis Lübeck. Die Fahrzeuge wurden von jeher hauptsächlich in der Ostseeschifffahrt verwendet. Die Bezeichnung „Jacht“ lässt sich dabei bereits 1511 in Stralsund nachweisen.²³⁶

Bei den Jachten handelte es sich um offene Boote, die bis zu 15 Meter lang und 5,30 Meter breit waren. Der Vorsteven war konvex gekrümmt, das überstehende Heck hatte in den meisten Fällen einen kleinen Spiegel. Das Ruder wurde außerbords gefahren, nur bei wenigen Jachten führte es durch einen Koker.²³⁷ Jachten fuhren einen Pfahlmast sowie einen langen Bugspriet mit Klüverbaum. Sie führten ein Gaffelgroßsegel sowie eine Stagfock samt Klüver und darüber vielfach ein Rahtoppsegel.²³⁸ Das charakteristische, unten breite und oben schmale Gaffelsegel wurde bereits um 1741 Jachtsegel genannt.

Berühmt wurde dieser Schiffstyp Ende des 17. Jahrhunderts in Form der Postjachten.²³⁹ Die Post

wurde von Stockholm nach Ystad gebracht, von wo aus zweimal in der Woche eine Postjacht nach Stralsund fuhr. Waren die Windverhältnisse ungünstig, ging diese Jacht bei Wittow vor Anker, um Reisende und die Postsäcke an Land zu bringen. Johann Jacob Grümbke hatte 1805 dazu geschrieben:

„Auf seiner Spitze, wo die nach Schweden abgehenden Post- und Paketjachten zuweilen anzulegen pflegen, wohnt ein Posthausinspektor [...]. Sonst ist dieser durch Schiffbrüche in üblen Ruf gekommene Bug unbewohnt und dient den Wittowern nur zur Viehweide [...].“⁴²⁴⁰

Von dort führte die Route dann über Land weiter nach Altefähr, mit der Fähre über den Strelasund und schließlich weiter bis nach Rostock. Für die Strecke von Stockholm nach Stralsund benötigte der Postverkehr etwa sechs Tage, wobei die Überfahrt nach Stralsund lediglich zwölf Stunden in Anspruch nahm.²⁴¹ Dass die Überfahrt je nach Wetterlage jedoch auch erheblich länger dauern konnte, kann man einer Reisebeschreibung von Ernst Moritz Arndt entnehmen, der sich im Jahr 1804 auf diese Route begeben hatte

„Man denke sich die Pein und Langeweile, wenn man wegen widriger Winde 8 bis 14 Tage in Ystad liegen muss, wo keine Gesellschaft, keine hübsche Gegend, nichts als kahles Ufer und ödes Meer ist. Glücklicherweise hatte ich nur anderthalb Tage zu warten, [...] ordentliche Postjachten und Paketböte [sic] sind dazu bestimmt, die Verbindung zwischen Schweden und der teutschen [sic] Provinz zu unterhalten.“⁴²⁴²

Neben dem Transport von Passagieren wurden die Jachten auch für den Transport von Handelswaren und Holz genutzt.²⁴³

Friedrich hat in seinen Gemälden „Meeresstrand im Nebel“ (um 1807) und „Hafen bei Mondschein“ (1811) Jachten dargestellt. In den Gemälden „Mittag“ (um 1816/18) und „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (um 1816/18) könnte es

²³⁶ Szymanski 1972, S. 133.

²³⁷ Szymanski 1972, S. 133-136.

²³⁸ Rudolph 1969, S. 60.

²³⁹ Ebd., S. 53. Stralsund war nach dem Dreißigjährigen Krieg 1648 zusammen mit dem westlichen Pommern und Rügen an Schweden gefallen. Eine regelmäßige und zuverlässige Postverbindung zwischen Schweden und seiner „deutschen Provinz“ war ein wichtiges Instrument, um das ausgedehnte schwedische Reich regieren zu können. So wurden schon in den 60er-Jahren des 17. Jahrhunderts erstmals Pläne für eine solche Seeverbindung zwischen Schonen und Pommern erörtert. Die regelmäßige Verbindung zwischen Ystad und Stralsund kam dann 1683 zustande (Buchholz 1999, S. 257 f.).

²⁴⁰ Burkhardt 1988, S. 56 f.

²⁴¹ Buchholz 1999, S. 257 f.

²⁴² Arndt 1806, S. 275 f.

²⁴³ Rudolph 1958, S. 131.

sich bei den einmastigen Schiffen um Jachten handeln. Die Fahrzeuge sind in den Gemälden jedoch nicht so detailliert wiedergegeben, dass man sie von den ähnlich aussehenden Schluppen zweifelsfrei unterscheiden könnte.

4.1.3. Schaluppe/Schlup/Rahschlup

Als Schaluppe, Schlup oder Rahschlup werden einmastige Handelsschiffe bezeichnet, die seit Beginn des 18. Jahrhunderts an der deutschen Ostseeküste vorkamen. Das Hauptverbreitungsgebiet der Schluppen war Vorpommern.²⁴⁴ Sie wurden unter anderem zum Transport von Steinen an der Küste Rügens und dem Greifswalder Bodden eingesetzt.²⁴⁵ Der schwedische Schiffbauer Fredrik Hendrik af Chapman hat Risse für diesen Schiffstyp gezeichnet, nach denen bereits ab 1775 in Stralsund entsprechende Fahrzeuge gebaut wurden. Die Bauart war so überzeugend, dass sie bis in das 20. Jahrhundert für alle Neubauten richtungsweisend blieb.²⁴⁶

Bei den Fahrzeugen handelte es sich um breite Schiffe mit einer Länge von 10 bis 15,5 Metern, die eine große Tragfähigkeit aufwiesen. Sie fuhren nur einen Mast und waren damit die kleinsten voll getakelten Schiffe. Im Unterschied zu den Jachten hatte der Mast eine Stenge.²⁴⁷ Bei älteren Schiffen waren das Heck und der Heckspiegel mit Schnitzarbeiten verziert. Das Ruder führte durch einen Koker.

Die Schluppen fuhren ein Gaffelsegel, das oben breiter war als das der Jachten. Darüber waren Mars- und Bramsegel befestigt. Eine Stagfock war das Vorsegel. An dem festen Bugspriet mit Klüverbaum waren ein Klüver und ein Jäger angebracht. Diese Art der Takelung wurde bis um 1870 beibehalten.

Schluppen kommen bei Friedrich unter anderem in den Gemälden „Ansicht eines Hafens“ (1815/16), „Mondaufgang am Meer“ (1822), „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“ (um 1827/28) und den „Kreidefelsen auf Rügen“ (um

²⁴⁴ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 44.

²⁴⁵ Szymanski 1972, S. 142.

²⁴⁶ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 44 f.

²⁴⁷ Middendorf 2010, S. 18.

1818) vor. In den Gemälden „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ und „Mittag“ (beide um 1816/18) lässt sich nicht genau unterscheiden, ob entsprechende einmastige Fahrzeuge Schluppen oder Jachten darstellen.

4.1.4. Schaluppe/Beiboot

Unter dem Begriff Schaluppe versteht man auch ein Beiboot, das meist von mehreren Personen gerudert wurde, aber auch mit einem Segel versehen sein konnte. Sie waren sogenannte Hilfsfahrzeuge, mit denen Personen oder Waren zwischen dem vor Anker liegenden Schiff und dem Land befördert werden konnten. Friedrich zeigt solche Schluppen in den Gemälden „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) und „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (um 1816/18).

4.1.5. Galeasse

Galeassen wurden seit dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts in Greifswald, aber auch in Stralsund gebaut²⁴⁸ und stellten den dominierenden Schiffstyp der Greifswalder Flotte dar. Entsprechend häufig hat Friedrich diesen Schiffstyp in seinen Gemälden dargestellt.

Mit dem Begriff „Galeasse“ wird seit der Mitte des 18. Jahrhunderts ein eineinhalbmastiges Küstenfracht- und Fischereischiff der pommerschen Ostseeküste bezeichnet.²⁴⁹ Die Galeassen waren 15 bis 27 Meter lang und hatten eine hohe Ladefähigkeit.²⁵⁰ Die Fahrzeuge hatten einen breiten und voll gebauten Bug und ein leicht überhängendes Spiegelheck, das dem der Jachten ähnlich war.²⁵¹ Das Ruder wurde binnenbords durch einen Koker geführt.²⁵²

Kennzeichnend für die Takelung der Galeassen war der höhere vordere Großmast.²⁵³ War dagegen

²⁴⁸ Szymanski geht in seinem Buch „Deutsche Segelschiffe“ sogar davon aus, dass der Schiffstyp der Galeasse aus Pommern stammt (Szymanski 1972, S. 128 f.).

²⁴⁹ Ebd., S. 124.

²⁵⁰ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 42 f.

²⁵¹ Dudzus/Köpcke o.J., S. 124.

²⁵² Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 42.

²⁵³ Scherer, Franz: Greifswalder und Wolgaster Segelschiffe in Wort und Bild. Ein Beitrag zur Geschichte der Seeschifffahrt in den Ostkreisen des Bezirkes Rostock, in: Küstenbilder. Beiträ-

der hintere Besanmast höher, nannte man die Schiffe Schonergaleassen.²⁵⁴ Die Galeassen fuhren an beiden Masten Gaffelsegel. Am Großmast wurde außerdem entweder ein einfaches Rahsegel gesetzt oder eine Fock mit Mars- oder Toppsegel darüber. Ganz oben am Mast konnte auch noch ein Bramsegel stehen. Zwischen der Stagfock, dem Klüver und Jager fuhren die Galeassen gelegentlich noch ein Vorstengenstagegel.

Galeassen sind bei Friedrich in folgenden Gemälden zu sehen: „Ansicht eines Hafens“ (1815/16), „Mittag“ (um 1816/18), „Schiffe auf der Reede“ (um 1816/18), „Küstenlandschaft im Abendlicht“ (1816/18), „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818), „Mondaufgang am Meer“ (1821), „Hafen von Greifswald“ (um 1820), „Das Eismeer“ (um 1823/24), „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“ (um 1827/28) und „Abend am Ostseestrand“ (1831).

4.1.6. Brigg

Die Brigg war im 19. Jahrhundert einer der in Deutschland am häufigsten gebauten Schiffstypen. Sie gehört zu den Hochseeschiffen und wurde dazu genutzt, Waren zu transportieren. Auch im Walfang und zum Robbenschlag wurden Briggen verwendet.²⁵⁵

Bei diesem Schiffstyp handelte es sich um ein zweimastiges Segelschiff, das an beiden Masten Rahsegel fuhr. Am achteren Mast, dem Großmast, befand sich außerdem ein großes Gaffelsegel. Charakteristisch für die Briggen war auch ihr schlanker Rumpf.²⁵⁶ Sie fuhren ein Spiegelheck.

In folgenden Gemälden Friedrichs sind Briggen zu sehen: „Mittag“ (um 1816/18), Unterzeichnung des Gemäldes „Mönch am Meer“ (1808/10), „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (1816/18). Die Vorlage dieser Darstellung ist in allen Fällen eine Federzeichnung Friedrichs „Brigg von achtern“ [Abb. 27], die während Friedrichs Studium in Kopenhagen zwischen 1794 und 1798 entstanden sein muss.

4.1.7. Fregattschiff

Nur zwei Gemälde Friedrichs zeigen Fregattschiffe: die Gemälde „Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“ und „Segelschiff“ (beide um 1815). Skizzen oder Zeichnungen dieses Schiffstyps sind von dem Maler nicht bekannt.

„Fregattschiff“ oder „Fregatte“ nannte man seit dem 18. Jahrhundert und bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts Segelschiffe, die drei voll getakelte Masten hatten. Sie wurden in der Handelsschiffahrt eingesetzt und waren auf Tragfähigkeit ausgerichtet. Entsprechend hatten sie einen vollen Rumpf. An Fock- und Großmast waren Untersegel, Mars- und Bramsegel gesetzt. Am Besanmast wurden ein Rahsegel und ein Gaffelsegel gefahren. Der Bugspriet trug einen Klüverbaum und eine Blinderah.

Fregatten befuhren die gesamte Nord- und Ostsee. Aus Schwedisch-Vorpommern waren die Kapitäne mit diesen Schiffen sogar bis ins Mittelmeer und nach Portugal unterwegs.²⁵⁷

In der pommerschen Handelsflotte war das Fregattschiff jedoch insgesamt eines der weniger verbreiteten Frachtschiffe.²⁵⁸

4.1.8. Galiot

Die Galiot ist ein Schiffstyp, der ursprünglich aus den Niederlanden stammte. Diese Küstensegler waren geeignet, um Waren zu befördern und große Lasten zu tragen.²⁵⁹ Die Fahrzeuge hatten daher einen relativ flachen Boden und ein volles Vor- und Achterschiff.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts war die eineinhalbmastige Galiot der am häufigsten gebaute Schiffstyp des Ostseeraums. Friedrich zeigt diese Fahrzeuge jedoch lediglich in dem Gemälde „Hafen bei Mondschein“ (1811). Dort ist eine Galiot mit drei Masten dargestellt. Drei Masten auf Galioten gehörten zu Anfang des 19. Jahrhunderts zu den seltener vorkommenden Takelungsarten.²⁶⁰ Friedrich hatte das Schiff aus einem

ge zur Heimatgeschichte und zur Denkmalpflege im Bezirk Rostock. Rostock 1986, S. 29-39).

²⁵⁴ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 42 f.

²⁵⁵ Maritim Lexikon o.J., S. 52.

²⁵⁶ Duszus/Köpcke o.J., S. 64.

²⁵⁷ Szymanski 1972, S. 20-24.

²⁵⁸ Ebd., S. 19.

²⁵⁹ Menzel 1997, S. 9.

²⁶⁰ Duszus/Köpcke o.J., S. 127 f.

Skizzenblatt in das Gemälde übertragen.²⁶¹ In dieser Skizze sind das charakteristische außenbords geführte Ruder und der bauchige Rumpf des Schiffes gut zu erkennen.

4.1.9. Kaffenkahn

Im Unterschied zu den vorgenannten Schiffstypen handelte es sich bei dem Kaffenkahn um ein Fahrzeug, das nicht auf der Ostsee, sondern in der Binnenschifffahrt vorkam.

Kaffenkähne waren im 19. Jahrhundert auf der Elbe verbreitet. Sie fuhren einen hohen Mast mit einem großen Rahsegel. Mit den Kaffenkähnen wurden Massengüter transportiert, wie zum Beispiel Baustoffe oder Lebensmittel. Das Technikmuseum in Berlin besitzt neben dem Konstanzer Landesmuseum eines von bislang zwei erhaltenen Exemplaren eines solchen Lastenseglers. In der Beschreibung heißt es:

„Ein Kaffenkahn ist ein Binnenschiff mit einer besonderen Bauform. Sein vorderer und hinterer Abschluss wird nicht durch Steven, sondern durch Zusammenziehen der Bord- und Bodenplanken gebildet. Das Ganze mündet in die Kaffenspitze, einen Schnabel, der notwendige Kimme für den Bootsführer ist, damit der beim Steuern über die Ladung von Sand, Ziegelsteinen oder anderen Massengütern die Bootsspitze noch sehen kann.“²⁶²

Die Schiffe waren außerdem sehr breit und flach gebaut, um möglichst viel Ladung bei möglichst geringem Tiefgang aufnehmen zu können.

Fortbewegt wurden die Kaffenkähne durch die Strömung des Flusses mit Unterstützung eines Rahsegels. Sie konnten aber auch getreidelt werden, wobei Menschen oder Pferde die Fahrzeuge an langen Tauen flussaufwärts zogen. Ein besonders langes Ruder sorgte dafür, dass man die Fahrzeuge gut lenken konnte. Charakteristisch ist auch der sehr lange Mast, der sich in der Mitte des

Schiffes befand.²⁶³ Die Länge des Mastes war auch beim Treideln wichtig, da die Tauen zum Treideln weit oben an ihm befestigt wurden, damit sie sich nicht im Uferbewuchs entlang der Treidelstrecke verfangen.²⁶⁴

Kaffenkähne sind in Friedrichs Ölgemälden „Elbschiff im Frühnebel“ (um 1820/25) und „Das Große Gehege bei Dresden“ (um 1832) zu sehen.

4.2. Fischer und Fischerei

Fischereiutensilien wie Netze, Reusen oder am Ufer liegende Anker sind in nahezu allen Bildern zu sehen, in denen Friedrich eine Küste darstellt. Auch mit Blick auf diese Motive stellt sich die Frage, ob der Maler sie in einem realistischen Zusammenhang zeigt oder Veränderungen vornimmt, die wiederum als Hinweis auf ein bestimmtes Bildthema verstanden werden können.

Um das beurteilen zu können, soll an dieser Stelle eine kurze Einführung in die Grundlagen der Fischerei im 19. Jahrhundert an der pommerischen Küste erfolgen. Auch auf die Kleidung der Fischer soll dabei eingegangen werden, um sie von anderen Personen in den Gemälden unterscheiden zu können.

4.2.1. Die „stille“ Fischerei

Fangmethoden, bei denen man die Gerätschaften ins Wasser setzt und wartet, bis sich die Fische darin verfangen, nennt man passive oder „stille“ Fischerei. Die Fanggeräte, mit denen diese Fischerei betrieben wird, haben sich seit Jahrtausenden nicht verändert.²⁶⁵ Im Greifswalder Bodden²⁶⁶, der Pommerschen Bucht und auf Rügen nahm die Reusenfischerei einen großen Raum ein.²⁶⁷ Die Reusen wurden vor allem an der Boddenküste und hier vorzugsweise an den Zugängen zu den

²⁶¹ Grummt 51.

²⁶² Aus einem unveröffentlichten Manuskript für einen Vortrag, geschrieben 2008 von Dr. Volker Koesling, mit dem Titel „Kompletieren, inszenieren oder was? Ein Kaffenkahn in Berlin“. Alle Informationen zu den Kaffenkähnen verdanke ich der freundlichen Unterstützung von Claudia Schuster, Technikmuseum Berlin.

²⁶³ Hier sei auf eine Untersuchung G. Pohlands verwiesen, der darin darlegte, dass die Fahrzeuge solche hohen Takelagen tatsächlich tragen konnten (Pohland 1996, S. 200 f.).

²⁶⁴ Diesen Hinweis verdanke ich Dr. Boye Meyer-Friese.

²⁶⁵ Faltblatt „Küstenfischerei“ 1999, o.S.

²⁶⁶ Bodden sind flache Küstengewässer, die beispielsweise durch Landungen vom Meer abgetrennt sind.

²⁶⁷ Peesch 1961, S. 67.

Bodden gesetzt, um die Heringsschwärme abzufangen.

Die Fische wurden mit einem System aus Netzsperrwänden, die meist in der Nähe des Ufers standen, in die Reusen geleitet. In flachen Bodengewässern setzte man die Reusen hintereinander, in kleinen Buchten konnte man ganze Gewässerteile mit den Sperrnetzen abriegeln. An der Ostküste Rügens wurden die Reusen zu langen Reihen zusammengestellt.²⁶⁸

Das gleiche Fangprinzip, jedoch mit anderen Ausmaßen, stellte die Fischerei mit Kammerreusen dar. Dabei wurden die Fische nicht in einen geschlossenen Netzsack, sondern in eine große Kammer aus Netzwerk geleitet. So war es möglich, große Mengen von Fischen zu fangen. Diese Anlagen wurden auch in einiger Entfernung zum Ufer im Wasser gebaut. So konnte man die Fische fangen, die nicht so nah an den Strand herankamen. Hierzu steht in der Fischerei-Ordnung von 1865:

„Heringsreusen bestehen aus senkrechten Netzswänden, welche für die Dauer der jährlichen Reusenfischerei mit eingerammten Pfählen in gerader Linie, auch seitwärts mit hölzernen Krabben befestigt werden.“⁴²⁶⁹

Eine Krabbe ist ein Steinanker, der aus einem Holzkreuz besteht, auf dem ein schwerer Feldstein liegt. An den vier Armen des Kreuzes werden Zweige befestigt, die über dem Stein zusammengebunden waren. Es gab auch eiserne Anker mit vier Flügeln, die meist für die Fischerei mit Heringsnetzen verwendet wurden.²⁷⁰ Die Bezeichnung „Krabbe“ war auch Friedrich geläufig, wie eine am 3./8. August 1815 entstandene Skizze zeigt. Darin hatte er einen solchen Steinanker aus mehreren Perspektiven dargestellt und dazu notiert: „Krab/kurz/Holtz“⁴²⁷¹ [Abb. G725].

Heringe wurden auch mit sogenannten Setz- und Treibnetzen gefangen [Abb. 22]. Die Netze waren am oberen Rand mit Schwimmkörpern versehen²⁷², der untere Rand war entsprechend be-

schwert [Abb. 23]. Kleine Anker hielten das Netz auf dem Meeresboden an Ort und Stelle. Die Netze bildeten auf diese Weise eine feste Sperre, gegen die der Fisch schwamm und sich dann mit Kopf und Kiemen in den Maschen verfang.

Bei dieser Fangmethode war auch der Gebrauch einer Scheuchstange üblich. Die Fischer fuhren dabei mit ihren Booten hin und her und suchten mit bis zu vier Meter langen Stangen das Wasser nach den Fischen ab. Hatte man eine vielversprechende Stelle gefunden, wurden die Netze ausgeworfen.²⁷³

Daneben gab es die Angelfischerei. Dazu wurden 50 bis 200 Meter lange Leinen genutzt, an denen in festen Abständen kurze Angelschnüre angebunden waren. Die Enden der Hauptschnur wurden mit Steinen fest auf dem Meeresboden verankert. Ihre Position im Wasser wurde mit Stangen gekennzeichnet, an denen Fähnchen angebracht waren.

Man konnte mehrere Leinen verknüpfen und hintereinander setzen, sodass sich eine kilometerlange Strecke ergab. Die Leinen wurden am späten Nachmittag ausgebracht und am frühen Morgen wieder eingeholt. An Land wurden sie dann geordnet und gesäubert²⁷⁴ [Abb. 24].

4.2.2. Die Schleppnetzfisherei

Anders als bei der „stillen“ Fischerei, bei der man wartet, dass der Fisch zum Fanggerät kommt, ging es bei der Schleppnetzfisherei darum, die Fische mit einem Netz einzufangen. Bei dieser Fangmethode wurde ein Netzsack mit gleichbleibender Geschwindigkeit durch das Wasser gezogen.²⁷⁵ Friedrich hat bei seinen Wanderungen auch ein

„Morgen“ (um 1817), „Schiffe im Hafen am Abend“ (1828), „Abend am Ostseestrand“ (1831), sowie den Gemälden „Sumpfiger Strand“ (um 1832) und „Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“ (1830/32).

²⁷³ Peesch 1961, S. 169-172. Die langen Stangen können Vorbild für die Stangen im Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816) gewesen sein.

²⁷⁴ Ebd., S. 163-167. Solche Leinen sind bei Friedrich unter anderem in den Gemälden „Morgen“ (um 1817), „Mittag“ (um 1816/18), „Abend“ (um 1817), „Schiffe auf der Reede“ (1817), „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818) und der „Flachlandschaft im Greifswalder Bodden“ (1830/32) zu sehen.

²⁷⁵ Faltblatt „Küstenfischerei“ 1999, o.S.

²⁶⁸ Ebd., S. 180-184.

²⁶⁹ Ebd., S. 190.

²⁷⁰ Ebd., S. 194.

²⁷¹ Grummt 725 recto.

²⁷² Netze mit Schwimmkörpern, wie sie zu dieser Art von Fischerei verwendet wurden, finden sich in den Gemälden

solches Netz gezeichnet, das zum Trocknen auf einem Gestänge hängt [Abb. G731].

Um das Netz möglichst weit zu öffnen, mussten die Schlepplein mit größtmöglichem Abstand voneinander am Boot befestigt werden. Bei den großen Zeeskähnen wurde das Netz dazu vorne und achtern befestigt, die kleineren Zeesboote nutzten dazu den sogenannten Drift- oder Zeesbaum, der über Bug und Heck ragte. Die Zuglein wurden über diese Rundhölzer geführt und das Netzmaul wurde auf diese Weise weit gespreizt.²⁷⁶ [Abb. 25].

Als Friedrich seine Reisen an die pommersche Küste unternahm, war die Zeesenfischerei noch eine recht neue Fangmethode: Erst Anfang des 19. Jahrhunderts hatten die Fischer in den rügischen Dörfern diese Art des Fischfangs übernommen. Aus dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts ist sie für Wittow und Mönchgut bezeugt, zwei Jahrzehnte später auch für Hiddensee.²⁷⁷

4.2.3. Die Bekleidung der Fischer und Seeleute

Um Personen in Friedrichs Gemälden als Fischer identifizieren zu können, muss man wissen, wie die entsprechende Kleidung dieser Berufsgruppe aussah. Nur so ist es möglich, die Fischer zum Beispiel von Männern in „Altdeutscher Tracht“ unterscheiden zu können, die der Maler häufig zusammen mit Fischern am Strand oder in den Fahrzeugen dargestellt hat.

Um 1800 veränderte sich die Bekleidung der Fischer im Ostseeraum. Bis dahin hatten sie weite Pluderhosen aus Segeltuch getragen, die kurz unter dem Knie endeten. Diese Hosen wurden immer mehr von langen, blauen Latzhosen verdrängt, die sich bei den Fahrensleuten des Ostseeraumes nach der Französischen Revolution eingebürgert hatten. Bei den übrigen Kleidungsstücken herrschte jedoch sowohl im Nord- als auch im Ostseeraum ein einheitliches Bild. Die Männer trugen eine langärmelige Arbeitsbluse, darüber eine ärmellose Weste und eine geknöpfte kurze Woll-

jacke. Dazu kamen ein Halstuch, der Hosensriemen, Wollstrümpfe und Stiefel. Als Kopfbedeckung trugen die Fischer an den Feiertagen einen Zylinder. Für den Alltag war ein hoher, runder Lederhut bestimmt.²⁷⁸

Friedrich zeichnete 1798 auf der Fahrt von der Kopenhagener Kunstakademie zurück nach Greifswald mehrere Männer in solcher Kleidung.²⁷⁹ Diese Blätter zeigen, dass die Fischer bereits zu diesem Zeitpunkt lange Hosen getragen haben [Abb. G54].

Eine Besonderheit war die Mönchguter Tracht, bei der die Hose aus einem sackartigen, weißen Stück Leinen bestand, das bis an die Wade reichte. Schon Johann Jacob Grümbke ging 1805 in seinem Buch „Streifzüge durch das Rügenland“ auf die Kleidung der Mönchguter ein, über die er mit einem gewissen Staunen befand:

„Die Gewalt der Mode hat über dieses Völkchen noch nichts vermocht. [...] Die Mannspersonen tragen schwarze Jacken mit schwarzen Knöpfen [...] wenigstens zwei Paar Beinkleider und darüber sehr weite Fischerhosen von weißer Leinwand. Bei feierlicher Gelegenheit sind aber auch diese Überhosen immer schwarz. Auch die Strümpfe sind von schwarzbrauner Wolle, und in den Schuhen sieht man selten Schnallen, gewöhnlich werden sie mit Senkeln, einer Art lederner Riemen, zugebunden.“²⁸⁰

Die über der Wade endende Hose der Fischer hatte den Vorteil, dass sie bei der Arbeit im Wasser nicht sofort nass wurde und der weite Stoff im Wind besser trocknen konnte.

Einen Fischer in solchen weiten Kniehosen zeichnete Friedrich 1818 in Wieck bei Greifswald²⁸¹ [Abb. G826r]. In den Gemälden „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816), „Abend am Ostseestrand“ (1831) und „Sumpfiger Strand“ (um

²⁷⁶ Faltblatt „Küstenfischerei“ 1999, o.S.

²⁷⁷ Peesch 1961, S. 220.

²⁷⁸ Rudolph 1993, S. 17 ff. Eine eigene Untersuchung zur Bekleidung der Fischer und Seeleute im Ostseeraum gibt es bislang nicht. Wolfgang Rudolph stützte sich in seinem Buch „Des Seemanns Bilderwelt“ bei der Beschreibung dieser Kleidung auf den 1979 erschienenen Aufsatz „Des Seemanns Bekleidung“ von Henning Henningsen. Rudolph führt auch Zeichnungen Caspar David Friedrichs als Beispiele für die Bekleidung der Seeleute an.

²⁷⁹ Grummt 52-54.

²⁸⁰ Burkhardt 1988, S. 155.

²⁸¹ Grummt 826 recto.

1832) sind ebenfalls Männer in weiten Kniehosen zu sehen.

Dass sich auch zur Mitte des 19. Jahrhunderts kaum etwas an der Bekleidung der Fischer und Seeleute geändert hat, zeigt die Zeichnung von Eduard Hildebrand [Abb. 26] aus dem Jahr 1838. Der Fischer ist darauf sowohl in den weiten Hosen als auch mit einer doppelreihig geknöpften Weste und dem oben erwähnten Hut dargestellt.

5. Von der Skizze zum Gemälde

Wie Friedrich arbeitete, ist unter anderem durch zwei Ölgemälde Georg Friedrich Kerstings²⁸² anschaulich dokumentiert. Sie zeigen Friedrich vor der Leinwand in seinem Atelier, in dem die unteren Fensterläden zum Schutz gegen das Licht geschlossen sind. Wilhelm von Kügelgen beschrieb in seinen Memoiren die karge Einrichtung des Raumes:

„Friedrichs Atelier war dagegen von so absoluter Leerheit [...]. Es fand sich nichts darin als seine Staffelei, ein Stuhl und ein Tisch, über welchem als einziger Wandschmuck eine einsame Reißschiene hing, von der niemand begreifen konnte, wie sie zu der Ehre kam.“²⁸³

Dies macht deutlich, wie wichtig die Skizzen, Zeichnungen und Studien für den Gestaltungsprozess des Künstlers waren. Aus ihnen stellte er dann im Atelier seine „komponierten“ Landschaften zusammen. Wie Werner Sumowski 1990 beschrieb, legte Friedrich dazu zuerst ein Gerüst aus Linien und Flächen auf der Leinwand an, das der „inneren Form“, also seiner Vorstellung von dem beabsichtigten Bildthema, entsprach.²⁸⁴ Auf dieses Gerüst platzierte er dann die ausgewählten Motive aus seinen Skizzenbüchern.²⁸⁵ Hubertus Gaßner sprach in diesem Zusammenhang von einer „Montage“ der einzelnen Teile zu einem Bildganzen.²⁸⁶ So entstanden Gemälde, die realistisch wirken, ohne die Realität abzubilden.

Im Folgenden wird der Weg der Schiffe und Boote von der Skizze bis in das Gemälde dargestellt. In einem ersten Schritt werden dazu die Reisen des Malers nach Rügen und Pommern aufgelistet und die Routen anhand der Darstellungen in seinen Skizzenbüchern nachvollzogen.

Die Skizzen, Zeichnungen und Studien, die Friedrich als Grundlage für seine Gemälde nutzte, werden daraufhin in einem eigenen Kapitel weiter untersucht. Dem schließt sich ein Vergleich zwischen den Ausführungen in den Skizzen und in den Gemälden an. Dabei sollen die Veränderungen herausgearbeitet werden, die Friedrich bei der Übertragung eines Schiffes oder Bootes von der Skizze in das Gemälde vorgenommen hat.

5.1. Reisen

Insgesamt fünf Mal hat Friedrich von Dresden aus Reisen in seine alte Heimat Greifswald und auf die Insel Rügen unternommen. Er war dabei zu Fuß unterwegs, einige Passagen legte er aber auch mit Schiffen oder Booten zurück. Auf diesen Reisen entstanden zahlreiche Darstellungen, in denen Friedrich neben der Landschaft Rügens immer wieder Schiffe, Boote, Kähne, Häfen, Uferstreifen und Fischereitensilien zeichnete. Motive gab es rund um Rügen und an der pommerschen Küste reichlich. Stralsund und Greifswald waren Handelshäfen, die von Schiffen aus dem gesamten Ostseeraum angelaufen wurden. So entstand bei diesen Reisen eine umfangreiche Materialsammlung, auf die Friedrich zeitlebens zurückgriff und aus deren Motiven er immer neue erfundene Ansichten und Landschaften zusammengefügt hat.

Der Maler füllte dabei mehrere Skizzenbücher, von denen mit Blick auf die Darstellung der Schiffe und Boote folgende von Bedeutung sind:

Das „**Große Rügener Skizzenbuch**“, das von Friedrich vom 19. Mai 1801 bis zum 14. Mai 1802 benutzt und zu einem unbekanntem Zeitpunkt aufgelöst wurde. 19 Blätter können dem Skizzenbuch zugeordnet werden. Die meisten Seiten befinden sich im Besitz öffentlicher Kunstsammlungen, für einzelne Seiten ist der Aufbewahrungsort unbekannt.²⁸⁷

Das **Osloer Skizzenbuch von 1806/08**, das bis auf den Einband im Original erhalten ist. Es

²⁸² Caspar David Friedrich in seinem Atelier, 1811, Hamburg, Kunsthalle/Caspar David Friedrich in seinem Atelier 1819, Berlin, Nationalgalerie.

²⁸³ Von Kügelgen 1989, S. 129.

²⁸⁴ Dieses Vorgehen erklärt auch die Bedeutung der „einsamen Reißschiene“, die von Kügelgen in seinen Erinnerungen beschrieb (Kügelgen 1989, S. 129).

²⁸⁵ Sumowski 1990, S. 42 ff.

²⁸⁶ Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 12.

²⁸⁷ Grummt 2011, S. 289. In der umfassenden Publikation von Christina Grummt wurde die Zuordnung der Blätter des „Großen Rügener Skizzenbuches“ auf Grundlage neuester Forschungsergebnisse vorgenommen.

enthält 46 Blätter, darunter Studien und Skizzen von Friedrichs Reise nach Greifswald und Rügen im Jahr 1806. Das Buch wird im Nationalmuseum in Oslo aufbewahrt.²⁸⁸

Das ebenfalls im Original erhaltene **Osloer Skizzenbuch von 1815** aus dem Nationalmuseum in Oslo. Es enthält 26 Blätter und wurde von dem Maler hauptsächlich während seiner Reise nach Rügen im Jahr 1815 benutzt.²⁸⁹

Das **Osloer Skizzenbuch von 1818**, das Skizzen der Reise, die Friedrich mit seiner Frau Caroline nach Neubrandenburg, Greifswald und Rügen unternahm, enthält. Es umfasst 19 Blätter und befindet sich ebenfalls im Besitz des Nationalmuseums in Oslo. Weitere Skizzen dieser Reise sind in einer Loseblattsammlung erhalten.²⁹⁰ Wie Grummt darlegte, hatte Friedrich dazu Papierbögen in gleich große Blätter zerschnitten und dann wohl in Mappen aufbewahrt.²⁹¹

Die Osloer Skizzenbücher von 1815 und 1818 enthalten fast ausschließlich Skizzen von Schiffen und Booten. Dies korrespondiert mit der großen Anzahl der zwischen 1815 und 1820 entstandenen Ölgemälde, die Schiffe oder Boote zeigen: Es sind mit 23 Stück fast die Hälfte der in dieser Arbeit besprochenen Gemälde. Dies lässt sich dadurch erklären, dass das Schiff – nach dem Wiener Kongress 1815 und als mit den Karlsbader Beschlüssen 1819 die Verfolgung der sogenannten „Demagogen“ einsetzte – zur vielgenutzten Metapher wurde, um die politischen Zustände zu kritisieren.

Das „**Fischer-Skizzenbuch**“ enthält die vier Skizzen, die von der letzten Reise des Malers nach Rügen im Jahr 1826 erhalten sind. Die Bezeichnung „Fischer-Skizzenbuch“ leitet sich von dem Wasserzeichen der Papiermühle C.F.A. Fischer ab. Friedrich benutzte das Skizzenbuch von September 1824 bis zum 16. Mai 1828. Es wurde zu einem unbekanntem Zeitpunkt aufgelöst, die vierzehn bekannten Blätter befinden sich heute in verschiedenen Museen.²⁹²

Alle Skizzenbücher sind von fremder Hand nummeriert. Das Osloer Skizzenbuch von 1806/08 trägt die Nummer 22, das von 1815 die Nummer 19 und das Skizzenbuch von 1818 die Nummer 16. Aus den Nummern lässt sich keine Chronologie ableiten.²⁹³ Gleichzeitig wird deutlich, dass es mehr Skizzenbücher gegeben haben muss, als heute bekannt sind.

5.1.1. 1798: Rückkehr aus Kopenhagen, Reise nach Dresden

Einige Schiffs- und Bootsstudien sind während des Jahres 1798 entstanden, in dem sich Friedrich noch bis Anfang Mai in Kopenhagen befand, wo der Hafen beste Voraussetzungen für die Suche nach Motiven bot. Vermerke wie „Zolbude“ und „Neubuden“ auf seinen Skizzenblättern²⁹⁴ zeigen an, dass der Maler am Hafen unterwegs war. Mit „Neubuden“ ist das Viertel „Nyboder“ in Kopenhagen gemeint, in dem sich die Wohnungen der Matrosen der königlichen Marine befanden.²⁹⁵ Dort lag auch die „Zolbude“, mit der das Zollgebäude am Hafen bezeichnet wurde.²⁹⁶

Im Frühjahr 1798 verließ Friedrich die Kopenhagener Akademie, an der er von 1794 an studiert hatte. Das Datum seiner Abreise war der 7. Mai 1798, wie aus der Darstellung eines Seemanns abgeleitet werden kann, die er mit dem Satz „auf der See“ bezeichnet hatte.²⁹⁷ An den Tagen zuvor hatte Friedrich noch Skizzen von jungen Männern angefertigt, die er mit „Copenhagen/Rede [sic]“ bezeichnete.²⁹⁸

Nach seiner Ankunft in Greifswald besuchte der Maler Verwandte in Neubrandenburg, die er ebenfalls zeichnete.²⁹⁹ In Neubrandenburg trug er sich am 8. Juli in das Stammbuch der späteren Frau seines Bruders Adolf ein.³⁰⁰ Von dort aus ging Friedrich zunächst nach Berlin, wie aus einer Eingabe des Malers an König Friedrich August I. von Sachsen aus dem Jahr 1816 hervorgeht:

²⁸⁸ Ebd., S. 409.

²⁸⁹ Ebd., S. 673.

²⁹⁰ Ebd., S. 739.

²⁹¹ Ebd., S. 744.

²⁹² Ebd., S. 813.

²⁹³ Ebd., S. 526.

²⁹⁴ Grummt 44, 89, 90 und 206.

²⁹⁵ Hauber 1782, S. 66.

²⁹⁶ Ebd., S. 53.

²⁹⁷ Grummt 54.

²⁹⁸ Grummt 52 und 53.

²⁹⁹ Grummt 75-83.

³⁰⁰ Zschoche 1998, S. 13.

„Nachdem ich mich eine Zeit lang in Berlin aufgehhalten und dort der Kunst oblegen hatte, kam ich, vor nunmehr achtzehn Jahren, nach Dresden [...]“.³⁰¹

Ab dem Herbst des Jahres 1798 hat Friedrich dann in Dresden gewohnt.³⁰²

An dieser Stelle werden hier wie auch in den folgenden Kapiteln die Blätter dieser Reisen aufgelistet, die Boote oder Schiffe zeigen. Bei der Auflistung wurden nur die Blätter berücksichtigt, die entweder aufgrund ihres Entstehungsdatums oder ihres Motivs eindeutig einer bestimmten Region zugeordnet werden konnten und von denen Abbildungen erhalten sind. In Klammern folgt der Verweis auf das entsprechende Blatt bei Christina Grummt, in Kursivschrift der Hinweis auf die Ölgemälde, für die Friedrich auf die entsprechenden Blätter zurückgegriffen hat.

Die Skizzen der Reise von 1798:

1. Segelboot, 11. Februar 1798. (Grummt 42)
2. Liegendes Boot, 16. Februar 1798. (Grummt 43)
3. Liegende Boote, 16. Februar 1798. Bezeichnet: „d 16 Februar 1798 Natur in Neu(?)buden“. (Grummt 44)
 - *Abend am Ostseestrand (1831)*
4. Boot, 27 Februar 1798. Bezeichnet: „Natur d 27 t Februar 1798“.³⁰³ (Grummt 45)
5. Segelboot. Bezeichnet: „Natur“ sowie Aufschrift von fremder Hand. (Grummt 46)
6. Segelboot von vorn, um 1798. Bezeichnet: Zollbude“. (Grummt 89)³⁰⁴
7. Segelboot, um 1798. Bezeichnet oben links: „Ein grosses Both [sic] nach der Natur Zollbude“. (Grummt 90)³⁰⁵
8. Segelschiff von vorn. Bezeichnet: „Zollbude“. (Grummt 206)³⁰⁶
9. Boot, Netze, Gemäuer, um 1798. (Grummt 47)
10. Verschiedene Segelboote, um 1798. (Grummt 48)
11. Segelschiff, um 1798. (Grummt 49)
12. Segelschiffstudien, 3./5. Mai 1798. Bezeichnet oben links: „Copenhagen Rede/d 3 t Mei 1798“. Mitte links: „Copenha Rede d 5 Mei 98“. Mitte rechts: „Copenha Rede d 5t Mei 1798“. Unten Mitte: „Danziger Schute. Cop Rede 5 M“. (Grummt 51)
 - *Meeresstrand im Nebel (um 1807)*
 - *Hafen bei Mondschein (1811)*
13. Drei Studien eines jungen Mannes 5./6. Mai 1798. Bezeichnet: „Copenhagen rede 5 t Mei 1798. Joachim Friedrich Pilip 6 Mei“. (Grummt 52)
14. Studien zweier Jünglinge. Bezeichnet: „Copenhagener Ende 6 t Mei 1798, Johann Ledder, 6 Mei 1898 Johann Krüger“. (Grummt 53)
15. Studie eines Jünglings mit übergeschlagenem Bein. Bezeichnet: „auf der See d 7 Mei 98“. (Grummt 54)
16. Segelstudie, um 1798. (Grummt 84)
17. Segel, um 1798. (Grummt 85)
18. Sinkendes Segel, um 1798. (Grummt 86)
19. Segelboot, um 1798. (Grummt 87)
20. Boot, um 1798. (Grummt 88)
21. Baum, Boote, Netze, um 1798. (Grummt 91)
 - *Mittag (um 1816/18)*
22. Busch, Boote, Netze, um 1798. (Grummt 92)
23. Segelmast, um 1798. (Grummt 93)
24. Segelmast, um 1798. (Grummt 94)
25. Segelboote an felsiger Küste, um 1798. (Grummt 95, recto)³⁰⁷

³⁰¹ Hoch 1985, S. 62.

³⁰² Geismeier 1998, S. 15.

³⁰³ Auch, wenn bei diesem Skizzenblatt der Entstehungsort nicht genannt ist, kann man aufgrund des Datums davon ausgehen, dass es in Kopenhagen oder im Kopenhagener Umland entstand. Friedrich hatte elf Tage vorher eine Zeichnung in Kopenhagen angefertigt.

³⁰⁴ Grummt ordnete dieses Blatt in die Zeit nach Friedrichs Rückkehr nach Greifswald ein und beschrieb es als zu einer Gruppe früher Segel-, Boot- und Netzstudien gehörig. Das Blatt trägt jedoch die Aufschrift „Zollbude“. Damit ist das Zollgebäude im Kopenhagener Hafen gemeint (Hauber 1782, S.53). Es muss also noch während der Studienzeit in Kopenhagen entstanden sein.

³⁰⁵ Das gilt auch für dieses Blatt.

³⁰⁶ Das gilt auch für dieses Blatt, das Grummt in die Zeit um 1799/1800 datiert hatte.

³⁰⁷ Rudolph ordnete die auf dem Skizzenblatt dargestellten Segelboote der vorpommerschen Küste zu und erkannte in ihnen Strandboote (Rudolph 1966, S. 39 und 41).

5.1.2. 1801/1802: Reisen nach Greifswald und Rügen

Anfang des Jahres 1801 reiste Friedrich von Dresden nach Greifswald, wo er bis zum Sommer 1802 blieb. Von seiner Heimatstadt aus unternahm der Maler zwei Wanderungen auf die Insel Rügen. Auch Neubrandenburg besuchte er, wie Zeichnungen zeigen. Am 5. März 1801 datierte er bei Neubrandenburg die Studie einer Eiche³⁰⁸, und auch noch am 10. April befand er sich in der Stadt, wie man aus den datierten Architekturskizzen schließen kann.³⁰⁹ Von dort ging Friedrich nach Greifswald, wo er am 5. Mai die Ruine des Klosters Eldena zeichnete.³¹⁰

Die erste Zeichnung, die auf Rügen entstand, ist auf den 16. Juni 1801 datiert³¹¹ und zeigt den Blick von einer Anhöhe südöstlich von Putbus über die Wreechener See.³¹² Es folgten Stationen in der Gegend um Putbus, an der Mönchguter Küste, am Jasmunder Bodden, am Königsstuhl und in Jasmund. Kap Arkona zeichnete Friedrich am 21. und 22. Juni 1801.³¹³

Ein zweites Mal hielt sich Friedrich dann im August 1801 auf Rügen auf. Von dieser Reise sind Tagebuchaufzeichnungen des Malers erhalten. Sie geben Auskunft über die Strecke, die er dabei zurücklegte:

„Den 15 t August morgens um 7 Uhr ging ich aus Greifswald. Aus Furcht, daß ich in Stahlbro möchte angesteckt werden, wollte ich über Stralsund gehen, in Reinberg sagt mir aber der Wirt es wahr [sic] gar keine Gefahr; denn nur in zwei Bauerhäuser wäre die Krankheit (vinerische) und ich ging über Stahlbro. [...] gegen 5 Uhr abends kam ich in Gartz an.“³¹⁴

Mit „Stahlbro“ ist der Ort Stahlbrode gemeint, wo sich Friedrich am 15. August 1801 mit der Glewitzer Fähre übersetzen ließ und über Zundar nach Garz wanderte:

„Den Tag über war das Wetter so leidlich über die Nacht war ein starkes Gewitter [...]. d 16 t war schlechtes Wetter und ich zeichnete N1.“³¹⁵

Die Zeichnung N1 ist verschollen, Angaben des Malers zur Topografie der dort abgebildeten Landschaft sind jedoch erhalten.³¹⁶ Zschoche schloss aus ihnen, dass Friedrich von Garz aus über die Siedlung Rosengarten in östlicher Richtung zur Küste des rügischen Boddens gewandert sei.³¹⁷ Am 17. August war der Maler dann nach Mönchgut gekommen, wie zwei Zeichnungen zeigen, die am Groß-Zickerschen Höft entstanden sind.³¹⁸ Von Mönchgut aus kehrte Friedrich nach Greifswald zurück.

1802 begann der Maler seine Reise nach Rügen im Mai. Am 16. Mai zeichnete er eine Rügenlandschaft in der Nähe des Jasmunder Boddens.³¹⁹ Am Horizont ist die Silhouette von Stralsund mit den Türmen der Nikolaikirche zu sehen.³²⁰ Von dort ging es weiter zum kleinen Jasmunder Bodden, am 17. Mai hatte der Maler dann den Blick vom Rugard, der höchsten Erhebung Rügens, gezeichnet.³²¹ Die Skizze des Seeufers auf Rügen mit zwei Fischerbooten³²² ist nach Meinung Zschoches ebenfalls am 17. oder 18. Mai entstanden. Friedrich habe hier vom Südufer des Großen Jasmunder Boddens den Blick nach Jasmund mit der Kirche von Bobbin in der Ferne gezeichnet.³²³ Die Darstellung des felsigen Ufers der Kleinen Stubbenkammer am 19. Mai 1802³²⁴ war die letzte Skizze dieser Reise.

In den Jahren 1801 und 1802 lag das Interesse des Malers vor allem auf der Darstellung der Landschaft. Es entstanden äußerst detaillierte Zeichnungen der Gegenden auf Rügen. Die dazu erhaltenen genauen Angaben über Farben und das Gesehene zeigen Friedrichs hohen Anspruch an die Exaktheit dieser Skizzen. Auch die Gitternetze sind hier aufschlussreich, die der Maler einzeichnete, um so die Landschaft maßstabsgetreu wie-

³⁰⁸ Hinz 257, nicht bei Grummt.

³⁰⁹ Grummt 231.

³¹⁰ Grummt 289.

³¹¹ Grummt 297.

³¹² Herrmann Zschoche vermutete, dass Friedrich mit dem Schiff von Wieck bei Greifswald aus nach Neuendorf auf Rügen gefahren sei (Zschoche 1998, S. 17).

³¹³ Grummt 303 und 304.

³¹⁴ Hoch 1985, S. 16.

³¹⁵ Zschoche 1998, S. 22 f.

³¹⁶ Ebd., S. 23.

³¹⁷ Zschoche 1998, S. 23.

³¹⁸ Grummt 307 und 308.

³¹⁹ Grummt 320.

³²⁰ Zschoche 1998, S. 28.

³²¹ Grummt 310.

³²² Grummt 323.

³²³ Grummt 310. Zschoche 1998, S. 30 f.

³²⁴ Grummt 324.

dergeben zu können. Schiffe und Boote stellen lediglich nebensächliche Motive innerhalb dieser Landschaften dar. Ein besonderes Interesse des Malers an der Darstellung einzelner Schiffe und Boote, wie er es 1798 in Kopenhagen zeigte, ist nicht festzustellen.

Aus den Skizzen und Studien entstanden in den Folgejahren eine Reihe von Sepien und aquarellierten Federzeichnungen, die Friedrich als „Maler Rügens“ bekannt machten.³²⁵

Die Skizzen der Reisen von 1801/02:

1801

1. Stubbenkammer. Bezeichnet: „am 20 t Juni 1801“. (Grummt 302)
2. Stubbenkammer auf Rügen. Bezeichnet: „21 t“. (Grummt 303)
3. Arkona. Bezeichnet: „22 t Juni 1801“. (Grummt 304).
4. Südküste von Rügen. Bezeichnet: „den 17 August 1801“. (Grummt 307)
5. Seeküste auf Rügen. Bezeichnet: „den 17 t August“. (Grummt 308)

1802

1. Seeufer auf Rügen mit zwei Fischerbooten. Bezeichnet: „C. D. Friedrich fec.“. (Grummt 323)
 - *Hafen bei Mondschein (1811)*
2. Kleine Stubbenkammer. Bezeichnet: „den 19 t May 1802“. (Grummt 324)

5.1.3. 1806: Reise nach Greifswald und Rügen

Friedrich reiste im April 1806 von Dresden aus in Richtung Norden. August von Klinkowström schrieb am 26. April 1806 aus Dresden an Philipp Otto Runge: „Friedrich wird ziemlich zugleich mit dir in Pommern eintreffen, da er vorgestern von hier abgegangen ist.“³²⁶

Die ersten datierten Skizzen vom 13. Mai fertigte Friedrich in Breesen an, einem Ort bei Neubran-

denburg. Hier besuchte der Maler die Familie seiner Schwester Catharina Dorothea Sponholz, die dort mit ihrem Mann August Sponholz lebte.³²⁷ Friedrich zeichnete einige der Familienmitglieder³²⁸, sowie in der Umgebung Neubrandenburgs die Hospitalkapelle St. Georg.³²⁹

Einen Monat später, am 28. Juni, setzte Friedrich von Wieck bei Greifswald aus nach Rügen über, wie man aus zwei Skizzen³³⁰ schließen kann. Welchen Weg der Maler im weiteren Verlauf über die Insel nahm, ist nicht genau nachzuvollziehen.

Bei Neu Reddevitz zeichnete er die Insel Vilm³³¹, die nächste Skizze zeigt den Blick von einer Anhöhe nordöstlich von Neu Reddevitz nach Südwesten über die Bucht Having.³³² Am Horizont hatte Friedrich über einige senkrechte Striche das Wort „Greifswald“ geschrieben. Friedrich wanderte dann entlang der Küste, wo er eine Mönchguterin mit hoher schwarzer Mütze zeichnete.³³³

Weiter ging es landeinwärts zum Kleinen Jasmunder Bodden.³³⁴ Am 16. Juli zeichnete er eine Steinsetzung, die Zschoche westlich von Dwasieden lokalisierte.³³⁵ Friedrich zeichnete dann am Strand östlich von Ruschvitz angeschwemmte Schiffsplanken³³⁶ und den Opferstein bei Quoltitz.³³⁷ Am 18. Juli hielt er sich in Bobbin auf, wo er eine römische Bronzestatue³³⁸ abzeichnete.

Sein Weg führte weiter nach Norden, in den darauffolgenden Tagen entstanden Skizzen aus der Gegend um Kap Arkona.

³²⁷ Im Mecklenburgischen Journal I aus dem Jahr 1805 schrieb dazu F. L. Reinhold: „Wem es um noch nähere Nachrichten von diesem Künstler zu thun [sic] ist, der wird sich dieselben von einem Bruder desselben der sich als Handelsmann in Neubrandenburg etablirt [sic] und eine Tochter des verstorbenen Predigers und Dichters Brückner geheirathet [sic] hat, oder auch von dem Prediger Sponholz zu Bressem sehr leicht verschaffen können, indem der letztere eine Schwester dieses jungen Künstlers zur Gattinn [sic] hat.“ (Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 63)

³²⁸ Grummt 473–477.

³²⁹ Grummt 424.

³³⁰ Grummt 426 und 427.

³³¹ Grummt 433.

³³² Grummt 435. Zschoche 1998, S. 47.

³³³ Grummt 439. Die hohe schwarze Haube gehörte zur Tracht der Frauen (Burkhardt 1988, S. 156).

³³⁴ Grummt 449.

³³⁵ Grummt 486. Zschoche 1998, S. 49.

³³⁶ Grummt 446.

³³⁷ Grummt 502.

³³⁸ Grummt 503.

³²⁵ Geismeyer 1998, S. 16.

³²⁶ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 131.

Die letzte Skizze zeigt am 21. Juli ein Gehöft zwischen Bäumen.³³⁹ Unter die Skizze hat der Maler „Ende“ geschrieben. Zschoche vermutete, dass Friedrich von Wieck aus mit dem Schiff über den Wiecker Bodden abreiste.³⁴⁰

Auch während dieser Rügenreise waren es die Landschaften, die den Maler interessierten. Die Skizzen dienten Friedrich als Vorlage für Sepiazeichnungen, die er zum Teil noch im gleichen Jahr in Dresden ausstellte. Als „Friedrich, ein Landschaftsmaler aus Greifswald gebürtig“, wurde er 1806 im „Allgemeinen Künstlerlexikon“ aufgeführt.³⁴¹ Auch in den Folgejahren erschienen in Zeitungen durchweg lobende und manchmal geradezu hymnische Berichte über Friedrichs Sepiazeichnungen.³⁴² C. B. Böttinger nannte ihn im „Journal des Luxus und der Moden“ von 1807 „einen höchst interessanten Landschaftsmaler“, von dem er sich wünschte, dass

„teutsche Kunstliebhaber, da Hrn. Friedrichs Preise sehr billig sind, seine interessanten Compositionen recht bald für ihre Portefeuelles kaufen möchten.“³⁴³

Nur zwei Skizzen, die wohl während der Überfahrt des Malers auf die Insel Rügen im Juni 1806 entstanden, zeigen Boote. Eine Skizze zeigt ein Segelboot mit Gaffel- und Focksegel.³⁴⁴ Auf dem zweiten Skizzenblatt³⁴⁵ hat Friedrich den Blick über den Bug eines Bootes wiedergegeben, ein großer Anker liegt auf Deck. Ein Tau ist um zwei Spanten sowie den Ankerstock geschlungen, der vorne auf der niedrigen Bootswand aufliegt. An der Bugspitze sind das Vorstag und ein Segel befestigt.

³³⁹ Grummt 452.

³⁴⁰ Zschoche 1998, S. 53.

³⁴¹ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 66.

³⁴² So schrieb 1807 ein Leser im „Morgenblatt für gebildete Stände“ „[...] sie wissen von der seltenen Wirkung, die er durch seine mit Sepia getuschten Landschaften hervorbringt. Er hat nacheinander sechs Stück ausgestellt, und ich bin nicht fähig, Ihnen zu beschreiben, wie sehr mich besonders die vier größeren entzückt haben“ (Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 67).

³⁴³ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 68.

³⁴⁴ Grummt 426.

³⁴⁵ Grummt 427.

Die Skizzen der Reise von 1806:

1. Segelstudie aus dem Boot gesehen. Bezeichnet: „den 28 t Juni 1806 zu Wieck“. (Grummt 426)
2. Auf dem Segler. (Grummt 427)
3. Blick durch eine Ufersenkung auf das Meer. Bezeichnet: „den 2. Juli 1806“. (Grummt 437)
4. Steiniges Ufer mit angeschwemmten Schiffsplanken. Bezeichnet: „den 17 t Juli 1806“. (Grummt 446)
5. Segelschiff und Blick vom Rügener Hochufer auf die Nordküste Hiddensees. Bezeichnet: „den 20 t Juli 1806“. (Grummt 451)

5.1.4. 1815: Reise nach Rügen und Greifswald

Zusammen mit Friedrich Gotthelf Kummer wanderte Friedrich im Sommer 1815 nach Rügen. Von Wieck bei Greifswald aus segelten sie am 2. August 1815 zu der Insel, wie zwei aufeinanderfolgende Skizzen Friedrichs aus dem Osloer Skizzenbuch zeigen.³⁴⁶ Darin hatte der Maler Schiffe aus Mönchgut in Wieck, am darauffolgenden Tag Segelboote und einen Badekarren in Lauterbach gezeichnet.

Wellenstudien auf dem gleichen Skizzenblatt sowie eine Darstellung der Küste bei Zicker (ebenfalls vom 3. August) deuten darauf hin, dass der Maler mit dem Schiff nach Mönchgut weitergefahren ist. Von dort aus zeichnete Friedrich zwei Tage später den Blick über Middelhagen zur Bucht Having und zur Insel Vilm.³⁴⁷

Seinen Begleiter Kummer hat der Maler in einer Skizze vom 8. August dargestellt.³⁴⁸ Kummer ist wohl auch in der Skizze vom 8. August zu sehen, wo er von einer Anhöhe bei Moritzdorf über den Neuensiner See auf die Granitz, einen bewaldeten Höhenrücken, blickt.³⁴⁹ Von dort aus ging es am gleichen Tag zur Mönchguter Küste, wo Friedrich

³⁴⁶ Grummt 722 und 723.

³⁴⁷ Grummt 728.

³⁴⁸ Grummt 729 verso.

³⁴⁹ Grummt 730, topografische Angaben Zschoche 1998, S. 80.

ein Zeesennetz abbildete.³⁵⁰ Am 9. August zeichnete er den Blick auf den Kleinen Jasmunder Bodden³⁵¹, am 11. August die Kleine Stubbenkammer auf Rügen³⁵² und schließlich von einem Standort bei Wieck auf Wittow aus die Segelboote vor der Insel Hiddensee.³⁵³ Zschoche vermutete, dass Friedrich und Kummer die Insel von hier aus mit dem Schiff verlassen hatten.³⁵⁴ Es folgte eine Darstellung der Ruine Eldena bei Greifswald.³⁵⁵ Dort zeichnete Friedrich auch Segelschiffe sowie Netze und Fischereigeräte. Die Darstellungen datieren vom 9. bis zum 13. September 1815.³⁵⁶

Insgesamt nehmen Schiffe, Boote und Fischereigerätschaften während dieser Reise einen breiten Raum in den Skizzen des Malers ein.

Die Skizzen der Reise von 1815:

1. Segelboote in Wieck und Badekarren in Lauterbach. Bezeichnet: „den 2 t August 1815 die Mönchsgüter zu Wieck; den 3; Zeesenboot; d 3 t Schalupe³⁵⁷“. (Grummt 722)
2. Segelboote vor Lauterbach am Vilm. Bezeichnet: „den 3 ten August 1815“. (Grummt 723)
 - *Ansicht eines Hafens (1815/16)*
 - *Abend (um 1817)*
 - *Flachlandschaft am Greifswalder Bodden (1830/32)*
3. Rügische Küste bei Zicker. Bezeichnet: „den 3 t August 1815“, Mitte links: „Krab/kurz/Holtz/Draggen von Eisen“, unten links: „den 8t August 1815“. (Grummt 725 recto)
4. Blick von Mönchgut über Middelhagen zur Having und zum Vilm. Bezeichnet: „Film den 5 t“. (Grummt 728)
5. Zeesennetz mit Gestänge. Bezeichnet: „den 8 t August“. (Grummt 731)
6. Segelboote vor der Nordseeküste von Hiddensee. (Grummt 737)
7. Segelschiffe in der Hafeneinfahrt von Wieck bei Greifswald. (Grummt 739)
 - *Mittag (um 1816/18)*
8. Studien verschiedener Segelschiffe bei Wieck. Bezeichnet Mitte links: „nach Lissabon/Windstille“, Mitte unten: „nach Barzelona“. (Grummt 740)
 - *Schiffe auf der Reede (um 1816/18)*
 - *Abend am Ostseestrand (1831)*
9. Sechs Segelschiffstudien. Bezeichnet oben rechts: „Lissabon“, unten links: „F“, unten rechts: „Finne (?) ab (?)“, unten rechts: „Finne nach Stralsund“. (Grummt 741)
 - *Ansicht eines Hafens (1815/16)*
10. Fischerboote im Greifswalder Bodden, Strand von Wieck und Ruine Eldena. (Grummt 742)
 - *Ansicht eines Hafens (1815/16)*
 - *Küstenlandschaft im Abendlicht (1816/18)*
11. An der Ryckmündung bei Wieck/Greifswald. (Grummt 743 recto)
12. Zweimastgaffelsegler und Segelboot am Bollwerk. Bezeichnet: „den 9 t September 1815“. (Grummt 743 recto)
 - *Mittag (um 1816/18)*
13. Segelschiffe im Hafen. Bezeichnet: „den 9 t September 1815“. (Grummt 744)
 - *Hafen von Greifswald (um 1820)*
14. Der Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, Tor und Segelschiffen. Bezeichnet: „den 10 t September 1815“. (Grummt 751)
 - *Ansicht eines Hafens (1815/16)*
15. Segelschiffstudien, Steine und Netzgabeln am Strand von Wieck. Bezeichnet: „den 11 t September 1815“, oben links: „kommt“, oben rechts: „geht ab“, unten Mitte: „Horizont“. (Grummt 746)
 - *Dame am Meeresstrand (1818)*
16. Schiffe im Hafen. (Grummt 748)
 - *Die Schwestern auf dem Söller am Hafen (1818/20)*
17. Netze, Reusen. Bezeichnet: „den 13 Septb. 1815“. (Grummt 754)
18. Wiecker Strand bei Greifswald mit Seglern. (Grummt 832)
19. Studie eines Zweimasters. Bezeichnet oben links: „Schalubpilger“, oben rechts „Biedenweg/x Weiß /o schwarz“. (Grummt 757)
 - *Ansicht eines Hafens (1815/16)*

³⁵⁰ Grummt 731.

³⁵¹ Grummt 732.

³⁵² Grummt 734 und 735.

³⁵³ Grummt 737.

³⁵⁴ Zschoche 1998, S. 88.

³⁵⁵ Grummt 738.

³⁵⁶ Grummt 739-744.

³⁵⁷ Als Schaluppen wurden Badeschiffe bezeichnet, die am Ufer verankert waren und von denen aus der Badegast ins Wasser gehen konnte. Um die Wende zum 19. Jahrhundert wurden die Schaluppen dann durch Badekarren ersetzt (Kürz 1994, S. 44).

20. Schonerbrigg im Hafen. Bezeichnet oben links: „Chuкеvpilger/Schalubpilger“, oben rechts „Meer Suodling“. (Grummt 758)

■ *Ansicht eines Hafens (1815/16)*

5.1.5. 1818: Reise nach Greifswald, Stralsund und Rügen

Am 13. Juni 1818 schrieb Carl Gustav Carus an J. G. Regis: „Friedrich ist jetzt fort gen Rügen gezogen [...].“³⁵⁸ Friedrich war 1818 zum ersten Mal mit einer Frau in Richtung Rügen unterwegs – er hatte im Januar 1818 Caroline Bommer geheiratet. Caroline hatte bereits wenige Wochen nach der Hochzeit in einem Brief an Friedrichs Brüder in Greifswald den Wunsch geäußert, diese recht bald kennenzulernen: „welches, wenn alles nach meines Mannes Wunsche geht, doch zu den Frühjahr geschehen kann“.³⁵⁹

Die erste datierte Darstellung der Reise zeigt ein Segelschiff im Greifswalder Hafen. Sie wurde von fremder Hand mit dem Vermerk „Greifswald, 1 Juli 1818“ versehen.³⁶⁰ Friedrich wanderte von dort aus nach Wolgast, wo er Boote im Wolgaster Hafen zeichnete.³⁶¹ Dieses Blatt wurde von Friedrich selbst auf den 1. Juli datiert.³⁶²

Am 4. August war der Maler in Stralsund, wo er und seine Frau bis zum 7. August blieben. Es entstanden zahlreiche Segelstudien, darunter auch solche, die Friedrich „vom Wachschiff“ aus gezeichnet hatte, wie er auf der Skizze vermerkte.³⁶³ Ein Wachschiff wurde beispielsweise eingesetzt, um Schiffe daran zu hindern, in den Hafen einzufahren und um Zölle einzutreiben.³⁶⁴ Dass sich Friedrich an Bord eines solchen Wachschiffes begab, um von dort aus auch die Schiffe vor dem Hafen zeichnen zu können, zeigt das besondere Interesse des Malers an diesen Motiven.

³⁵⁸ Briefe von C. G. Carus an J. G. Regis, Sächsische Landesbibliothek, Dresden, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 213.

³⁵⁹ Hoch 1985, S. 72.

³⁶⁰ Grummt 721.

³⁶¹ Grummt 808.

³⁶² Man kann davon ausgehen, dass nicht beide Skizzen am gleichen Tag entstanden sind. Eine der beiden handschriftlich notierten Datumsangaben ist also falsch. Es liegt nahe, dass das Blatt mit der Bezeichnung von fremder Hand das falsche Datum trägt.

³⁶³ Grummt 817 und 818.

³⁶⁴ Stadtarchiv Stralsund, Rep. 15 Nr. 20.

Von Stralsund aus führte die Reise zur Stubbenkammer und nach Ruschwitz, wo am 9. August eine Reihe von Skizzen entstand, die Steine, Küste und Personen am Ufer zeigen.³⁶⁵ Am 11. August entstanden Skizzen auf der Überfahrt von Wieck nach Stralsund³⁶⁶, wo Friedrich am 12. August erneut Segelschiffe im Hafen darstellte.³⁶⁷

Ab dem 17. August war dann wieder der Hafen von Greifswald das Motiv³⁶⁸, Eldena und Wieck bei Greifswald wurden ebenfalls besucht. Die letzte datierte Skizze aus Friedrichs Heimatstadt zeigt den Blick aus dem Garten seines Bruders Heinrich auf die Nikolaikirche.³⁶⁹

Wiederum einem Brief Carl Gustav Carus' kann man das Datum der Rückkehr Friedrichs und seiner Frau nach Dresden entnehmen. Es ist der 1. September, an dem Carus schrieb: „Gestern kehrte mein alter Friedrich zurück, nachdem er zwei Monathe [sic] wieder an der Ostsee geweilt.“³⁷⁰

Friedrich brachte 1815 und 1818 eine Vielzahl von Motiven von der Küste mit, auf die er in den folgenden Jahrzehnten immer wieder zurückgriff. Im Anschluss an diese Reisen entstanden auch einige der bekanntesten Gemälde Friedrichs, die Schiffe oder Boote zeigen – von der „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) über den Tageszeitenzyklus bis zur „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818).

Die Skizzen der Reise von 1818:

1. Segelschiff. Bezeichnet von fremder Hand: „Greifswald 1. July 1818 /Charlotte Capitin Scheffler“, unten rechts: „C.D. Friedrich Dahl/Dahl“, unten rechts: „C.D.Friedrich f. /Dahl“. (Grummt 721)
2. Studien im Wolgaster Hafen. Bezeichnet: „Wolgast den 1 Juli 1818“, Mitte links: „Horizont“. (Grummt 808)

■ *Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff (um 1823)*

■ *Schiffe im Hafen am Abend (1828)*

³⁶⁵ Grummt 820 bis 823.

³⁶⁶ Grummt 825.

³⁶⁷ Grummt 826.

³⁶⁸ Grummt 827.

³⁶⁹ Grummt 830.

³⁷⁰ Briefe von C. G. Carus an J. G. Regis, Sächsische Landesbibliothek, Dresden, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 214.

3. Schiffstudien bei Vierow. Bezeichnet: „Vierow den 3t Juli 1818“. (Grummt 809)
4. Studie zu „Auf dem Segler“. (Grummt 810)
 - *Auf dem Segler (1818/20)*
5. Heimkehrende Boote. (Grummt 811)
6. Stralsunder Segelstudien. Bezeichnet: „Stralsund den 4 t August 1818“. (Grummt 812)
 - *Lebensstufen (um 1834)*
7. Studien von Booten und Besatzungen und großen Segeltakelagen. Bezeichnet: „Stralsund d 4 t August 1818“, Mitte links: „x sehr kleines Bott“ (geändert in Both). (Grummt 813)
 - *Lebensstufen (um 1834)*
8. Masten und Segelschiffe. Bezeichnet: „Stralsund den 5 t August 1818; 4 t“. (Grummt 814)
9. Segelbootstudien im Stralsunder Hafen. Bezeichnet: „Stralsund den 5 t August 1818“. (Grummt 815)
10. Segelbootstudien vom Schiff aus. Bezeichnet: „vom Schiffe den 6 t August“. (Grummt 816)
11. Segelschiffstudien und Chor der Marienkirche in Stralsund. Bezeichnet: „vom Wachschiffe den 6 t August“. (Grummt 817)
12. Segelschiffstudien. Bezeichnet: „Stralsund vom Wachschiff den 6 t August 1818; Stralsund den 7 t August 1818 bei ein Wind“. (Grummt 818)
 - *Kreidefelsen auf Rügen (um 1818)*
 - *Seestück bei Mondschein auf dem Meer (um 1827/28)*
13. Studien von Steinen und Segelbooten, einer liegenden Gestalt. Bezeichnet: „Stralsund den 7 t August 1818“, Mitte links: „Stubbenkammer“. (Grummt 819 recto)
14. Auf der Fähre von Wieck nach Stralsund. Bezeichnet: „auf der Fahrt von Wieck nach Stralsund den 11 t August 1818“. (Grummt 825 recto)
15. Segelschiffstudien im Sund. Bezeichnet: „Wieck den 18 t August 1818“, unten links „Flunder Zeese“. (Grummt 825 verso)
16. Segelstudien und Fischer. Bezeichnet: „Stralsund den 12 t August 1818“, oben links von fremder Hand: „Eldena 15 Aug. 1818“, unterer Blattrand „Johann Daniel Lemgk zu Wieck bei Greifswald/den 18 t August 1818“. (Grummt 826 recto)
 - *Abend am Ostseestrand (1831)*
17. Studien von Segelschiffen im Greifswalder Hafen. Bezeichnet: „Greifswald den 17 t August“. (Grummt 827)
 - *Hafen von Greifswald (um 1820)*
18. Segelschiff im Eldenaer Hafen. Bezeichnet: „Eldena den 18 t August 1818“. (Grummt 828)
 - *Abend am Ostseestrand (1831)*

5.1.6. 1826: Reise nach Rügen

Am 2. Mai 1826 schrieb der Generaldirektor der königlichen Akademien der Künste, Heinrich Graf Vitzthum von Eckstädt, an den König von Sachsen, Friedrich August I., folgendes Bittgesuch:

„Der außerordentliche Professor und Landschaftsmaler C. D. Friedrich hat mich mittelst der Original Anfüge [sic] sub Nr. 1104 angegangen, bei Ew. Majestät ihm Urlaub für die Monate Juny, July und August dieses Jahres zu einer Reise nach der Insel Rügen unter Fortgenuß seiner Besoldung auszuwirken, weil er theils eine früher begonnene Folge malerischer Ansichten von jenen Gegenden zu vollenden, theils sich der Seebäder für seine geschwächte Gesundheit zu bedienen wünscht.“³⁷¹

Der Bitte wurde entsprochen und Ende Mai brach der Maler nach Rügen auf, wie aus einem Brief von Carl Gustav Carus hervorgeht.³⁷²

Am 25. Juni zeichnete Friedrich die Silhouette der Stadt Stralsund³⁷³, am Tag darauf entstand die Zeichnung eines Wegs über Hügel auf Rügen.³⁷⁴ Am 28. Juli fertigte er eine Zeichnung von Arkona³⁷⁵, am nächsten Tag, dem 29. Juni, entstand seine letzte Zeichnung von der Insel. Sie zeigt Boote und Anker am Strand des Ortes Sassnitz.³⁷⁶

³⁷¹ Dresden, Staatsarchiv, Akten der Kunstakademie, Blatt 212 vom 2. Mai 1826, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 215.

³⁷² Briefe von C. G. Carus an J. G. Regis, Sächsische Landesbibliothek, Dresden, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 214.

³⁷³ Grummt 901.

³⁷⁴ Grummt 902.

³⁷⁵ Grummt 903.

³⁷⁶ Grummt 904.

Die Skizzen der Reise von 1826:

1. Blick über Kornfelder von Altefähr nach Stralsund. Bezeichnet: „den 25 t Juni 1826“, oben links „Zwischen Altefähr und Gostow“, unten links „1,2,3 Kornfelder“. (Grummt 901)
2. Steiniges Ufer mit Booten und Anker bei Sassnitz. Bezeichnet: „Sassnitz den [...]t Juni 1826/Donnerstag“, Mitte Bleistift „Horizont“. (Grummt 904)
 - *Mond hinter Wolken über dem Meeresufer (um 1835/36)*

5.2. Die Nutzung der Skizzen

Den in dieser Arbeit besprochenen Gemälden lassen sich 26 Skizzenblätter zuordnen, deren Motive Friedrich als Vorlage benutzte. In diesem Kapitel sollen diese Motive untersucht und die dargestellten Fahrzeuge dabei unter Verwendung der Fachterminologie beschrieben werden. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Frage, ob und wie Friedrich die Fahrzeuge beim Übertragen von der Skizze in das Gemälde verändert hat.

Von den zu besprechenden 26 Blättern stammen 14 aus den Osloer Skizzenbüchern von 1815³⁷⁷ und 1818³⁷⁸, die übrigen sind einzelne Blätter oder Teile anderer Skizzenbücher, wie des Kleinen Skizzenbuchs von 1802/03³⁷⁹ und des Fischer-Skizzenbuchs von 1824/28.³⁸⁰ Elf der von Friedrich verwendeten Motive waren zum Nutzungszeitpunkt zehn Jahre alt und älter. Der Maler hatte seine Skizzen häufig mit Notizen versehen, die ihm die spätere Verwendung erleichtern sollten.

Als Beispiel sei die Notiz „geht ab“ neben der Darstellung eines Bootes genannt, das Friedrich später tatsächlich als abfahrendes Boot in das Gemälde „Dame am Meeresstrand“ einfügte.³⁸¹ Auch die mäßig bewegte See im Gemälde „Seestück bei Mondschein“ passt mit der Notiz „bei ein Wind“ zusammen, die Friedrich neben den

rund zehn Jahre zuvor entstandenen Studien von Segelschiffen vermerkt hatte.³⁸²

Auf einigen Skizzenblättern hatte der Maler darüber hinaus mit einer dünnen Linie die Position des Horizontes eingezeichnet.³⁸³ Im Gemälde „Schiffe im Hafen am Abend“ kann man erkennen, dass er die Horizontlinie aus den „Schiffsstudien im Wolgaster Hafen“³⁸⁴ in das Gemälde übertragen hat. Das gilt auch für das Gemälde „Meeresufer im Mondschein“, in dem Friedrich die Position der Horizontlinie aus der Skizze „Segelboote in Stralsund“³⁸⁵ übernommen hat.

Manche Motive wurden von ihm auch mit Angaben zu der Windstärke versehen, bei der er die Fahrzeuge gezeichnet hatte.³⁸⁶ Auch Angaben zur Fahrtrichtung der Boote waren für den Maler Hilfestellungen, um das Motiv später in einen sinnvollen Gesamtzusammenhang setzen zu können. Hieraus kann man schließen, dass Friedrich kein Seemann war, der auch noch nachträglich solche Informationen aus den Darstellungen selbst hätte ableiten können. Dennoch verfügte der Künstler über eine gute Beobachtungsgabe und hatte eine grundsätzliche Vorstellung davon, wie die Fahrzeuge funktionierten. Dies zeigt sich beispielsweise im Gemälde „Ansicht eines Hafens“, in dem er die Flagge des Schiffes aus dem Skizzenblatt „Sechs Segelbootstudien, um 1815“³⁸⁷ veränderte und richtigerweise in Richtung der übrigen Flaggen in dem Gemälde nach rechts wehen ließ sowie auch das Stagsegel entsprechend auf die andere Bordseite verlegte.

Friedrichs Interesse für die Schiffe und Boote lässt sich auch daran erkennen, dass er auf einigen Blättern deren Bezeichnungen notierte. Sie spielten für die spätere Verwendung der Motive keine Rolle und lassen daher auf ein anders geartetes Interesse des Malers an den Fahrzeugen schließen.³⁸⁸ In einigen Fällen hatte Friedrich sogar die

³⁸² Grummt 818.

³⁸³ Zu sehen auf Grummt 808, 812, 826 recto und 904, wo die Linie von Friedrich darüber hinaus mit dem Wort „Horizont“ bezeichnet wurde.

³⁸⁴ Grummt 808.

³⁸⁵ Grummt 812.

³⁸⁶ Grummt 740 und 818.

³⁸⁷ Grummt 741.

³⁸⁸ Manche Bezeichnungen lassen sich heute nicht mehr erklären, wie zum Beispiel der Begriff „Schalubpilger“ neben einem zweimastigen Schiff, das man eindeutig als Galeasse identifizieren kann (Grummt 757 und 758).

³⁷⁷ Grummt 723, 739, 740, 741, 742, 743 recto, 744, 746.

³⁷⁸ Grummt 812, 813, 818, 826 recto, 827, 828.

³⁷⁹ Grummt 323.

³⁸⁰ Grummt 904.

³⁸¹ Grummt 746.

Herkunft und Ziele der Segelschiffe erfragt. So notierte er, dass es sich bei einem Schiff um einen „Finnen“ handelte, der nach Stralsund fuhr³⁸⁹, und ein anderes Schiff von Greifswald nach Lissabon aufbrach.³⁹⁰

Das Wissen um die Seemannschaft und den Aufbau der Fahrzeuge lässt sich jedoch auch durch genaueste Beobachtung nicht ersetzen. Hatte Friedrich bestimmte Einzelheiten, wie ein Tau oder einen Teil des Mastes, beim Zeichnen nicht oder nicht richtig dargestellt, folgte auch keine nachträgliche Verbesserung. Denn da er den Aufbau der Fahrzeuge nicht bis ins Detail kannte, fielen ihm die dadurch entstehenden Unstimmigkeiten nicht auf. So kommt es, dass „Fehler“, die dem Maler beim Skizzieren und Zeichnen unterliefen, von ihm auch in die Ölgemälde übertragen wurden. Als Beispiel sei hier die Gaffel am Besanmast eines Schiffes genannt, das Friedrich 1798 in Kopenhagen gezeichnet hatte.³⁹¹ Diese Gaffel stellte er sowohl auf dem Skizzenblatt als auch im Gemälde so dar, als schwebte ihre Spitze in der Luft. Dies lässt sich dadurch erklären, dass Friedrich von seinem Standpunkt aus das Piekfall und das Klaufall nicht erkennen konnte.

Ein weiteres Beispiel ist das Gemälde „Auf dem Segler“, in dem aus einem Beschlag, der in der Studie³⁹² den Driftbaum hält, im Ölgemälde ein dünnes Tau wird, das locker über dem Driftbaum liegt. Dem Maler war die Funktion des Beschlags, mit dem der schwere Driftbaum insbesondere beim Fischzug auf Deck befestigt war, nicht bekannt. Nur so lässt sich erklären, dass er dieses (bereits in der Studie etwas unklar dargestellte) Bauteil später als Tau auffasste und als solches auch in das Ölgemälde übertrug.

Grundsätzlich ist mit Blick auf die Notizen und Angaben auf den Skizzenblättern zu sagen, dass Friedrich diese wohl als eine Art „Orientierungshilfe“ verstand, auf die er bei der Ausführung der Gemälde jedoch nicht zwingend zurückgriff. Dies zeigt beispielsweise das Blatt zur Studie eines

Zweimasters³⁹³, auf dem er der Takelage mittels einer Legende Farben zugewiesen hatte. Die Maststoppen sowie die Marsen sollten demnach weiß, die Rahen schwarz dargestellt werden. Diese Studie hatte Friedrich als Vorlage für die Darstellung der Galeasse rechts im Vordergrund des Gemäldes „Ansicht eines Hafens“ genutzt. Die Farbhinweise blieben dabei jedoch unberücksichtigt. In dem ansonsten einheitlich dunkelbraun dargestellten Mastenwald wären die weißen Teile der Galeasse und damit auch das Fahrzeug selbst sonst wohl zu stark aufgefallen.

Auch der Hinweis „Windstille“, den Friedrich neben einem 1815 dargestellten Schiff vermerkt hat³⁹⁴, wird in dem 15 Jahre später entstandenen Gemälde „Abend am Ostseestrand“ nicht berücksichtigt. Dort zeigt der Maler dieses Schiff zusammen mit weiteren Fahrzeugen, die mit gut gefüllten Segeln auf dem Wasser unterwegs sind.

5.3. Übernahmen und Änderungen

Liegende Boote, 16. Februar 1798 [Abb. G44]

Grummt 44

Das heute verschollene Blatt „Liegende Boote“³⁹⁵ entstand im Februar 1798, drei Monate, bevor Friedrichs Akademiezeit in Kopenhagen endete. Der Maler hat das Blatt als „Natur d. 16. Februar 1798 in Neubuden“ bezeichnet.³⁹⁶

Zu sehen sind zwei kieloben liegende Boote, von denen eines auf Holzböcken aufliegt.

Friedrich verwendete dieses Motiv für sein 1831 entstandenes Gemälde „Abend am Ostseestrand“ (1831), wie 1960 zuerst Börsch-Supan erkannte.³⁹⁷ Darin ist im Vordergrund das aufliegende Boot zu sehen. Im Gemälde ist es im Vergleich zu den dahinterstehenden Männern zu groß dargestellt.

Segelschiffstudien, 3./5. Mai 1798 [Abb. G51]

Grummt 51

³⁸⁹ Grummt 741

³⁹⁰ Grummt 740 und 741. Die Hochseeschiffe, die der Maler auf dem Skizzenblatt von 1815 mit dem Hinweis „Finne nach Stralsund/nach Lissabon“ versehen hatte, übertrug er in das ein Jahr später entstandene Gemälde „Ansicht eines Hafens“.

³⁹¹ Grummt 51.

³⁹² Grummt 810.

³⁹³ Grummt 757.

³⁹⁴ Grummt 740.

³⁹⁵ Grummt 44.

³⁹⁶ In dem Viertel „Nyboder“ in Kopenhagen befanden sich die Unterkünfte der Besatzung der dänischen Marine (Hauber 1782, S. 66).

³⁹⁷ Börsch-Supan 1960, S. 56.

In der Forschung bislang unbekannt ist die Verwendung einer Studie aus dem Jahr 1798³⁹⁸ für das um 1807 entstandene Gemälde „Meeresstrand im Nebel“. Friedrich hat das Blatt, das vier Ansichten von Schiffen zeigt, selbst bezeichnet und datiert. Demnach ist die Studie des Einmasters links oben am 3. Mai 1798, die übrigen drei Studien sind am 5. Mai 1798 entstanden. Alle Datierungen tragen den Zusatz „Copenhagen Rede“. Der Maler befand sich zum Entstehungszeitpunkt auf der Reise von Kopenhagen zurück nach Greifswald. Dabei hatte er von Bord seines Schiffes aus, das seiner Notiz nach vor Kopenhagen auf Reede lag, andere Schiffe gezeichnet.

Die vier Zeichnungen zeigen drei Fahrzeuge: Oben links einen am 3. Mai von der Steuerbordseite aus gezeichneten Einmaster mit eingeholten Segeln, an Bord sind zwei Personen zu sehen. Rechts oben und rechts unten die Darstellungen einer Jacht, deren Abfahrt Friedrich beobachtet und in zwei Studien festgehalten hat. Er zeigt die Jacht dabei einmal vor Anker liegend von der Backbordseite aus und darunter in Fahrt von vorne.

Links unten schließlich ein Dreimaster, vor Anker liegend und von der Backbordseite aus dargestellt. Besonders interessant ist die von Friedrich hinzugefügte Beschreibung „Danziger Schute“³⁹⁹, die sich heute jedoch keinem Fahrzeugtyp mehr zuordnen lässt. Im Ostseeraum des 19. Jahrhunderts bezeichnete der Ausdruck „Schüte“ einen breiten, vorne und hinten spitz zulaufenden Dreimaster.⁴⁰⁰ Bei dem besagten Fahrzeug handelt es sich der Bugform nach jedoch um eine Galiot.⁴⁰¹

Für das Schiff in dem Gemälde „Meeresstrand im Nebel“ diente die Studie der Jacht unten rechts als Vorlage. Deutlich ist die Stellung des Klüverbaums sowie des Gaffelsegels und der querschiffs gestellten Breitfockrah in dem Gemälde wiederzuerkennen. Der Maler hat von der Segelstellung bis zu dem nach Backbord auswehenden Wimpel alle Details in das Gemälde übernommen. Die Studie zeigt die Jacht bei halbem Wind auf dem Wasser, sie ist gerade dabei, Fahrt aufzunehmen. In dem

Gemälde sind ebenfalls der wehende Wimpel und das gesetzte Segel zu sehen, Friedrich hat das Fahrzeug dort jedoch unmittelbar vor dem Ufer dargestellt, sodass es in der Realität jeden Moment auf Grund laufen müsste.

Noch einmal nutzt der Maler ein Motiv aus diesem Blatt, und zwar für sein 1811 entstandenes Gemälde „Hafen bei Mondschein“, worauf Börsch-Supan 1973 als Erster hingewiesen hat.⁴⁰² Dort ist an der Landspitze im Vordergrund ein großer Einmaster zu sehen, für den die Darstellung des Schiffes links oben auf dem Blatt als Vorbild gedient hat. Im Gemälde hat Friedrich dem Schiff jedoch eine Ankerkette hinzugefügt, durch das es deutlich als vor Anker liegend kennzeichnet.

In der Forschung blieb bislang die Verwendung des Dreimasters („Danziger Schute“) links unten auf dem Skizzenblatt für das Gemälde „Hafen bei Mondschein“ unerwähnt.⁴⁰³ Im Gemälde ist das Schiff spiegelverkehrt rechts im Hintergrund zu sehen. Der Fockmast trägt dort im Gegensatz zur Studie weder Rahen noch Segel. Friedrich hat das Schiff durch die „nackten“ Masten und Rahen den übrigen Fahrzeugen im Hintergrund des Gemäldes angepasst, die dort unbewegt vor der nächtlichen Stadtansicht liegen.

³⁹⁸ Grummt 51.

³⁹⁹ Grummt 51.

⁴⁰⁰ Dudsus/Köpcke o.J., S. 237 f.

⁴⁰¹ Vergleiche dazu Menzel 1997, S. 103-127.

⁴⁰² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320.

⁴⁰³ Dieses Schiff hat der Maler auch in einer Federzeichnung noch einmal abgebildet, die von Christina Grummt in die Zeit vor 1815 datiert wurde (Grummt 755).

Brigg von achtern [Abb. 27]

(Grummt 89)

Bei Grummt wurde das Blatt irrtümlicherweise als „Segelboot von vorn, um 1798“ bezeichnet, wozu Grummt schrieb: „Bislang liegt der Forschung keine Abbildung dieses Blattes vor.“⁴⁰⁴ Anhand der Angaben aus dem Katalog der Galerie Kühl von 1928 lässt sich jedoch schließen, dass dort von der Zeichnung einer Brigg von achtern die Rede war. Eine Abbildung dieser Zeichnung findet sich in dem 1940 erschienenen Buch „Caspar David Friedrich und seine Heimat“. Dort wird sie beschrieben als:

„Brigg. Federzeichnung (0,129 : 0,098), Besitzer unbekannt. Kat. Kühl Nr 30. Segelschiff von hinten. Bezeichnet rechts oben: ‚Zollbude‘. Eine Reihe weiterer mit ‚Zollbude‘ bezeichneter Skizzen sind 1798 datiert.“⁴⁰⁵

Friedrich hat mit wenigen Federstrichen eine Brigg in Fahrt von achtern dargestellt. Gut zu erkennen ist das Spiegelheck mit Verzierungen und Fenstern. Das stehende und laufende Gut fehlt in der Skizze fast vollständig. Lediglich die Marsstengewanten am Großmast werden angedeutet. Die Bezeichnung „Zollbude“, die der Beschreibung nach auf dem Blatt vermerkt war, ermöglicht eine Datierung auf die Zeit zwischen 1794 und 1798, denn damit ist das Zollgebäude am Hafen in Kopenhagen gemeint.

Hinz erkannte bereits 1964, dass die Brigg im Ölgemälde „Mittag“ (um 1816/18) auf diese Zeichnung zurückzuführen ist:

„Dem Tageszeiten-Zyklus [...] liegen sowohl Studien von 1798 wie auch Naturskizzen von 1815 zugrunde, demzufolge die Entstehung dieser Bilder erst für die Jahre nach 1815 denkbar ist.“⁴⁰⁶

Die Abbildung wird bei Hinz als „Segelschiff von achtern“ bezeichnet.⁴⁰⁷ In ihrer 1966 publizierten Dissertation hat Hinz diese Zeichnung dann

nochmals als Grundlage für das Ölgemälde genannt.⁴⁰⁸

Friedrich hat die Masten der Brigg in dem Gemälde „Mittag“ sehr viel länger und die Segel schmäler als in der Federzeichnung dargestellt. Auf diese Weise überragt das Schiff in dem Gemälde die übrigen Fahrzeuge. Der Takelage hat der Maler außerdem zwei lose durchhängende Tauen an der Gaffel hinzugefügt.

Ein weiteres Mal diente ihm die Brigg als Vorlage für die Unterzeichnung des Gemäldes „Mönch am Meer“ (1808/10), wo sie spiegelverkehrt dargestellt wurde. Friedrich setzte das Schiff an den rechten Bildrand, wo es auf den Horizont zufährt. Das Schiff wurde jedoch später von Friedrich übermalt.

Ebenfalls spiegelverkehrt, aber ansonsten unverändert, hat der Maler die Brigg in dem um 1816/18 entstandenen Gemälde „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ sowie dem Blatt „Meeresufer mit Segelschiffen“ verwendet, das in die Zeit um 1835/37 datiert wird.⁴⁰⁹

Baum, Boote, Netze, um 1798 [Abb. G91]

(Grummt 91)

Das Blatt „Baum, Boote, Netze“⁴¹⁰ entstand nach Friedrichs Rückkehr aus Kopenhagen um 1798. Es zeigt oben links ein einmastiges Boot. Am Mast sind Vorstag und Wanten angebracht, das Segel wurde herabgelassen und liegt im Vorschiff. Zwei Rundhölzer ragen über die Bordwand.

Dieses Boot übertrug Friedrich in sein Gemälde „Mittag“ (um 1816/18), wie zuerst Hinz 1964 erkannte.⁴¹¹ Dort hat der Maler das Segel rot dargestellt, sodass es besonders auffällt.

⁴⁰⁴ Grummt 2011, S. 116.

⁴⁰⁵ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 63, Abbildung S. 43. Die Abbildung in dem Buch zeigt nur einen Ausschnitt des Blattes, denn die Bezeichnung „Zollbude“ ist darauf nicht zu sehen.

⁴⁰⁶ Hinz 1964, S. 250, 255.

⁴⁰⁷ Ebd., Abb. 11.

⁴⁰⁸ Hinz 1966, S. 84. Dies beschrieb auch Grummt und wies darauf hin, dass eine kritische Prüfung dieser Forschungsmeinung noch ausstehe (Grummt 2011, S. 116).

⁴⁰⁹ Grummt 2011, S. 880 f. Das Blatt befand sich ehemals in der Kunsthalle Bremen, der Verbleib ist heute unbekannt.

⁴¹⁰ Grummt 91.

⁴¹¹ Hinz 1964, S. 267.

Seeufer auf Rügen mit zwei Fischerbooten, um 1802 [Abb. 39]

Grummt 323

Das Blatt entstand während des Aufenthaltes auf Rügen im Sommer 1802. Das Interesse des Malers lag dabei auf der Darstellung der Landschaft und der Gegend um Rügen. Friedrich verwendete die Ansicht des Ufers als Vorlage für sein Gemälde „Hafen bei Mondschein“ (1811), wie Hinz bereits 1964 bemerkte.⁴¹² Wie Grummt zutreffend schrieb, hatte der Maler dabei an den Gegenständen im Vordergrund „Unterschiede in Perspektive, Tiefenwirkung und innerbildlicher Größenordnung“⁴¹³ vorgenommen. Auch hatte er von den Booten, die in der Skizze an der Landzunge liegen, nur die beiden Fahrzeuge ganz links in das Gemälde übertragen. Ein weiteres Boot aus der Skizze, in dem zwei Männer stehen, fehlt dagegen. Man kann davon ausgehen, dass deren Aktivität und Beschäftigung mit dem Boot sowie einer Stakstange nicht zu dem von Friedrich beabsichtigten Bildthema passten.

Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815 [Abb. G723]

Grummt 723

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815, das Friedrich während seiner Reise nach Greifswald und Rügen benutzte. Es ist das Blatt, auf dessen Motive Friedrich am häufigsten zurückgegriffen hat.

Zu sehen sind drei Segel- und zwei Ruderboote. Am detailreichsten ausgeführt ist das Segelboot oben auf dem Blatt, das vor der Insel Vilm vor Anker liegt.⁴¹⁴ Gaffel- und Vorsegel sind heruntergelassen und der Baum sowie das Bootsdeck mit einer Plane abgedeckt. Darunter befinden sich die Skizzen von zwei Ruderbooten mit mehreren Personen an Bord sowie die Darstellung eines weiteren Segelbootes mit einer Person im Heck. Dieses Boot ist in Fahrt von vorne zu sehen, die Gaffel wird gerade herabgelassen. Ganz unten auf dem Skizzenblatt ist ein Boot gleichen Typs fest-

gehalten, das an einem steinigen Ufer liegt. Das Vorsegel ist um das Stag gewickelt, das Schratsegel ist noch gesetzt.

Der Maler hat die Zeichnungen auf diesem Blatt als Vorlagen für insgesamt vier Gemälde genutzt: Eines der kleinen Segelboote am rechten Bildrand in der „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) geht auf das Segelboot unten auf dem Skizzenblatt zurück, worauf 1970 zuerst Sumowski hingewiesen hat.⁴¹⁵ Friedrich hat es unverändert in das Gemälde übernommen.

Hinz erkannte 1966 als Erste, dass Friedrich das Segelboot in der Mitte des Blattes als Vorlage für die Gemälde „Abend“ (um 1817) und „Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“ (1830/32) benutzt hat.⁴¹⁶ In dem Gemälde „Abend“ zeigt Friedrich das Segelboot bei einem Anlegemanöver in der Nähe des Ufers. Das Stagegel stellt er dementsprechend bereits als auf dem Vorschiff niedergegangen dar, während es in der Skizze noch gut im Wind steht. Friedrich zeigt außerdem in dem Gemälde ein Paar im Heck des Bootes, während in der Skizze dort nur eine Person zu sehen ist.

Auch in dem Gemälde „Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“ hat Friedrich die Zahl der Personen an Bord dieses Segelbootes verändert, auch hier sind zwei Personen im Heck dargestellt. Im Gegensatz zur Skizze stellt der Maler das Fahrzeug im Gemälde mit zwei gesetzten Segeln dar.

Hinz erkannte 1966 außerdem, dass Friedrich dieses Segelboot auch in sein Gemälde „Greifswald im Mondschein“ (1817) übertragen hat.⁴¹⁷ Dort hat er es erneut an ein Ufer verlegt und die Person im Heck nicht in das Gemälde übertragen. Das in der Skizze vom Wind gut gefüllte Stagegel ist im Gemälde schmaler dargestellt. In dem Gemälde ist außerdem auch das untere Segelboot aus dem Skizzenblatt zu sehen, es liegt dort am Ufer. Friedrich hat es ohne Veränderungen in das Gemälde übernommen.⁴¹⁸

Das Ruderboot oben auf dem Skizzenblatt diente Friedrich für das Gemälde „Greifswald im Mondschein“ (1817) als Vorlage, wie zuerst Börsch-

⁴¹² Ebd., S. 265.

⁴¹³ Grummt 2011, S. 330.

⁴¹⁴ Zur Lokalisierung der Insel im Hintergrund siehe Grummt 2011, S. 674.

⁴¹⁵ Sumowski 1970, S. 82.

⁴¹⁶ Hinz 1966, S. 83 f.

⁴¹⁷ Hinz 1966, S. 83.

⁴¹⁸ Ebd.

Supan 1973 feststellte.⁴¹⁹ Im Gemälde sind zwei statt drei Personen in dem Boot zu sehen. Im Vergleich zu den Netzen, die im Gemälde hinter dem Ruderboot im Wasser stehen, ist das Boot deutlich zu klein dargestellt.

Segelschiffe (Zweimaster) in der Hafeneinfahrt von Wieck bei Greifswald, um 1815 [Abb. G739]

Grummt 739

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Friedrich hat darauf mehrere Segelschiffe in Wieck bei Greifswald dargestellt.⁴²⁰

Auf dem unteren Teil des Blattes ist eine Galeasse zu sehen, die in Küstennähe liegt. Alle Segel sind abgenommen. Friedrich nutzte die Darstellung dieses Schiffes als Vorlage für das Segelschiff links im Gemälde „Mittag“ (um 1816/18), wie Hinz 1966 feststellte.⁴²¹ Der Maler hat das Schiff unverändert in das Gemälde übertragen.

Studien verschiedener Segelschiffe bei Wieck, um 1815 [Abb. G740]

Grummt 740

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Zu sehen sind verschiedene Schiffe, teils in Fahrt, teils vor Anker liegend, sowie ein Boot.

Die beiden Schiffe oben links und unten rechts auf dem Blatt dienten Friedrich als Vorlage für das Gemälde „Schiffe auf der Reede“ (um 1816/18), wie Hinz bereits 1964 beschrieb.⁴²² Das Schiff in der Mitte des Blattes hat Friedrich als Vorlage für sein Gemälde „Abend am Ostseestrand“ (1831) genutzt, wie ebenfalls zuerst Hinz feststellte.⁴²³

Die Schiffe im Skizzenbuch sind in verschiedenen Größen dargestellt und werden entsprechend in unterschiedlicher Entfernung zum Standpunkt des Malers gelegen haben. Bei dem Schiff oben links handelt es sich um eine Galeasse. Sie ist sehr klein dargestellt und mit wenigen Bleistiftstrichen zu Papier gebracht. Friedrich hat die Masten der

Galeasse im Gemälde „Schiffe auf der Reede“ länger dargestellt. Das stehende und laufende Gut – in der Zeichnung nur durch einige Striche angedeutet – ist in dem Gemälde von dem Maler ergänzt worden, wobei die Anordnung der Tauen nicht realitätsgetreu ist. Außerdem fehlt im Gemälde die Flagge im Topp des Großmastes.

Unten auf dem Skizzenblatt ist eine Brigg zu sehen, die Friedrich als Vorlage für das mittlere Schiff im Gemälde „Schiffe auf der Reede“ genutzt hat. Der Notiz des Malers nach war sie auf dem Weg nach Lissabon. In der Zeichnung ist das Schiff ohne Segel dargestellt, außerdem fehlen an beiden Masten die Bramrahen, weshalb vor allem der obere Teil der Masten sehr lang wirkt. Die Bramrah konnte am Mast auf die Marsrah herabgefiert werden, wenn das Schiff auf Reede lag. Dies war auch hier der Fall, und man kann annehmen, dass der Maler die beiden aufeinanderliegenden Rahen aus der Entfernung nicht erkennen konnte und daher als eine Rah darstellte.⁴²⁴

Das Schiff, das sich im Gemälde „Abend am Ostseestrand“ (1831) hinter den beiden Fischern auf dem Wasser befindet, geht auf das Schiff in der Mitte des Blattes zurück. Friedrich hatte auf dem Blatt das Ziel der Fahrt vermerkt: „nach Lissabon“ und „Windstille“ notiert, obwohl die Flagge im Topp des Besanmastes im Wind weht. Grummt vermutete, dass es dem Maler aufgrund der Windstille lange möglich war, das Schiff zu beobachten, obwohl es bereits den Anker gelichtet und die Segel gesetzt hatte.⁴²⁵ Hier irrt Grummt, denn das Schiff wird nicht bei der Abfahrt, sondern bei der Ankunft gezeigt, wie sich aus dem darauffolgenden Blatt im Skizzenbuch schließen lässt. Dort hat der Maler das Schiff noch einmal aus einer anderen Perspektive gezeichnet. Darauf ist zu sehen, dass die Segel gerade eingeholt werden.⁴²⁶

In dem Gemälde stellt der Maler das Schiff unverändert und zusammen mit weiteren Fahrzeugen

⁴¹⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 337.

⁴²⁰ Zschoche 1998, S. 88.

⁴²¹ Hinz 1966, S. 84.

⁴²² Hinz 1964, S. 255.

⁴²³ Ebd., S. 266.

⁴²⁴ Solche aufeinander liegenden Rahen sind auch in den Gemälden „Die Reede von Kopenhagen“ von Anton Melby (1858/60) oder „Ankernde Fregatte im Hafen von Nepal“ von Julius Prömmel (1835) zu sehen.

⁴²⁵ Grummt 2011, S. 688.

⁴²⁶ Grummt 741. Dass es sich bei dem Schiff auf diesem Skizzenblatt um dasselbe Fahrzeug handelt wie auf dem Blatt davor, ist bislang in der Forschung unerwähnt geblieben.

dar, die bei gutem Wind auf dem Wasser unterwegs sind.

Sechs Segelbootstudien, um 1815 [Abb. G741]

Grummt 741

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815 und zeigt Schiffe und Boote aus verschiedenen Perspektiven. Friedrich notierte darauf zu dem Schiff oben „Lisabon“, wobei es sich um dasselbe Schiff wie auf dem Skizzenblatt davor handelt, das den gleichen Vermerk trägt.⁴²⁷ Neben dem Schiff in der Mitte rechts steht „Finne ab“, sowie unter dem Schiff unten rechts „Finne nach Stralsund“.

Der Maler hat das Schiff oben auf dem Skizzenblatt als Vorlage für das Gemälde „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) genutzt, wie zuerst Hinz 1964 erkannte.⁴²⁸ In dem Gemälde ist es in der Bildmitte zwischen den beiden großen Schiffen zu sehen, wo es Kurs auf den Hafen nimmt. Die Segelstellung wurde nahezu unverändert in das Gemälde übernommen. Die Flagge am Besantopp weht im Gegensatz zur Skizze jedoch in die entgegengesetzte Richtung. Damit passt Friedrich sie den anderen Flaggen im Gemälde an, die ebenfalls nach rechts wehen. Auch das Stagesegel am Klüverbaum folgt dieser Windrichtung und wird daher von Friedrich im Gemälde folgerichtig auf der Backbordseite stehend dargestellt.

Fischerboote im Greifswalder Bodden, Strand von Wiek und Westfassade der Ruine Eldena von der Seite, um 1815 [Abb. G742]

Grummt 742

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Friedrich hat darauf neben einem Stück der Fassade der Ruine Eldena mehrere Segelboote, ein Ruderboot und einen flachen Kahn mit zwei Masten dargestellt.

Das Ruderboot mit den beiden Männern ist auch in den Gemälden „Ansicht eines Hafens“ (1815/16)⁴²⁹ und „Küstenlandschaft im Abend-

licht“ (1816/18)⁴³⁰ zu sehen, worauf zuerst Hinz 1966 verwiesen hat.⁴³¹

Im Heck des Bootes sitzt ein Mann mit dem Rücken zu den Betrachtenden. Ein zweiter Mann steht links von ihm. Es handelt sich um Fischer, die von dem Boot aus ihre Netze versehen. In der „Ansicht eines Hafens“ ist das Ruderboot mit den Männern sehr klein an den rechten Bildrand gerückt. In der „Küstenlandschaft im Abendlicht“ ist das Motiv dagegen prominent in den Vordergrund unmittelbar ans Ufer versetzt. In beiden Fällen hat Friedrich das Motiv unverändert in die Gemälde übernommen.

Die Skizze des Zweimasters vor der Uferpartie mit den Häusern unten auf dem Skizzenblatt diente Friedrich ebenfalls als Vorlage für die „Ansicht eines Hafens“.⁴³² Friedrich hat das Schiff unverändert in das Gemälde übernommen.

An der Ryckmündung bei Wieck/Greifswald, um 1815 [Abb. G743r]

Grummt 743 recto

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Friedrich hat darauf eine Landschaft mit Wasserflächen, Landzungen und einer Steilküste im Hintergrund dargestellt. Auf dem Wasser sind Boote und Segelschiffe unterwegs.

Das Segelboot links im Vordergrund hat Friedrich als Vorlage des Gemäldes „Mittag“ (um 1816/18) verwendet, wie Sumowski bereits 1970 feststellte.⁴³³ Der Maler hat es ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen, wo es in der Bucht im Vordergrund rechts zu sehen ist.

⁴²⁷ Siehe Grummt 740.

⁴²⁸ Hinz 1964, S. 267.

⁴²⁹ Dies hat Hinz 1966 erkannt. Hinz 1966, S. 82.

⁴³⁰ Ebd.

⁴³¹ Ebd.

⁴³² Ebd.

⁴³³ Sumowski 1970, S. 122.

Segelschiffe im Hafen, 9. September 1815 [Abb. G744]

Grummt 744

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Friedrich hat darauf im Vordergrund einen Werftplatz dargestellt. Hinter der Werft sind die Masten mehrerer großer Segelschiffe zu erkennen, ganz im Hintergrund hat der Maler mit wenigen Strichen ein Segelboot und eine Häuserzeile am Hafen skizziert. Dargestellt ist die Werft im Greifswalder Hafen, wie man an der einen Tag später entstandenen Zeichnung „Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815“⁴³⁴ sehen kann. Dort ist links derselbe Werftplatz zu sehen, auch dieselben Schiffe sind abgebildet, ebenso wie die Häuserzeile.

Hinz schrieb 1964, dass Friedrich diese Zeichnung für sein um 1820 entstandenes Gemälde „Hafen von Greifswald“ als Vorlage genutzt habe.⁴³⁵ Dies lässt sich jedoch allenfalls an einigen Masten ganz rechts im Hintergrund des Gemäldes ableiten. Sie sind ähnlich wie die Masten in der Skizze angeordnet, auch die Position der Rahen wurde übernommen. Ebenso ist der zur Seite geneigte Mast eines weiteren Schiffes im Gemälde zu sehen. Er zeigt an, dass auf der Werft am Unterwasserschiff eines Fahrzeuges gearbeitet wird. In der Skizze hat der Maler das Schiff ohne die Rahen und Stengen dargestellt, die bei diesem Vorgang so weit wie möglich abgenommen wurden. In dem Gemälde hat Friedrich den Mast dagegen verlängert und mit einer Rah ausgestattet.

Segelschiffstudien, Steine und Netzgabeln am Strand von Wieck, 11. September 1815 [Abb. G746]

Grummt 746

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1815. Friedrich hat darauf im oberen Teil sieben Segelboote gezeichnet. Diese wurden von ihm teilweise mit Notizen wie „kommt“ oder „geht ab“ versehen. In der Mitte des Blattes befindet sich die aquarellierte Studie einer Uferzone, dahinter sind auf dem Meer zwei Segelboote zu

sehen. Ganz unten auf dem Blatt hat der Maler Steine gezeichnet.

Die Segelboote sind mit wenigen Strichen bei leichter Krängung und gut gefüllten Segeln dargestellt. Friedrich notierte auch deren Fahrtrichtung, die er mit „kommt“ beziehungsweise „geht ab“ angab. Diese Notizen hat der Maler auch später bei der Auswahl seiner Vorlagen berücksichtigt. So diente ihm das Boot mit der Notiz „geht ab“ im Gemälde „Dame am Meeresstrand“ (1818) als Vorlage, wie als Erste Hinz 1964 erkannte.⁴³⁶ Statt wie auf dem Skizzenblatt nach links fährt das Boot im Gemälde jedoch nach rechts.

Börsch-Supan erkannte 1973, dass einige Motive auch für das Gemälde „Küstenlandschaft im Abendlicht“ (1816/18) als Vorlage dienten.⁴³⁷ Das erste und zweite Boot von rechts in dem Gemälde gehen auf die Boote in der Skizze zurück, die Friedrich mit dem Hinweis „kommt“ versehen hat. Friedrich hat deren Masten in dem Gemälde länger dargestellt.

Schiffe im Hafen, um 1815/18 [Abb. G748]

Grummt 748

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt mit der Studie eines Hafenbeckens, in dem Segelschiffe liegen. Grummt wies zu Recht auf die Blätter 721, 743 verso, 744, 757 und 758 hin, die sie „im weiteren Umkreis der Studie“ ansiedelte.⁴³⁸ Außerdem ist auch noch das Blatt Nummer 751 zu nennen, das ebenfalls zu diesem Umkreis gezählt werden kann. Friedrich hat demnach hier den Hafen von Greifswald dargestellt.

Die Masten des Schiffes links, das von einem Gebäude halb verborgen wird, sowie des davor liegenden Fahrzeuges, von dem nur der Mast sichtbar ist, dienten Friedrich als Vorlage für sein Gemälde „Die Schwestern auf dem Söller am Hafen“ (1818/20). Dies hat zuerst Börsch-Supan erkannt, der die Zeichnung 1995 begutachtete.⁴³⁹ In dem Gemälde sind die Masten im Vordergrund rechts zu sehen. Die Schiffsrümpfe werden

⁴³⁴ Grummt 751.

⁴³⁵ Hinz 1964, S. 250.

⁴³⁶ Hinz 1964, S. 250.

⁴³⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

⁴³⁸ Grummt 2011, S. 694 f.

⁴³⁹ Siehe dazu Grummt 2011, S. 694.

durch den Söller verdeckt. Friedrich lässt im Gemälde die kleine Flagge am Masttopp ebenso wie die anderen Flaggen im Gemälde nach links statt wie auf dem Skizzenblatt nach rechts wehen.

Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815 [Abb. G751]

Grummt 751

Die Zeichnung entstand während der Reise des Malers nach Greifswald und auf die Insel Rügen, die er 1815 unternahm. Nach der Rückkehr von Rügen hielt sich der Maler vom 9. bis zum 13. September in Greifswald auf. Wie Grummt zutreffend schrieb, muss Friedrich die Zeichnung von einem Boot auf dem Ryck aus angefertigt haben.

Friedrich hat die Darstellung der Masten rechts für sein Gemälde „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) genutzt, wie zuerst Börsch-Supan 1960 erkannte.⁴⁴⁰

In der Forschungsliteratur ist bislang unerwähnt geblieben, dass auch die Darstellung der drei Masten rechts im Gemälde auf dieses Blatt zurückgeht, wie man an der Reihung der Masttopps erkennen kann. In dem Gemälde hat der Maler die Masten lediglich dünner und länger dargestellt als in der Zeichnung. Auch die beiden Schiffe, die Friedrich in der „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) prominent im Vordergrund darstellt, sind bereits in dieser Zeichnung zu sehen. Die Galeasse aus dem Gemälde vorne rechts befindet sich rechts hinter der Brücke. Die Galeasse aus dem Gemälde vorne links befindet sich in der Zeichnung links hinter der Brücke. Sie ist an dem Mast zu erkennen, dessen obere Stenge fehlt und der in einem Eselshaupt endet. Darunter ist eine einzelne Rah zu sehen.⁴⁴¹

Studie eines Zweimasters, vor 1816, um 1815 [Abb. G757]

Grummt 757

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt mit der Studie einer Galeasse, die vom Heck aus zu sehen ist. Friedrich hat auf dem Blatt oben links das

Wort „Schalubpilger“ notiert, das jedoch keinen Rückschluss auf den Schiffstyp zulässt und dessen Bedeutung unklar ist.

Das Schiff liegt mit der Backbordseite an der Uferbefestigung eines schmalen Hafenbeckens vertäut. Die Segel sind ganz abgenommen, nur am Klüverbaum ist ein Stagesegel aufgetucht.

Wie bereits dargelegt, ist dieses Schiff auch in der Studie der Steinbecker Brücke zu sehen, die von Friedrich auf den 10. September 1815 datiert worden ist. Die Traufseite des Hauses mit der Flagge auf dem Giebel, die in dem vorliegenden Blatt links am Hafenbecken dargestellt ist, ist in der Studie der Steinbecker Brücke auf der rechten Seite zu sehen, die Galeasse liegt dort vor dem Haus fest. Das Entstehungsdatum der vorliegenden Studie lässt sich durch diese Beobachtung präzisieren und auf den Zeitraum um den 10. September 1815 eingrenzen.

Friedrich hat das Schiff sehr sorgfältig und in allen Details gezeichnet.⁴⁴² Mittels einer Legende hat der Maler darüber hinaus die Farben der Takelage auf dem Blatt notiert. Die Masttoppen sowie die Marsen sollten demnach weiß, die Rahen schwarz gemalt werden. Die Galeasse wirkt im Vergleich mit den umliegenden Häusern sehr groß. Auch der Mann, der gerade die Wanten hinaufsteigt, ist mit Blick auf die Proportionen des Schiffes viel zu klein dargestellt.

Die Studie hat Friedrich für die Darstellung der Galeasse rechts im Vordergrund des Gemäldes „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) genutzt, wie von Einem bereits 1938 erkannte.⁴⁴³ Während das Schiff in der Studie mit der Backbordseite an der Hafenummauer vertäut ist, liegt es im Gemälde mit der Steuerbordseite an einem Dalben fest. Das in der Studie ebenfalls an Steuerbord liegende Ruderboot hat daher im Gemälde in Richtung des Hecks versetzt werden müssen. Das Schiff selbst ist ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen worden. Seine eigenen Vermerke zu der Farbigkeit der Masten und Rahen hat Friedrich dabei jedoch nicht berücksichtigt.

⁴⁴⁰ Börsch-Supan 1960, S. 91.

⁴⁴¹ Zu den beiden Galeassen siehe auch Grummt 757 und 758.

⁴⁴² Zur Frage der objektiven Genauigkeit siehe die Ausführungen zu Grummt 758.

⁴⁴³ Von Einem 1938, S. 112.

Schonerbrigg im Hafen, um 1815 [Abb. G758]

Grummt 758

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt mit der Studie einer Galeasse, die vom Bug aus zu sehen ist. Auf dem Blatt findet sich links oben die Bezeichnung „Chukevpigler/Schalubpilger“, die in ähnlicher Form auch in Grummt 757 vorkommt. Die Bedeutung des Begriffs ist unklar.

Die Bezeichnung des Blattes, wonach hier eine Schonerbrigg dargestellt sein soll, ist falsch. Die Takelage mag auf den ersten Blick so wirken, als sei der vordere Mast rahgetakelt und niedriger als der hintere, der ein Gaffelsegel führt. Das Eselshaupt an dem vorderen Mast zeigt jedoch an, dass hier eine Stenge fehlt und es sich also bei dem vorderen um den höheren Mast handelt. Außerdem sind dort auch eine Gaffel und ein Baum zu sehen. Das Schiff fuhr also am vorderen Mast ebenfalls Gaffelsegel. Es handelt sich um eine Galeasse.

Die Galeasse liegt mit der Steuerbordseite an der Hafenanlage vertäut. Auch hier zeigt der Vergleich mit der Studie der Steinbecker Brücke, dass sich diese Galeasse am 10. September 1815 im Greifswalder Hafen befunden hat. Man sieht sie dort auf der linken Seite, wo sich auch der Werftplatz mit dem im Bau befindlichen Schiffsrumpf befindet, der in der vorliegenden Studie links hinter dem Schiff zu sehen ist. Das Entstehungsdatum der vorliegenden Studie lässt sich durch diese Beobachtung präzisieren und auf den Zeitraum um den 10. September 1815 eingrenzen.

Der Maler muss das Schiff von einem Boot aus auf dem Ryck gezeichnet haben, was die leichte Unteransicht der Darstellung erklärt. Das stehende und laufende Gut ist detailliert dargestellt. Grummt verweist im Zusammenhang mit der Frage nach der Detailtreue dieser Studie als auch der Studie 757 auf die Ausführungen von Sigrid Hinz.⁴⁴⁴ Diese schrieb unter Berufung auf „Segelfachleute“, dass Friedrichs Segelschiffe „überhöhte Masten tragen und bisweilen auch übertakelt sind.“⁴⁴⁵ Unter einem übertakelten Schiff versteht man ein Fahrzeug, das zu viel Segelfläche oder

eine zu hohe und schwere Takelage hat.⁴⁴⁶ Der Eindruck mag im Zusammenhang mit der Galeasse in Grummt 757 zunächst zutreffend erscheinen. Er beruht dort jedoch vor allem auf den unstimmgigen Proportionen zwischen dem Schiff und seiner Umgebung sowie dem zu klein dargestellten Mann in den Wanten.

Friedrich hat die Studie als Vorlage der Galeasse links im Vordergrund des Gemäldes „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) genutzt, wie Eberlein schon 1920 erkannte.⁴⁴⁷ Während das Schiff in der Studie mit der Steuerbordseite an der Hafenanlage festliegt, befindet es sich im Gemälde mitten im Hafenbecken und liegt mit der Backbordseite an einem Dalben vertäut. Zwei Männer auf einem Floß sind dabei, den Schiffsrumpf zu kalbfatern. Das Schiff selbst ist ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen worden.

Schiffsstudien im Wolgaster Hafen, 1. Juli 1818 [Abb. G808]

Grummt 808

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt, das zur Loseblattsammlung von 1818 gehört.⁴⁴⁸ Die Studie entstand 1818 während der Reise Friedrichs nach Greifswald, Stralsund und Rügen, die er zusammen mit seiner Frau Caroline unternahm. Friedrich bezeichnete das Blatt oben links mit „Wolgast, den 1. Juli 1818“.

Dargestellt sind mehrere Boote in einer kleinen Hafenanlage. Links ist ein leckgeschlagenes Zeesenboot zu sehen, das in dem niedrigen Wasser auf Grund liegt. Die Masten des Bootes wurden abgenommen. Daneben liegen zwei Segelboote und ein Ruderboot dicht beieinander. Das Ruderboot kann durch seine charakteristische Beplankung und den Deckssprung als Heuer identifiziert werden. Das einmastige Boot rechts davon liegt mit starker Krängung zur Backbordseite im Wasser, es ist anscheinend leck. Das Want an Backbord ist gebrochen.

Hinter den Booten hat Friedrich mit einigen wenigen Bleistiftstrichen ein Segelboot auf dem Wasser angedeutet und die Horizontlinie einge-

⁴⁴⁴ Grummt 2011, S. 704.⁴⁴⁵ Hinz 1966, S. 42.⁴⁴⁶ Maritim Lexikon 2004, S. 279.⁴⁴⁷ Zitiert nach Grummt 2011, S. 704.⁴⁴⁸ Grummt 2011, S. 739.

zeichnet. Rechts hat Friedrich die Uferbefestigung dargestellt, wo zwei an Land gezogene Boote sowie zum Trocknen aufgehängte Netze und ein Holzhäuschen zu sehen sind. Wie Grummt bereits 2011 schrieb, hat Friedrich das Häuschen und die Gegenstände im Vergleich zu den Booten unterproportional klein dargestellt.⁴⁴⁹ Grummts Hinweis, dass das Boot links im Verhältnis zu den Booten in der Mitte sehr groß wirke⁴⁵⁰, lässt sich dagegen durch die unterschiedlichen Bootstypen erklären. Die Zeesenboote waren tatsächlich größer als ein Ruderboot oder ein Segelboot.

Friedrich hat die Studie als Vorlage für zwei Gemälde genutzt: So ist im Gemälde „Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff“ (um 1823)⁴⁵¹ das Zeesenboot dargestellt. Der Maler betont im Gemälde besonders die Ankerklüsen, die sich dort deutlich vom Schiffsrumpf abheben.

Für das Gemälde „Schiffe im Hafen am Abend“ (1828) hat der Maler die drei nebeneinanderliegenden Boote in der Mitte der Studie sowie den Bereich rechts davon mit Ufer, Häuschen, Netzen und Booten verwendet. Diese Beobachtung machte zuerst Hinz 1964.⁴⁵² Die Fahrzeuge sind von dem Maler ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen worden. Die Größenverhältnisse zwischen den Gerätschaften an Land und den Booten wirken im Gemälde stimmiger. Die Horizontlinie liegt in dem Gemälde an der Stelle, an der Friedrich sie auf dem Skizzenblatt eingezeichnet hat.

Im Gemälde hat der Maler am Uferbereich rechts Stangen hinzugefügt, die an das Holzhäuschen gelehnt wurden. Sie bilden zusammen mit dem schräg stehenden Mast des Bootes im Hafen ein Portal.⁴⁵³

⁴⁴⁹ Grummt 2011, S. 739.

⁴⁵⁰ Ebd.

⁴⁵¹ Diese Beobachtung geht auf Börsch-Supan zurück (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 384), wurde aber von Grummt als „nicht gänzlich überzeugend“ beschrieben (Grummt 2011, S. 739).

⁴⁵² Hinz 1964, S. 263.

⁴⁵³ Dieses wurde zuerst von Börsch-Supan thematisiert (Börsch-Supan 1990, S. 154).

Schiffsstudien bei Vierow, 3. Juli 1818 [Abb. G809]

Grummt 809

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt, das zur Loseblattsammlung von 1818 gehört.⁴⁵⁴ Die Studie entstand 1818 während der Reise Friedrichs nach Greifswald, Stralsund und Rügen, die er zusammen mit seiner Frau Caroline unternommen hatte. Sie zeigt eine Küste, auf der ein einmastiges Segelboot und ein Ruderboot an Land liegen. Weiter oben auf dem Ufer liegt ein Segelboot, dessen Segel eingeholt wurden. Der Bootsrumpf ist mit Holzbalken abgestützt. In dem Boot befinden sich Stangen, die von den Fischern genutzt wurden, um die Position der Netze im Wasser zu markieren.

Im Hintergrund ist links das Ufer einer Steilküste zu sehen. In der Mitte der Horizontlinie hat Friedrich mit wenigen Strichen etwas gemalt oder geschrieben. Grummt schrieb 2011, dass hier möglicherweise die Bäume der Halbinsel Koos angedeutet seien.⁴⁵⁵

Wie zuerst Börsch-Supan 1973 erkannte, hat Friedrich das Motiv des oben auf dem Ufer liegenden Segelbootes als Vorlage für das um 1818 entstandene Gemälde „Küstenlandschaft im Mondschein“ genutzt.⁴⁵⁶ Dort befindet es sich jedoch vor dem Ufer im Wasser. Der Bootskörper lässt sich hinter den Stangen und Leinen nur erahnen.

Studie zu „Auf dem Segler“ [Abb. G810]

Grummt 810

Es handelt sich um ein einzelnes Blatt, das zur Loseblattsammlung von 1818 gehört.⁴⁵⁷

Die Studie entstand ebenfalls 1818 während der Reise Friedrichs nach Greifswald, Stralsund und Rügen. Sie zeigt den Blick vom Heck eines Schiffes über dessen Bug nach vorne. Das Motiv hat der Maler als Vorlage für sein im gleichen Jahr entstandenes Gemälde „Auf dem Segler“ (1818/20) genutzt, wie zuerst Eimer 1960 fest-

⁴⁵⁴ Grummt 2011, S. 739.

⁴⁵⁵ Grummt 2011, S. 742.

⁴⁵⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.

⁴⁵⁷ Grummt 2011, S. 743.

stellte.⁴⁵⁸ Eimer ging davon aus, dass es sich bei der Darstellung um eine Atelierstudie handele.⁴⁵⁹ Diese Vermutung wurde in der Forschungsliteratur jedoch nicht geteilt, wie Grummt 2011 zusammenfassend darlegte.⁴⁶⁰

Aus der Studie lässt sich schließen, dass Friedrich sich an Bord eines Zeesenbootes auf Fischzug befunden und dort den Blick zum Bug des Schiffes mit Bleistift gezeichnet hat, wobei er sich mehrmals korrigiert hat. So hat er die Position des Taus am Driftbaum ebenso verändert wie die Stellung der Vorsegel, die er zunächst sehr viel steiler angelegt hat.⁴⁶¹

In dem Ölgemälde hat der Maler jedoch die Befestigung des Driftbaums anders dargestellt als in der Vorlage. Aus dem Beschlag ist in dem Gemälde ein dünnes Tau geworden, das über dem Driftbaum liegt. Friedrich hat außerdem auf die starke Verschattung der rechten Seite des Mastes verzichtet, da die Lichtführung in seinem Gemälde eine andere ist. Dort kommt das Licht von vorne, aus der Richtung des Horizonts.

Segelboote in Stralsund, 4. August 1818 [Abb. G812]

Grummt 812

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818. Friedrich und seine Frau haben sich vom 4. bis zum 7. August in Stralsund befunden. Friedrich hat hier aus großer Entfernung Segel- und Ruderboote sowie einen Dalben dargestellt.⁴⁶²

Zu sehen sind oben links vier Boote in einer Reihe hintereinander. Die beiden vorderen Fahrzeuge sind jeweils mit zwei Masten ausgestattet und werden gerudert. Darunter sind Fahrzeuge des gleichen Typs aus verschiedenen Blickwinkeln dargestellt. Darunter drei Darstellungen des gleichen Bootstyps, links vom Heck⁴⁶³, rechts vom Bug aus gesehen, wobei die beiden Boote rechts gerudert werden. In der unteren Hälfte des Blattes

ist links das Boot noch einmal in Heckansicht zu sehen, dieses Mal mit den Segeln auf der Backbordseite.

Von den beiden Booten in der Blattmitte hat Friedrich das linke als Vorlage für das Ölgemälde „Die Lebensstufen“ (um 1834) genutzt. Dort ist es im Vordergrund rechts zu sehen. Dies wurde zuerst von Börsch-Supan 1973 erkannt.⁴⁶⁴ Im Gemälde fehlen jedoch die Riemen. Außerdem hat der Maler auf der Steuerbordseite ein Want sowie einen dünnen Wimpel an der Spriet des hinteren Segels hinzugefügt. Die größten Veränderungen hat Friedrich in Bezug auf die Proportionen von Besatzung und Segelfläche vorgenommen. In dem Ölgemälde sind die Personen an Bord so klein dargestellt, dass die Masten und die Segelfläche sehr groß wirken.

Dasselbe Boot hat der Maler auch als Vorlage für sein letztes Ölgemälde verwendet, dem um 1836 entstandenen „Meeresufer im Mondschein“. Dort ist es links im Vordergrund zu sehen, wie bereits Börsch-Supan 1973 erkannte.⁴⁶⁵ Details wie die Takelage oder Besatzung lassen sich im Gemälde nicht erkennen. In der Forschung blieb bislang die Verwendung des Bootes auf dem Skizzenblatt rechts oberhalb des Dalben als Vorlage für das sprietgetakelte Boot rechts im Vordergrund des Gemäldes unerwähnt. Der Maler hat es ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen.

Boote und Segelboote mit Besatzung, 4. August 1818 [Abb. G813]

Grummt 813

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818. Friedrich und seine Frau haben sich vom 4. bis zum 7. August in Stralsund befunden. Das Blatt zeigt eine Reihe von Segel- und Ruderbooten sowie im unteren Teil die Silhouette eines Dreimastschoners. Die Zeichnungen sind im Hafen von Stralsund entstanden.

Das zweimastige Segelboot oben in der Mitte des Blattes hat Friedrich als Vorlage des Ölgemäldes „Die Lebensstufen“ (um 1834) gedient. Dies wurde zuerst 1964 von Hinz erkannt.⁴⁶⁶ In dem

⁴⁵⁸ Eimer 1960, S. 230.

⁴⁵⁹ Ebd., S. 233.

⁴⁶⁰ Grummt 2011, S. 743.

⁴⁶¹ Diese Beobachtungen sind das Ergebnis eigener Untersuchungen der Zeichnung.

⁴⁶² Grummt beschrieb diese Art der Darstellung mit Kontur und Parallelschraffur als grundlegendes Prinzip der Friedrich'schen Zeichenkunst (Grummt 2011, S. 745).

⁴⁶³ Grummt beschrieb das Boot irrtümlich als „auf den Betrachter zukommend“ (Grummt 2011, S. 745).

⁴⁶⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

⁴⁶⁵ Ebd., S. 458.

⁴⁶⁶ Hinz 1964, S. 267.

Gemälde hat der Maler dem Segelboot an der Steuerbordseite Wanten hinzugefügt. Am Spriet des hinteren Segels ist im Gemälde ein langer Wimpel zu sehen. Während in der Skizze das Spriet am Bug des Bootes nur angedeutet ist, kann man es im Gemälde deutlich erkennen.

Studie von Segelschiffen, 6./7. August 1818 [Abb. G818]

Grummt 818

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818. Am 6. und 7. August ist der Maler in Stralsund gewesen, wo er einige Segelschiffe „vom Wachschiiff“ aus dargestellt hat, wie er auf dem Blatt vermerkt hat.⁴⁶⁷ Friedrich hat auf diese Weise die Möglichkeit gehabt, näher an die größeren Schiffe heranzukommen und diese aus verschiedenen Blickwinkeln zu zeichnen, wie man an der Rahschlup im oberen Teil des Blattes sehen kann.

Die Rahschlup hat Friedrich als Vorlage für sein im gleichen Jahr entstandenes Ölgemälde „Kreidefelsen auf Rügen“ (um 1818) genutzt. Dort ist das Schiff sehr klein draußen auf dem Meer zu sehen, wie zuerst Hinz 1964 erkannte.⁴⁶⁸

Für das Ölgemälde „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“ (um 1827/28) hat Friedrich auf die Darstellung der Rahschlup rechts auf dem Skizzenblatt zurückgegriffen, wie Börsch-Supan 1960 schrieb.⁴⁶⁹ Der Maler hat das Schiff ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen.

Segelstudien und Fischer, 12. August 1818 [Abb. G826r]

Grummt 826 recto

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818. Friedrich hat sich am 12. August in Stralsund befunden⁴⁷⁰, wo er Segelschiffe skizziert hat. Zu sehen sind im oberen Teil zwei Schiffe vom Heck aus, links eine Rahschlup und rechts ein einmastiges Fahrzeug. Darunter ist in der Mitte links, nicht vollständig ausgeführt, noch einmal dieselbe Rahschlup zu sehen. Des Weiteren

zwei Skizzen einer Galeasse, die sich vor einem Küstenstreifen mit Buhnen befindet. Hinter dem Schiff sind mit dünnen Linien der Horizont und eine Küstenlinie dargestellt.

Die Galeasse hat Friedrich als Vorlage des Ölgemäldes „Abend am Ostseestrand“ (1831) gedient, wo sie am linken Bildrand zu sehen ist, wie bereits von Einem 1950 erkannte.⁴⁷¹ Der Maler hat das Schiff ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen.

Studien von Segelschiffen im Greifswalder Hafen, 17. August 1818 [Abb. G827]

Grummt 827

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818 und zeigt Schiffe im Hafen von Greifswald.

In der oberen Hälfte des Blattes sind die Masten von Schiffen zu sehen, die hintereinander im Hafenbecken liegen. Nur von dem vorderen Segelschiff ist auch der Rumpf dargestellt. Wie zuerst Börsch-Supan 1960 erkannte⁴⁷², hat Friedrich die Darstellung dieses Schiffes als Vorlage für sein um 1820 entstandenes Gemälde „Hafen von Greifswald“ genutzt. Die Segel des Schiffes sind dort links neben dem Turm zu erkennen.

Segelschiff am Greifswalder Hafen, 18. August 1818 [Abb. G828]

Grummt 828

Das Blatt gehört zum Osloer Skizzenbuch von 1818. Friedrich hat am 18. August Eldena bei Greifswald besucht. Dort hat er die auf Reede liegenden Schiffe gezeichnet.

In der oberen Hälfte des Blattes ist eine Galeasse von der Steuerbordseite aus dargestellt. Das Schiff hat alle Segel bis auf das Bramsegel gesetzt. Auffallend ist der überlang gezeichnete und steil aufragende Bugspriet mit Klüverbaum. Das Schiff liegt vor Anker, wie die Leine am Bug zeigt. Rechts dahinter befindet sich eine weitere Galeasse, die alle Segel abgenommen hat und eine große Flagge am Besanmast führt. Links und rechts der beiden Schiffe sind kleine, sprietgetakelte Segelboote auf dem Wasser unterwegs. Hinter den Schiffen und

⁴⁶⁷ Stadtarchiv Stralsund, Rep. 15 Nr. 220. Ein Wachtschiiff wurde eingesetzt, um beispielsweise Zölle einzutreiben.

⁴⁶⁸ Hinz 1964, S. 266.

⁴⁶⁹ Börsch-Supan 1960, S. 43.

⁴⁷⁰ Grummt 825.

⁴⁷¹ von Einem 1950, S. 133.

⁴⁷² Börsch-Supan 1960, S. 96.

Booten hat der Maler mit einem dünnen Bleistiftstrich die Horizontlinie angegeben.

Grummt führte 2011 aus, dass die Segel des Schiffes auf dem vorliegenden Blatt „eher abstrakt als Dreiecks- oder Trapezfläche“ dargestellt seien, während sie in den einen Tag zuvor entstandenen Skizzen⁴⁷³ „eine Tendenz zum Naturalistischen“ aufwiesen.⁴⁷⁴ Eine solche Tendenz zur „Abstraktion“ lässt sich bei Friedrich immer dann feststellen, wenn er weit entfernte Fahrzeuge skizziert hat. Der Maler hat dann keine Details der Takelage mehr erkennen können, sondern nur noch die Segel, die er als schraffierte Flächen dargestellt hat.

Wie Börsch-Supan bereits 1960 erkannte, hat Friedrich die Galeasse im vorliegenden Blatt als Vorlage für sein Gemälde „Abend am Ostseestrand“ (1831) genutzt. Dort ist das Schiff am linken Bildrand weit draußen auf dem Wasser zu sehen. Der Maler hat das Schiff ohne Veränderungen in das Gemälde übertragen.

Steiniges Ufer mit Booten und Anker bei Sassnitz, [29.] Juni 1826⁴⁷⁵ [Abb. G904]

Grummt 904

Das Blatt gehört zum Fischer-Skizzenbuch von 1824/28, das sich in Oslo befindet. Die Zeichnung ist während der letzten Reise des Malers nach Rügen entstanden, die er 1832 unternommen hat.

Friedrich zeigt auf dem Blatt im Querformat einen steinigen Strand mit Findlingen und Holzteilen sowie dem Ruderblatt eines Bootes. Zwischen den Steinen liegen außerdem mindestens sechs Anker. Zwei Ruderboote liegen auf dem Ufer. Das rechte Boot wird durch zwei Holzpflocke gestützt. Friedrich hat die Horizontlinie mit einem dünnen Bleistiftstrich eingezeichnet und mit dem Wort „Horizont“ versehen.

Friedrich hat die Boote und Anker sowie den steinigen Strand als Vorlage für sein Gemälde „Meeresufer im Mondschein“ (1836) genutzt, wie

zuerst Hinz 1964 erkannte.⁴⁷⁶ Die beiden Boote befinden sich in dem Gemälde jedoch nicht auf dem Land, sondern unmittelbar vor dem Ufer auf dem Wasser.

⁴⁷³ Grummt 217.

⁴⁷⁴ Grummt 2011, S. 758.

⁴⁷⁵ Zur genauen Bestimmung des Datums siehe Grummt 2011, S. 818.

⁴⁷⁶ Hinz 1964, S. 268.

6. Bildthemen

Ein Kernthema dieser Arbeit ist die Frage, welche Bildthemen Friedrich mit den Schiffen und Booten darstellen wollte und wie er die Fahrzeuge zur Illustration seiner Bildthemen nutzte. Dazu ist es notwendig, die Schaffenszeit Friedrichs in ihrem historischen Kontext zu betrachten und darzulegen, unter welchen äußeren und inneren Einflüssen der Maler stand. Hierzu gehört auch ein entsprechender Einblick in die Lebens- und Vorstellungswelt der Gesellschaft der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Um Friedrichs Vorstellungen bestmöglich reflektieren zu können, werden auch Briefe, Erklärungen des Künstlers und durch Dritte überlieferte Äußerungen herangezogen.

Mit Blick auf die Bildthemen ist zum einen Friedrichs tiefe Gläubigkeit als ein Faktor für die Wahl seiner Motive zu nennen. Friedrich wurde durch verschiedene religiöse Strömungen seiner Zeit beeinflusst, sei es durch Ludwig Gotthard Kosegarten, der Predigten unter freiem Himmel hielt und davon sprach, dass sich Gott im „Buch der Natur“ offenbare, oder durch Gotthilf Heinrich von Schubert, der einen Zusammenhang zwischen dem in der Natur wirkenden göttlichen Prinzip und dem menschlichen Geist erkannte. Diese Strömungen sollen vorgestellt und in Beziehung zu dem Werk des Malers gesetzt werden.

Friedrich setzte aber auch selbst neue und viel diskutierte Maßstäbe in der Kunst – etwa, indem er religiöse Bildthemen durch Landschaftsdarstellungen ausdrückte und damit nicht zuletzt eigene Metaphern schuf, die sich den Betrachtenden nicht mehr einfach durch die Zuhilfenahme der traditionellen christlichen Ikonografie erschlossen. Diese „Privatikonografie“ des Künstlers wird in diesem Kapitel ebenfalls beleuchtet werden.

Darüber hinaus lebte Friedrich in einer Zeit, die in besonderem Maße von gesellschaftlichen Umbrüchen gekennzeichnet war. Dies beeinflusste sein künstlerisches Schaffen und die Aussagen, die er mit seinen Gemälden traf. Hier ist vor allem die Darstellung von Personen in „Altdeutscher Tracht“ als Chiffre für die Anhänger der deut-

schen Nationalbewegung zu nennen. Die Bedeutung dieser Tracht und Friedrichs politische Haltung werden daher ebenfalls mit Blick auf diese Bildthemen untersucht.

6.1. Friedrichs politische Haltung

Die Hauptschaffensphase Friedrichs fiel in eine Zeit, die in besonderem Maße durch tief greifende politische Umgestaltungsprozesse geprägt war. Die Koalitionskriege hatten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das politische Gleichgewicht auf dem Kontinent zugunsten von Napoleon geändert, der 1804 Kaiser der Franzosen wurde. Krisen und Umbrüche erschütterten die traditionelle Gesellschaftsordnung und die politischen Strukturen. Der Wandel, der mit Frankreichs Expansions- und Okkupationspolitik einherging, löste bei den Deutschen eine Debatte über kollektive Identität und nationale Selbstbestimmung aus. Diese führte schließlich zur Entstehung einer deutschen Nationalbewegung und dem Kampf gegen Napoleon.⁴⁷⁷

1806 endete das „Heilige Römische Reich Deutscher Nation“. Dem war die Gründung des Rheinbundes durch 16 Fürsten vorausgegangen, die sich als rheinische Bundesstaaten unter den Schutz Napoleons gestellt hatten. In der Doppelschlacht von Jena und Auerstedt 1806 fügte das französische Heer Preußen eine schwere Niederlage bei. Friedrich setzte dies so zu, dass er laut der Aufzeichnungen Runges „zwei Tage lang das Bett hüten“ musste.⁴⁷⁸ Jost Hermand sah hierin das Schlüsselerlebnis für Friedrichs Hinwendung zur „politisch sakralisierten deutschen Landschaft“, die der Maler mit „spezifisch nationalen Tributen“ ausgestattet habe, die „an politischer Eindeutigkeit nichts zu wünschen übrig lassen“.⁴⁷⁹

Als Vertreter der deutschpatriotischen Bewegung sehnte sich der Maler nach einem national geeinten deutschen Vaterland, dem die Befreiung von der französischen Besatzung vorausgehen sollte. Die antifranzösische Haltung des Malers wird in seinen Briefen und den Kontakten zu prominenten Vertretern der Nationalbewegung, wie Lud-

⁴⁷⁷ Hahn/Berding 2010, S. 112.

⁴⁷⁸ Runge 1840, S. 310.

⁴⁷⁹ Hermand 2011, S. 21.

wig Körner, General Gerhard Johann David von Scharnhorst und Ernst Moritz Arndt, deutlich.⁴⁸⁰ Friedrich, der aus Schwedisch-Pommern stammte und sich als „halber Schwede“ fühlte⁴⁸¹, musste mit ansehen, wie ganz Pommern und damit auch seine Heimatstadt Greifswald nach dem Frieden von Tilsit 1807 von den napoleonischen Truppen besetzt wurde.⁴⁸² Friedrich August von Klinkowström⁴⁸³ schrieb dazu im Juni 1806 an Phillip Otto Runge:

„Friedrich hat mir nach seiner Krankheit geschrieben, welche er, wie ich glaube, sich durch Ärger über die vaterländischen Angelegenheiten zugezogen.“⁴⁸⁴

Friedrichs Schmerz über die „Erniedrigung des Vaterlandes“ beschrieb auch Gotthilf Heinrich von Schubert⁴⁸⁵ in einem Bericht 1806:

„Es war gegen Ende Oktobers; Napoleon mit all seinen Gewalttätigkeiten, die Schmach des Vaterlandes kamen bald ins Gespräch. Mit seinem gewöhnlichen Ingrimme gegen die Franzosen sprach Friedrich zugleich den Schmerz über die Erniedrigung Deutschlands aus.“⁴⁸⁶

Friedrich habe auf einen Adler in einem „Bilde“⁴⁸⁷ gezeigt und dazu ausgeführt:

„Er wird sich schon herausarbeiten, der deutsche Geist, aus dem Sturme und den Wolken, und dort sind Berggipfel, die feststehen und Sonne haben. Wäre der Sturm nicht gekommen, der Adler wäre vielleicht unten im Nebel

sitzengeblieben, [...] hätte gehungert und gelungert. Der Deutsche muss nur erst warm werden, ehe er den Arm erhebt, wenn er ihn aber einmal erhebt, dann flutscht es, wie wir Pommern sagen.“⁴⁸⁸

Hier wird deutlich, dass Friedrich wegen der Zensur bereits zu diesem Zeitpunkt in verschlüsselter Form Kritik an der politischen Situation übte.⁴⁸⁹

Gegenüber seiner Familie fand der Maler dagegen deutliche Worte: Seinen Bruder Christian, der sich 1808 in Lyon aufhielt, wies er an, ihm nicht mehr zu schreiben, bevor er wieder nach Deutschland zurückgekehrt sei:

„[...] als ich gedruckt Lyon auf der Anschrift las und Deine Hand erkannte, grollte es mir im Herzen [...]. Du fühltest es selbst, daß es nicht recht ist, daß Du als Teutscher in Frankreich bist, und das tröstet mich doch einigermaßen, denn sonst würde ich ganz an Deiner Teutschheit zweifeln. Indes grollt es mich so sehr, lieber guter Junge, daß ich Dich bitten muss, solange Du in Frankreich bist, nicht mehr an mich zu schreiben.“⁴⁹⁰

Friedrich war außerdem Teil eines Kreises von Patrioten, die sich bei ihm trafen, weil man hier, „von dem Toben der äußeren politischen Stürme am öftesten etwas hören“⁴⁹¹ konnte. In seiner Wohnung tauschte er sich mit Gleichgesinnten über die politische Lage aus, wie aus Schuberts Aufzeichnungen hervorgeht:

„Ich kam seitdem oft zu Friedrich in sein abgelegenes Haus in der Vorstadt, hörte gern die Ergießungen seines deutschgesinnten Herzens über die damalige Lage der Dinge an und ging nie von ihm hinweg, ohne über vieles belehrt, beruhigt und getröstet zu sein.“⁴⁹²

⁴⁸⁰ Die Beziehung zwischen Arndt und Friedrich hat Karl-Ludwig Hoch in einem 1986 erschienenen Aufsatz beschrieben (Hoch 1986).

⁴⁸¹ Das berichtete der schwedische Dichter Per Daniel Amadeus Atterboom, der den Maler 1817 in Dresden traf (Börsch-Supan 2008, S. 28).

⁴⁸² Olesen 2008, S. 283 f.

⁴⁸³ Klinkowström kam 1802 mit Friedrich nach Dresden und wohnte dort eine Zeit lang zusammen mit dem Maler (Zschoche 2006, S. 43).

⁴⁸⁴ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1974, S. 131.

⁴⁸⁵ Schubert hielt sich von Oktober 1806 bis Januar 1809 in Dresden auf (Börsch-Supan/Jähning 1974, S. 294). Seine Aufzeichnungen über Friedrich stammen aus dem Kapitel „Der Oktobermonat von 1806“ (Schubert 1855, S. 176-188).

⁴⁸⁶ Schubert 1855, S. 186.

⁴⁸⁷ Ob es sich um ein Ölgemälde handelte, wurde zuerst von Sumowski und später von Börsch-Supan bezweifelt, da Friedrich erst 1807 begann, in Öl zu malen. Die Federzeichnung eines fliegenden Adlers, die in der Literatur mit dem besagten „Bilde“ in Verbindung gebracht wird (Börsch-Supan/Jähning Nr. 157) wurde jedoch von Grummt als nicht in das Werk Friedrichs gehörend eingeordnet (Grummt 2011, S. 955).

⁴⁸⁸ Schubert 1855, S. 186.

⁴⁸⁹ Jost Hermand schrieb dazu: „In der Zeit zwischen 1806 und 1813 trat diesem revolutionären Änderungswillen immer wieder eine strikte Zensurschranke entgegen. Sowohl die französischen Besatzungsbehörden als auch die deutschen Fürsten duldeten in diesem Zeitraum keinerlei politische Regungen“ (Hermand 2011, S. 26).

⁴⁹⁰ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 47.

⁴⁹¹ Schubert 1855, S. 182.

⁴⁹² Ebd., S. 186 f.

Zu diesem Kreis gehörten unter anderem die Dichter Ludwig Tieck und Theodor Körner sowie die Maler Ferdinand Hartmann, Gerhard von Kügelgen und Georg Friedrich Kersting.⁴⁹³ Auch Heinrich von Kleist war dort zu Gast. Der Schriftsteller war 1807 nach Dresden gekommen und beendete hier 1809 sein Drama „Die Hermannsschlacht“, das als Aufruf zum Befreiungskampf gegen die napoleonische Fremdherrschaft verstanden werden konnte. Tatsächlich wurde die Figur des Hermann zu einem Symbol der deutschen Freiheitsbewegung, die ihn als deutsch-nationalen Patrioten verherrlichte.⁴⁹⁴

Man kann davon ausgehen, dass Friedrich das Stück kannte, das als Manuskript von Hand zu Hand weitergereicht wurde, da sich kein Publizist dafür fand.⁴⁹⁵ Vermutlich unter dem Eindruck von Kleists „Hermannsschlacht“ entstand 1812 das Gemälde „Grabmale alter Helden (Gräber gefallener Freiheitskrieger/Grab des Arminius)“. Nur durch die in den Farben der Trikolore gemalte Schlange und den Namen des Freiheitshelden „Arminius“ auf dem Grabmal im Vordergrund werden darin die politischen Bezüge deutlich.

In den kommenden Jahren verbesserte sich die politische Lage für die Patrioten zunächst tatsächlich. Der Rückzug Napoleons aus Russland war der Auftakt zu den Befreiungskriegen 1813.⁴⁹⁶ Es entstanden Freikorps, in denen die nationale Bewegung ihre Breitenwirkung fand. Rund 30.000 Freiwillige, darunter vor allem Studenten, Handwerker und Kaufleute, strömten ihnen zu.⁴⁹⁷ Wie ein Kreuzzug wurde die Auflehnung gegen Napoleon verherrlicht. So schrieb Theodor Körner im Frühjahr 1813:

„Es ist kein Krieg, von dem die Kronen wissen;
es ist ein Kreuzzug, 's ist ein heiliger Krieg!“⁴⁹⁸

Ernst Moritz Arndt bekräftigte, dass

„[...] Gott auf der Seite des deutschen Heeres
steht und diesem Land nach dem Sieg über die

Franzosen eine neue, freiheitliche Verfassung
geben wird.“⁴⁹⁹

Um das Geld für die Ausbildung der Freiwilligen aufzubringen, unterstützten die Bürger das Volksheer mit Spenden.⁵⁰⁰ Auch Friedrich finanzierte zusammen mit Gerhard von Kügelgen die Ausrüstung des gemeinsamen Freundes (und Schülers Friedrichs) Georg Friedrich Kersting, der sich den Lützower Jägern anschloss. Der Maler brachte sich damit sogar selbst in finanzielle Schwierigkeiten, wie aus einem Brief an seinen Bruder Heinrich aus dem Jahr 1814 hervorgeht.⁵⁰¹ Darin bat Friedrich seinen Bruder um Geld und schrieb:

„Die Ursache meiner gegenwärtigen bedeutenden Schuld, so sich auf 300 Thlr. beläuft, ist dir nicht unbekannt: es gereut mich keineswegs, dient im Gegenteil zu meiner Beruhigung.“⁵⁰²

Letztlich waren es die Berufsheere von Preußen und Russland, die sich im Frühjahr 1813 gegen die neu ausgehobenen napoleonischen Truppen stellten. Gerhard von Scharnhorst wurde im Mai in der Schlacht bei Lützen verwundet und starb im Juni 1813 an den Folgen dieser Verletzung.⁵⁰³ Friedrich, der Scharnhorst sehr bewundert hatte, musste im Sommer 1813 den Tod eines weiteren Freundes beklagen: Theodor Körner starb im August während eines Gefechts.⁵⁰⁴ Friedrichs Skizzen zeigen, dass er sich zu dieser Zeit verstärkt mit Entwürfen für Gräber und Denkmäler der Freiheitskrieger beschäftigte.⁵⁰⁵

Ein französisches Armeecorps unter General Reynier hatte im März 1813 Dresden besetzt und verschanzte sich in der Stadt.⁵⁰⁶ Friedrich war vor den Truppen nach Krippen an der Elbe geflücht-

⁴⁹⁹ Ernst Moritz Arndt: Blick aus der Zeit auf die Zeit. Germania 1814, S. 6, zitiert nach Hermand 2011, S. 26.

⁵⁰⁰ Otto 2013, S. 94 f.

⁵⁰¹ Siehe Zschoche 2006, S. 91 f.

⁵⁰² Zitiert nach Zschoche 2006, S. 91.

⁵⁰³ Otto 2013, S. 109 und 115. Friedrich wollte ihm wenige Monate später durch ein Gemälde, das ein Denkmal zeigt, ein ehrendes Andenken setzen.

⁵⁰⁴ Ebd., S. 129.

⁵⁰⁵ Siehe Grummt 705 bis 713.

⁵⁰⁶ Neidhardt 2005, S. 31.

⁴⁹³ Neidhardt 2005, S. 97.

⁴⁹⁴ Otto 2013, S. 50.

⁴⁹⁵ Siehe Neidhardt 2005, S. 31.

⁴⁹⁶ Hahn/Berding 2010, S. 96 f.

⁴⁹⁷ Ebd., S. 120.

⁴⁹⁸ Otto 2013, S. 99.

tet. Er schrieb in einem Brief an Frederik Christian Sibbern⁵⁰⁷ am 30. Mai 1813:

„[...] aber ich finde noch immer Ursache, nicht wieder zurück zu kehren; vielleicht sind auch meine Zimmer mit Verwunderen angefüllt.“⁵⁰⁸

Die Furcht vor der Zensur war in dem Brief ebenfalls Thema:

„Daß ich Ihnen Neuigkeiten schreiben soll, werden Sie nicht erwarten, denn Sie wissen ja, daß man so etwas nicht darf und die Briefe erbrochen werden.“⁵⁰⁹

Die Ereignisse hatten den Maler sehr aufgewühlt, wie er in einem Brief an Dr. Ludwig Puttrich vom 31. März 1813 schrieb:

„Ich habe schon seit länger als 14 Tagen Dresden verlassen und lebe hier in einer sehr angenehmen Gegend. Der hiesige Aufenthalt könnte für mich sehr nützlich sein, wenn nicht die Ereignisse der Zeit mein Gemüt so ganz verstimmt hätten und mich unfähig machen, irgendetwas zu beginnen.“⁵¹⁰

Als die Franzosen vorübergehend aus Dresden abzogen, kehrte Friedrich in die Stadt zurück, wo ihn Ernst Moritz Arndt besuchte. Im Mai – die Truppen von Preußen und Russland näherten sich erneut der Stadt⁵¹¹ – verließ Friedrich Dresden abermals in Richtung Krippen. Im Juli zeichnete er dort eine Reihe von Fichten und versah das Blatt mit den Worten: „Rüstet Euch/Leute zum neuen Kampf Teutsche Männer/Heil Euren Waffen!“⁵¹²

Aus der „Schlacht von Dresden“ im August 1813 ging jedoch Napoleon als Sieger hervor. Friedrich blieb in Krippen, bis die Franzosen im November Dresden verlassen hatten.⁵¹³

Nach dem Abzug der Franzosen wurde Sachsen unter russische Verwaltung gestellt. Um den Jah-

restag der Thronbesteigung von Zar Alexander I. zu feiern, initiierte der russische Generalgouverneur im März 1814 die „Ausstellung patriotischer Kunst“ in Dresden.⁵¹⁴ Friedrich nahm mit drei Gemälden an der Ausstellung teil.⁵¹⁵ Eines dieser Gemälde war „Der Chasseur im Walde“, das einen französischen Soldaten in einem winterlich verschneiten Wald zeigt. Die patriotische Botschaft des Gemäldes erschloss sich den Rezipienten nicht ohne Weiteres.⁵¹⁶ Allein die Vossische Zeitung schrieb dazu:

„Einem französischen Chasseur, der einsam durch den beschneiten Tannenwald geht, singt ein auf einem alten Stamm sitzender Rabe ein Sterbelied.“⁵¹⁷

Auch das Gemälde „Gräber gefallener Freiheitskrieger“ war auf der Ausstellung zu sehen, wurde jedoch im „Journal des Luxus und der Moden“ nur zurückhaltend besprochen. Vor allem die Gräbersymbolik wurde negativ beurteilt. So hieß es in dem Artikel, das Gemälde sei mit „Denkmälern auf Hermann und auf die für das Vaterland gefallenen Freunde etwas zu sehr angefüllt“.⁵¹⁸ Friedrich hatte sich noch am 12. März 1814, wenige Wochen vor der Ausstellungseröffnung, in einem Brief bei Ernst Moritz Arndt über die schwach ausgeprägte Heldenverehrung in der Bevölkerung beklagt:

„Ich wundere mich keineswegs, daß keine Denkmäler errichtet werden, weder die, so die große Sache des Volkes bezeichnen, noch die hochherzigen Taten einzelner deutscher Männer. Solange wir Fürstenknechte bleiben, wird auch nie Großes der Art geschehen.“⁵¹⁹

Er bat Arndt um eine Inschrift für ein Denkmal, das er in einem Gemälde abbilden wollte, an dem er gerade arbeitete. Das Denkmal war für Gerhard von Scharnhorst bestimmt. Friedrich schrieb dazu:

⁵⁰⁷ Der dänische Philosoph Frederik Christian Sibbern war im Frühjahr 1811 über Dresden nach Breslau gereist und hatte Friedrich in Dresden kennengelernt (Zschoche 2006, S. 80 f.).

⁵⁰⁸ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 79.

⁵⁰⁹ Ebd.

⁵¹⁰ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 78.

⁵¹¹ Otto 2013, S. 110 f.

⁵¹² Ausst.-Kat. Madrid 2010, S. 657.

⁵¹³ Hoch 1985, S. 56.

⁵¹⁴ Howoldt 2006, S. 63.

⁵¹⁵ Neidhardt 2005, S. 33 f.

⁵¹⁶ Ebd., S. 64. Howoldt legte in seinem Aufsatz die Reaktionen der Rezipienten dar und schilderte die Probleme, welche die Betrachtenden offensichtlich mit Friedrichs zurückhaltender Symbolik hatten.

⁵¹⁷ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 83.

⁵¹⁸ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 82.

⁵¹⁹ Ebd., S. 85 f.

„Ich beschäftige mich jetzt mit einem Bilde, wo auf dem freien Platz einer erdachten Stadt ein Denkmal steht. Dieses Denkmal wollte ich für den edlen Scharnhorst bestimmen und Sie bitten, eine Inschrift zu machen.“⁵²⁰

Zwar lieferte Arndt die gewünschten Zeilen, das Gemälde wurde jedoch von Friedrich nicht ausgeführt.

Dieser Briefwechsel wurde Friedrich und Arndt beinahe zum Verhängnis, nachdem Arndt am 14. Juli 1817 in Bonn wegen des Verdachts auf „Theilnahme an geheimen politischen Verbindungen und Umtrieben“ verhaftet wurde. Das Protokoll der Verhöre Arndts zeigt Arndts Bemühungen, Friedrich vor den Untersuchungsbehörden zu schützen.⁵²¹

Die Schlachten, die sich im Jahr 1813 in und um Dresden abspielten, hatten Friedrich sehr verstört. In einem Briefwechsel mit Louise Seidler vom 2. Mai 1814 beschrieb der Künstler ein Gemälde, das einen Richtplatz zeigen sollte:

„Auf den öden Sandpfleck [sic] umher stehen Pfähle woran Bretter gebunden vom Winde bewegt alle mit der Inschrift ‚Vaterlandsverräther‘.“⁵²²

Friedrich führte das Gemälde allerdings nicht aus, da es ihm selbst, wie er schrieb, „doch zu ekelhaft“ wurde.⁵²³

Nach dem Sieg über Napoleon 1814 kamen die Verbündeten zusammen, um im Wiener Kongress die Mächte in Europa neu zu ordnen. Die Hoffnung der deutschen Patrioten auf eine geeinte Nation wurde jedoch enttäuscht. Vielmehr entstand mit dem „Deutschen Bund“ ein Zusammenschluss von 38 souveränen deutschen Staaten, in denen die Fürsten ihre Vormachtstellung behielten. Das Ancien Régime war wiederhergestellt.⁵²⁴ Auch Friedrich hatte ein anderes Ergebnis der Verhandlungen erwartet, zumal doch das Nationalbewusstsein nach dem Sieg über Napoleon einen Höhepunkt erreicht hatte. Dies war

unter anderem durch das Tragen einer „Deutschen Nationaltracht“ sichtbar geworden, wie Ernst Moritz Arndt sie in seiner 1814 in Frankfurt am Main erschienenen Schrift „Ueber Sitte und Kleidertracht. Ein Wort aus der Zeit“⁵²⁵ gefordert hatte.

Solche nationaldeutschen Tendenzen konnten nach dem Wiener Kongress jedoch nur als eine Gefahr für den neu erstarkten Vielvölkerstaat gewertet werden. Wer weiterhin die Idee einer gemeinsamen Nation vertrat, stellte sich de facto gegen die Herrschaft der Fürsten.

Am 23. März 1819 ermordete der Theologiestudent Carl Sand den Hofrat August von Kotzebue, der die deutschen Universitäten und Burschenschaften als „Brutstätten der Revolution“ bezeichnet hatte. Das Attentat führte zu einem Verbot der Burschenschaften und markierte den Beginn der „Demagogenverfolgung“.⁵²⁶

Friedrich schrieb am 13. Mai 1820 an seinen Bruder Adolf Friedrich:

„Das Du grau wirst lass Dir lieb seyn, diese Farbe schmutzt am wenigsten [...] Fürchtest Du Dich aber dadurch in Verwandtschaft mit dem verdecktigten verachteten Thiere zu kommen: so tröste dich wiederum mit dem süßen schmeichelhaften Gedanken dadurch gerade ein Mann nach dem Willen der Fürsten zu seyn. So den Menschen gern wie diesen geduldigen Bestien alles aufbürden möchten und höchstens erlauben, ia-ia schreien zu dürfen.“⁵²⁷

Im August 1824 stellte Friedrich sein Gemälde „Huttens Grab“ in Dresden aus. Es zeigt einen Mann in „Altdeutscher Tracht“, der sich in einer gotischen Kirchenruine über einen Sarkophag beugt. Der Sarkophag trägt neben dem Namen des Humanisten Ulrich von Hutten auch die Namen Jahn, Stein, Arndt und Görres.⁵²⁸ Das Gemälde ist ein klares Bekenntnis zu den patrioti-

⁵²⁰ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 86.

⁵²¹ Hoch 1986, S. 72 f.

⁵²² Zitiert nach Zschoche 2006, S. 89.

⁵²³ Hinrichs 2011, S. 30.

⁵²⁴ Hermand 2011, S. 28.

⁵²⁵ Zitiert nach Schneider 2002, S. 38.

⁵²⁶ Hermand 2011, S. 28.

⁵²⁷ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 139.

⁵²⁸ Auf dem Sarkophag finden sich die Inschriften: „Jahn 1813“, „Arndt 1813“, „Stein 1813“, „Görres 1821“, „D...1821“ und „F Scharnhorst“. Die Jahreszahl 1813 bezieht sich auf die Befreiungskriege. In der Jahreszahl 1821 hinter dem Namen Görres vermutete Börsch-Supan die Angabe des Jahres, in dem Görres ins schweizerische Exil geflohen war (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 389).

schen Akteuren aus der Zeit der Befreiungskriege. Friedrich gab es 1826 auch zu einer Ausstellung nach Berlin. Eine kritische Besprechung des Gemäldes in den „Blättern für literarische Unterhaltung“ zeigt, dass dessen politische Botschaft durchaus verstanden wurde, denn dort heißt es: „[...] ein Bild, das der Künstler besser täte, künftighin nicht mehr nach den Ausstellungen zu versenden.“⁵²⁹ Eine Version des Gemäldes „Zwei Männer in Betrachtung des Mondes“, in dem die Männer diese Tracht tragen, war dagegen nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.⁵³⁰

Auf den anhaltenden politischen Druck reagierte das Bürgertum schließlich mit dem Rückzug ins Private, was in der Epoche des Biedermeier seinen künstlerischen Ausdruck fand. Aus Friedrichs Briefen gehen in dieser Zeit bis zum Jahr 1830 keine Anmerkungen zu den politischen Geschehnissen hervor. Am 2. Oktober 1825 schrieb er allerdings an seine Brüder Adolf, Heinrich und Christian Friedrich, dass er sich „durch gemachte bittere Erfahrungen“ immer mehr in sich selbst zurückziehe:

„Lasset aber durch diese Äußerungen keine Sorge in Euch aufkommen, denn dies sind ja Erfahrungen, die mehr oder minder jeder Mensch gemacht hat, wenn er sich einige Zeit in die [sic] Welt umher gesehen.“⁵³¹

Die Bevölkerung litt in den folgenden Jahren unter der Repressionspolitik, durch die sich auch die wirtschaftliche Lage des Deutschen Bundes verschlechterte. Die Pariser Junirevolution von 1830 führte daher auch in Deutschland dazu, dass sich die Unzufriedenheit in politischen Protesten entlud. Eine breite gesamtdeutsche Protestbewegung kam allerdings nicht in Gang.⁵³² Im Juli 1830 kam es in Sachsen und Dresden zu öffentlichen Unruhen und später auch zu größeren Ausschreitungen.⁵³³ Von den Aufständen in Dresden berichtete Friedrich seinen Brüdern in einem Brief vom 11. September ausführlich. Unter anderem schrieb er darin:

„Ich lebe nun schon seit einigen 30 Jahren in Dresden, aber noch nie habe ich so viel freudige Gesichter gesehen als gestern.“⁵³⁴

Auf dem „Hambacher Fest“ wurde schließlich erneut die Idee einer nationaldeutschen Demokratie proklamiert.⁵³⁵ Die Obrigkeit verstärkte in der Folge den Druck auf die Bevölkerung. Man fürchtete eine Revolution in großem Stil, eine neue Welle von Verboten wurde erlassen.⁵³⁶

Friedrichs Briefe enthalten in der Zeit nach 1832 kaum noch konkrete Äußerungen zu den Ereignissen. Dies mag auch daran liegen, dass sich der Gesundheitszustand des Malers immer weiter verschlechterte und er auch finanziell in Bedrängnis geriet, da er für seine Gemälde kaum noch Käufer fand. So schrieb er am 19. November 1835 an Wassili Andrejewitsch Shukowski, durch den er einige Gemälde verkaufen konnte:

„Der Erlös dieser Liste eröffnet mir die freudige Hoffnung, einige Zeit ohne Nahrungsorgen leben zu können.“⁵³⁷

Die Gründung der Frankfurter Nationalversammlung 1848 erlebte Friedrich, der 1840 starb, nicht mehr.

6.2. Die „Altdeutsche Tracht“

In dem vorangegangenen Kapitel wurde bereits auf die Bedeutung der „Altdeutschen Tracht“ für die Patrioten eingegangen. Sie wurde nach dem Wiener Kongress zum Zeichen des Protestes gegen die Restaurationspolitik und wurde 1819 verboten. Altdeutsch Gekleidete wurden als „Demagogen“ diffamiert und verfolgt.

In vielen Gemälden Friedrichs sind Personen in „Altdeutscher Tracht“ zu sehen. Friedrich übte mit dem Motiv Kritik an den politischen Verhältnissen und zeigte seine patriotische Einstellung. „Altdeutsche“ wurden dabei von ihm häufig zusammen mit Schiffen und Booten dargestellt. Friedrich zeigt sie entweder als Passagiere an Bord

⁵²⁹ Blätter für literarische Unterhaltung 1826, S. 359 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 110).

⁵³⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 415. Das Gemälde entstand 1825 als Geschenk für den Arzt Fritz von Rosenberg.

⁵³¹ Ebd., S. 186.

⁵³² Hahn/Berding 2010, S. 428 f.

⁵³³ Ebd., S. 430 f.

⁵³⁴ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 210.

⁵³⁵ Ebd., S. 448.

⁵³⁶ Hahn/Berding 2010, S. 456 f.

⁵³⁷ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 223.

oder stellt sie am Ufer dar, von wo aus sie zu den Fahrzeugen sehen. Bevor auf diese Verbindung zwischen den „Altdeutschen“ und den Schiffen ausführlich eingegangen wird, sollen zunächst die Entstehung, das Aussehen und die Bedeutung der Tracht beschrieben werden. So kann die Tracht in Friedrichs Gemälden eindeutig identifiziert und es können Rückschlüsse auf das von Friedrich damit beabsichtigte Bildthema gezogen werden.

Das Nationalbewusstsein der Deutschen befand sich nach dem Sieg über Napoleon bei Waterloo auf einem Höhepunkt. Damit einher gingen die Bestrebungen, sich durch ein einheitliches Erscheinungsbild auch nach außen hin sichtbar als eine Nation zu definieren.⁵³⁸

Ernst Moritz Arndts 1814 in Frankfurt am Main erschienene Schrift „Ueber Sitte und Kleidertracht. Ein Wort aus der Zeit“⁵³⁹ nahm hierbei eine besondere Rolle ein.⁵⁴⁰ Arndt forderte darin als „für die Tugend des deutschen Geschlechts zunächst wichtigsten Dinge“ eine „deutsche Sprache und eine deutsche Kleidertracht“.⁵⁴¹ Die politische Aussage, die hinter dieser sichtbaren Abspaltung von modischen Tendenzen stand, wurde von ihm mit drastischen Worten geschildert:

„Ich sage eine teutsche [sic] Kleidertracht; wir hatten einmal eine eigene Tracht, seit zwei Jahrhunderten sind wir die Affen fremder Völker gewesen. Eine stehende Kleidertracht, deren Hauptgestalt fest wäre, würde für die Sitte das Ersprießlichste seyn.“⁵⁴²

Arndt lieferte auch gleich eine genaue Beschreibung vom Aussehen dieser Tracht, wie der Mann sie tragen sollte:

„Der Mann trägt Stiefel, die höchstens bis an die Kniebeuge hinaufgehen [...]. Sein gewöhnliches Kleid ist der alte deutsche Leibrock, welcher, nirgends ausgeschnitten, schlicht herabfällt, sodass er die Hälfte der Schenkel über dem Knie bedeckt.“⁵⁴³

Der Hemdkragen sollte über dem Rockkragen liegen, der Hals so vom „knechtischen Tuche“ befreit werden. Bei Feierlichkeiten sollte ein Federhut mit den Volksfarben getragen werden.⁵⁴⁴

Die Frauen sollten sich eine entsprechende Tracht selbst erdenken, erklärte Arndt.⁵⁴⁵ Er sah als Vorbilder die Trachten aus dem 16. und 17. Jahrhundert, in denen er den „deutschen Ernst und Sinn“ erkannte.⁵⁴⁶ Ironischerweise waren die von ihm dabei als „Altdeutsch“ empfundenen Elemente jedoch nicht deutschen Ursprungs, wie zum Beispiel der aus der spanischen Mode entlehnte Stuartkragen und das spanische Barett.⁵⁴⁷

Arndts Idee einer deutschen Nationaltracht wurde noch im gleichen Jahr von verschiedenen Zeitschriften aufgenommen, in denen seine Vorschläge zum Aussehen dieser Tracht dargelegt und erweitert wurden.⁵⁴⁸ Bei der Entwicklung einer entsprechenden Frauentracht spielten patriotische Frauenvereine eine entscheidende Rolle. Sie waren gegründet worden, um die in den Befreiungskriegen kämpfenden Männer zu unterstützen, zum Beispiel bei deren Ausstattung mit Uniformen oder durch die Arbeit in Lazaretten.

1814 wurde ein Artikel mit dem Titel „Das deutsche Feyerkleid [sic] zur Erinnerung des Einzuges der Deutschen in Paris am 31sten März 1814 eingeführt von Deutschen Frauen“ veröffentlicht.⁵⁴⁹ Die Frauenvereine baten in dem Artikel darum, den von ihnen erdachten Vorschlag zum Aussehen dieser Tracht an alle bekannten „weiblichen Vereine zu versenden“⁵⁵⁰:

⁵³⁸ Zur Herkunft und Verbreitung der Deutschen Nationaltracht als Ausdruck politischer Gesinnung hat Eva Maria Schneider 2002 eine Dissertation vorgelegt, die das Thema umfassend behandelt: Schneider, Eva Maria: Herkunft und Verbreitungsformen der „Deutschen Nationaltracht der Befreiungskriege“ als Ausdruck politischer Gesinnung (zugl. Bonn, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Univ., Diss., 2001), Bonn 2002.

⁵³⁹ Arndt, Ernst Moritz: Ueber Sitte und Kleidertracht. Ein Wort aus der Zeit, Frankfurt am Main 1814.

⁵⁴⁰ Die Debatte angestoßen hatte zuerst Friedrich Ludwig Jahn, der 1810 in seinem Buch „Deutsches Volksthum“ eine deutsche Volkstracht gefordert hatte, jedoch, ohne deren Aussehen zu beschreiben (Jahn 1810, S. 327-336).

⁵⁴¹ Arndt 1814, S. 49.

⁵⁴² Ebd., S. 51 f.

⁵⁴³ Ebd., S. 170.

⁵⁴⁴ Ebd.

⁵⁴⁵ Ebd., S. 171.

⁵⁴⁶ Ebd., S. 51 f.

⁵⁴⁷ Von Boehn 1924, S. 160.

⁵⁴⁸ So zum Beispiel das „Journal des Luxus und der Moden“ und der „Allgemeine Anzeiger der Deutschen“ (vgl. Schneider 2002, S. 41 f.).

⁵⁴⁹ Becker 1814.

⁵⁵⁰ Ebd., S. 5 f.

„Mit unserer, durch unermessliche Anstrengungen und Opfer erkaufte Selbständigkeit ist ein edler Nationalstolz erwacht, der sich fernerhin nicht mehr verträgt mit der unseligen Nachahmungssucht fremder Art und Sitte; am allerwenigsten mit der herabwürdigenden Gesetzgebung der Mode eines Volkes, das uns unendliches Leid zugefügt hat. Der flattersinnige [...] Modewechsel unserer weiblichen Trachten [...] war den Frauen von echtem deutschen Sinn [...] längst ein drückendes Joch.“⁵⁵¹

Eine „altdeutsche, vom Unbequemen möglichst gesonderte Tracht“⁵⁵² wurde propagiert, die von den Frauen bei allen feierlichen Gelegenheiten getragen und niemals geändert werden sollte. Zum Aussehen dieser Tracht hieß es, dass das Kleid schwarz mit weißen Verzierungen oder weiß mit beliebigen Verzierungen sein könne. Der Kragen könne entweder als Stehkragen oder als „dickfaltige“ Krause getragen werden. Als Kopfbedeckung wurde eine Federmütze vorgeschlagen, ansonsten reiche auch schlicht das geordnete Haar.⁵⁵³ Die Einführung einer solchen Tracht sollte auf alle Frauen ausgeweitet und mit einem patriotischen Datum verknüpft werden, das an die Befreiung von der französischen Fremdherrschaft erinnere.⁵⁵⁴

Im selben Jahr erschienen in verschiedenen Zeitschriften detaillierte Vorschläge zum Aussehen der Frauentracht⁵⁵⁵ [Abb. 28]. Darin war von einem knöchellangen schwarzen Kleid die Rede, hoch gegürtet, die Ärmel mit verschiedenen Bauschungen versehen, über dem runden Halsausschnitt sollte ein flacher Spitzkragen liegen.⁵⁵⁶

Die politische Symbolkraft einer solch einheitlichen Nationaltracht wurde eindringlich in einem 1814 erschienenen Artikel mit dem Titel „Über deutsche Frauentracht“ hervorgehoben. Darin wurde ihre Funktion als „Bekanntnistracht“ mit politischem Charakter betont, die neben der Befreiung von der französischen Fremdherrschaft

auch Ausdruck eines geeinten Vaterlandes sein sollte:

„Erst eine Verfassung, ein Vaterland, das teutschen [sic] Sinn erweckt, dann eine Tracht, die diesen Sinn ausspricht. Wenn der Nationaltracht keine Nationalverfassung, Nationalerziehung und Lebensweise vorausgeht, [...] dann ist der Rock ein leerer Buchstabe.“⁵⁵⁷

Der Autor sprach auch den Wiener Kongress an, dessen Ausgang er zum Final einer solchen neuen Kleidungs- und Gesinnungsform bestimmte:

„Erst, wenn die Sachen zu Wien behandelt und zu unserer Kenntnis gelangt sind; wenn wir dann dem Geist, und nicht bloß dem Buchstaben nach, wieder ein teutsches [sic] Volk geworden, lasst uns deutsch [sic] gekleidet gehen.“⁵⁵⁸

Tatsächlich bekam die Tracht nach dem Wiener Kongress eine besondere Symbolkraft. Sie zeigte, dass der Träger oder die Trägerin sich einen einheitlichen deutschen Nationalstaat ersehnte, und wurde damit für die Landesfürsten zur Provokation. Gleichzeitig änderte sich auch der Name der Tracht: Wurde sie zuvor in den Zeitschriften und Zeitungen noch als „Deutsche Nationaltracht“ bezeichnet, war nun von einer „Altdeutschen Tracht“ die Rede. Das mit dem ursprünglichen Namen einhergehende politische Bekenntnis verschwand damit aus dem öffentlichen Sprachgebrauch.⁵⁵⁹

Vor allem die patriotischen Kreise, die weiterhin einen einheitlichen deutschen Staat anstrebten, nutzten die Tracht als politisches Symbol. Hier spielten die Studenten und die Turnerschaften eine bedeutende Rolle. So waren in der Jenaer Burschenschaft, die sich unmittelbar nach dem Wiener Kongress gegründet hatte, Studenten zusammengeschlossen, die schon während der Befreiungskriege im Lützow'schen Korps gekämpft hatten. Viele weitere Vertreter waren in den Turnerschaften Jahns aktiv. Beide Vereinigungen brachten ihre politische Gesinnung durch das Tragen der „Altdeutschen Tracht“ zum Aus-

⁵⁵¹ Ebd., S. 6 f.

⁵⁵² Ebd., S. 8.

⁵⁵³ Ebd., S. 9.

⁵⁵⁴ Schneider 2002, S. 79.

⁵⁵⁵ Zum Beispiel im „Frankfurter Intelligenz-Blatt“, in der „Frankfurter Ober Postamts Zeitung“ und im „Journal des Dames et des Modes“ (vgl. Schneider 2002, S. 84).

⁵⁵⁶ Ebd.

⁵⁵⁷ Zitiert nach Schneider 2002, S. 80.

⁵⁵⁸ Ebd.

⁵⁵⁹ Ebd., S. 109.

druck.⁵⁶⁰ Auch von Jahn sind Bildnisse erhalten, die ihn in „Altdeutscher Tracht“ zeigen [Abb. 29].

Diese entsprach in ihrer Gestaltung den von Arndt vorgeschlagenen Merkmalen. Mit Blick auf die Verwurzelung im Lützow'schen Korps wurden neben dem schwarzen Rock rote Ärmelaufschläge und goldene Paspeln getragen.⁵⁶¹ Es folgte der Aufbau weiterer Burschenschaften nach dem Jenaer Muster, sodass sich auch die „Altdeutsche Tracht“ immer weiter verbreitete.⁵⁶²

Durch das Wartburgfest am 18. Oktober 1817 wurde die Tracht dann endgültig zum Zeichen der Patrioten, die damit gegen die restaurative Politik protestierten. Von den rund 500 Studenten trugen die meisten die „Altdeutsche Tracht“.⁵⁶³ Besondere politische Brisanz erhielt das Wartburgfest, mit dem man vornehmlich an die Reformation und die Leipziger Völkerschlacht erinnern wollte, durch die Verbrennung als reaktionär empfundener Bücher.⁵⁶⁴ Darunter befanden sich auch die Schriften August von Kotzebues⁵⁶⁵, der die neu entstandenen deutschen Burschenschaften kritisierte und einen Bericht des rumänischen Diplomaten Alexander Stourdza verteidigte⁵⁶⁶, den dieser 1818 für den Mächtekongress in Aachen verfasst hatte. Stourdza beschrieb darin, dass an den deutschen Universitäten der Umsturz und die Revolution des bestehenden politischen Systems vorbereitet werde. Er empfahl die Einsetzung der Staatspolizei an den Universitäten. Diese sollten im Übrigen (nach dem Vorbild Frankreichs) einer zentralen Behörde untergeordnet werden.⁵⁶⁷ Der österreichische Außenminister Metternich schloss sich dieser Meinung an und spitzte sie noch zu, indem er erklärte, dass in den deutschen Universitäten offensichtlich ein Volk für die Revolution erzogen werden solle. Dieser Bericht geriet an die

Öffentlichkeit und führte in akademischen Kreisen zu einem Sturm der Entrüstung.⁵⁶⁸

Den Beginn der „Demagogenverfolgung“ markierte das Attentat des Studenten Karl Ludwig Sand, der Kotzebue am 23. März 1819 ermordete. Eine Reihe von zeitgenössischen Darstellungen, die rund um das Attentat entstanden, zeigen Sand dabei in „Altdeutscher Tracht“ [Abb. 30]. Schon ein halbes Jahr nach dem Attentat auf Kotzebue, im September 1819, wurden die „Karlsbader Beschlüsse“ verkündet, nach denen in allen Staaten des Deutschen Bundes die Burschenschaften und Turnerschaften verboten wurden. Die Universitäten wurden überwacht und national gesinnte Professoren entlassen. Unter anderem verloren Friedrich Ludwig Jahn und Ernst Moritz Arndt ihren Lehrstuhl.⁵⁶⁹

Auch das Tragen der „Altdeutschen Tracht“ wurde verboten.⁵⁷⁰ Viele Burschenschaften bestanden im Geheimen weiter, wobei die „Altdeutsche Tracht“ für die Mitglieder nun eine ganz besondere Bedeutung einnahm. So entstand nach Inkraftsetzung der „Karlsbader Beschlüsse“ eine Reihe von Studentenbildnissen, auf denen die Dargestellten in „Altdeutscher Tracht“ zu sehen waren.⁵⁷¹ In den Jahren nach 1821 und mit zunehmender Zensur kamen derartige Darstellungen jedoch kaum noch vor.

Im Jahr 1832 markierte das „Hambacher Fest“ die letzte große Demonstration national und liberal Gesinnter. Die Pariser Junirevolution von 1830 hatte auch in Deutschland zum Wiederaufleben der politischen Proteste geführt. Rund 30.000 Menschen zogen auf das Hambacher Schloss und forderten einen Nationalstaat mit einheitlicher Verfassung.⁵⁷² Darunter waren rund 300 Studenten, auch die „Altdeutsche Tracht“ wurde getragen.⁵⁷³ Als Folge des „Hambacher Festes“ wurden die liberalen Bestrebungen stärker unterdrückt als zuvor. Den Trägern der „Altdeutschen Tracht“ drohte schließlich sogar das Todesurteil, die Zu-

⁵⁶⁰ Ebd., S. 111-113.

⁵⁶¹ Ebd., S. 116.

⁵⁶² Ebd., S. 119.

⁵⁶³ Ebd., S. 129.

⁵⁶⁴ Hahn/Berding 2010, S. 125.

⁵⁶⁵ Kotzebue kommentierte dies in einer Reisebeschreibung in dem von ihm herausgegebenen „Literarischen Wochenblatt“ ironisch: „Von Eisenach weiß ich Ihnen sonst gar nichts zu sagen, denn als die Wartburg zum Vorschein kam, drückte ich natürlich die Augen zu, eingedenk des Auto da fé's, welches dort von den kompetentesten [sic] Richtern, nemlich [sic] von Studenten, über mich gehalten worden“ (Kotzebue 1818, S. 399).

⁵⁶⁶ Schermaul 2013, S. 17.

⁵⁶⁷ Kraus 2013, S. 30 f.

⁵⁶⁸ Ebd., S. 32.

⁵⁶⁹ Kraus 2013, S. 35-40.

⁵⁷⁰ Schneider 2002, S. 163.

⁵⁷¹ Schneider nennt hier unter anderem die Bilder des „Gießener Schwarzen“ Sartorius (1820) und das Porträt des Jenaer Burschenschafters August Daniel von Binzer (1819). Beide tragen einen schwarzen Rock, über dem ein weißer Hemdkragen liegt (Ebd., S. 165 f.).

⁵⁷² Hahn/Berding 2010, S. 428 f.

⁵⁷³ Schneider 2002, S. 170 f.

gehörigkeit zu einer Burschenschaft galt als Hochverrat und wurde ebenfalls mit dem Tod bestraft. Mit der scharfen Unterdrückung schwand in der Öffentlichkeit allmählich auch die Vorstellung, dass Universitäten und Burschenschaften einen freien Nationalstaat errichten könnten. Die „Altdeutsche Tracht“ hatte damit ihre politische Bedeutung verloren.⁵⁷⁴

6.3. Die „Altdeutsche Tracht“ bei Friedrich

Bei Friedrich erschien die „Altdeutsche Tracht“ zum ersten Mal in dem heute verschollenen Gemälde „Söller vor dem Domplatz im Zwielficht“, das um 1815 entstanden ist. Dass der Öffentlichkeit die „Altdeutsche Tracht“ und ihre Bedeutung grundsätzlich bekannt waren, zeigt die Besprechung dieses Gemäldes im „Journal des Luxus und der Moden“ von 1816. Darin heißt es: „Im Vorder-grunde [...] stehen an einer Balustrade auf einem Kirchplatze zwei Altdeutsche, Mann und Frau.“⁵⁷⁵

Figuren in „Altdeutscher Tracht“ kommen bei Friedrich um 1819 besonders häufig vor. Im Gegensatz zu seiner bis dato eher subtilen patriotischen Symbolik war dies eine klare Positionierung des Malers gegen die Restauration. Berühmt ist Friedrichs Zitat zu seinem Gemälde „Zwei Männer in Betrachtung des Mondes“ aus dem Jahr 1819, über das er sagte: „Die machen demagogische Umtriebe.“⁵⁷⁶ Es zeigt, dass Friedrich sich darüber bewusst war, dass die „Altdeutsche Kleidung“ als politische Aussage wahrgenommen wurde.

Leider gibt es kaum Quellen, aus denen man ableiten könnte, wie Friedrichs Zeitgenossen die „Altdeutschen“ in seinen Gemälden wahrgenommen haben. Mit Blick auf die strenge Zensur ist es verständlich, dass beispielsweise in den Ausstellungsbesprechungen⁵⁷⁷ keine politischen Aussagen zu den Gemälden zu finden sind. Aus heutiger Sicht ist es schwer, zu beurteilen, ob hinter manch

unklarer Rezension die Angst vor der Zensur oder doch eher die Ratlosigkeit angesichts Friedrichs Allegorik steckt.⁵⁷⁸

1816, im Jahr der Veröffentlichung des oben genannten Artikels, war die „Altdeutsche Tracht“ als Zeichen der politischen Haltung und des Protests gegen den Ausgang des Wiener Kongresses gerade erst populär geworden. Die Zensur hatte noch nicht eingesetzt. In Artikeln aus den folgenden Jahren ist dagegen von der „Altdeutschen Tracht“ keine Rede mehr. Stattdessen wurde beispielsweise 1819 in der Besprechung der Dresdner Kunstausstellung die Frau im Gemälde „Dame am Meeresstrand“ (1818) als „weibliche Gestalt in sonderbarer Kleidung“ beschrieben.⁵⁷⁹ Als „sonderbar“ wurde auch das Gemälde „Die Schwestern auf dem Söller am Hafen“ (1818/20) im Kunstblatt beschrieben.⁵⁸⁰ Auch dort tragen die beiden Frauen „Altdeutsche Tracht“.

In Gemälden wie dem „Mondaufgang am Meer“ von 1821 drängt sich durch die „Altdeutschen“ eine politische Aussage förmlich auf. In der Ausstellungsbesprechung der „Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode“ von 1821 wurde die Szene dagegen als „nach der Natur“⁵⁸¹ gemalt beschrieben. In der Besprechung der Ausstellung in der Zeitschrift „Der Gesellschafter oder Blätter für Geist und Herz“, ebenfalls aus dem Jahr 1821, wurde die Kleidung der beiden Männer zwar erwähnt, aber nicht als „Altdeutsch“ bezeichnet:

„Am Ufer auf sicherem Felsblock sitzt das Schwesternpaar, hoch auf wogenumspülten Stein stehen in gewöhnlicher schlichter Tracht die Zwillingbrüder [...].“⁵⁸²

Von den Bezeichnungen „Schwestern“ und „Brüder“ kann man eine besondere Zusammengehörigkeit der Personen ableiten, die sich natürlich auch auf deren politische Einstellung beziehen kann. Man muss dabei zwischen Aussagen unterscheiden, die für die Öffentlichkeit bestimmt waren, und dem, was die Patrioten aus Friedrichs

⁵⁷⁴ Vgl. Schneider 2002, S. 172-174.

⁵⁷⁵ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 83.

⁵⁷⁶ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 356.

⁵⁷⁷ Diese stellen in den meisten Fällen die einzigen zeitgenössischen Beschreibungen zu den Gemälden dar.

⁵⁷⁸ Zur zeitgenössischen Rezeption der patriotischen Bilder siehe auch Howoldt 2006, S. 58-65.

⁵⁷⁹ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 88.

⁵⁸⁰ Ebd., S. 91.

⁵⁸¹ Ebd., S. 95.

⁵⁸² Ebd.

Gemälden herauslasen. So handelte es sich bei dem bedeutendsten zeitgenössischen Sammler der Gemälde Friedrichs um den Berliner Buchhändler Andreas Reimer.⁵⁸³ Reimer war eine zentrale Figur der Nationalbewegung, seine Wohnung in Berlin wurde zum Treffpunkt der Berliner Patrioten, er selbst trug bis ins hohe Alter die „Altdeutsche Tracht“.⁵⁸⁴ Als Reimer 1842 starb, befanden sich 31 Gemälde Friedrichs in seinem Besitz, darunter die Gemälde „Morgen“, „Mittag“, „Abend“ und „Nacht“⁵⁸⁵, wobei die Verbindung zwischen Booten und „Altdeutschen“ im „Morgen“ und „Abend“ besonders deutlich ist.

Aber auch die restaurativen Kreise verstanden die politischen Aussagen, die Friedrich mit solchen Gemälden transportierte. So wurde der Maler 1824 bei der Neubesetzung der Professur für Landschaftsmalerei an der Dresdner Akademie übergangen. Der Generaldirektor der Sächsischen Kunstakademien, Heinrich Graf Vitzthum von Eckstädt, hatte sich gegen die Einstellung Friedrichs als Professor ausgesprochen. Er begründete seine Entscheidung unter anderem mit dem Hinweis, dass Friedrich einen schlechten Einfluss auf die Schüler ausübe. Friedrichs Kunst sei

„in eine solche Einseitigkeit ausgeartet, daß nunmehr eine freie Einwirkung [sic] auf die ihm anzuvertrauenden Schüler fast nicht zu hoffen steht“.⁵⁸⁶

Das Aussehen der „Altdeutschen Tracht“ der Männer entspricht bei Friedrich weitgehend den Gestaltungsvorschlägen Ernst Moritz Arndts. Friedrich stellt die „Altdeutschen“ mit dem von Arndt geforderten Leibrock, der bis auf die Schenkel reicht, sowie mit langen Hosen und Schuhen in gedeckten Farben dar. Charakteristisch sind auch das Barett und die langen Haare, die den Männern bis auf die Schultern fallen.

Die Kleidung der Frauen in Friedrichs Gemälden als „Altdeutsche Tracht“ zu identifizieren, fällt dagegen schwerer. Wie bereits beschrieben, war das Aussehen dieser Tracht für die Frauen nicht bis ins Detail festgelegt. Bereits Märker hatte

erklärt, dass es bei der weiblichen Staffage schwierig sei, anzugeben, ob der Maler hier eine „Altdeutsche Tracht“ gemeint habe. Friedrich stelle die Frauen zwar meist in dunkler Kleidung mit Spitzkragen oder Puffärmeln dar, dies könne jedoch nicht als sicherer Hinweis auf die „Altdeutsche Tracht“ und damit auf eine politische Aussage des Gemäldes verstanden werden. Eindeutig sei dieser Kontext nur, wenn auch ein Mann in „Altdeutscher Tracht“ im Gemälde zu sehen sei, so Märker.⁵⁸⁷

Schneider griff diese Argumentation in ihrer Dissertation auf. Sie stellte fest, dass Friedrich „Altdeutsche“ zusammen mit Frauen in roten Kleidern darstelle. Diese Kleider stünden im Widerspruch zum Gebot der Schlichtheit, das die Nationaltracht für Frauen auszeichnen sollte. Schneider verwies hier auf die Ausführungen Beckers⁵⁸⁸, der für „Ehrentage“ die Verwendung von schwarzen oder weißen Stoffen empfahl. Friedrich stelle die Frauen dagegen in Kleidern nach der gängigen Mode dar, in der keine politische Aussage enthalten sei. Und man könne den Frauen keine „deutsch-nationale“ Gesinnung unterstellen, nur weil sie in Begleitung eines „Altdeutschen“ dargestellt seien, so Schneider. Dies widerspreche der historisch-politischen Realität.⁵⁸⁹

Mit Blick auf die „Altdeutsche Tracht“ bei Friedrich wird man hier jedoch Märker Recht geben und die Kleidung der Frauen im Kontext der jeweiligen Bildaussage betrachten müssen. Als Beispiel sei das Gemälde „Mondaufgang am Meer“ von 1821 genannt. Schneider führte dazu aus, dass es sich bei den Frauen in dem Gemälde nicht um „Altdeutsche“ handle. Rot sei als Farbe für die „Altdeutsche Tracht“ nicht belegt.⁵⁹⁰ Auch der Kragen des blauen Kleides der Frau rechts sei auf eine historisierende Kragenform zurückzuführen.⁵⁹¹

Indem Friedrich hier die Schiffe, Männer und Frauen paarweise zeigt, schafft er jedoch bereits eine grundsätzliche Verbindung zwischen ihnen. Die Personen sind ganz auf die beiden Schiffe vor der Küste fokussiert. Dass hier ein politisches

⁵⁸³ Siehe dazu auch Märker 2007, S. 32.

⁵⁸⁴ Vgl. Ziesak 1999, S. 12-17.

⁵⁸⁵ Siehe hierzu die Provenienzzangaben bei Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 343 f.

⁵⁸⁶ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 188.

⁵⁸⁷ Märker 1974, S. 38 f.

⁵⁸⁸ Becker 1814.

⁵⁸⁹ Schneider 2002, S. 188 f.

⁵⁹⁰ Ebd., S. 183.

⁵⁹¹ Ebd., S. 192.

Bildthema gemeint ist, wird durch die „Altdeutsche Tracht“ der Männer deutlich. Wenn die beiden Frauen dieses Bildthema nicht ebenfalls illustrieren, hätte ihr Vorhandensein in dem Gemälde keinen Sinn.

Das gilt auch für das Gemälde „Auf dem Segler“ (1818/20), in dem die Verbundenheit zwischen Mann und Frau besonders eindrücklich gezeigt wird. Auch hier trägt die Frau ein hochgegrünetes rotes Kleid mit weißem Spitzkragen. Schneider legte dar, dass dieses Kleid „nicht zwingend als Indiz für eine bekennnishaft deutsch-nationale Haltung“ angesehen werden könne. Sie sah darin vielmehr ein Symbol der Liebe⁵⁹², räumte jedoch ein:

„Doch selbst dann bleibt die ‚demagogische‘ Grundaussage auch dieses Gemäldes, auf die Märker nachdrücklich hingewiesen hat, aufgrund der eindeutigen Aussage der ‚Altdeutschen Tracht‘ des Herrn unverändert erhalten.“⁵⁹³

Schneider sprach hier selbst die Bedeutung der „Grundaussage“ für die Interpretation der Motive bei Friedrich an. Denn dieser „Grundaussage“ (man kann hier auch vom „Bildthema“ reden) ordnete der Maler seine Motive bewusst unter. Im vorliegenden Gemälde zeigt Friedrich sehr deutlich, dass beide Personen die gleiche Ansicht teilen und sich gemeinsam auf dem gleichen Kurs bewegen. Schneiders Einschätzung, nach der die Frau aufgrund ihrer Kleidung jedoch „interpretatorisch in den Bereich des Gefühlsmäßigen, in keinem Falle aber in einen politischen Kontext transferiert werden sollte“⁵⁹⁴, steht im Gegensatz dazu. Gleiches gilt auch für das Gemälde „Mondaufgang am Meer“ von 1821, wo demnach insbesondere die Frau im roten Kleid als einzige der dargestellten Personen nicht in einem politischen Kontext zu verstehen wäre.

6.4. Friedrichs religiöse Haltung

Friedrich wurde am 7. September 1774 in der protestantischen Gemeinde St. Nikolai zu Greifs-

wald getauft⁵⁹⁵ und lutherisch erzogen. Geismeier schrieb, in der Familie habe „rechtschaffene Frömmigkeit“ sowie eine „bescheidene Lebensführung geherrscht“, die sich „in den Bahnen eines glaubensstrengen Luthertums“ hielt.⁵⁹⁶ Friedrichs frühe kalligrafischen Schreibübungen, von denen fünf Schriftblätter erhalten sind⁵⁹⁷, zeigen Texte mit moralisierendem Inhalt.⁵⁹⁸ Fiege nannte sie als Beispiel für einen „streng moralischen Protestantismus“, in dem auch Friedrich erzogen worden sei.⁵⁹⁹ Hoch beschrieb die religiöse Prägung des Malers wie folgt:

„Friedrichs Frömmigkeit hatte zwei Wurzeln: die stärkere im Luthertum, die schwächere im Pietismus.[...] Persönliche Frömmigkeit – bezeugt in seinen Gebeten – und pantheistische Weltansicht – in immer neuen Sinnbildern gestaltet – mischen sich bei Friedrich mit lutherischer Kreuzestheologie.“⁶⁰⁰

Viel ist über die verschiedenen theologischen Einflüsse geschrieben worden, die Friedrich geprägt haben sollen. Angefangen bei dem Generalsuperintendenten an der Nicolaikirche, Prof. Dr. Gottlieb Schlegel, der dem Pietismus nahestand⁶⁰¹, über den Theologen Gotthard Ludwig Kosegarten, der mit Friedrichs erstem Zeichenlehrer Johann Gottfried Quistorp befreundet war, bis hin zu dem Theologen Friedrich Daniel Ernst Schleiermacher, durch dessen „Reden“⁶⁰² Friedrich Anregungen für sein Schaffen erhalten haben soll. Aus den zeitgenössischen Quellen lassen sich derart konkrete Zusammenhänge jedoch nicht ableiten. Die von Busch ausführlich dargelegte

⁵⁹⁵ Hoch 1985, S. 9.

⁵⁹⁶ Geismeier 1998, S. 13.

⁵⁹⁷ Grummt 1-5.

⁵⁹⁸ Als Beispiel sei hier das Schriftblatt „Richte dein Vergnügen nach deinen Mitteln ein [...]“ vom 1. März 1789 genannt (Grummt 4): „Richte dein Vergnügen nach deinen Mitteln ein/laß nicht deren Erkauf ih-/re Annehmlichkeiten übersteigen; Das Glück müsse niemals der Vorsicht/das Auge verschliessen, und der Ueberfluss die Mäßigkeit vertreiben: der sich nicht bey dem Überfluss zu mäßigen/weiß, wird einstens um die Nothdurft weinen. Lerne die Weisheit/aus der Thorheit der anderen, betrachte ihren Fall und wandle vorsichtig. Uebereile Dich nicht/im Misstrauen, und sey nicht schnell jedermann zu trauen; probire/Hast du aber die/Probe gemacht, so schließ deinen Freund in dein Hertz ein, wie einen unschätzbaren/Diamant [...]“ (Grummt 2011, S. 59).

⁵⁹⁹ Fiege 1977, S. 40.

⁶⁰⁰ Hoch 1990, S. 71.

⁶⁰¹ Hoch 1985, S. 9.

⁶⁰² Gemeint ist „Über die Religion. Reden an die Gebildeten unter ihren Verächtern“, das 1799 veröffentlicht wurde und Schleiermachers Ruf begründete.

⁵⁹² Ebd., S. 188 ff.

⁵⁹³ Ebd., S. 190.

⁵⁹⁴ Ebd.

These, nach der Schleiermacher den bedeutendsten Einfluss auf Friedrich hatte und

„allein die Theologie Schleiermachers [...] Friedrich eine gedankliche Anleitung bieten konnte, Kunst und Religion zu verbinden, ja Kunst religiös zu betreiben“⁶⁰³,

wurde von Arndt kritisch hinterfragt. Er kam dabei zu dem Schluss:

„Dass Schleiermacher in seiner Ästhetik von Friedrich beeinflusst worden sei, lässt sich ebenso wenig beweisen wie ein Einfluss der Schleiermacher'schen Religionsauffassung auf das Werk Friedrichs.“⁶⁰⁴

Auch Schmied hatte betont, dass es für das Verständnis von Friedrich nicht in erster Linie darum gehen dürfe,

„nachzuweisen, was im Einzelnen und zu welchem Zeitpunkt er [gemeint ist Friedrich, Anm. d. Verf.] gelesen, wovon er über Freunde Kenntnis bekommen und was er mit ihnen diskutiert hat“.⁶⁰⁵

Es sei Charakteristikum einer Zeitströmung, dass ähnliche Ideen von unterschiedlichen Personen formuliert werden und für unterschiedliche Reaktionen sorgen. Friedrich solle daher in erster Linie vor dem Hintergrund der ganzen Bandbreite seines „zeitgeschichtlichen Panoramas“ betrachtet werden, statt seine Arbeit als direkte Folge des Einflusses einzelner Aspekte dieser Zeitströmung begreifen zu wollen.⁶⁰⁶

Hoch hatte dargelegt, dass dem jugendlichen Friedrich durch die Predigten Schlegels in St. Nicolai der Pietismus vermittelt wurde und er durch das Erleben der Predigten Kosegartens auf Rügen den Pantheismus kennenlernte.⁶⁰⁷ Dazu bemerkte Busch:

„All dies mag Facetten in Friedrichs Kunst erhellen, doch lässt sich so kein kohärentes Bild seiner religiösen Ästhetik und seiner ästheti-

schen Religion zeichnen, die zeitgenössisch in der Kunst keine Parallele finden.“⁶⁰⁸

Man wird Friedrichs religiösen Vorstellungen wohl am ehesten nahekommen, wenn man eine Beeinflussung seiner Person durch die verschiedenen Strömungen annimmt, ohne diese dabei hierarchisch werten zu wollen. Die eigenen Äußerungen des Malers zu seinem Werk stellen in diesem Zusammenhang eine wichtige Quelle dar. Solche Beschreibungen durch den Maler liegen leider nur selten vor. Es gibt sie beispielsweise für das Gemälde „Kreuz an der Ostsee“ von 1815, zu dem Friedrich in einem Brief an Louise Seidler eine Interpretationshilfe samt Skizze lieferte:

„Das Bild für ihre Freundin ist bereits angelegt, aber es kommt keine Kirche darauf, kein Baum, keine Pflanze, kein Graßhalm. Am nackten steinigten [sic] Meeresstrande steht hoch aufgerichtet das Kreuz [sic], denen so es sehn ein Trost, denen so es nicht sehn, ein Kreuz [sic].“⁶⁰⁹

Auch zu dem Gemälde „Mönch am Meer“ ist eine kurze Beschreibung durch den Maler selbst erhalten, auf die später eingegangen werden soll.

Besonders aufschlussreich sind Friedrichs Ausführungen zu seinem Gemälde „Das Kreuz im Gebirge“, auch bekannt als der „Tetschener Altar“. Friedrich hatte es 1807/1808 gemalt und in den Weihnachtstagen 1808 in seinem Atelier ausgestellt. Der Maler beschrieb die Tannen als ein Zeichen der Hoffnung des Menschen, die Landschaft mit der untergehenden Sonne als ein Symbol des Sterbens und der Auferstehung:

„Wohl ist es beabsichtigt, daß Jesus Christus, ans Holz geheftet, hier der sinkenden Sonne zugekehrt ist, als das Bild des ewigen alllebenden Vaters. Es starb mit Jesu Lehre eine alte Welt, die Zeit, wo Gott der Vater unmittelbar wandelte auf Erden [...]. Diese Sonne sank, und die Erde vermochte nicht mehr zu fassen das scheidende Licht. [...] Auf einem Felsen steht aufgerichtet das Kreuz, unerschütterlich fest wie unser Glaube an Jesum Christum. Immergrün durch alle Zeiten während, stehen die

⁶⁰³ Busch 2003, S. 161.

⁶⁰⁴ Arndt 2013, S. 360.

⁶⁰⁵ Schmied 2002, S. 24.

⁶⁰⁶ Ebd.

⁶⁰⁷ Hoch 1990, S. 71.

⁶⁰⁸ Busch 2003, S. 161.

⁶⁰⁹ Zschoche 2006, S. 96 f.

Tannen ums Kreuz, gleich unserer Hoffnung auf ihn, den Gekreuzigten.“⁶¹⁰

Das Gemälde soll von Friedrich ursprünglich als Geschenk an den schwedischen König Gustav IV. Adolf gedacht gewesen sein und diesen sozusagen als letzten Gegner von Napoleon verherrlichen.⁶¹¹ Busch führte dazu aus, Friedrich habe mit dem schwedischen König eine gemeinsame Glaubensüberzeugung geteilt:

„Friedrich verband mit seinem König offensichtlich eine besondere pietistische, dem Herrnhutertum nahestehende Frömmigkeit, die Friedrich in Greifswald bereits durch Kosegarten nahegebracht worden war und mit der Gustav Adolph offenbar gerade in Dresden um das Jahr 1804 in enge Berührung gekommen ist.“⁶¹²

Der „Tetschener Altar“ gilt heute als ein Schlüsselwerk der Kunstgeschichte. Der damit einhergegangene „Ramdohr-Streit“ markiert den Beginn eines neuen Verständnisses von Landschaft in der Kunst. Anfang des 19. Jahrhunderts änderte sich die Vorstellung von der Bedeutung der Landschaftsmalerei grundlegend. Natur wurde nicht mehr allein als Kulisse für religiöse Bildthemen verstanden, sondern selbst zum religiösen Thema. Dieser Gedanke manifestierte sich zum ersten Mal in aller Radikalität durch Friedrichs „Tetschener Altar“. Der Maler nahm darin Abstand von den Ideallandschaften und Veduten vergangener Epochen und erhob die Natur selbst zur Metapher des Göttlichen.⁶¹³ Friedrichs heftigster Kritiker war der Kammerherr Friedrich Wilhelm Basilius von Ramdohr. Er hatte das Gemälde im Atelier Friedrichs gesehen, wo dieser es Weihnachten 1808 ausgestellt hatte, und veröffentlichte Anfang 1809 in der „Zeitung für die elegante Welt“ einen Aufsatz mit dem Titel „Über ein zum Altarblatte bestimmtes Landschaftsgemälde von Herrn Friedrich in Dresden, und über Landschaftsmalerei, Allegorie, und Mysticismus überhaupt“. Darin schrieb er unter anderem mit Blick auf das Neue in diesem Gemälde:

„Aber das Bild des Herrn Friedrich weicht von der gewöhnlichen Bahn ab; es eröffnet eine neue, mir wenigstens bisher unbekannt gebliebene Ansicht der Landschaftsmalerei.“⁶¹⁴

Die Darstellung der Natur als Träger religiöser Bedeutungsinhalte schien ihm dabei besonders ungeheuerlich:

„In der Tat, es ist eine wahre Anmaßung, wenn die Landschaftsmalerei sich in die Kirchen schleichen und auf die Altäre kriechen will.“⁶¹⁵

Freunde Friedrichs meldeten sich daraufhin zu Wort, wie die Künstlerkollegen Ferdinand Hartmann und Gerhard von Kügelgen. Sie setzten sich für Friedrich ein und verteidigten seinen neuen Ansatz der Landschaftsmalerei. Gerhard von Kügelgen hob dabei unter anderem die Frömmigkeit Friedrichs hervor:

„Wo H. v. R. gegen den Mystizismus eifert, mag er volles Recht haben; Unrecht finde ich es nur, daß er in diese sinn- und formlose Schaar den Hrn. F. hinstoßen wollte, dessen Geist von wahrer Andacht erfüllt, ohne alle Anmaßung, seinen eigenen Weg für sich nur gehen will, woraus Hr. v. R. großes Unglück weißagt [sic].“⁶¹⁶

Der Wechsel zu einer eigenen Bildsprache in der Kunst wurde im „Tetschener Altar“ von Friedrich in aller Konsequenz dekliniert. Der Felsen, die Tannen, die Strahlen der Sonne: Alles wurde nun selbst zur Allegorie und somit zur neuen Symbolsprache, die der Maler zusammengestellt hatte.⁶¹⁷ Künstlerkollegen wie Ferdinand Hartmann oder Gerhard von Kügelgen begrüßten diese Entwicklung und erklärten, ein Künstler solle ein Werk nach eigenen Intentionen schaffen können, ohne sich dabei nach den überkommenen Regeln richten zu müssen.⁶¹⁸

Wie das Gemälde „Mönch am Meer“ (1808/10) zeigt, barg dieser neue Ansatz aber auch Risiken. So bereitete Friedrichs Bildsprache den Betrachtenden Schwierigkeiten. Jensen schrieb dazu:

⁶¹⁰ Ebd., S. 53.

⁶¹¹ Wolf 2007, S. 27 f.

⁶¹² Busch 2003, S. 37.

⁶¹³ Cibura 2013, S. 110.

⁶¹⁴ Von Ramdohr 1809, S. 90.

⁶¹⁵ Ebd., S. 118.

⁶¹⁶ Zitiert nach Hinz 1968, S. 177.

⁶¹⁷ Vgl. Cibura 2013, S. 112.

⁶¹⁸ Fiege 1977, S. 33.

„Man muss Friedrichs Allegorik kennen, wenn man den Gehalt der Landschaften erfassen will.“ Der Sinn der „gleichnistragenden Naturgegenstände (Tannen, Berg, Nebel, Mond, Sonne, Fluss usw.)“ lasse sich nicht klar aus ihnen selbst ableiten.⁶¹⁹ Fiege vermutete sogar, dass Friedrichs Kunst nur „einem Kreis Aufgeschlossener“ zugänglich war.⁶²⁰

Die teilweise sogar verstörten Reaktionen, die der „Mönch am Meer“ beim Publikum auslöste, scheinen dies zu bestätigen. Von den Regeln der traditionellen Landschaftsmalerei, wie sie Ramdohr bereits im „Kreuz im Gebirge“ vermisst hatte – klassische Bildunterteilung in Vorder-, Mittel- und Hintergrund, Abstufung der Farben von Dunkel nach Hell –, ist in diesem Gemälde nichts mehr übrig geblieben. Der Mönch wird einer völlig leer geräumten Landschaft gegenübergestellt, über der lediglich ein paar Möwen ihre Kreise ziehen. So radikal ist die Bildidee, dass sich sogar der Maler, wie es scheint, ihr stufenweise annähern musste. Vier Mal, so zeigen es die Röntgenaufnahmen, hatte er das Gemälde während des Schaffensprozesses verändert.⁶²¹ So waren ursprünglich drei Segelschiffe und Fischernetze an Stangen im Bild vorgesehen. Sie wurden letztlich ebenso wie der Mond und ein Stern von Friedrich übermalt.⁶²²

Das Gemälde wurde 1810 auf der Berliner Akademie-Ausstellung gezeigt. Dort sah es auch der Dichter Heinrich von Kleist und lieferte die Beschreibung, die den heute wohl bekanntesten Satz zu dem Gemälde enthält:

„Das Bild liegt mit seinen zwei oder drei geheimnißvollen Gegenständen wie die Apokalypse da, als ob es Youngs Nachtgedanken hätte, und da es, in seiner Einförmigkeit und Uferlosigkeit nichts als den Rahmen zum Vordergrund hat, als ob Einem die Augenlider weggeschnitten wären.“⁶²³

Aus zeitgenössischen Quellen wissen wir, dass manche der Betrachtenden geradezu betroffen auf diese radikale Darstellung reagierten. So schrieb

Marie Helene von Kügelgen nach einem Besuch im Atelier Friedrichs 1809:

„Ein großes Bild in Öl sah ich auch, welches meine Seele gar nicht anspricht: ein weiter, unendlicher Luftraum. Darunter das unruhige Meer und im Vordergrund ein Streifen hellen Sandes, wo ein dunkel gekleideter oder verhüllter Eremit herumschleicht [...] ein Gewitter wäre mir noch ein Trost und ein Genuß, dann sähe man doch Leben und Bewegung irgendwo [...]. Nur einige Möwen flattern umher und machen die Einsamkeit noch einsamer und grausiger.“⁶²⁴

Wohl wegen des dunklen Gewandes und Heinrich von Kleists Artikel, in dem er den Mann einen „Kapuziner“ nennt⁶²⁵, wird die Person in dem Gemälde bis heute als „Mönch“ verstanden. Friedrich selbst sprach lediglich von einem Mann.⁶²⁶ Er scheint tief in Gedanken versunken und betrachtet das Meer und den Himmel, die in ihren Dimensionen für die Betrachtenden durch nichts erfahrbar sind. Hier scheint die These Schleiermachers, nach der das Anschauen des Universums die höchste Formel der Religion sei⁶²⁷, auf radikale Weise in Szene gesetzt.

Auch zu diesem Gemälde existiert eine Beschreibung, die der Maler selbst verfasst hat und in der man diese Interpretation bestätigt sieht:

„Am Strande geht tief sinnig ein Mann im schwarzen Gewande; Möwen fliegen ängstlich schreiend um ihn her, als wollten sie ihn warnen, sich nicht auf ungestümen Meer zu wagen. – Dies war die Beschreibung, nun kommen die Gedanken: – Und sännest Du auch vom Morgen bis zum Abend, vom Abend bis zur sinkenden Mitternacht; dennoch würdest Du nicht ersinnen, nicht ergründen das unerforschliche Jenseits. [...] Tief sind zwar deine Fußstapfen am öden sandigen Strande: doch ein leiser Wind weht darüber hin, und deine Spur wird nicht mehr gesehen: Törichter Mensch voll eitlen Dünkel!“⁶²⁸

⁶¹⁹ Jensen 1995, S. 102.

⁶²⁰ Fiege 1977, S. 42.

⁶²¹ Busch 2003, S. 59 f.

⁶²² Ebd.

⁶²³ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 76.

⁶²⁴ Zitiert nach Frank 2004, S. 85.

⁶²⁵ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 76.

⁶²⁶ Zitiert nach Busch 2006, S. 64.

⁶²⁷ Schleiermacher 1999, S. 60.

⁶²⁸ Ebd.

Friedrich löste die vertrauten religiösen Metaphern durch seine eigene Bildsprache ab, die aus Landschaften selbst religiöse Metaphern machte.⁶²⁹ Jensen brachte dies auf den Punkt, als er schrieb:

„Friedrich schafft seine religiöse Landschaft, indem er sich auf sein ihm eigentümliches Gefühl beruft. Er malt nicht protestantische Theologie, sondern seine subjektive Auslegung der christlichen Botschaft, das Bild, das er in sich trägt.“⁶³⁰

Friedrichs religiöse Vorstellungen sind geprägt von den Einflüssen durch die verschiedenen Strömungen seiner Zeit. Die Bestrebungen des Malers, das Göttliche darzustellen, das sich für ihn im Sandkorn ebenso wie im Schilf offenbarte⁶³¹, wurde von Ludwig Gotthard Kosegarten ebenso wie durch den Naturphilosophen Gotthilf Heinrich von Schubert beeinflusst. Mit Kosegarten hatte Friedrich bereits als Jugendlicher Bekanntschaft gemacht, da sein Zeichenlehrer, der Universitätsbaumeister Johann Gottfried Quistorp, zu dessen Freundeskreis gehörte.⁶³² Kosegarten war von 1792 bis 1808 Pfarrer auf Rügen und erfreute sich durch seine sogenannten Uferpredigten besonderer Bekanntheit.⁶³³ Der Theologe betonte darin, dass sich Gott auch im „Buch der Natur“ offenbare:

„Wir erfreuen uns bekanntlich einer gedoppelten Offenbarung; der Einen geschriebenen [...] der anderen ungeschriebenen, welche verfasst nicht mit Menschenfinger, sondern durch den Finger des Allgütigen; nicht mit Feder oder Dinte [sic], sondern mit Sonnenstrahl, mit Mondblitz und mit den Farben des Regenbogens; nicht auf Papier und Pergament, sondern auf den großen glänzenden Blättern des Himmels und der Erden. Das große jedem leserliche Buch der Natur sehen wir aufgeschlagen auf dieser schönen Stätte. Sehet, sehet seine Buch-

staben voll tiefen Sinns, und stiller Bedeutung.“⁶³⁴

Kosegarten sprach sich für eine religiöse Weltanschauung aus, in der das individuelle Naturerlebnis im Vordergrund stehen sollte.⁶³⁵ In seinem Gedicht „Die Uferfeyer“ beschrieb er einen Gottesdienst und den Gesang der Gemeinde unter freiem Himmel. Der Natur kommt darin eine herausgehobene Rolle zu, die Naturerscheinungen selbst sollen darin den Herrn loben:

„Lob' ihn, du wölbendes Blau! Frohlockt ihm, Wasser der Wölbung! [...] / Lobet ihn, Donner und Blitz! Frohlock' ihm, prasselnde Windsbraut! Lob' ihn, erhabenes Meer! Brandung, ertöne sein Lob!“⁶³⁶

Darüber hinaus verfasste Kosegarten auch Gedichte, in denen er die Landschaft Rügens in pathetischer Weise darstellte.⁶³⁷ So beschrieb Kosegarten seinen Aufenthalt in Lancken auf Rügen:

„Auf meinen unermüdlichen Wanderungen hatte ich ein altes und sehr wohl erhaltenes Hünengrab entdeckt, das mich ganz an sich zog. [...] Ein Hügel – um seine Wurzeln das Rund der Steine, auf seinem Scheitel das Felsenmal, umschauert vom Getrümmer tausendjähriger Eichen [...]. Hier versäß ich den halben Tag. Hier barg ich mich vor dem Brande des Mittags. Hier sah ich die Sonne hinter dem Berge niedersinken. Hier lag ich oftmals noch, auf einen der bemoosten Malsteine der Länge nach hingestreckt, in hoher Mitternacht.“⁶³⁸

Bemerkenswert ist der Zusammenhang zwischen Kosegartens Beschreibungen von Eichenhainen und Hünengräbern, die sich auch in Friedrichs Gemälden wiederfinden.⁶³⁹ Betrachtet man dazu die zahlreichen Skizzen von Hünengräbern, die Friedrich von seiner Rügenreise 1806 mitbrachte⁶⁴⁰, sowie das Gemälde „Hünengrab im Schnee“ aus dem Jahr 1807, liegt eine Beeinflussung des

⁶²⁹ Cibura 2013, S. 113 f.

⁶³⁰ Jensen 1995, S. 99.

⁶³¹ Überliefert ist Friedrichs Äußerung gegenüber Peter Cornelius: „Das Göttliche ist überall [...], auch im Sandkorn, da habe ich es einmal im Schilf dargestellt“ (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 136).

⁶³² Quistorp hatte unter anderem die erste Ausgabe von Kosegartens Gedichten illustriert (Koerner 2009, S. 93).

⁶³³ Henking 1929, S. 61.

⁶³⁴ Aus Kosegartens Uferpredigt „Vom Sande an“ (zitiert nach Grummt 2007, S. 125 f.).

⁶³⁵ Zacharias 2006, S. 197.

⁶³⁶ Kosegarten 1803, S. 131.

⁶³⁷ Strasser-Klotz 2005, S. 23.

⁶³⁸ Kosegarten 1827, S. 59 f.

⁶³⁹ Zum Beispiel die Zeichnung „Hünengrab am Meer“ von 1806 (Bailey 1989, S. 7 f.).

⁶⁴⁰ Siehe dazu Grummt 428, 430, 431, 432, 445 und 447.

Künstlers durch die Schriften Kosegartens nahe. Diese Verbindung war auch für Friedrichs Zeitgenossen nachvollziehbar. So schrieb Heinrich von Kleist 1810 in einem Artikel über die Berliner Ausstellung, dass Friedrich eine „Kosegartensche Wirkung“ selbst mit einem Gemälde erwecken könne, das „eine Quadratmeile märkischen Sandes“ darstelle.⁶⁴¹ Kosegarten war darüber hinaus einer der frühesten Sammler von Friedrichs Kunst.⁶⁴² Er hatte sich außerdem 1805 für eine geplante Kapelle in Vitt auf Rügen auch ein Altargemälde von Friedrich oder von Runge gewünscht.⁶⁴³

Als weiteres Vorbild des Malers gilt Gotthilf Heinrich von Schubert, ein Pfarrerssohn aus pietistischem Elternhaus. Er kam 1806 nach Dresden und war Teil des Kreises von Patrioten, die sich bei Friedrich trafen, wie man aus Schuberts Aufzeichnungen entnehmen kann.⁶⁴⁴ In seiner Biografie dokumentierte er das freundschaftliche Verhältnis:

„Ich hatte indes sehr bald vertraute Bekanntschaft und Freundschaft geschlossen mit einem Manne, bei dem man von dem Toben der äußeren, politischen Stürme am öfteren [sic] etwas hören konnte. Das war [...] der edle Pommer Casp. Dav. Friedrich [...].“⁶⁴⁵

Schubert berichtete von Friedrichs Wanderungen nach Rügen und dessen Leidenschaft für das Naturschauspiel der stürmischen Seen sowie den „tiefersten“ Gemälden, die aus diesem Charakter entstanden seien.⁶⁴⁶ Er interessierte sich außerdem für okkulte Phänomene und untersuchte beispielsweise das Schlafwandeln oder den Magnetismus. In den dazugehörigen Aufzeichnungen, die 1808 in Dresden erschienen, wird auch Friedrichs Werk zweimal erwähnt. So bewertete Schubert im Kapitel „Die Erdveste [sic] und die unorganische Natur“ Friedrichs Darstellung der Kreidefelsen wie folgt:

„Ein Naturmaler unserer Zeit, dessen Gemüt mit dem innersten Sinne der Natur tief vertraut zu seyn [sic] scheint, hat in einigen seiner Gemälde, welche meinen Zuhörern hinlänglich bekannt sind, den Charakter der Kreidegebirge so meisterhaft dargestellt [...].“⁶⁴⁷

An einer anderen Stelle deutete Schubert Friedrichs Jahreszeiten-Zyklus von 1806.⁶⁴⁸ Friedrich versinnbildlicht darin das Werden und Vergehen in der Natur. Die Darstellung der Jahreszeiten verband er mit der Darstellung der Lebensalter. Schubert beschrieb dies als „Bildungsgeschichte unserer Natur“⁶⁴⁹ und fasste den Zyklus wie folgt zusammen:

„Im Kindesalter sieht man am grünen Quelle nur noch Blüthengebüsche [sic], im Jünglingsalter jenseits des Flusses einzelne Hütten, im Mannesalter am Ufer des Stromes eine große Stadt, im Greisenalter sieht man sich in einem Kirchhofe.“⁶⁵⁰

In dem in der Natur wirkenden göttlichen Prinzip und dem menschlichen Geist sah Schubert einen Zusammenhang:

„So wird, wenn wir die Bildungsgeschichte des menschlichen Gemüthes [sic], wenn wir seine Entwicklung von der Wiege bis zum Grabe betrachten, mitten in dem Gange des irdischen Strebens ein anderes, höheres erkannt, welches mit jenem fast im Widerspruch zu sein scheint, oder welches wenigstens in dem Gedränge des Lebens selten, ja vielleicht nie aufzublühen vermag.“⁶⁵¹

Ganz in diesem Sinne verstand auch Friedrich die Natur als Sinnbild des Menschen und seines Schicksals, der in den großen, übergeordneten Zusammenhängen des Universums und damit in Gott aufgehoben ist.

⁶⁴¹ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 76.

⁶⁴² Koerner 2009, S. 94.

⁶⁴³ Runge hatte schließlich diese Aufgabe übernommen, das Gemälde „Petrus auf dem Meer“ wurde jedoch von ihm nicht vollendet. Zacharias vermutet, dass Friedrich aus diesem Auftrag vielleicht die Idee für das Bildkonzept des „Tetschener Altars“ abgeleitet hatte (Zacharias 2006, S. 203).

⁶⁴⁴ Schubert 1855, S. 182.

⁶⁴⁵ Ebd.

⁶⁴⁶ Ebd., S. 184.

⁶⁴⁷ Schubert 1808, S. 109.

⁶⁴⁸ Die Reihe galt bis 2006 verschollen, drei Sepiabilder – Frühling, Herbst und Winter – konnten aus Privatbesitz angekauft werden und befinden sich seither im Berliner Kupferstichkabinett (siehe dazu die Pressemitteilung des Kulturforums Potsdamer Kupferstichkabinett „Caspar David Friedrich. Jahreszeiten. An der Wiege der Romantik“ vom 22.11.2006, zuletzt abgerufen am 13.09.2017: <http://ww2.smb.museum/smb/export/downloadPM.php?id=135>).

⁶⁴⁹ Schubert 1808, S. 179.

⁶⁵⁰ Ebd., S. 181.

⁶⁵¹ Ebd., S. 182.

Von diesem Punkt aus lässt sich der Bogen zu den Thesen Schleiermachers spannen. Wie bereits erwähnt, hat sich Busch intensiv damit auseinandergesetzt, welchen Eindruck Schleiermachers Reden „Über die Religion“ auf Friedrich gehabt haben könnten. Er verwies unter anderem auf die persönliche Begegnung der beiden Männer sowie deren sich überschneidenden Freundeskreis. Busch ging davon aus, dass sie „in religiösen Fragen gleichbestimmt waren“.⁶⁵² Arndt schrieb dagegen, die Verbindung zwischen Friedrich und Schleiermacher sei vor allem dienstlicher und nicht privater Natur gewesen.⁶⁵³

In den Reden „Über die Religion“ geht es darum, wie die Religion und das Göttliche erfahrbar gemacht werden können. Schleiermacher beschrieb darin, dass die Religion denjenigen, „die noch nicht fähig sind, das Universum anzuschauen“, die Augen öffnen werde. Jeder Sehende werde dann „neuer Priester, neuer Mittler“.⁶⁵⁴ Einen solchen Weg, Religion erfahrbar zu machen und den Menschen religiös zu beeinflussen, sah Friedrich in der Kunst. So schrieb der Maler, dass die Kunst nicht bloße Geschicklichkeit sei, sondern „die Sprache unserer Empfindung, unserer Gemütsstimmung, ja selbst unserer Andacht, unser Gebet sein sollte.“⁶⁵⁵ Die Malerei verglich er mit dem Gebet und damit mit dem Dialog zwischen Mensch und Gott:

„So betet der Mensch und redet kein Wort, und der Höchste versteht ihn; und so malet der fühlende Künstler, und der fühlende Mensch versteht und erkennt es, aber auch der Stumpfe ahnt es wenigstens.“⁶⁵⁶

Die von der Landschaft ausgehenden Stimmungen sollten dabei erst im Rezipienten selbst zu einem höchst individuellen Bild interpretiert werden⁶⁵⁷, wie Friedrich schrieb:

„Schließe dein leibliches Auge, damit du mit dem geistigen Auge zuerst siehest dein Bild. Dann fördere zutage, was du im Dunkel gese-

hen, daß es zurückwirke auf andere von außen nach innen.“⁶⁵⁸

Die Offenbarung des Transzendenten in der Natur sollte also zunächst den Künstler durchdringen und geistig erheben.⁶⁵⁹ Friedrich wollte mit seinen Bildern das „Gemüt“ der Betrachtenden erreichen und deren Seele bewegen. Darüber schrieb er im Zusammenhang mit dem Ramdohr-Streit an den Kunstwissenschaftler und Professor Johannes Karl Hartwig Schulze:

„Wenn ein Bild auf den Beschauer seelenvoll wirkt, wenn es sein Gemüth [sic] in eine schöne Stimmung versetzt; so hat es die erste Forderung eines Kunstwerks erfüllt. [...] Jedes wahrhaftige Kunstwerk muß [...] einen bestimmten Sinn aussprechen; das Gemüth [sic] des Beschauers entweder zur Freude oder zur Trauer, zum Schwermuth [sic] oder zum Frohsinn bewegen, aber nicht alle Empfindungen, wie mit einem Quirl, durcheinander gerührt, in sich vereinigen wollen.“⁶⁶⁰

Die Offenbarung des Universums in der Natur spielte auch für Schleiermacher eine wichtige Rolle.⁶⁶¹ Er sah die Natur als konkrete Erscheinung des Universums und erkannte in ihr die Religion:

„Die Religion lebt ihr ganzes Leben auch in der Natur, aber in der unendlichen Natur des Ganzen, des Einen und Allen. [...] Anschauen des Universums, ich bitte, befreundet Euch mit diesem Begriff, er ist der Angel meiner ganzen Rede, er ist die allgemeinste und höchste Formel der Religion.“⁶⁶²

Die Betrachtung der Natur war für ihn Mittel, Religion zu erfahren: „Kunstwerke der Religion sind immer und überall ausgestellt; die ganze Welt ist eine Galerie religiöser Ansichten.“⁶⁶³ Diese Auffassung sei jedoch nicht mit dem Pantheismus zu verwechseln, vor dem Schleiermacher warnte: Die „körperliche Natur“ sei nicht mit Gott iden-

⁶⁵² Busch 2003, S. 74 f.

⁶⁵³ Arndt 2013, S. 351.

⁶⁵⁴ Schleiermacher 1806, S. 94.

⁶⁵⁵ Hinz 1968, S. 127.

⁶⁵⁶ Ebd.

⁶⁵⁷ Gehler 1999, S. 27.

⁶⁵⁸ Zitiert nach Hinz 1968, S. 92.

⁶⁵⁹ Gehler 1999, S. 28.

⁶⁶⁰ Zschoche 2006, S. 52 f.

⁶⁶¹ Unter dem Begriff „Natur“ sind bei ihm außer den Naturerscheinungen auch die menschliche, geistige oder sittliche Natur zusammengefasst (Erhardt 2005, S. 30).

⁶⁶² Schleiermacher 1999, S. 60.

⁶⁶³ Zitiert nach Gehler 1999, S. 75.

tisch. Die Naturerscheinung selbst sei ein „zufälliger Schein“, nur das Anschauen der Natur sei dagegen religiös.⁶⁶⁴ Hoch sah diesen Gedanken in Friedrichs Darstellungen von Rückenfiguren manifestiert, die ganz darin versunken sind, die Natur zu betrachten.⁶⁶⁵ Einen solchen Zusammenhang hatte bereits Wolfradt 1924 formuliert.⁶⁶⁶

Friedrich begriff die Natur als Offenbarung des Göttlichen, das sich den Betrachtenden auch in Einzelercheinungen, wie dem Sandkorn oder eben den Schwänen im Schilf, darbieten konnte. Schleiermacher warnte in seinen Reden jedoch davor, einzelne Naturphänomene und Objekte zu bewundern, ohne sich darüber im Klaren zu sein, dass die Natur (also das Wesen) der Dinge entscheidend ist und nicht deren zeitweise Erscheinungsform.⁶⁶⁷

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es eine teils sogar wechselseitige Beeinflussung von Friedrich und führenden Köpfen der theologischen Strömungen seiner Zeit gab, ohne dass man jedoch den Maler dabei ausschließlich auf eine bestimmte geistige Strömung festlegen kann.

6.5. Die „Privatikonografie“ des Künstlers

Bei der künstlerischen Auslegung der christlichen Botschaft folgte Friedrich seiner individuellen Vorstellung, einer „Subjektivierung und Spiritualisierung der christlichen Religion“⁶⁶⁸, die er im Laufe seiner Schaffenszeit konsequent weiterentwickelte.

Wie Jensen treffend schrieb, hat Friedrich keine „protestantische Theologie, sondern seine subjektive Auslegung der christlichen Botschaft“⁶⁶⁹ gemalt. Immer gleich bleibt allein die Absicht des Künstlers, durch die Landschaftsmalerei das Göttliche in der Natur sichtbar zu machen. Damals wie heute besteht die Schwierigkeit für die Betrachtenden darin, Friedrichs Allegorik zu entschlüsseln. Scholl sprach in diesem Zusammen-

hang treffend von einer „Privatikonografie“ des Künstlers.⁶⁷⁰

Zeitgenössische Quellen zeigen, dass einige Rezipienten dieser neuen Auffassung der Landschaft durchaus folgen konnten. Hier sei vor allem ein Artikel von Christian August Semler genannt, der 1808 im „Journal des Luxus und der Moden“ erschien:

„Er [Friedrich, Anm. d. Verf.] hat uns schon mehrere Male gezeigt, wie gut sich auch in die Landschaft ein allegorischer Sinn legen lässt. Meistens deutete er schwermütige und religiöse Ideen an.“⁶⁷¹

Semler erklärte auch, dass die Festlegung auf ein bestimmtes Thema bei diesen Gemälden schwerfalle:

„Gleichwohl kann man sich von diesen Bildern nicht losreißen, sie scheinen einen unerschöpflichen allegorischen Sinn zu haben, man mag sie historisch nennen, und mit Wehmut an die einst vielleicht hochberühmten Helden denken, die hier unbekannt und vergessen an dem öden Seeufer schlummern, oder man mag sich die Scene allegorisch auslegen, und in ernstes Sinnen über das Licht des Lebens oder die Finsternis des Todes [...] versinken.“⁶⁷²

Grundsätzlich war die Lesbarkeit der Gemälde jedoch für die Zeitgenossen ein schwieriges Unterfangen, wie Scholl weiter darlegte.⁶⁷³ Wer sich Friedrichs Gemälden auf der Suche nach einer traditionell dargestellten Allegorie näherte, wurde in den meisten Fällen enttäuscht oder zumindest verwirrt. So kritisierte 1817 Johann Heinrich Meyer in seinem Aufsatz „Neu-deutsche religiös-patriotische Kunst“, dass Friedrich, um mystisch-religiöse Begriffe in seinen Gemälden darzustellen, „fragwürdige Staffagen“ einführe:

„Auf diesem Wege wird, [...] eben um der Bedeutung willen, manches ungewohnte, ja unschöne selbst gefordert.“⁶⁷⁴

⁶⁶⁴ Ebd.

⁶⁶⁵ Hoch 1985, S. 45.

⁶⁶⁶ Wolfradt 1924, S. 45.

⁶⁶⁷ Schleiermacher 1806, S. 114.

⁶⁶⁸ So beschreibt Jensen die Veränderung der Kirchenkunst nach der Französischen Revolution (Jensen 1995, S. 101).

⁶⁶⁹ Jensen 1995, S. 99.

⁶⁷⁰ Scholl 2007, S. 224.

⁶⁷¹ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 71.

⁶⁷² Ebd.

⁶⁷³ Scholl 2007, S. 224 f.

⁶⁷⁴ Büttner 1983, S. 61.

Der Autor berichtete weiter, dass Friedrichs Allegorien oftmals nicht verstanden oder gebilligt wurden und der Künstler daher viel Widerspruch erfahren habe.⁶⁷⁵

An dieser Stelle sei auch Goethes ambivalentes Verhältnis zu Friedrich erwähnt. Goethe war zunächst von dem Maler sehr angetan. 1810 besuchte er den Künstler in dessen Atelier und vermerkte dazu in seinem Tagebuch: „Zu Friedrich. Dessen wunderbare Landschaften. Ein Nebelkirchhof, ein offenes Meer.“⁶⁷⁶ Nur fünf Jahre später empörte sich Goethe dann darüber, dass Friedrichs Gemälde „ebensogut auf dem Kopf gesehen“ werden könnten. Mehr noch, er wollte sie sogar „an der Tischecke“ zerschlagen.⁶⁷⁷ Goethe wünschte sich eine Verbindlichkeit der Bilder, wie sie vor der Französischen Revolution üblich war, bevor die Subjektivierung der Kirchenkunst eintrat. Diese Verbindlichkeit konnte er bei dem Maler nicht mehr finden.⁶⁷⁸ Dabei wollte Friedrich mit seinen Gemälden ausdrücklich eine christliche Botschaft an die Betrachtenden herantragen. Fiege schrieb in diesem Zusammenhang von der Tragik des Künstlers, dessen Bilder

„wegen oft schwer deutbarer Inhalte und ungewohnter Form diesen Anspruch vielleicht nicht zu erfüllen vermochten, daß seine Kunst deshalb nur einem Kreis Aufgeschlossener zugänglich und damit elitär war.“⁶⁷⁹

⁶⁷⁵ Ebd.

⁶⁷⁶ Boerner 1963, S. 10.

⁶⁷⁷ Zitiert nach Schöll 2005, S. 251.

⁶⁷⁸ Vgl. Jensen 1995, S. 101.

⁶⁷⁹ Fiege 1977, S. 43.

7. Motivgruppen

Wie bereits in der Einleitung dieser Arbeit beschrieben, zieht sich das Problem der kontrovers diskutierten „Sinnoffenheit“ bis heute durch die Forschungsgeschichte Caspar David Friedrichs. Frank sprach 2004 davon, dass oft ein konkreter Anhaltspunkt für die Lesart der Gemälde ganz fehle. Er nannte dies eine „Metapher in absentia“, die überall dort entstehe, wo der Maler den Betrachtenden keinen Blick auf eine konkrete Metapher („Metapher in praesentia“) biete:

„Die nicht offen zutage liegende Schicht der metaphorischen Relation wird zwar impliziert, bleibt aber unbestimmt.“⁶⁸⁰

Börsch-Supan stand der Idee einer „Sinnoffenheit“ bei Friedrich kritisch gegenüber. Er nannte 2008 das Gefühl der Betrachtenden einen Schlüssel des Bildverständnisses:

„Wissen ist erforderlich, um zu abgesicherten Deutungen zu gelangen, es verfehlt jedoch sein Ziel, wenn nicht nur das eigene Gefühl, das als eine naturgegebene Fähigkeit die Leuchtkraft des Intellektes zu mindern scheint, verkümmert ist, sondern auch die Fähigkeit des Nachfühlers. Nur damit ist der Interpret in der Lage, hinter der Oberfläche der Mitteilungen das eigentlich Gemeinte zu spüren.“⁶⁸¹

Diese interpretatorischen Besonderheiten gelten auch für die Gemälde, auf denen Schiffe und Boote dargestellt sind. Grundsätzlich fällt auf, dass Friedrich die Fahrzeuge oft in einer Art „Standardumgebung“ darstellt: häufig bei Nacht, im Mondschein und auf ruhigem Wasser vor einem Küstenstreifen.

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Passage aus einem Brief Friedrichs an Louise Seidler. Darin schrieb er 1815 über seine Reise an die Ostsee:

„Und habe gesehen das Schönste, was je Menschenwitz hervorgebracht: Schiffe mit schwel-

lenden Segeln die immer bewegliche Fleche [sic] durchkreuzten [sic]. Und den Schiffer auf Gott vertraut [sic], sich dem umgestühten [sic] Meere hingebend.“⁶⁸²

Für den Maler standen die Schifffahrt und das Vertrauen auf Gott in engem Zusammenhang. Dazu passt auch die Kombination mit dem Anker, der ebenfalls ein immer wiederkehrendes Motiv in den Gemälden darstellt. Aus seiner oft prominenten Platzierung kann man entsprechende Hinweise auf das Bildthema ableiten. Rautmann beschrieb dieses Mittel der Bildgestaltung bei Friedrich:

„Voraussetzung, um im Bild ein solches vielschichtiges Bedeutungsgefüge aufzubauen, ist für Friedrich die Herauslösung des Einzelgegenstands aus dem in der Realität beobachteten Zusammenhang.“⁶⁸³

Auch Scholl sah in der Platzierung der Bildgegenstände in „einen von wenigen Linien bestimmten Landschaftskontext“ die Absicht des Malers, den „zeichnenhaften Charakter der Objekte“ zu steigern.⁶⁸⁴

Daher soll im Folgenden der Versuch unternommen werden, die Gemälde zu entsprechenden Motivgruppen zusammenzufassen. Religiöse und politische Bildthemen lassen sich jedoch, wie bereits dargelegt, im Werk des Malers nicht klar voneinander trennen. Friedrichs Hoffnung auf eine Änderung der politischen Umstände war auch mit der Hoffnung auf eine Erneuerung der Gesellschaft im Sinne der christlichen Glaubensgrundsätze verbunden. Auch wenn es also nahe liegt, Fahrzeuge mit Kurs auf einen Anker als Darstellung der christlichen Hoffnung zu deuten, können diese Gemälde auch ein politisches Bildthema darstellen, zum Beispiel, wenn „Altdeutsche“ an Bord des Fahrzeugs zu sehen sind.

Einige der Gemälde müssen daher in den folgenden Kapiteln gleich mehreren Gruppen zugeordnet werden.

⁶⁸⁰ Frank 2004, S. 127.

⁶⁸¹ Börsch-Supan 2008, S. 208.

⁶⁸² Zitiert nach Zschoche 2006, S. 99.

⁶⁸³ Rautmann 1979, S. 128.

⁶⁸⁴ Scholl 2007, S. 221.

7.1. „Altdeutsche“ und Schiffe

Werden Schiffe und Boote von Friedrich zusammen mit Personen in „Altdeutscher Tracht“ dargestellt, lässt sich der Rückschluss ziehen, dass ein politisches Bildthema illustriert werden soll. Friedrich zeigt „Altdeutsche“, die sich als Passagiere an Bord befinden oder die Fahrzeuge vom Land aus betrachten, in folgenden Bildern:

- Ansicht eines Hafens (1815/16)
- Morgen (um 1816/18)
- Abend (um 1817)
- Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee (um 1816/18)
- Dame am Meeresstrand (1818)
- Frau am Strand von Rügen (um 1818)
- Auf dem Segler (1818/20)
- Kreidefelsen auf Rügen (um 1818)
- Die Schwestern auf dem Söller am Hafen (1818/20)
- Mondaufgang am Meer (1821)
- Frau am Fenster (1822)
- Mondaufgang am Meer (1822)
- Augustusbrücke in Dresden (um 1830)
- Flachlandschaft am Greifswalder Bodden (1830/32)
- Fischerboot an der Ostsee (1830/35)
- Die Lebensstufen (um 1834)

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Häufung dieser Gemälde in der Zeit des Wiener Kongresses (1815) und des Wartburgfestes (1817) sowie nach dem Verbot der „Altdeutschen Tracht“ durch die Karlsbader Beschlüsse (1819). So sind allein im Zeitraum von 1815 bis 1822 zwölf der hier zu besprechenden 15 Gemälde entstanden. Die übrigen drei Gemälde, die Schiffe in Verbindung mit „Altdeutschen“ zeigen, malte Friedrich in den Jahren nach der Julirevolution und dem „Hambacher Fest“ von 1832, also ebenfalls unter dem Einfluss entsprechender politischer Ereignisse.

Für die als „Demagogen“ angefeindeten Patrioten waren Meer und Schiffe zur Zeit der Restauration häufig gebrauchte Begriffe, mit denen sie ihre politischen Vorstellungen beschrieben. Die Hoffnung auf eine bessere Zukunft, die in diesen Jahren auf vielerlei Arten beschworen wurde (sei es in

der Literatur oder in der Malerei), förderte in den Menschen das Gefühl, in einer Art „Zwischenzeit“ zu leben, in der nach vielen Entbehrungen das ersehnte politische Ziel in greifbare Nähe rückte.⁶⁸⁵

Das Bild einer Fahrt auf dem Meer gewann in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung. Ein Schiff, das die Wellen und Stürme durchkreuzt, um am Ende seiner Fahrt ein fernes Ufer zu erreichen, war für die Patrioten ein Sinnbild ihrer eigenen Situation: So sahen sie sich ebenfalls unterwegs auf dem Weg in eine neue Zeit, wobei jedoch noch einige Gefahren und Unwägbarkeiten zu überstehen waren. Unter anderem Ludwig Börne bediente sich dieser Schiffsmetapher:

„Das ist nicht wie früher, wo wir in einer schweren Kutsche saßen und mit der guten Sache langsam fortrollten, gestoßen wurden, langsam den Berg hinaufschleichen mussten, auch manchmal umgeworfen wurden – jetzt trägt uns ein großes Schiff schlafend übers Meer, und der Wind treibt schnell. Kein Staub, kein Rütteln, keine Müdigkeit. Stürme können kommen, Klippen; aber das macht uns erst recht munter.“⁶⁸⁶

Börne schrieb dies 1830, als er von der Revolution in Polen erfuhr, die er als Fortsetzung der Revolution in Paris begriff. 1840 verglich er den Zustand der Regierung erneut mit der Seefahrt:

„Das Regieren von ehemals steht von dem gegenwärtigen so weit ab, wie die Schifffahrt auf Strömen von der auf dem Meere. Unsere Beamten sind Ruderknechte, sie verstehen die Segel, den Kompass, das Steuerruder nicht zu gebrauchen, und die Vornehmen in der Kajüte verstehen es auch nicht. Sie wissen nichts von Sandbänken und Klippen und Meeresstille.“⁶⁸⁷

Auch der Maler und Schriftsteller Harro Haring nutzte die Schiffsmetapher, um damit die politischen Ereignisse seiner Zeit zu beschreiben, wobei er auch die „Altdeutsche Tracht“ erwähnte. Haring gehörte zu den patriotischen Kreisen und kam 1819 als Schüler Johan Christian Dahls nach

⁶⁸⁵ Vgl. Koopmann 1970, S. 91 ff.

⁶⁸⁶ Börne 1832, S. 212.

⁶⁸⁷ Börne 1840, S. 316 f.

Dresden.⁶⁸⁸ Hier machte er die Bekanntschaft von Caspar David Friedrich, den er 1828 in seinem Buch „Rhongar Jarr. Fahrten eines Friesen“ erwähnte:

„Einen dauernden, unvergessbaren Eindruck bewirkte auf sein Gemüth [sic] der edle Friedrich [...]. Wunderbar ergriffen durch die Schöpfung dieses erhabenen Geistes, erblickte er in ihm den Menschen, dessen Charakter ihm eine Tiefe enthüllte, welche ihn zum stillen Nachdenken über das Leben, zu ernstesten Betrachtungen über das Erdendasein führten; und kein Herz schlägt wohl auf Erden höher und freudiger in kindlicher Liebe, als Rhongars Herz für ihn – den edlen großen Friedrich – erglühete.“⁶⁸⁹

Auch das Schiff wird darin als Symbol der politischen Umstände benutzt:

„Das Schiff treibt dahin in einer merkwürdigen Zeit – Was seit Jahrhunderten fremd war, tritt wieder ans Tageslicht; der Deutsche hat sich einen Rock machen lassen, wie ihn die Väter trugen, und schreitet in diesem Rock einer Zukunft entgegen.“⁶⁹⁰

Koopmann führte 1970 in seiner Arbeit über das Zeitverständnis des „Jungen Deutschland“ aus, dass die Wahrnehmung der „Gegenwart als schwankendes Schiff“ kein singuläres Phänomen war.⁶⁹¹ Interessant ist dessen Hinweis auf eine weitere in diesem Zusammenhang häufig gebrauchte Metapher, nämlich die des roten Himmels, der sowohl Morgen- als auch Abendrot bedeuten könne und als Symbol für Veränderung gebraucht werde, von der man nicht wisse, in welche Richtung sie führen werde:

„Daß sich die Zeit als Übergangszeit deutete, als Interregnum zwischen Gewesenem und Zukünftigem, geht gelegentlich auch aus anderen Sinnbildern hervor – etwa dem der Dämmerung, dem des roten Himmels, dessen Farbe nicht erkennen ließ, ob es eine Morgen- oder Abenddämmerung war, ob sich der Beginn ei-

ner neuen oder nur das Ende einer alten Zeit anzeigte. [...] Ein Dämmerchein, der nichts genaues erkennen lässt, eine Meerfahrt, die richtungslos und ziellos bleibt – in Bildern dieser Art offenbart sich das Wesen dieser Zeit deutlicher noch als in abstrakten Definitionsversuchen.“⁶⁹²

Viele Gemälde Friedrichs zeigen einen solchen rot beleuchteten Himmel, auch zusammen mit „Altdeutschen“.⁶⁹³ Das Bild des hoffnungsvollen Hinwendens beziehungsweise des Aufbrechens in eine bessere Zukunft kommt besonders in den Gemälden „Morgen“ (um 1816/18) und „Auf dem Segler“ (1818/20) zum Ausdruck. Im „Morgen“ führt der Zug der Fischerboote in Richtung des rot beleuchteten Horizonts, zu dem ein Paar in „Altdeutscher Tracht“ in einem Segelboot aufbricht. In dem Gemälde „Auf dem Segler“ blickt ein Paar vom Bug eines Segelbootes aus auf eine Stadt am Horizont, über der sich rot der Himmel wölbt. Dorthin führt die Fahrt.

Welche Bedeutung die Verwendung der „altdeutsch“ Gekleideten insbesondere zusammen mit den Schiffen bei Friedrich hatte, wurde von Märker in seiner 1974 publizierten Dissertation⁶⁹⁴, die 2007 eine Neuauflage erfuhr⁶⁹⁵, eingehend untersucht. Er sah in dem Erleben von Zeit und historischer Entwicklung den Schlüssel zu Friedrichs Bildverständnis. Die „altdeutsch“ Gekleideten erlebten demnach durch das Schauen der sich ihnen bietenden Prozesse (Mondaufgang, vorbeifahrende Schiffe) gleichsam das Fortschreiten der politischen Entwicklung. Nähe und Ferne im Gemälde verknüpfte Märker dabei mit zeitlichen Dimensionen:

„Der dargestellte Landschaftsraum ist Bewegungsraum, in den der Blick oder vorstellungsmäßig auch der Schritt des Betrachters hineineilt. Dieses zeithafte Erlebnis des Tiefenraums hat seine Begründung in der alltäglichen Erfahrung, dass man ein bestimmtes Maß an

⁶⁸⁸ Hoch 1985, S. 102.

⁶⁸⁹ Harring 1828, S. 60.

⁶⁹⁰ Ebd.

⁶⁹¹ Koopmann 1970, S. 94.

⁶⁹² Koopmann 1970, S. 95 f.

⁶⁹³ So in den Gemälden „Ansicht eines Hafens“, „Morgen“, „Frau am Meer“, „Auf dem Segler“ und „Lebensstufen“.

⁶⁹⁴ Märker, Peter: Caspar David Friedrich. Geschichte als Natur (zugl. Kiel, Christian-Albrechts-Univ., Diss., 1974), Kiel 1974.

⁶⁹⁵ Märker, Peter: Caspar David Friedrich. Geschichte als Natur. 2. Aufl., Heidelberg 2007.

Zeit braucht, um von hier an einen entfernten Ort zu gelangen. Wir übertragen so die in der realen Dingwelt gemachten Erfahrungen, dass das räumlich Ferne auch zugleich ein zeitlich Fernes ist, in die Bildwelt.⁶⁹⁶

Das Ziel der Blicke der „Altdeutschen“, so Märker, liege in der Bildtiefe und damit in der Zukunft und trage oftmals Züge einer visionären Erscheinung. Der Vordergrund sei hier mit der unbefriedigenden Gegenwart gleichzusetzen. Die Schiffe seien das Mittel, diesen Raum und damit im übertragenen Sinne den zeitlichen Raum zwischen der unbefriedigenden Gegenwart und der visionären Zukunft zu überwinden.⁶⁹⁷ Die Schiffe waren für Märker „Sinnbild der Bewegung, der vergehenden Zeit, auch der historischen Entwicklung“.⁶⁹⁸ Damit wurden sie für ihn zur Metapher für diejenigen „die da zu neuen Ufern aufbrechen wollen“.⁶⁹⁹

In besonders eindrücklicher Weise ist dieses Aufbrechen in dem 1818/20 entstandenen Gemälde „Auf dem Segler“ dargestellt. Hier steuert ein Paar in „Altdeutscher Tracht“ eine Stadt am Horizont an. Mann und Frau halten sich an den Händen und blicken in Richtung der Stadt. Dort fallen zwischen den niedrigen Gebäuden besonders einige Türme in neugotischen Formen auf.

Das Gemälde entstand im Anschluss an die Hochzeitsreise Friedrichs und seiner Frau Caroline. Das Paar besuchte von Juni bis August 1818 Greifswald und Rügen. Dementsprechend liegt es nahe, die beiden Personen als Friedrich und seine Frau zu identifizieren. In der Forschungsliteratur geschah dies erstmals durch Schmied, der 1992 beschrieb, dass es sich bei den Personen an Bord um die frisch Vermählten handele, die ihre Fahrt auf dem Lebensschiff angetreten haben.⁷⁰⁰

Als ein Paar, das seinen gemeinsamen Lebensweg auf einem Lebensschiff aufnimmt, hatte zuvor Börsch-Supan 1969 die Darstellung beschrieben und die Stadt als Ziel der Fahrt genannt.⁷⁰¹ Er nannte das Boot ein Symbol des gemeinsamen

Lebensweges und deutete die Stadt am Horizont als Jenseitsvision und damit als das nahende Ende dieses Lebensweges.⁷⁰²

Mit Blick auf die Identifikation des Bildthemas hatte Märker 1974 als Erster den Hinweis auf die „Altdeutsche Tracht“ des Paares gegeben. Er deutete die Darstellung als eine politische Botschaft und sah in dem Segelboot das Transportmittel, das die „Demagogen an ihr ersehntes Ziel bringt“ und so „zum Sinnbild historischer Entwicklung schlechthin“ werde.⁷⁰³ Wolf schrieb dazu 2007, das Motiv des Lebensschiffes schwingt hier möglicherweise genauso mit wie das Verlangen nach politischer Freiheit.⁷⁰⁴

Die Fahrt auf einem Segelboot wird in diesem Gemälde von Friedrich eindringlich dargestellt. Angefangen mit dem Blickwinkel der Betrachtenden, die das Boot so sehen, als befänden sie sich selbst an Bord, bis zu dem schräg durch das Bild führenden Mast, der deutlich macht, dass sich das Boot in Fahrt befindet. Isergina beschrieb dies bereits 1956 treffend:

„Durch diese geringe Verschiebung der Symmetrie, die bei Friedrich so oft zu beobachten ist, wird der wahrheitsgetreue Eindruck eines sich im Wasser leicht zur Seite neigenden und fortbewegenden Schiffes erweckt.“⁷⁰⁵

Friedrich kam es auf die Darstellung des Unterwegsseins der „Altdeutschen“ an. Das Ziel dieser Fahrt hat er mit der Stadt und den neugotischen Kirchtürmen am Horizont sichtbar gemacht. Friedrich bedient sich hier eines Symbols aus der Vorstellungswelt der Patrioten, die einen „Dom der deutschen Freiheit“ errichten wollten.⁷⁰⁶

Eine deutliche Beziehung zwischen „Altdeutschen“ und Schiffen wird auch in den beiden titelgleichen Gemälden „Mondaufgang am Meer“ von 1821 und 1822 gezeigt. In beiden Gemälden ist eine Küste zu sehen, an der „Altdeutsche“ zu Schiffen hinschauen, die sich dem Ufer nähern.

⁶⁹⁶ Märker 2007, S. 50.

⁶⁹⁷ Ebd., S. 55.

⁶⁹⁸ Ebd., S. 75.

⁶⁹⁹ Ebd., S. 76.

⁷⁰⁰ Schmied 2002, S. 84.

⁷⁰¹ Börsch-Supan 1969, S. 400.

⁷⁰² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353 und Börsch-Supan 1974, S. 46.

⁷⁰³ Märker 1974, S. 100.

⁷⁰⁴ Wolf 2007, S. 51.

⁷⁰⁵ Isergina 1956, S. 266.

⁷⁰⁶ Zitiert nach Märker 1974, S. 92.

In dem Gemälde aus dem Jahr 1821 zeigt Friedrich einen steinigen Küstenstreifen bei Nacht. Vor der Küste segeln zwei Schiffe. Zwei Männer in „Altdeutscher Tracht“ stehen auf Steinen im Wasser und schauen zu den Schiffen hin. 1939 schrieb von Einem dazu:

„[...] zwei Männer, ungeduldiger in ihrer Hoffnung, haben die ersten Steine übersprungen und stehen, einige Schritte näher zum Schiff, inmitten des Wassers und schauen auch in die Ferne.“⁷⁰⁷

Auf einem großen Findling sitzen zwei ebenfalls „altdeutsch“ gekleidete Frauen. Auch sie schauen zu den Schiffen auf das Wasser hinaus.

Die Schiffe übernehmen hier die Funktion von Hoffnungsträgern. Dass sich die Hoffnung auf die politische Situation bezieht, zeigen die Menschen in „Altdeutscher Tracht“, die den Fahrzeugen entgegensehen und sie erwarten. Hoffnung versinnbildlichen auch die beiden großen Stockanker, die im Vordergrund am Ufer liegen. Börsch-Supan deutete sie als „Symbol der Auferstehungshoffnung“.⁷⁰⁸ Mit Blick auf die „Altdeutschen“ in dem Gemälde kann hier jedoch auch die Hoffnung auf eine politische Veränderung gemeint sein.

Friedrich malte diese Situation erneut in dem nur ein Jahr später entstandenen, titelgleichen Gemälde „Mondaufgang am Meer“ von 1822. Hier sind es zwei Frauen und ein Mann in „Altdeutscher Tracht“, die auf einem Findling sitzen und den Schiffen entgegenschauen. Die Frauen halten sich umfasst, der Mann beugt sich erwartungsvoll nach vorne, zu den Schiffen hin.

Im Vergleich zu der Version aus 1821 hat Friedrich das Bildthema der Ankunft hier noch deutlicher ins Bild gesetzt. So ist der Kurs der beiden Schiffe jetzt direkt auf die „Altdeutschen“ ausgerichtet. Beide Fahrzeuge sind vom Bug aus zu sehen. Deutlich sind auch die fallenden Segel auf dem vorderen Schiff dargestellt. Den Betrachtenden wird damit angezeigt, dass das Fahrzeug sein Ziel erreicht hat und die Segel eingeholt werden. Börsch-Supan und Schmied sprachen in diesem

Zusammenhang von einer „Heimkehr“ der beiden Schiffe.⁷⁰⁹ Gaßner schrieb 2006, dass hier das Sichtbarmachen eines zeitlichen Moments im Vordergrund stehe.⁷¹⁰ Die Ankunft der Schiffe wird zum Sinnbild der Bewegung, der die „Altdeutschen“ gespannt entgegensehen. Die Schiffe werden zu Hoffnungsträgern, die die von den Patrioten ersehnte Veränderung ankündigen.

Die Darstellung von Personen in „Altdeutscher Tracht“ ist vor dem Hintergrund der Entstehungszeit beider Gemälde bemerkenswert, denn seit 1819 war diese Tracht verboten. Die Zunahme der Zensur und die Diffamierung der Patrioten als „Demagogen“ führte dazu, dass auch Friedrich in den darauffolgenden Jahren nur noch selten „Altdeutsche“ malte. Eine bemerkenswerte Ausnahme war 1824 die Ausstellung des Gemäldes „Huttens Grab“ in Dresden und 1826 in Berlin. Die Version des Gemäldes „Zwei Männer in Betrachtung des Mondes“, die Friedrich um 1825 als Geschenk für den Arzt Fritz von Rosenberg gemalt hatte, war dagegen nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.⁷¹¹

Friedrich griff das Motiv der am Ufer stehenden „Altdeutschen“ in Verbindung mit ankommenden Booten tatsächlich erst in seinem Gemälde „**Flachlandschaft am Greifswalder Bodden**“ wieder auf. Es entstand um 1830/32, also in der Zeitlage des „Hambacher Festes“. Das Gemälde zeigt drei Männer in „Altdeutscher Tracht“ an einer Küste. Neben ihnen liegt ein Boot mit zwei Personen im Heck am Ufer fest. Börsch-Supan interpretierte das Gemälde 1973 als Darstellung des Todes, der durch die Ankunft des Bootes am Ufer versinnbildlicht werde.⁷¹² Dem widersprach 2002 Jensen, der das Boot als „heimkehrend“ beschrieb.⁷¹³

Die Beziehung zwischen den „Altdeutschen“ und dem Boot wird weniger eindringlich in Szene gesetzt als in den beiden vorgenannten Gemälden. So wirken die drei Männer am Ufer unbeteiligt und schauen nicht zu dem Fahrzeug, sondern auf das Meer hinaus. Das Boot wird von Friedrich als Transportmittel gezeigt, das am Ufer bereitliegt.

⁷⁰⁹ Börsch-Supan 1987, S. 138; Schmied 2002, S. 104.

⁷¹⁰ Gaßner 2006, S. 288.

⁷¹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 415.

⁷¹² Ebd., S. 428.

⁷¹³ Jensen 2002, S. 86.

⁷⁰⁷ Von Einem 1939, S. 183.

⁷⁰⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 368.

Ob die „Altdeutschen“ damit zu einem „neuen Ufer“ aufbrechen werden, bleibt der Vorstellung der Betrachtenden überlassen.

In dem im gleichen Zeitraum entstandenen Gemälde „Fischerboot an der Ostsee“ (1830/35) zeigt Friedrich eine ähnliche Situation. Ein Segelboot liegt mit gesetzten Segeln zwischen zwei großen Findlingen am Ufer. Zwei Frauen und zwei Männer treten an das Boot heran. Sie tragen die „Altdeutsche Tracht“. Ein weiterer Mann, der aus Richtung des Bootes kommt, neigt sich mit einer auffordernden Geste zu den beiden Frauen hin. Die paarweise Anordnung von Männern und Frauen in „Altdeutscher Tracht“ war so bereits in dem Gemälde „Mondaufgang am Meer“ (1821) zu sehen. Während die Paare dort die Ankunft der Schiffe erwarteten, machen sie sich nun ganz konkret dazu bereit, an Bord zu gehen. Friedrich betont dies noch durch die beiden Findlinge, die das Geschehen wie ein Tor rahmen und als Hinweis auf einen „Durchgang“ verstanden werden können. Börsch-Supan schrieb 1973, das Boot habe gerade angelegt, und deutete die Darstellung als Metapher des Lebensendes. Auf die „Altdeutschen“ ging er nicht ein.⁷¹⁴ Zschoche interpretierte 1998 die gesetzten Segel des Bootes als Zeichen dafür, dass die „Altdeutschen“ im Begriff stehen, mit dem Boot wegzufahren.⁷¹⁵

Eine Gruppe von Menschen, die sich an einem Strand versammelt haben, zeigt auch das Gemälde „Lebensstufen“ von 1834. Darin trägt jedoch nur der alte Mann im Vordergrund die „Altdeutsche Tracht“. Er hat den Betrachtenden den Rücken zugekehrt und schaut sowohl in Richtung der Personen am Ufer als auch zu den vor der Küste segelnden Fahrzeugen. Bei den Kindern am Ufer soll es sich laut Börsch-Supan um die Kinder des Malers, Agnes Adelheid und Gustav Adolf, handeln, bei der jungen Frau um seine älteste Tochter Emma. Der junge Mann soll den Neffen und Patensohn des Künstlers darstellen. Der Maler selbst habe sich in dem Gemälde als alten Mann in „Altdeutscher Tracht“ mit Mantel und Barett dargestellt, so Börsch-Supan.⁷¹⁶

Der Junge hält eine schwedische Fahne in die Höhe. Alle Erwachsenen sind auf die Kinder bezogen: Der jüngere Mann scheint den älteren auf sie aufmerksam zu machen und zeigt auf sie. Auch die Frau zeigt und schaut auf die beiden Kinder.

Die Schiffe und Boote sind in diesem Zusammenhang wohl weniger als politische Bedeutungsträger, sondern als Symbole der Lebensfahrt zu verstehen. Friedrich zeigt, wie sich die Segelfläche der Schiffe vom Horizont bis zum Ufer immer weiter verkleinert. Während das Schiff auf der Horizontlinie noch alle Segel gesetzt hat, ist man auf dem Fahrzeug im Vordergrund bereits dabei, Untersegel und Klüver einzuholen. Ein Zusammenhang zwischen der Anzahl und dem Alter der Personen und der Anzahl sowie dem Typus der Fahrzeuge ist augenfällig.

Börsch-Supan sprach bereits 1973 davon, dass in dem Gemälde das Ende des Lebens und der Lebensfahrt dargestellt sei. Dieser Lesart folgend müssten jedoch auch die beiden kleinen Segelboote und damit die Kinder auf das Ende des Lebens zusteuern. Börsch-Supan deutet die Nähe der kleinen Boote zum Ufer jedoch lediglich als Zeichen dafür, dass auch die Kindheit dem Religiösen besonders nahestehe.⁷¹⁷ 1976 beschrieb er die Fahrt der kleinen Boote als „Spazierfahrt“, sodass diese den spielenden Kindern zuzuordnen seien.⁷¹⁸

Winkler deutete 1979 das Bild als Allegorie der Veränderung im politischen Sinn, indem er die Schiffe als „Sendboten aus dem freien Norden“ begriff.⁷¹⁹ Als Gleichnis der Lebensfahrt wurde das Gemälde 2004 im Katalog des Museums der Bildenden Künste Leipzig beschrieben⁷²⁰, und auch Sugiyama sah in ihrer 2007 erschienenen Dissertation darin die Lebensfahrt, die Heimkehr und das Lebensende versinnbildlicht.⁷²¹

Eine besondere Form des Aufbruchs hat Friedrich in dem 1815 entstandenen Gemälde „Ansicht eines Hafens“ dargestellt. Darin wird ein Paar in „Altdeutscher Tracht“ in einer Schaluppe durch den Hafen gerudert. Die Flagge am Heck der

⁷¹⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 429.

⁷¹⁵ Zschoche 1998, S. 143.

⁷¹⁶ Dies hat zuerst Helmut Börsch-Supan so beschrieben (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438).

⁷¹⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

⁷¹⁸ Börsch-Supan 1976, S. 214.

⁷¹⁹ Kat. Leipzig 1979, S. 197.

⁷²⁰ Sander 2006, S. 135.

⁷²¹ Sugiyama 2009, S. 253.

Schaluppe deutete Börsch-Supan 1973 wegen des weißen Kreuzes auf rotem Grund als Symbol der Kirche.⁷²² Eimer identifizierte sie dagegen 1974 als den Danebroog.⁷²³ Die „Altdeutschen“ zeigen an, dass Friedrich hier ein politisches Bildthema darstellen wollte. Ihre Positionierung in der Bildmittelachse und die Art des Transports, die sonst Kapitänen oder bedeutenden Personen vorbehalten war, macht außerdem deutlich, dass es sich bei dem Paar um das wichtigste Motiv des Gemäldes handelt. Zweck einer Schaluppe ist es, Passagiere zu einem größeren Schiff zu bringen, mit dem sie dann ihre Fahrt fortsetzen. Tatsächlich sind nur die beiden Schiffe im Hintergrund des Gemäldes seetüchtig, während im Hafen selbst Stillstand herrscht und die Schiffe nicht fahrtüchtig sind. Friedrich zeigt die „Altdeutschen“ also auf ihrem Weg aus dem Hafen und damit aus diesem Stillstand hinaus. Er stellt auf diese Weise auch den Aufbruch und die Bewegung im politischen Sinn dar.

Einen solchen Aufbruch der „Altdeutschen“ zeigt auch das Gemälde **„Morgen“**, das um 1816/18 entstanden ist. Darin ist ein Paar in „Altdeutscher Tracht“ in einem Segelboot zu sehen, das gerade auf das Meer hinausfährt. Börsch-Supan sah 1965 in dem Gemälde eine religiöse Aussage und in dem Anker ein Zeichen der Hoffnung. Die Boote waren für ihn die „Sinnbilder der Seele“, die anzeigten, „dass es für den Menschen eine Weise des Existierens auch außerhalb des Irdischen gibt“.⁷²⁴ Dieser religiösen Deutung fügte er 1973 eine politische hinzu. Als Erster beschrieb er die „Altdeutsche Tracht“ der Passagiere und brachte sie mit dem Anker in Verbindung. Der Anker war für ihn ein „Symbol der christlichen Hoffnung“, das am Ufer zurückbleibe. Dazu schrieb er: „Möglicherweise ist auf die politischen Hoffnungen zur Zeit der Befreiungskriege angespielt.“⁷²⁵ 2008 beschrieb Börsch-Supan dann das Paar in dem Boot als Friedrich und dessen Frau Caroline, die Fahrt als Station der Lebensfahrt und den Anker als Zeichen der Hoffnung auf eine glückliche Heimkehr.⁷²⁶ Auch für Busch waren die Flagge und das Paar Hinweise auf einen „patriotischen“

Hintergrund des Gemäldes.⁷²⁷ Auffallend ist hier die Reihung der Boote, bei der es Friedrich darauf ankam, den Betrachtenden den Kurs der Fahrzeuge deutlich anzuzeigen. Dabei nahm er auch perspektivische Unstimmigkeiten in Kauf. So ist der Mast des Bootes, das sich vor dem Fahrzeug der „Altdeutschen“ befindet, im Vergleich zu den Personen darin viel zu lang dargestellt. Dies war jedoch notwendig, um mit den Mastspitzen eine gleichmäßig abfallende Linie darzustellen. Besonders exponiert hat Friedrich auch den am Ufer zurückbleibenden Anker dargestellt. Es liegt nahe, ihn als Symbol der Hoffnung zu verstehen, die die „Altdeutschen“ mit diesem Aufbruch verbinden.

Die Fahrt der „Altdeutschen“ auf dem offenen Meer zeigt schließlich das Gemälde **„Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“** von 1816/18. Sie sitzen hier am Steuer eines Bootes, das von vier Männern gerudert wird. Außer ihnen sind vier große Segelschiffe auf dem Meer unterwegs. Die Barette der beiden Männer zeigen an, dass es sich bei ihnen um „Altdeutsche“ handelt. Börsch-Supan deutete 1973 die Darstellung so, dass hier „die Passagiere in dem Ruderboot zu einem der großen, für weite Seefahrten tauglichen Schiffe gebracht werden sollen“.⁷²⁸ In der Besprechung des Gemäldes im Ausstellungskatalog des Museums Schweinfurt wurde dagegen ein Hafen in der Nähe vermutet, von dem aus das Ruderboot aufgebrochen sei.⁷²⁹

Durch die Ausrichtung der Schiffe und des Bootes wird der Blick der Betrachtenden in einer Kreisbewegung durch das Gemälde geführt. Friedrich hat die Fahrzeuge dabei um die vom Mond beschienene Wasserfläche in der Mitte des Gemäldes angeordnet. Durch diesen Bezug auf das (göttliche) Licht, um das sich alles dreht, wird neben der politischen auch eine religiöse Aussage in das Gemälde eingebracht.

Noch einmal ist ein Paar in „Altdeutscher Tracht“ in dem um 1817 entstandenen Gemälde **„Abend“** zu sehen. Der Maler zeigt sie darin in einem Segelboot, das in eine kleine Bucht einfährt, an deren Ufer ein großer Anker liegt. Das Boot wird von Friedrich erneut als Transportmittel darge-

⁷²² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 334.

⁷²³ Eimer 1974, S. 74.

⁷²⁴ Börsch-Supan 1965, S. 67.

⁷²⁵ Börsch-Supan 1973, S. 106.

⁷²⁶ Börsch-Supan 2008, S. 169.

⁷²⁷ Busch 2003, S. 124.

⁷²⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁷²⁹ Ausst.-Kat. Schweinfurt 2000, S. 81.

stellt, mit dem die „Altdeutschen“ das Ziel ihrer Fahrt erreichen. Börsch-Supan sah in dem Anker 1965 einen Verweis auf ein religiöses Bildthema.⁷³⁰ 1973 deutete er ihn als Zeichen dafür, dass die beiden „Altdeutschen“ in ihrer politischen Enttäuschung nun Zuflucht in der Religion suchen.⁷³¹ Ähnlich sah es 1974 auch Siegel, die in den sich kreuzenden Hölzern des Ankers eine religiöse Botschaft erkannte.⁷³² Der Anker kann jedoch auch ein Symbol der Hoffnung auf politische Veränderung darstellen. Zschoche schrieb 1998 dazu: „Der Anker könnte als Zuflucht der Menschen zur Religion verstanden werden, zugleich aber auch als Symbol neuer politischer Hoffnung.“⁷³³

Das 1818 entstandene Gemälde „**Frau am Strand von Rügen**“ zeigt einen Küstenstreifen, an dem eine Frau in „Altdeutscher Tracht“ auf einem großen Findling liegt und auf das Meer hinausschaut. Dort fahren im Vordergrund Zeesboote in einer Reihe an einer Küste entlang. Jensen⁷³⁴ deutete ebenso wie Börsch-Supan⁷³⁵ diese Fahrt der Segelboote als Darstellung der vergehenden Zeit. Börsch-Supan schrieb 1973, die Frau blicke in die Ferne, wo sich die weißen Segelschiffe als Hinweis auf eine „helle jenseitige Welt“ befänden, während die Fischerboote im Vordergrund einer „Welt der Mühen und Arbeit“ angehörten.⁷³⁶ Ähnlich sah es auch Staiger, der 1983 schrieb, dass die größeren Schiffe offenbar einem fernerem Ziel zustreben als die kleineren Boote.⁷³⁷ Geismeier ordnete das Gemälde 1998 sogar dem Lebensalterzyklus zu und sah darin nach dem Gemälde „Mittag“ den Nachmittag versinnbildlicht, an dem die Schiffe „rasch die Flut durchschneiden“.⁷³⁸

In ähnlicher Weise hat Friedrich in dem Gemälde „**Dame am Meeresstrand**“, das ebenfalls 1818 entstand, eine Frau in „Altdeutscher Tracht“ in den Bildmittelpunkt gerückt. Sie sitzt auf einem großen Findling und winkt einem kleinen Segelboot hinterher. Börsch-Supan schrieb 1973:

„Friedrich dürfte die Trennung des Mannes von der Frau durch den Tod meinen, und es ist zu vermuten, daß er in diesem wohl kurz vor oder nach seiner Hochzeit gemalten Bild an seinen eigenen Tod denkt.“⁷³⁹

Dass sich der Maler kurz nach seiner Heirat bereits mit der Trennung von seiner Frau durch den Tod auseinandersetzt, scheint unrealistisch. Mit Blick auf die „Altdeutsche Tracht“ der Frau kommt hier ein politisches Bildthema infrage. Friedrich hatte sich zum Entstehungszeitpunkt des Gemäldes mehrfach künstlerisch mit Denkmälern für die Gefallenen der Befreiungskriege auseinandergesetzt,⁷⁴⁰ sodass hier auch an die Darstellung des Abschieds oder des Todes in diesem Zusammenhang gedacht werden kann.

In dem Gemälde „**Die Schwestern auf dem Söller am Hafen**“ (1818/20) schauen zwei Frauen in „Altdeutscher Tracht“ auf einen nächtlichen Hafen hinaus. Dort liegt eine Vielzahl von Schiffen, deren Segel und zum Teil auch Rahen abgenommen sind. Die Masten der Schiffe hat Friedrich hier bedeutungsvoll den Türmen der Kirche gegenübergestellt. Busch interpretierte 2006 dementsprechend die Darstellung als Hoffnung des Malers auf eine politische Erneuerung im Geiste einer protestantischen Erneuerung.⁷⁴¹ Sugiyama nannte die Schiffe 2007 ein „Hoffnungssymbol, u.a. als Hoffnung auf eine positive Staatsführung“.⁷⁴²

In Friedrichs wohl bekanntestem Gemälde, den „**Kreidefelsen auf Rügen**“ (um 1818), spielen Blickrichtungen eine bedeutende Rolle. Das Gemälde zeigt die Aussicht von den Kreidefelsen hinaus auf das Meer. Drei Personen sind am Abgrund dargestellt. Während die Frau in die Tiefe zeigt und der Mann neben ihr in den Abgrund blickt, hat der junge Mann in „Altdeutscher Tracht“ rechts als Einziger den Blick auf das Meer gerichtet. Dort sind in der Ferne ein Segelschiff und ein Segelboot zu sehen.

1960 hatte Börsch-Supan die Fahrzeuge als Mittel zur perspektivischen Gestaltung des Gemäldes

⁷³⁰ Börsch-Supan 1965, S. 67.

⁷³¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁷³² Siegel 1974, S. 199.

⁷³³ Zschoche 1998, S. 89.

⁷³⁴ Jensen 1974, S. 161.

⁷³⁵ Börsch-Supan 2008, S. 140.

⁷³⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.

⁷³⁷ Staiger 1983, S. 44.

⁷³⁸ Geismeier 1998, S. 33.

⁷³⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

⁷⁴⁰ So hatte der Maler nach dem Tod seines Freundes Theodor Körner, der 1813 im Kampf gegen Napoleon starb, im Gedenken an die Gefallenen Entwürfe für Gräber und Denkmäler angefertigt (Grummt 705 bis 713).

⁷⁴¹ Busch 2006, S. 39-42.

⁷⁴² Ebd., S. 159.

beschrieben, mit der die Entfernung zum Meer deutlich gemacht werden solle.⁷⁴³ 1973 sah er dann in ihnen ein Symbol des Aufbruchs zum ewigen Leben. Den Blick des „Altdeutschen“ zu den Fahrzeugen deutete er als Geste, die auf Friedrichs Beziehung zum Tod verweise.⁷⁴⁴ Dem widersprach Vingau-Wilbert 1997 und schrieb, das Segelschiff fahre nicht auf das Meer hinaus, sondern an der Küste vorbei. Der Künstler könne somit keinen Aufbruch zum ewigen Leben als Bildthema im Sinn gehabt haben, da das Fahrzeug die Küste nicht verlasse.⁷⁴⁵ Diese Feststellung ist jedoch falsch, denn die Segelstellung zeigt, dass das Schiff vom Land wegfährt. Märker nahm aufgrund der „Altdeutschen Tracht“ des jüngeren Mannes ein politisches Thema des Gemäldes an. Die beiden Fahrzeuge deutete er als Zeichen der Bewegung im Sinne eines von den „Altdeutschen“ ersehnten politischen Fortschritts.⁷⁴⁶

Die Fahrzeuge haben in der Komposition auch den Zweck, die Wasserfläche in ihren Dimensionen für die Betrachtenden erfahrbar zu machen. Dazu hat der Maler das kleinere Boot in die Nähe der Küste und das große Segelschiff weiter draußen auf dem Meer platziert. So ergibt sich eine Tiefenwirkung.

Im Gemälde „**Frau am Fenster**“ von 1822 zeigt Friedrich eine Frau in „Altdeutscher Tracht“, die in einem dunklen Zimmer steht und sich aus dem Fenster beugt. Vor dem Haus hat ein Kaffenkahn angelegt, ein zweiter Kaffenkahn ist in Fahrt auf dem Fluss zu sehen. Börsch-Supan sah 1973 in dem Gemälde eine Todesallegorie. Friedrich zeige mit den Kähnen „zwei Stadien einer Fahrt und damit die Bereitschaft der Frau, zum jenseitigen Ufer aufzubrechen“.⁷⁴⁷ Später beschrieb er das zweite Schiff als „am jenseitigen Ufer liegend“, und sah in dieser Überfahrt eine Todesallegorie.⁷⁴⁸ Geht man davon aus, dass Friedrich hier ein politisches Thema zeigen wollte, kann man die Geste der Frau als Wunsch verstehen, aus dem Beengten ins Freie zu gelangen. Vor dem Fenster zeigen der Fluss und die Kähne Bewegung an, nach der sich die „Altdeutschen“ sehnten.

In dem Gemälde „**Augustusbrücke in Dresden**“ (um 1830) zeigt Friedrich den Blick von der Brühlischen Terrasse hin zur Augustusbrücke. Im Vordergrund stehen zwei Männer mit dem Rücken zu den Betrachtenden am Geländer. Der linke Mann trägt die „Altdeutsche Tracht“. Im Hintergrund sind links die Masten von Kaffenkähnen zu sehen, die hinter der Brücke festgemacht haben. Zur Entstehungszeit des Gemäldes stand der Maler unter dem Eindruck der Pariser Julirevolution von 1830. Seine damit verbundene Hoffnung auf eine Änderung der politischen Lage wurde jedoch nicht erfüllt. Man kann den Blick der Männer zum Sonnenuntergang als Hinweis auf den Wunsch der „Altdeutschen“ nach einer Änderung der politischen Situation interpretieren. Zwischen ihnen und der Landschaft liegen jedoch mehrere Raumschranken.

Friedrich hat sich bei der Darstellung der Augustusbrücke an der Realität orientiert, sodass die Masten der Kaffenkähne hier schlicht als Teil der Ansicht auf die Augustusbrücke zu verstehen sind. Das zeigt auch der Vergleich mit einer etwa zur gleichen Zeit entstandenen Umrissradierung eines unbekanntenen Künstlers [Abb. 9.40.1].⁷⁴⁹ Ebenso wie in Friedrichs Gemälde sind darin die Baumreihe links hinter der Augustusbrücke sowie die Häuser am gegenüberliegenden Ufer samt der Schiffsanlegestelle mit den hoch aufragenden Masten dargestellt.

7.2. Neugotik und Schiffe

Neugotische Architektur, sei es in Form einzelner Gebäude oder ganzer Stadtsilhouetten, wird bei Friedrich oft in Verbindung mit Schiffen und Booten gezeigt. Welche Rückschlüsse sich aus dieser Verbindung für die Bedeutung der Schiffe und Boote ziehen lassen, soll in der Folge untersucht werden.

Die Gotik war zur Schaffenszeit Friedrichs für die Patrioten eine viel diskutierte Chiffre, mit der sich Vorstellungen von religiöser und politischer Erneuerung verbanden. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatten die Befreiungskriege und der Sieg

⁷⁴³ Börsch-Supan 1960, S. 9.

⁷⁴⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 354.

⁷⁴⁵ Kat. Winterthur 1979, S. 99.

⁷⁴⁶ Märker 2007, S. 167.

⁷⁴⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 376.

⁷⁴⁸ Börsch-Supan 1990, S. 134.

⁷⁴⁹ Dresden, Kupferstich-Kabinett, Inventar-Nummer A 1995-3539.

über Napoleon zur Verherrlichung einer nationalen Identität und Einheit geführt. Das Bestreben, sich vom Klassizismus abzusetzen, der als französisch dominiert galt⁷⁵⁰, lenkte die Aufmerksamkeit in besonderem Maße auf das Mittelalter. Dieses wurde in der Rückschau idealisiert und als eine Epoche wahrgenommen, in der die kulturelle Größe der Deutschen in besonderem Maße zum Ausdruck gekommen war. Gleichzeitig betrachtete man das Mittelalter als einen Zeitraum, in dem Staat und Kirche auf fruchtbare Weise eine Einheit gebildet hatten.⁷⁵¹ Zum sichtbaren Zeichen dieser Einheit wurde der gotische Dom. Entsprechend groß war die Bewunderung des gotischen Baustils, den Goethe bereits in seinem 1772 erschienenen Aufsatz „Von deutscher Baukunst“ national vereinnahmte. Die Gotik beschrieb er darin als den deutschen Baustil schlechthin. Bei ihr handele es sich um „deutsche Baukunst, unsere Baukunst, da der Italiener sich keiner eigenen rühmen darf, vielweniger der Franzos“.⁷⁵²

Ernst Moriz Arndt hatte bereits 1813/14 die Entstehung einer geeinten Nation im Geiste einer „überkonfessionellen Kirche“ gefordert.⁷⁵³ Sie sollte gleichzeitig das Ende der konfessionellen Teilung bedeuten und damit dem mittelalterlichen Ideal der Einheit von Staat und Kirche entsprechen. Diese Idee zeigt Friedrich Schinkels Gemälde „Dom über der Stadt“, das 1813 entstand. Darin ist ein gotischer Dom in einer mittelalterlich anmutenden Stadt dargestellt. Hinter dem Dom geht die Sonne auf und lässt diesen zu einer strahlenden Erscheinung werden. Dom und Stadt sind Fantasiegebilde, mit denen Schinkel die Idee einer nationalen Einheit im Zeichen des gotischen und damit deutschen Domes zum Ausdruck brachte. Zu einem solchen Symbol deutscher Einheit wurde in dieser Zeit auch der Kölner Dom, zu dessen Vollendung Joseph Görres 1814 im „Rheinischen Merkur“ aufrief:

„In seiner trümmerhaften Unvollendung, in seiner Verlassenheit ist es ein Bild gewesen von Teutschland seit der Sprach- und Gedanken-

Verwirrung; so werde es denn auch ein Symbol des neuen Reichs, das wir bauen wollen.“⁷⁵⁴

Die Vollendung des Doms wurde zu einem nationalen Anliegen und Zeichen gegen die französische Besatzungsmacht.⁷⁵⁵

Für die patriotisch gesinnten Kreise wurde der gotische Dom zu einer viel zitierten Metapher. Einen „großen, christlichen Dom“ beschrieb Carl Ernst Jarcke 1831 in seinem Buch „Carl Ludwig Sand und sein an dem kaiserlich-russischen Staatsrath [sic] von Kotzebue verübter Mord“. In dem Werk wird unter anderem der Entwurf einer künftigen deutschen „Reichsverfassung“ vorgestellt, wie sie sich die Gießener Schwarzen erdacht hatten. Unter § 33 war darin festgehalten:

„In der Mitte des Reichs erhebt sich die Reichsstadt, genannt ‚Aller Teutschen‘. [...] Der Reichstag wird gehalten in einem großen christlichen Dom.“⁷⁵⁶

Die Rückbesinnung auf die Formen des Mittelalters brachte auch die Malergruppe der Nazarener hervor. Ziel dieser Künstlergruppe war die Erneuerung der christlichen Malerei ganz im Sinne des Mittelalters.⁷⁵⁷ Der Bildsprache der Nazarener lag eine seit Jahrhunderten überlieferte christliche Ikonografie zugrunde. Ihr bewusster Rückgriff auf die mittelalterlichen Vorbilder und ihr Ziel, geschichtliche Wurzeln in großen Figurenzyklen und Illustrationen vor Augen zu führen, standen im Einklang mit dem wiedererwachten Nationalbewusstsein.

Auch in Friedrichs Werk findet sich eine Vielzahl gotischer Bauwerke. Friedrich verband jedoch mit diesem Motiv eine andere Bildaussage, als es die Nazarener taten. Deren Schwärmerei für das Mittelalter und das Kopieren mittelalterlicher Kunstformen lehnte er rigoros ab und mahnte die Künstler, „sich selbst und ihre Zeit“ zu erkennen:

„Darum ihr Herren von A bis Z, die ihr ewig Rafael und Michelangelo u.a.m. nachäfft, man wird eure Werke ebenso wenig für eines dieser Meister erkennen als einen Affen für einen

⁷⁵⁰ Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015, S. 115.

⁷⁵¹ Jensen 1995, S. 168.

⁷⁵² Goethe, Von deutscher Baukunst, S. 17, zitiert nach Franke 2012, S. 137.

⁷⁵³ Eimer 1982, S. 186.

⁷⁵⁴ Zitiert nach Kier 2001, S. 169.

⁷⁵⁵ Ebd.

⁷⁵⁶ Jarcke 1831, S. 191.

⁷⁵⁷ Gehler 1999, S. 11.

Menschen halten, wie er auch den Menschen nachahmt, wohl aber könnte man in Versuchung geraten, euch Herrn für nicht viel mehr als für Affen zu halten.⁷⁵⁸

Friedrichs Vorstellung vom Mittelalter war die einer unwiederbringlich verlorenen Epoche. Bekannt ist der Ausspruch des Malers zu dem 1830 entstandenen Gemälde „Der Dom zu Meissen als Ruine“:

„Die Zeit der Herrlichkeit des Tempels und seiner Diener sind dahin und aus dem zertrümmerten Ganzen eine andere Zeit und ein anderes Verlangen nach Klarheit und Wahrheit hervorgegangen.“⁷⁵⁹

Hinrichs schrieb 2011, die gotische Ruine bei Friedrich zeige „eine romantisch propagierte religiöse Erneuerungssymbolik“. Der Maler habe sich damit von einem Glauben abgewandt, „der ausschließlich an die Kirche gebunden war“, und stattdessen seine religiöse Erfüllung in der Natur gesucht.⁷⁶⁰

Daneben zeigte der Maler auch Gebäude und Stadtsilhouetten in neugotischen Formen. Märker schrieb 1974 dazu, Friedrich male die Gotik als „unwirkliche, visionäre Erscheinung, wobei es sowohl einzelne Dome als auch ganze gotische Städte sein können.“⁷⁶¹ Die von ihm als „gotische Idealstädte“ bezeichneten Stadtsilhouetten verstand Märker als „Sinnbilder der neuen Zeit, des zukünftigen Christentums“, die je nach Kombination mit anderen Motiven eine politische oder religiöse Bedeutung haben könnten. So werde die gotische Stadt im Zusammenhang mit „Altdeutschen“, die sehnsuchtsvoll zu ihr hinblickten, zum Sinnbild der Hoffnung auf eine bessere politische Zukunft.⁷⁶² Schmied begriff 1999 die Städte in neugotischen Formen am Horizont als eine Art „Fata Morgana“, die man nie erreichen könne, da sie sich in einer „jenseitigen, zukünftigen“ Welt befänden.⁷⁶³

Neugotische Formen kommen erstmals 1811 in dem Gemälde „Winterlandschaft mit Kirche“ in Friedrichs Werk vor. Schmied wies 1999 darauf hin, dass der Maler hier die Form des Ostgiebels der Neubrandenburger Marienkirche aufgenommen habe.⁷⁶⁴ Im Gemälde hat er diese dann deutlich verschlankt und die Turmhelme lang und spitz dargestellt. Ganz ähnlich ist es in dem Gemälde „Vision der christlichen Kirche“ (um 1812), in dem sich eine Kirche aus dem Nebel manifestiert und die beiden Druiden im Vordergrund erschreckt die Arme hochreißen lässt. Als Vorbild für den Kirchenbau dienten der Meißener Dom und die Neubrandenburger Marienkirche. Hofmann schrieb dazu, aus den Bauten sei hier ein „eklektisches Stück Reißbrettgotik“ geworden,

„vergleichbar mit den neugotischen Spitztürmen, mit denen August Welby Pugin später seine ‚Apology for the Revival of Christian Architecture‘ (London 1843) illustrierte.“⁷⁶⁵

Diese „Überbetonung der Vertikalität“ beschrieb auch Neidhardt, der die gotische Stadt bei Friedrich als Zukunftsvision im Sinne des „himmlischen Jerusalem“ verstand:

„Aus der Art und Weise, wie Friedrich mit der gotischen Sakralarchitektur umgeht, ist eine ausgesprochene, fast möchte man sagen, zwanghafte Überbetonung der Vertikalität insbesondere bei seinen ‚Visionen der Kirche‘ zu bemerken. Das geschieht einerseits durch eine absichtsvolle, dichte Bündelung senkrechter Parallelen, andererseits durch eine expressive Verschlingung gotischer Türme [...] wo unreal anmutende Kirchtürme zu fast nadelartigen Gebilden zugespitzt sind. [...] Die Deutung der gotischen Stadt oder der gotischen Kathedrale als ‚christliche Jenseitsvision‘ oder ‚himmlisches Jerusalem‘ hängt ursächlich mit ihrer Vertikalität [...] zusammen.“⁷⁶⁶

Fiege sah in den neugotischen Formen einen Ausdruck der politischen und religiösen Hoffnungen des Malers:

⁷⁵⁸ Eberlein 1924, S. 150.

⁷⁵⁹ Ebd., S. 144.

⁷⁶⁰ Hinrichs 2011, S. 44.

⁷⁶¹ Märker 1974, S. 60.

⁷⁶² Ebd., S. 76.

⁷⁶³ Schmied 1999, S. 81 f.

⁷⁶⁴ Ebd., S. 91.

⁷⁶⁵ Hofmann 2000, S. 73.

⁷⁶⁶ Neidhardt 2005, S. 20 f.

„Ebenfalls meistens neugotisch sind die Kirchen und Dome auf Friedrichs Gemälden, soweit er sie unversehrt darstellte. Da er die Wiederbelebung alter Formen rigoros ablehnte und ruinöse Gotik als Zeichen überwundener Glaubensäußerungen malte, muß geschlossen werden, daß die Neugotik etwas wirklich neues für ihn war, ein in die Zukunft weisender Anfang [...]. Neugotik wurde für Friedrich Ausdruck seiner religiösen und politischen Hoffnungen.“⁷⁶⁷

In dem 1974 erschienenen Katalog der Ausstellung „Caspar David Friedrich“ in der Hamburger Kunsthalle wurde festgestellt, dass Friedrich das Motiv der Stadt am Horizont mit Bildaussagen verbunden habe, „die über die vordergründige Sinnschicht hinausgehen“. Der Maler stehe mit diesem Motiv in der Tradition der niederländischen Kunst des 17. Jahrhunderts, wobei er die Stadt am Horizont jedoch so wirken lasse, als sei sie „in die Ferne entrückt“.⁷⁶⁸ Tatsächlich verfremdete Friedrich in vielen Fällen die Darstellungen realer Stadtansichten zu solchen entrückten Visionen. Ein Beispiel ist die Stadtsilhouette in dem Gemälde „Auf dem Segler“ (1818/20), in dem die Gebäude an die Ansicht von Stralsund erinnern. Friedrich veränderte jedoch vor allem die Proportionen der Kirchtürme erheblich, indem er sie höher und schlanker darstellte.

In folgenden Gemälden zeigt Friedrich Boote und Schiffe zusammen mit neugotischen Gebäuden:

- Hafen bei Mondschein (1811)
- Greifswald im Mondschein (1817)
- Gedächtnisbild für Johann Emanuel Bremer (um 1817)
- Auf dem Segler (1818/20)
- Die Schwestern auf dem Söller am Hafen (1818/20)

In dem Gemälde „Hafen bei Mondschein“ (1811) schauen die Betrachtenden über ein Gewässer zu einer Stadt, vor der Schiffe und Boote ankern. Der Bildtitel, wonach es sich bei der Stadt um Greifswald handelt, ist irreführend und kam wohl aufgrund der auf der Rückseite angebrach-

ten Bezeichnung „Ansicht von Greifswald“ zustande.⁷⁶⁹ Während Friedrichs Zeitgenossen das Gemälde als Darstellung einer tatsächlich existierenden „Seestadt“ verstanden⁷⁷⁰, wies Börsch-Supan bereits 1960 darauf hin, dass Friedrich diese Ansicht frei erfunden habe.⁷⁷¹ Hinz nahm dagegen 1966 weiter an, dass es sich um eine Darstellung nach der Natur handele, wie Friedrich sie nach seinen Reisen in die Heimat gemalt habe.⁷⁷² Zschoche schrieb schließlich 1998, dass allenfalls die linke der beiden Kirchen an die Neubrandenburger Kirche erinnere, die Ansicht ansonsten jedoch frei erfunden sei.⁷⁷³ Er schlug eine mögliche Deutung der Stadt als Vision von „Gustavia“ vor.⁷⁷⁴

Der Maler zeigt hier niedrige Gebäude, die er nebeneinander auf der Horizontlinie platziert hat. Die Mittelachse des Gemäldes wird von zwei baugleichen, überproportional groß dargestellten Kirchen flankiert. Zwischen die beiden Kirchtürme und exakt in die Bildmitte hat Friedrich den Vollmond gemalt.

Börsch-Supan deutete 1973 das Gemälde mit der Stadt und den davor ankernden Schiffen als ein Symbol für das Leben nach dem Tod.⁷⁷⁵ Auch Zschoche beschrieb die Stadt 1998 als Jenseitsvision.⁷⁷⁶ Die Schiffe symbolisieren demnach die Seelen der Verstorbenen, die ihre Lebensfahrt beendet haben.

Eine solche „Jenseitsvision“ wird deutlicher in dem „Gedächtnisbild für Johann Emanuel Bremer“ (um 1817) herausgearbeitet. Die Betrachtenden sehen aus einer mit Weinstöcken bewachsenen Laube über das Wasser zu der Stadt

⁷⁶⁹ Hinweis auf die Bezeichnung bei Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320 und Zschoche 1998, S. 93.

⁷⁷⁰ So im „Journal des Luxus und der Moden“, in dem von einer Aussicht auf eine Seestadt die Rede ist (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 79).

⁷⁷¹ Börsch-Supan 1960, S. 41 f.

⁷⁷² Hinz 1966, S. 70.

⁷⁷³ Zschoche 1998, S. 93.

⁷⁷⁴ Dazu schrieb Zschoche: „Ohne einen Zusammenhang behaupten zu wollen, sei doch erwähnt, dass Gustav IV. Adolf von Schweden 1806 an den Ufern der rügischen Zicker-See die Stadt ‚Gustavia‘ gründen wollte. [...] Friedrich mag von der geplanten Hafenstadt auf Rügen Anfang August 1806 in Greifswald gehört haben, und falls sie ihn zu diesem und ähnlichen Bildern von Städten am Meer anregte, wäre neben der religiösen Deutung der Stadt als Jenseitsvision auch an ‚Gustavia‘ zu denken, als Hommage und politische Zukunftserwartung“ (Zschoche 1998, S. 93).

⁷⁷⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320 f.

⁷⁷⁶ Zschoche 1998, S. 93.

⁷⁶⁷ Fiege 1977, S. 98 f.

⁷⁶⁸ Hofmann 1974, S. 44 f.

hin. Das Tor, das den Weg aus der Laube in die Landschaft markiert, ist verschlossen. Börsch-Supan deutete das Gemälde 1973 als Jenseitsvision.⁷⁷⁷ Hofmann sprach 2000 von der „Vision einer gotischen Stadt, eine Silhouette aus filigranen Türmen und den Takelagen von Schiffen“.⁷⁷⁸

Friedrich zeigt hier den Ausblick auf eine Stadt am Horizont, wo Schiffe vor Anker liegen und über deren Kirchtürmen der Vollmond steht. Der Maler rückt die Stadt jedoch weiter von den Betrachtenden weg und lässt die hohen Türme mit ihren spitzen Dächern beinahe in dem über dem Wasser liegenden Dunst verschwinden. Die Masten der Schiffe, die dicht vor der Stadt liegen, sind dabei kaum von den nadelspitzen Kirchtürmen zu unterscheiden, Schiffe und Kirchen werden optisch verschmolzen.

Friedrich hatte hier für den Auftraggeber ein „Memento mori“ geschaffen, in dem er die Schiffe als Symbol für das Ende der Lebensfahrt sehr viel stärker mit der gotischen Stadt in Verbindung setzt als in seinem früheren Gemälde.

Das 1817 entstandene Gemälde „**Greifswald im Mondschein**“ zeigt erneut eine Stadt an einem Gewässer, das den gesamten Mittelgrund des Gemäldes einnimmt. Die Kirche ist das höchste Gebäude, ihr schlanker Turm liegt genau auf der Bildmittelachse. Genau hinter die Turmspitze und in den Mittelpunkt des Gemäldes hat Friedrich den Vollmond gemalt, der dementsprechend als Allegorie des göttlichen Lichtes verstanden werden kann.

Die Betrachtenden sehen von einem Uferstreifen aus zu der Stadt hin. Zwei Männer sind vor dem Ufer in einem Ruderboot unterwegs. Das Boot befindet sich auf der Bildmittelachse und damit in einer Linie mit dem Kirchturm und dem Mond. Zwischen dem Boot und der Stadt ragen übergroß dargestellte Fischernetze an Stangen aus dem Wasser. Sie bilden eine Raumschranke, die das Unerreichbare und damit die „visionäre“ Erscheinung der Stadt am Horizont noch betonen. Die Masten der beiden Segelboote, die im Vordergrund am Ufer liegen, schließen das Gemälde nach links ab und bilden damit das Gegenstück zu

den rechts im Vordergrund aufragenden Stangen. Der Blick der Betrachtenden wird auf diese Weise in die Mitte des Gemäldes und zu dem Ruderboot, dem Kirchturm und dem Mond geleitet.

Das Gemälde „**Auf dem Segler**“ (1818/20), das bereits im vorangegangenen Kapitel eingehend beschrieben wurde, zeigt die Stadt am Horizont als Ausblick auf die von den „Altdeutschen“ erhoffte bessere Zukunft. Friedrich stellt hier das Boot als Transportmittel der „Altdeutschen“ dar, durch das sie ihr ersehntes Ziel überhaupt erst erreichen können. Börsch-Supan sah in der Stadt am Horizont eine Jenseitsvision.⁷⁷⁹ Märker erklärte dagegen, die Interpretation dieser „visionären Erscheinung einer gotischen Stadt“ im Sinne einer „Jenseitsvision“ verkenne den Zusammenhang von Staffage und dem Ziel der Bewegung des Paares auf dem Boot. Die Gotik-Vision sei vor allem „Idealbild ihrer politischen Hoffnungen“.⁷⁸⁰

Nicht als ferne Vision, sondern in greifbarer Nähe hat Friedrich dagegen die gotischen Kirchen in dem Gemälde „**Die Schwestern auf dem Söller am Hafen**“ (1818/20) dargestellt. Dem Maler dienten die Marienkirche und der Rote Turm von Halle als Vorbilder.⁷⁸¹ Zur Zeit der Reformation waren sie zum „Bollwerk des Katholizismus“ ausgebaut worden und für Friedrich damit zu einer Verkörperung der Hoffnung auf die Zukunft geworden, wie Busch 2006 schrieb.⁷⁸² Friedrich stellt hier Schiffe und Kirchtürme nebeneinander. Sugiyama kam in diesem Zusammenhang 2007 zu dem Schluss, dass es sich bei den Schiffen um ein „Hoffnungssymbol, u.a. als Hoffnung auf eine positive Staatsführung sowie den Hafen als Lebensraum des Bürgers“ handele.⁷⁸³

7.3. Lebensfahrt

Die Fahrt in einem Boot oder Schiff als Metapher der Lebensfahrt lässt sich seit der Antike nachweisen. Hüttinger zitierte hierzu als eines der frühesten Beispiele die „Seefahrt des Lebens“ des Dichters Pallas Meteoros:

⁷⁷⁷ Börsch-Supan 1974, S. 46.

⁷⁸⁰ Märker 1974, S. 100.

⁷⁸¹ Dies hat als Erster Peter Feist festgestellt (Feist 1956, S. 449-452).

⁷⁸² Busch 2006, S. 41.

⁷⁸³ Sugiyama 2007, S. 151.

⁷⁷⁷ Börsch-Supan 1969, S. 400, und Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 340.

⁷⁷⁸ Hofmann 2000, S. 112.

„Leben ist Fahrt auf dem Meer. Rings lauern Gefahren, und oftmals schlägt uns ein Sturmwind in ihm schlimmer als ein Schiffbruch zur See. [...] Mancher fährt glücklich, den anderen verschlägt, doch laufen wir alle unter der Erde zunächst in einen nämlichen Port.“⁷⁸⁴

Er legte dar, wie diese Metapher von der Zeit des Mittelalters bis zum Barock gebraucht wurde.⁷⁸⁵ Grave nannte dies die Fähigkeit des Christentums zur „Adaption antiker Traditionen“ und verwies in diesem Zusammenhang auch auf den Aspekt der Gleichsetzung des Schiffes mit der Kirche.⁷⁸⁶

In der Romantik war die Metapher der Lebensfahrt sehr beliebt, wie bereits Barth 1974 beschrieb.⁷⁸⁷ Die Wandlung des Bildtypus von der „gemeinschaftlichen Lebensfahrt zur einsamen Lebensfahrt“⁷⁸⁸ setzte im 19. Jahrhundert ein und hatte ihre Wurzeln in der Literatur. Am Anfang stand die Figur des „Fliegenden Holländers“, den auch Heinrich Heine in seinem Buch „Die Memoiren des Herren von Schnabelewopski“ erwähnte.⁷⁸⁹ Auch Friedrich Schiller bediente sich im „Musen-Almanach für das Jahr 1797“ der Metapher des Lebensschiffes, indem er schrieb:

„In den Ocean [sic] schiff mit tausend Masten der Jüngling. Still, auf gerettetem Boot treibt in den Hafen der Greis.“⁷⁹⁰

Und Ludwig Richter schrieb 1821 in seinen Lebenserinnerungen:

„Wer sich einmal auf dies wogende Meer begeben hat, ist immer in schwankender, taumelnder Bewegung, und findet er auch eine Stelle, wo er den Anker werfen kann, so reißt ihn ein neuer, wütender Strom hinaus, und findet er den Tod nicht an den drohenden Felsen und Klippen, so kommt doch sein Schiff leck und zerrüttet im Hafen an.“⁷⁹¹

⁷⁸⁴ Zitiert nach Hüttinger 1970, S. 217.

⁷⁸⁵ Ebd.

⁷⁸⁶ Grave 2001, S. 34 f.

⁷⁸⁷ Barth 1974, S. 167.

⁷⁸⁸ Ebd., S. 156.

⁷⁸⁹ Es entstand in den Jahren von 1831-1833, Heine verwendet darin eigene Erfahrungen, die er aus der Perspektive eines polnischen Adligen erzählt (Berckenhagen 1995, S. 173).

⁷⁹⁰ Schiller o.J., S. 111.

⁷⁹¹ Richter 1885, S. 482.

Im Jahr 1806 legte Christian August Semler, der mit Friedrich bekannt war und diesem bereits im Zusammenhang mit dem „Ramdohr-Streit“ beratend zur Seite gestanden hatte, seine „Ideen zu allegorischen Zimmerverzierungen“ vor. Darin beschrieb er, wie ein Studienzimmer für junge Männer mit vier Bildern auszustatten sei. Diese Bilder sollten jeweils ein Schiff in verschiedenen Situationen zeigen: beim Auslaufen, auf heiterer See, im Sturm und schließlich bei der Rückkehr in den Hafen. Die Darstellungen sollten auf die jungen Männer moralisierend wirken und von ihnen gemeinsam mit ihren Mentoren besprochen werden.⁷⁹²

In der Kunstgeschichte werden vier Gemälde Friedrichs, auf denen Schiffe und Boote zu sehen sind, explizit als „Tageszeitenzyklus“ beziehungsweise als „Vier Tageszeiten“ beschrieben. Es handelt sich dabei um die Gemälde „Morgen“, „Mittag“, „Abend“ und „Nacht“. Sie werden in die Zeit um 1816/18 datiert. Die Boote und Schiffe in diesen vier Gemälden werden als Darstellung verschiedener Stationen der Lebensfahrt verstanden. Als Erster hatte von Einem 1950 eine Zusammengehörigkeit der vier Gemälde angenommen. Er schrieb: „Vier Ölgemälde, um 1809 entstanden, schildern den Wechsel der Tageszeiten aus dem Erlebnis des heimischen Meeres.“⁷⁹³ In dem Wechsel der Tageszeiten sah von Einem die verschiedenen Lebensphasen dargestellt. Zu dem Gemälde „Morgen“ schrieb er: „Der ‚Morgen‘ ist die Ausfahrt zum Leben. Der Mensch strebt aus dem Sicherem, Begrenzten, ins Weite.“⁷⁹⁴ Auch Barth benannte 1974 die vier Gemälde als einen „frühen Lebensalter-Zyklus“. Friedrich stelle darin die Natur als „Spiegelbild der psychischen Entwicklung des Menschen“ dar und greife mit dem Motiv des Schiffs auf die Tradition des „Schiffs des Lebens“ zurück.⁷⁹⁵

Hatte Friedrich diese vier Gemälde wirklich als Zyklus, also als Abfolge von Tageszeiten und damit im übertragenen Sinne von Lebenszeiten, angelegt? Börsch-Supan stellte dazu 1973 fest, dass der schwedische Dichter Per Daniel Amadeus Atterboom die vier Gemälde in seinen Reiseerinnerungen

⁷⁹² Semler 1806, S. 17 ff. Vgl. auch Barth 1974, S. 166 f.

⁷⁹³ Von Einem 1950, S. 59.

⁷⁹⁴ Ebd.

⁷⁹⁵ Barth 1974, S. 99.

nerungen aus den Jahren 1817 bis 1819 als „Tageszeitenzyklus“ erwähnt habe. Dies lässt sich jedoch nicht verifizieren.⁷⁹⁶

Der Umstand, dass sich bis 1842 alle vier Gemälde im Besitz des Berliner Buchhändlers Andreas Reimer befanden, hat ebenfalls zu der Auffassung beigetragen, dass es sich bei ihnen um einen zusammengehörenden Zyklus handelt.⁷⁹⁷ Der Zyklus war darüber hinaus auch noch 1922 in der Galerie „Das Kunsthaus“ in Mannheim geschlossen nachweisbar. Aufgeteilt wurden die Gemälde schließlich zu einem unbekanntem Zeitpunkt, wohl in den 1930er-Jahren. Die im Werkverzeichnis und in den Bestandskatalogen der Landesgalerie Hannover publizierte Angabe, der gesamte Tageszeitenzyklus habe sich 1934 in der Frankfurter Sammlung von Zacharias M. Hackenbroch befunden, lässt sich für den „Morgen“ nicht belegen.⁷⁹⁸

Börsch-Supan ging 2008 noch einmal ausführlicher auf die Gemälde ein und beschrieb sie als „einen auseinandergerissenen Zyklus von Tageszeiten in kleinformatischen Seestücken“, der eine „nicht ganz leicht zu lesende Bildergeschichte“ erzähle, nämlich das „Leben eines Ehepaares, mit dem Friedrich offenbar sich selbst und seine Frau meint“.⁷⁹⁹ Das Besondere an der Folge sei, dass hier „die Eheschließung als der Beginn eines neuen Lebens aufgefasst ist“, während die Jahreszeiten- und Lebensalterthematik in den Hintergrund gerückt werde.⁸⁰⁰

Börsch-Supans Argumentation lässt jedoch Fragen offen. Wenn die Gemälde die Lebensgeschichte des (Ehe-)Paares zeigen sollen, verwundert es, dass dieses Paar in dem Gemälde „Mittag“ gar nicht in dem Bild zu sehen ist. Das gilt auch für das Gemälde „Nacht“, in dem keine Frau dargestellt ist, wobei Börsch-Supan irrtümlich annahm, dass hier

ein Paar zu einem „nicht sichtbaren, auf der Reede liegenden Hochseeschiff“⁸⁰¹ unterwegs sei.

Nicht zuletzt stellt sich die Frage, warum ein Zyklus, der die Lebensfahrt des Paares versinnbildlichen soll, nicht mit dessen Ankunft am Ufer oder im Hafen endet (so zu sehen in dem Gemälde „Abend“). Als letztes Gemälde in dieser Reihe gilt stattdessen die bereits erwähnte „Nacht“, in der ein Boot mit sechs Passagieren auf dem offenen Meer unterwegs ist.

Börsch-Supan deutete 1973 diese Darstellung als den Aufbruch des Menschen zum „ewigen Leben“.⁸⁰² Diesem Gedanken schloss sich 1998 Zschoche an und schrieb, die Weiterreise zu einem „unsichtbaren Ziel“ schließe den „christlichen Gedanken von Tod und Aufbruch zu ewigem Leben nicht aus“.⁸⁰³ Er zitierte hier auch von Einem, der bereits 1950 in dem Gemälde eine „neue“ Fahrt dargestellt sah, die „ins Dunkle, Grenzenlose“ führe.⁸⁰⁴

Börsch-Supan wies zur Untermauerung seiner Zyklusthese außerdem auf das gleiche Format der vier Gemälde hin, die er als „kleinformative Seestücke“⁸⁰⁵ beschrieb. Tatsächlich haben die Gemälde die gleichen Maße, nämlich 22 × 30 Zentimeter. Dass dies jedoch kein Beleg für deren Zusammengehörigkeit sein muss, wird deutlich, wenn man weitere Gemälde Friedrichs aus diesen Jahren betrachtet. So weichen beispielsweise die Bilder „Mondnacht am Ostseestrand“ (um 1816/18) mit 23 × 31,5 Zentimetern sowie die „Küstenlandschaft im Mondschein“ (um 1818) mit 22 × 31 Zentimetern kaum von dem vorgenannten Format ab.⁸⁰⁶

In der „Küstenlandschaft im Mondschein“ ist darüber hinaus die gleiche Reihung der Boote dargestellt, wie sie auch im „Morgen“ zu sehen ist. Während im „Morgen“ die Boote in einer Reihe in Richtung des Horizonts fahren, kehren sie in der „Küstenlandschaft im Mondschein“ am Ende des Tages in eben dieser Reihe zur Küste zurück.

⁷⁹⁶ Börsch-Supan bezieht sich dabei auf Atterbom 1867, S. 93 f. (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342). Das von Börsch-Supan angeführte Zitat ist in diesem Buch jedoch nicht vorhanden.

⁷⁹⁷ Siehe dazu auch Märker 2007, S. 32.

⁷⁹⁸ Diese Informationen verdanke ich dem freundlichen Hinweis von Dr. Claudia Andratschke aus dem Landesmuseum Hannover.

⁷⁹⁹ Börsch-Supan 2008, S. 169.

⁸⁰⁰ Ebd.

⁸⁰¹ Ebd., S. 174.

⁸⁰² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁸⁰³ Zschoche 1998, S. 90.

⁸⁰⁴ Von Einem 1950, S. 59.

⁸⁰⁵ Börsch-Supan 2008, S. 169.

⁸⁰⁶ Der Katalog der niedersächsischen Landesgalerie nennt darüber hinaus noch eine „Gruppe 1807 und 1809 entstandener kleinformativer Strand-Landschaften“ in diesem Format (Kat. Hannover 1990, S. 118).

Mit Blick auf das Format, den Entstehungszeitpunkt und das Motiv ließe sich dieses Gemälde also sogar noch überzeugender einem möglichen Zyklus zuordnen als das Gemälde „Nacht“.

Besonders eindrücklich hat Friedrich die Lebensfahrt eines Paares in dem Gemälde „**Auf dem Segler**“ (1818/20) dargestellt. Die Neigung des Bootes, die windgefüllten Segel und die Perspektive der Betrachtenden, die vom Heck zum Bug des Bootes blicken, zeigen die Fahrt und die Bewegung besonders deutlich an. Dabei ist das Paar am Bug im Vergleich zum Bootskörper zu klein gemalt, sodass das Fahrzeug sehr groß wirkt.

Börsch-Supan nannte 1969 das Boot in dem Gemälde ein „geläufiges Symbol des Lebens“.⁸⁰⁷ 1973 deutete er die Darstellung als Metapher des Lebensweges des Paares, das sich nun „dem Tod nähert“.⁸⁰⁸ Schmied vermutete dagegen 2004, dass es sich bei den Personen an Bord um den jungvermählten Friedrich und seine Frau handele, „die soeben ihre gemeinsame Lebensfahrt angetreten haben, die auf einem Lebensschiff zu einem fernen Horizont hin unterwegs sind“.⁸⁰⁹ Wolf sah in dem Bild 2007 schließlich sowohl das Motiv des Lebensschiffes als auch den Wunsch des Paares nach politischer Freiheit thematisiert.⁸¹⁰

Das Thema der Lebensfahrt trägt das Gemälde „**Lebensstufen**“ (um 1834) bereits im Titel. Dieser Titel stammt jedoch nicht von Friedrich selbst. Das Gemälde wurde schon in der „Ausstellung von Werken deutscher Landschaftler in Berlin“ 1905 unter der Bezeichnung „Lebensstufen“ geführt.⁸¹¹ Schmied erklärte 2002 dazu:

„Tages- und Jahreszeitenzyklus sind hier mit den Lebensaltern in ein einziges Bild zusammengefasst, sind aufgehoben im menschlichen Zyklus.“⁸¹²

Dass die Darstellung ein „Gleichnis der Lebensfahrt“ sei, wurde auch 2004 im Katalog des Museums der Bildenden Künste Leipzig so beschrieben.⁸¹³ Andere Autoren merkten dagegen an, dass

solche Interpretationen, die sich an dem Bildtitel orientierten, in die Irre führen können. So formulierte 1961 Jahn im Katalog der Bildenden Künste Leipzig:

„Auch, ob die Übereinstimmung der Zahl der Figuren mit der der Schiffe etwas bedeuten soll, muss dahingestellt bleiben.“⁸¹⁴

Winkler wies 1979 darauf hin, dass der Bildtitel nicht vom Künstler stamme:

„[...] er entspricht einer außerhistorischen Betrachtungsweise, die den einzelnen Figuren jeweils ein Schiff zuordnet, wobei freilich das sechste, das verwitterte, unbeachtet bleibt.“⁸¹⁵

Auch Jensen zeigte 1995 derartige Unstimmigkeiten auf:

„Jedes der Schiffe müsste dann das Leben oder die Lebenszeit der Personen versinnbildlichen. Merkwürdig nur, daß alle Schiffe dem Ufer zuzufahren.“⁸¹⁶

Eine Tatsache, die auch Zschoche 1998 erwähnte:

„Mit der kleinen Bucht vorne wäre dann der Lebenshafen gemeint. Aber auf ihn segeln gerade die kleinen Boote zu, die doch ausfahren müssten, da die Kinder ihr Leben noch vor sich haben.“⁸¹⁷

Friedrich hatte das Gemälde nicht für die Öffentlichkeit bestimmt, sondern für seine Familie gemalt.⁸¹⁸ Die Personen an Land werden in der Friedrichforschung entsprechend als Friedrich und dessen Familienangehörige identifiziert.

Die Schiffe und Boote sind als Symbole der Lebensfahrt zu verstehen. An welcher Position dieser Fahrt sich die Schiffe befinden, zeigt der Maler durch die Segel an, die auf allen drei Fahrzeugen unterschiedlich stark eingeholt sind.

⁸⁰⁷ Börsch-Supan 1969, S. 400.

⁸⁰⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353.

⁸⁰⁹ Schmied 2002, S. 84.

⁸¹⁰ Wolf 2007, S. 51.

⁸¹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

⁸¹² Schmied 2002, S. 125.

⁸¹³ Sander 2004, S. 135.

⁸¹⁴ Jahn 1961, S. 82.

⁸¹⁵ Kat. Leipzig 1979, S. 197.

⁸¹⁶ Jensen 1995, S. 216.

⁸¹⁷ Zschoche 1998, S. 153.

⁸¹⁸ Es war entweder für seinen Bruder Heinrich oder dessen gleichnamigen Sohn bestimmt, der das Patenkind des Malers war (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438).

7.4. Anker und Schiffe

In vielen seiner Gemälde stellt Friedrich Anker zusammen mit Schiffen und Booten dar. Wird der Anker dabei von ihm auffällig im Bildvordergrund platziert, kann man davon ausgehen, dass der Maler damit auf ein bestimmtes Bildthema hinweisen wollte. Der Anker ist als Symbol der Hoffnung aus der christlichen Ikonografie bekannt. Friedrich stellt ihn jedoch auch zusammen mit „Altdeutschen“ und somit in einem politischen Kontext dar.

Anker, Schiffe und Boote zeigt Friedrich in folgenden Gemälden:

- Meeresstrand im Nebel (um 1807)
- Hafen bei Mondschein (1811)
- Das Kreuz an der Ostsee (1815)
- Morgen (um 1816/18)
- Abend (um 1817)
- Schiffe auf der Reede (um 1816/18)
- Küstenlandschaft im Abendlicht (1816/18)
- Mondaufgang am Meer (1821)
- Hafen von Greifswald (um 1820)
- Abend an der Ostsee (um 1826)
- Abend am Ostseestrand (1831)
- Meeresufer im Mondschein (1836)

Das Gemälde „**Meeresstrand im Nebel**“ ist um 1807 entstanden und zeigt den Blick von einem steinigen Küstenabschnitt auf das Meer, über dem dichter Nebel liegt. Vor der Küste ist eine Jacht zu sehen, zu der ein Boot gerudert wird. Schiff und Boot sind im Nebel nur schemenhaft zu erkennen, im Gegensatz zur Küste im Vordergrund des Gemäldes, wo Friedrich gut sichtbar einen Anker sowie einige Fischereigerätschaften auf den hellen Sand platziert hat.

Börsch-Supan deutete 1973 die Fahrt des Ruderbootes zu der Jacht als Todesallegorie.⁸¹⁹ Den Anker, der am Ufer zurückbleibt, beschrieb er zusammen mit den übrigen Gerätschaften als Symbole der „Überwindung der irdischen Mühsal“.⁸²⁰

Tatsächlich wird das Gemälde in zwei Bereiche geteilt, die man auch im übertragenen Sinn als

Diesseits und Jenseits verstehen kann: den Vordergrund mit seinen klaren Konturen und den Hintergrund, der im Nebel liegt. So vollzieht das Ruderboot hier eine Art Charon'scher Überfahrt zu der Jacht. Wohin diese fahren wird, ist durch den Nebel unmöglich vorauszusagen. Es liegt nahe, den Anker in diesem Zusammenhang als Symbol des Glaubens und der Hoffnung zu verstehen.

In dem Gemälde „**Hafen bei Mondschein**“ (1811) schauen die Betrachtenden über ein Gewässer hin zu einer Stadt, vor der Schiffe und Boote liegen. Auch hier ist im Vordergrund des Gemäldes ein großer Anker am Ufer zu sehen. Friedrich hat ihn, ähnlich wie in dem Gemälde „Meeresstrand im Nebel“, durch die Platzierung auf der hellsten Stelle des Vordergrundes besonders hervorgehoben.

Die Boote und Schiffe vermitteln das Bild eines von der Fischerei geprägten Landstrichs. In den zeitgenössischen Rezeptionen wurde das Gemälde auch als Abbildung einer tatsächlich existierenden „Seestadt“ verstanden.⁸²¹ Indem Friedrich jedoch den Mond genau zwischen den beiden Kirchtürmen und exakt in der Mitte des Gemäldes darstellt, liegt eine religiöse Interpretation dieser Stadtansicht und damit auch des Ankers und der Schiffe nahe. Die Fahrzeuge können in diesem Zusammenhang als Metapher der Lebensfahrt verstanden werden, der Anker als Zeichen der Hoffnung. In diesem Sinn hatte auch Börsch-Supan 1973 das Gemälde als „Symbol des Daseins nach dem Tod“ beschrieben.⁸²²

Nur zu einem Gemälde, das Schiffe zeigt, gibt es eine Beschreibung von Friedrich selbst, in der er auch explizit die religiöse Bedeutung des Bildes erklärt. Es handelt sich dabei um das Gemälde „**Kreuz an der Ostsee**“ (1815), von dem verschiedene Fassungen existieren.⁸²³ Friedrich schrieb zu dem Motiv 1815 in einem Brief an Louise Seidler:

„Das Bild für ihre Freundin ist bereits angelegt, aber es kommt keine Kirche darauf, kein Baum, keine Pflanze, kein Graßhalm [sic]. Am

⁸¹⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295.

⁸²⁰ Ebd., S. 296.

⁸²¹ So im „Journal des Luxus und der Moden“, in dem von einer Aussicht auf eine Seestadt die Rede ist (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 79).

⁸²² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320.

⁸²³ Siehe dazu Katalog Nummer 9.5.

nackten steinigten Meeresstrande steht hoch aufgerichtet das Kreuz [sic], denen so es sehn ein Trost, denen so es nicht sehn, ein Kreuz.⁸²⁴

Dem Kreuz hat Friedrich in dem Gemälde einen großen Stockanker zur Seite gestellt. Die Motive wurden von Börsch-Supan bereits 1973 als Zeichen für den Tod Christi und die Hoffnung auf Auferstehung gedeutet.⁸²⁵ Diese Auffassung vertrat er noch einmal in seinen Ausführungen 2008.⁸²⁶ Auch Jensen sah 2002 in Kreuz und Anker ein „Glaubensbild“, fügte der Betrachtungsweise jedoch noch eine politische Bedeutungsebene hinzu. Er schrieb, das Kreuz gebiete

„triumphierend allen unchristlichen und fremden Mächten Einhalt: Napoleon wurde 1814 von Deutschen und Briten in der Schlacht von Waterloo endgültig niedergeworfen.“⁸²⁷

Noll betonte 2006, es sei „kaum zweifelhaft“, dass nicht nur das Kreuz, sondern auch die übrigen Gegenstände „eine konkrete, begrifflich sakrale Bedeutung besaßen“, und deutete den Anker als Zeichen der Hoffnung.⁸²⁸

Die Botschaft des Kreuzes und des Ankers richtet sich an die beiden Schiffe, die von links heransiegen. Für die Schiffer war das Kreuz eine verlässliche Landmarke, nach der sie ihren Kurs ausrichten konnten. Der Anker als Zeichen der Hoffnung verstärkt diese Aussage noch. Insgesamt ist das Gemälde damit eine perfekte Illustration der bereits erwähnten Passage aus einem Brief an Louise Seidler:

„Schiffe mit schwellenden Segeln die immer bewegliche Fleche [sic] durchkreuzten [sic]. Und den Schiffer auf Gott vertraut [sic], sich dem umgestühten [sic] Meere hingebend.“⁸²⁹

Den Aufbruch der „Altdeutschen“ zeigt das Gemälde „Morgen“, das um 1816/18 entstanden ist. Auch hier befindet sich ein großer Anker im Vordergrund am Ufer. Börsch-Supan vermutete 1965

in dem Gemälde eine religiöse Aussage und sah in dem Anker ein „Zeichen der Hoffnung“.⁸³⁰ 1973 deutete er das Zurückbleiben dieses „Symbols der christlichen Hoffnung“ als Hinweis auf den Wagemut der „Altdeutschen“.⁸³¹ 2008 schließlich wurde der Anker für ihn ein Zeichen der Hoffnung auf eine glückliche Heimkehr.⁸³² Da der Aufbruch der „Altdeutschen“ in Richtung des Horizonts eine politische Aussage impliziert, kann der Anker hier als Zeichen der Hoffnung auf die Erfüllung ihrer (politischen) Vorstellungen verstanden werden.

In dem ebenfalls um 1817 entstandenen Gemälde „Abend“ liegt ein Anker übergroß am Ufer einer kleinen Bucht. Das Segelboot mit den „Altdeutschen“ fährt auf ihn zu, sodass die Verbindung zwischen Boot und Anker deutlich wird. Börsch-Supan nahm 1965 für das Gemälde ein religiöses Bildthema an.⁸³³ 1973 interpretierte er den Anker als religiöses Symbol und deutete ihn als Zeichen dafür, dass das Paar in seiner politischen Enttäuschung nun Zuflucht in der Religion suche.⁸³⁴ Siegel schrieb 1974, der Anker „erwarte“ die beiden Passagiere, die zur Küste zurückgekehrt seien. In den Ankerflunken und der Takelage des Bootes erkannte sie Kreuze und deutete diese als religiöse Symbole.⁸³⁵ Zschoche brachte 1998 als Einziger den Anker mit der Hoffnung auf politische Veränderung in Zusammenhang:

„Der Anker könnte als Zuflucht der Menschen zur Religion verstanden werden, zugleich aber auch als Symbol neuer politischer Hoffnung.“⁸³⁶

In dem Gemälde „Küstenlandschaft im Abendlicht“, entstanden 1816/18, zeigt Friedrich im Vordergrund Fischer, die in einem Boot beschäftigt sind, sowie Netze und Reusen. Am Ufer liegt im Bildvordergrund ein Steinanker, mit dem die Reusen am Meeresboden befestigt wurden. Er ist daher trotz seiner auffälligen Positionierung wohl eher als Fischereitensil statt als religiöses Symbol zu verstehen. Börsch-Supan deutete die Fischereitensilien 1973 dagegen als „eschatologische

⁸²⁴ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 96 f.

⁸²⁵ Ebd., S. 98.

⁸²⁶ Börsch-Supan 2008, S. 80.

⁸²⁷ Ausst.-Kat. Schweinfurt 2002, S. 80.

⁸²⁸ Noll 2006, S. 40.

⁸²⁹ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 99.

⁸³⁰ Börsch-Supan 1965, S. 67.

⁸³¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁸³² Börsch-Supan 2008, S. 169.

⁸³³ Börsch-Supan 1965, S. 67.

⁸³⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁸³⁵ Siegel 1974, S. 199.

⁸³⁶ Zschoche 1998, S. 89.

Symbole“ und sah in der Bucht ein Symbol für das Ende der Lebensfahrt.⁸³⁷ Mit Blick auf die beiden Fischer, die dort ganz offensichtlich ihrem Tagwerk nachgehen, ist einer solchen Deutung jedoch mit Skepsis zu begegnen. Auch die beiden Schiffe, die sich weit im Hintergrund auf Kurs entlang der Küste befinden, machen eine Deutung der Bucht als Symbol des Lebensendes schwierig.

In dem Gemälde **„Mondaufgang am Meer“** (1821) zeigt Friedrich einen steinigen Küstenstreifen bei Nacht, vor dem zwei Schiffe segeln. Hier liegen im Vordergrund zwei große Stockanker am Ufer. Zwei Männer in „Altdeutscher Tracht“ schauen wie die beiden Frauen, die hinter ihnen auf einem Findling sitzen, zu den Schiffen hinaus. Auffallend ist die paarweise Anordnung der Motive: Friedrich zeigt zwei Schiffe, zwei Männer, zwei Frauen und zwei Anker – und schafft auf diese Weise eine Verbindung zwischen ihnen.

Börsch-Supan deutete die Anker 1973 als „Symbol der Auferstehungshoffnung“.⁸³⁸ Seine ausschließlich religiöse Interpretation des Gemäldes greift mit Blick auf die „Altdeutschen“ jedoch zu kurz. So wie diese auf eine politische Bedeutung der Darstellung hinweisen, können auch die Anker hier als Zeichen der politischen Hoffnung verstanden werden, mit der die „Altdeutschen“ den Schiffen entgegensehen.

In dem Gemälde **„Hafen von Greifswald“**, das auf die Zeit um 1820 datiert wird, sind die gleichen Anker wie in dem vorgenannten Gemälde zu sehen. Sie liegen zwischen den Fischereigerätschaften im Vordergrund. 1938 schrieb von Einem dazu, dass in dem Gemälde „nicht die Figürchen der Matrosen und der Wäscherin, sondern Anker, Boot und Netzstangen“ die Bedeutungsträger seien.⁸³⁹ Börsch-Supan nannte 1973 die Anker Zeichen der Hoffnung auf ein ewiges Leben.⁸⁴⁰ In einem Hafen, wie Friedrich ihn hier zeigt, hat das Vorhandensein solcher Anker jedoch tatsächlich auch eine logische Berechtigung. Gegen eine religiöse Deutung der Anker und damit des Gemäldes sprechen auch die zahlreichen All-

tagsszenen wie die Wäscherin bei der Arbeit und die ausgelassenen Männer, die im Hintergrund in das Wasser springen.

In dem um 1826 entstandenen Gemälde **„Abend an der Ostsee“** liegt wiederum ein einzelner, großer Stockanker im Vordergrund am Ufer, während dahinter ein Segelboot Kurs auf das Meer nimmt. In der Friedrichforschung wurde das Boot bislang irrtümlich als an den Strand zurückkehrend statt von ihm wegfahrend beschrieben. Börsch-Supan sah 1973 in dem Gemälde entsprechend eine Todesallegorie⁸⁴¹, Fiege sprach 1977 von der Darstellung einer Heimkehr im Sinne des Lebensabends beziehungsweise der „Heimkehr zum Glauben“.⁸⁴² Auch Bushart beschrieb 2000 den Anker als Attribut des Glaubens, der das Ufer mit der Vorstellung von „Halt und Hoffnung“ verbinde. In dem Boot sah er ein Fischerboot, das mit seinem Fang nun „getrost das Ufer ansteuern“ könne.⁸⁴³ Die auffällige Platzierung des Ankers zeigt an, dass dieser für den Maler eine besondere Bedeutung hatte. Man kann ihn als Symbol der Hoffnung verstehen, mit der die Besatzung des Segelbootes die Fahrt beginnt.

In dem Gemälde **„Abend am Ostseestrand“**, das 1831 entstanden ist, liegt der Anker neben den beiden Fischern, die im Vordergrund an einem Feuer stehen. Das Fischernetz hinter ihnen wirkt wie eine Wand zwischen ihnen und dem Wasser. Der Maler schafft auf diese Weise einen geschützten Raum, in den er die Menschen und den Anker stellt. Börsch-Supan beschrieb ihn 1973 als „ein Sinnbild der Hoffnung auf Auferstehung“ und sah in dem Feuer ein „Symbol des Glaubens“. Das Schiff hinter den beiden Fischern interpretierte er als Lebensschiff, mit dem das zu Ende gehende Leben symbolisiert werde.⁸⁴⁴ Spitzer beschrieb 2010 den Anker als ein Zeichen der Hoffnung, ohne daraus ein bestimmtes Bildthema abzuleiten.⁸⁴⁵ Von der Szene am Ufer geht Ruhe aus. Wie die beiden Männer vom Licht des Feuers beschienen werden, so werden die Schiffe vom Licht des Mondes beschienen. Thema kann hier die Lebensfahrt unter göttlichem Schutz sein und

⁸³⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

⁸³⁸ Ebd., S. 368.

⁸³⁹ Von Einem 1938, S. 74.

⁸⁴⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 371.

⁸⁴¹ Ebd., S. 406.

⁸⁴² Fiege 1977, S. 77.

⁸⁴³ Kat. Schweinfurt 2000, S. 84.

⁸⁴⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 425.

⁸⁴⁵ Spitzer 2010, S. 52.

der Anker neben den Menschen als ein Zeichen der Hoffnung verstanden werden.

Mit einer ganzen Reihe von Ankern ist schließlich der Vordergrund im Gemälde „**Meeresufer im Mondschein**“ übersät. Es ist das letzte Ölgemälde Friedrichs und entstand 1836, vier Jahre vor dem Tod des Malers. Friedrich zeigt darin gleich neun Anker, die auf einem Küstenstreifen am Meer liegen. Vor dem Ufer sind zwei Ruderboote im Wasser zu sehen, drei Segelboote nähern sich vom Meer aus. Börsch-Supan interpretierte die Anker 1973 als Zeichen der Hoffnung auf Auferstehung und benannte als Bildthema das zu Ende gehende Leben, das durch die an das Land segelnden Boote versinnbildlicht werde.⁸⁴⁶ Es ist naheliegend, in dem Gemälde ein Sinnbild der Lebensfahrt und der Hoffnung im Glauben zu sehen. Die Lebensumstände des Malers zur Entstehungszeit des Gemäldes lassen eine solche Bedeutung ebenfalls wahrscheinlich erscheinen.

7.5. Häfen und Schiffe

Das Motiv des Hafens spielt vor allem im Zusammenhang mit der Metapher der Lebensfahrt eine besondere Rolle. Der Aufbruch aus dem sicheren Hafen auf das Meer zeigt den Beginn der Lebensreise an, die Rückkehr in den Hafen deren Ende. Der Hafen ist ein Schutzraum, der Schiff und Mannschaft vor den Gefahren der offenen See bewahrt. Auch Friedrich hat in seinen Gemälden Häfen dargestellt. Zusammen mit Schiffen oder Booten kommen sie bei ihm in folgenden Werken vor:

- Ansicht eines Hafens (1815/16)
- Schwestern auf dem Söller am Hafen (1818/20)
- Hafen von Greifswald (um 1820)
- Schiffe im Hafen am Abend (1828)

Das Gemälde „**Ansicht eines Hafens**“ von 1815/16 wurde bereits im Zusammenhang mit den „Altdeutschen“ in Friedrichs Werk besprochen. Der Maler zeigt darin einen Hafenbereich mit Dalben, in dem an beiden Seiten Schiffe festliegen. Das Ruderboot mit den „Altdeutschen“

im Vordergrund zeigt ein politisches Bildthema an. Dieser Hafen wird damit für Friedrich zum Ausgangspunkt der Reise, die dieses Paar antreten wird. Die Ruhe und Bewegungslosigkeit, die von den Fahrzeugen in dem Hafen ausgeht, machen ihn zum Sinnbild der unbefriedigenden Situation, in der sich die „Altdeutschen“ befinden und die sie hinter sich lassen wollen. Der Ruhe in dem vorgenannten Gemälde stehen im „**Hafen von Greifswald**“ (um 1820) ausgeprägt genrehafte Motive gegenüber. Friedrich zeigt darin den Hafen als Ort des tätigen Lebens, an dem sich eine Reede befindet, Schiffe repariert werden und von dem aus sie in See stechen.

Schiffe, die unbewegt in einem Hafen liegen, sind dagegen im Gemälde „**Die Schwestern auf dem Söller am Hafen**“ zu sehen, das um 1818/20 entstand. Sie sind nicht fahrbereit, ihre Segel wurden abgenommen, und zum Teil fehlen ihnen auch Rahen und Stengen. Friedrich stellt die Masten den gotischen Kirchtürmen gegenüber, wie als Erster Eimer 1963 feststellte.⁸⁴⁷ Börsch-Supan deutete die Schiffe 1973 als Zeichen der zu Ende gehenden Lebensfahrt.⁸⁴⁸ Diese Auffassung wiederholte er noch einmal 2008.⁸⁴⁹ Auch Geismeier sah 1973 die Schiffe im Schutze des Kreuzes am Ende der Lebensfahrt im Hafen versammelt.⁸⁵⁰

Das Gemälde „**Schiffe im Hafen am Abend**“ (1828) zeigt im Vordergrund eine kleine Hafenanlage. Die Boote in diesem Hafenbecken haben keine Segel gesetzt und sind zum Teil so beschädigt, dass sie halb versunken auf Grund liegen. Die Bewegungslosigkeit, die von diesen Fahrzeugen ausgeht, steht im Gegensatz zu den Fahrzeugen, die auf der Seeseite der Landzunge außerhalb des Hafens liegen. Sie haben die Segel gesetzt und können jederzeit losfahren. Vom Meer aus nähern sich rechts mehrere Boote, die in einer Reihe hintereinander fahren. Sigismund schrieb dazu 1943: „Ein verspätetes Schiff kommt durch die Stille der Nacht, dem heimischen Strande zu, wo es auch Ruhe finden wird.“⁸⁵¹ Ebenso sprach Emmrich 1964 von „heimkehrenden Booten“.⁸⁵² Börsch-Supan sah 1973 in den Booten im Hafen

⁸⁴⁷ Eimer 1963, S. 18.

⁸⁴⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 358.

⁸⁴⁹ Börsch-Supan 2008, S. 95.

⁸⁵⁰ Geismeier 1973, S. 39 f.

⁸⁵¹ Sigismund 1943, S. 84 f.

⁸⁵² Emmrich 1964, S. 76.

⁸⁴⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 458.

ein Sinnbild für die Verstorbenen und in der „Reihe der heimkehrenden Boote“ Lebende, „die sich dem Tode nähern“.⁸⁵³ Friedrich stellt den Hafen hier als Ort dar, der Schutz bietet, gleichzeitig aber für manches Fahrzeug bereits zum Friedhof geworden ist, wie das halb versunkene Boot im Vordergrund zeigt. Es liegt nahe, den Hafen als Lebenshafen zu verstehen, der gleichzeitig Anfang und Ende der (Lebens-)Fahrt ist.

7.6. Schiffbruch

1970 hat Eduard Hüttinger Friedrichs „Eismeer“ zu Recht eine der großen Inkunabeln des Schiffbruchthemas im frühen 19. Jahrhundert genannt.⁸⁵⁴ Der Autor spannte in seinem Aufsatz den Bogen von den frühesten Darstellungen des Schiffes als Metapher der Lebensfahrt bis zu dessen Verwendung in der christlichen Kunst. Dort wurde die Schilderung von Stürmen zum eigenen Topos und sollte als Zeichen der Standhaftigkeit des Glaubens moralisierende Wirkung entfalten. Am Ende dieser Entwicklung standen für Hüttinger Künstler wie Géricault, Delacroix und Friedrich, deren Schiffbruchszenen „eine durch und durch tragische Dimension“ eröffneten und das Scheitern in seiner endgültigen Form zeigten.⁸⁵⁵

Grave nannte 2001 Claude Joseph Vernets Gemälde von Schiffbrüchen als den Punkt, an dem sich die Darstellung von diesen allegorischen Bezügen ablöste.⁸⁵⁶ Im Laufe des 18. Jahrhunderts rückte das menschliche Drama immer mehr in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit von Malern und Publikum. Damit verbunden war eine eher dokumentarische Darstellung der Geschehnisse auf dem Wasser.

Friedrich schließlich griff das Thema des Schiffbruchs zu Anfang des 19. Jahrhunderts auf. Die Darstellungen von Schiffs- oder Bootswracks, die an Küsten liegen, häuft sich bei ihm in den Zeitlagen 1823/24 und um 1830. Sie lassen sich mit den politischen Ereignissen in diesen Jahren in Verbindung bringen. So hatte Friedrichs Protest gegen die politischen Umstände Anfang der

1820er-Jahre einen Höhepunkt erreicht. Nachdem sich die Lage der Patrioten durch die 1819 erlassenen Karlsbader Beschlüsse dramatisch verschlechtert hatte, übte er in seinen Gemälden immer stärker Kritik an der Obrigkeit. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass in diesen Jahren auch besonders viele Gemälde entstanden, die Personen in „Altdeutscher Tracht“ zeigen. Um 1830 stand der Maler unter den Eindrücken der Pariser Julirevolution, die letztlich ebenfalls nicht die von ihm erhoffte Wirkung auf das politische System in Deutschland hatte.

In diesen Jahren entstanden folgende Werke, die gescheiterte Schiffe und Boote zeigen:

- Nach dem Sturm (1817)
- Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff (um 1823)
- Das Eismeer (um 1823/24)
- Wrack im Mondschein (um 1830)
- Meeresküste bei Mondschein (um 1830)

Aus einer Beschreibung August Böttigers von 1825 wissen wir, dass Friedrich in diesem Jahr ein weiteres Ölgemälde mit Schiffbruchmotiv vollendet hatte, das heute jedoch verschollen ist. Der Beschreibung nach war darauf ein Boot zu sehen, das eben an einer Küste mit Granitblöcken zerschellt und aus dem sich ein Fischer durch einen Sprung an Land rettet.⁸⁵⁷

Mit dem Motiv des gescheiterten Schiffs befasste sich der Maler zum ersten Mal 1817 in dem Gemälde „**Nach dem Sturm**“. Friedrich hat darin ein havariertes Segelboot in den Mittelpunkt der Darstellung gerückt. Börsch-Supan interpretierte das Gemälde wie folgt:

„Der Gedanke des Bildes ist wohl der, daß der Mensch, der im Sturm des Lebens gescheitert ist, sich auf den Felsen als Symbol des Glaubens retten kann, und daß das Licht als Gleichnis für Gott auch im Unglück erkennbar ist.“⁸⁵⁸

Diese Interpretation wirkt in Teilen bemüht. So gibt es für die Betrachtenden in der Darstellung keinen Hinweis auf eine Rettung. Was mit der

⁸⁵³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 410.

⁸⁵⁴ Hüttinger 1970, S. 214.

⁸⁵⁵ Ebd., S. 224.

⁸⁵⁶ Grave 2001, S. 36 f.

⁸⁵⁷ Böttiger 1825 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 106).

⁸⁵⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342.

Mannschaft geschehen ist, lässt sich ebenfalls nicht erschließen.

Die Wahl dieses Bildthemas kann man mit Friedrichs Gemütszustand zur Entstehungszeit des Gemäldes verbinden. Der Maler war von der politischen Entwicklung nach dem Wiener Kongress sehr enttäuscht und durchlitt 1816 eine Phase der Unproduktivität, wie aus seinem Brief an Johann Ludvig Lund hervorgeht: „Von innen heraus wollte nichts fließen, der Brunnen war versiegt, ich war leer.“⁸⁵⁹ Das havarierte Segelboot lässt sich damit unter zwei Aspekten betrachten. Es kann zum einen als Darstellung des Lebensschiffs verstanden werden, das im Sturm des Lebens gescheitert ist. Mit Blick auf die politische Situation zur Entstehungszeit des Gemäldes kann man es aber auch als Staatsschiff deuten, das Schiffbruch erlitten hat.

Das Motiv begegnet in gleicher Form noch einmal in dem um 1823 entstandenen Gemälde „**Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff**“. Im Gegensatz zu dem Fahrzeug in dem vorgenannten Gemälde liegt dieses Schiff schon seit längerer Zeit am Ufer, sodass die Aufbauten bereits fehlen. Der Sturm weht Wellen und Gischt über das Wrack. Die Ankerklüsen, die sich deutlich von dem dunklen Schiffsrumpf abheben, erinnern an die Augenhöhlen eines Totenschädels. Friedrich zeigt in aller Eindringlichkeit, dass das Schiff gescheitert und die Fahrt beendet ist. Zschoche führte dazu aufgrund eines Briefes von Friedrich aus dem Jahr 1824 aus, dass hier ein politisches Bildthema gemeint sein könnte, nach dem der Sturm „die Stickluft“ der Restauration vertreiben soll.⁸⁶⁰ Am einprägsamsten ist in diesem Gemälde jedoch das Wrack dargestellt, von dem eine traurige Hoffnungslosigkeit ausgeht. Ob der Maler als Bildthema das Scheitern des Staatsschiffs oder das Ende der Lebensfahrt im Sinn hatte, lässt sich nicht feststellen.

⁸⁵⁹ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 111.

⁸⁶⁰ In dem Brief an seinen Bruder Adolf vom 1. Januar 1824 schrieb Friedrich: „Daß dich mein Bild erfreuet ist mir lieb und mehr als lieb. Daß es in deiner Seele stürmet wie in dem Bilde – immerhin, der Sturm läutert die Luft. Möge auch dein bewegtes aufgerägtes [sic] innere Leben, heilbringend, nicht zerstörend [sic], auf Seele und Leib wirken und so wenigstens dem Bilde unehulich [sic]“ (zitiert nach Zschoche 2006, S. 181 und 183).

Das gleiche Motiv sowie auch das gleiche Schiff zeigt das um 1830 entstandene Gemälde „**Wrack im Mondschein**“. Während in den älteren Darstellungen der Sturm in voller Stärke die Gischt über die Fahrzeuge weht und die Wellen gegen das Ufer schlagen, sehen die Betrachtenden jetzt auf eine Wasserfläche, die kaum von einer Welle bewegt wird. Die Darstellung wirkt wie eine Fortsetzung der Situation im Gemälde von 1823. Wie dort hat der Maler auch hier die Ankerklüsen so dargestellt, dass man durch sie hindurch auf den hellen Hintergrund schaut. Sie wirken auf diese Weise wie die Augenhöhlen eines Totenschädels und verleihen dem Bootsrumpf eine entsprechende Physiognomie.

Eine ganz andere Stimmung vermittelt das um 1830 entstandene Gemälde „**Meeresküste bei Mondschein**“. Im Unterschied zu den Gemälden „Nach dem Sturm“ und „Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff“ steht hier nicht die Dramatik des Schiffbruchs im Vordergrund. Statt auf Gischt und wildbewegte See blicken die Betrachtenden auf eine geradezu beschauliche Szene. Es ist Nacht, vor einem Küstenstreifen liegt ein Segelboot auf der Seite. Neben dem Boot sitzen zwei Männer auf Steinen an einem Feuer, über dem der Mond am Himmel steht. Die beiden Männer erleben die Situation nicht ängstlich, sondern gelassen. Das Boot ist nicht verloren, sondern liegt unbeschädigt auf der Seite. Es könnte weiterfahren, sobald sich die äußeren Umstände ändern und das Wasser zurückkehrt. Man kann hier ein politisches Bildthema annehmen, in dem Friedrich die Hoffnung auf Veränderung darstellt, durch die das Staatsschiff wieder in Fahrt kommt.

Das bekannteste Gemälde in der Reihe der Schiffbruchdarstellungen bei Friedrich ist das um 1823/24 entstandene „**Eismeer**“. Friedrich hat es unter dem Eindruck der sich immer weiter verschärfenden Zensur und der Repressionen während der Restauration gemalt. Dass er hier die Ödnis und Trostlosigkeit einer Eislandschaft sowie deren brutale zerstörerische Kraft in einem großformatigen Bild zeigt, war vor dem Hintergrund der politischen Ereignisse zur Entstehungszeit sicher kein Zufall.

Von dem großen Segelschiff sind zwischen den riesigen Eisschollen nur noch das Heck, ein Mast

und eine Rah zu sehen. Das reich mit Gold verzierte Heck gibt einen Hinweis auf das Bildthema, denn derartige Verzierungen waren vor allem an Kriegsschiffen oder Schiffen im Besitz von Herrscherhäusern zu finden.⁸⁶¹ Dies hilft mit Blick auf die Frage weiter, ob das Schiff hier als Symbol des gescheiterten Freiheitsgedankens oder als Symbol des gescheiterten Staates dienen soll. Beiden Vorstellungen lägen unterschiedliche Geisteshaltungen zugrunde: im Hinblick auf den gescheiterten Freiheitsgedanken Resignation, da sich der Wunsch nach einem deutschen Nationalstaat nicht erfüllt hat. Als Darstellung des gescheiterten Staates, der gescheiterten Politik, wäre es die Hoffnung auf ein Ende des restaurativen Staatengebildes und einen Neuanfang, die Friedrich hier ins Bild gesetzt hat.

7.7. Einzelne Fahrzeuge auf hoher See

Besonders eindrucksvoll hat Friedrich einzelne Schiffe in den Gemälden „Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“ und „Segelschiff“ in Szene gesetzt, die beide um 1815 entstanden sind. Sie zeigen jeweils ein großes Fregattschiff auf dem offenen Wasser. Es sind gleichzeitig die einzigen Darstellungen dreimastiger Schiffe im Werk des Malers.

Die Schiffe fahren in beiden Gemälden auf die Betrachtenden zu. Über dem Wasser liegt in beiden Gemälden Nebel. Während in der Hamburger Fassung das Meer und der Himmel noch deutlich voneinander abgrenzbar sind, ist die Horizontlinie in der Chemnitzer Fassung nicht mehr zu erkennen. Der Hintergrund liegt hier ganz im Dunst und lässt das Schiff auf diese Weise deutlich hervortreten, was die Absicht des Malers unterstreicht, hier eine Allegorie und nicht etwa das Abbild eines Schiffes im Sinne eines Schiffsporträts zu zeigen. Diese Betonung des Fahrzeugs, die von der Hamburger zur Chemnitzer Fassung deutlich gesteigert wird, macht die Besonderheit der beiden Gemälde aus.

Interessant ist der Vergleich zwischen den beiden vorgenannten Gemälden und dem um 1827/28 entstandenen „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“. Auch dort ist ein einzelnes Schiff auf

hoher See zu sehen, das Bildthema ist jedoch ein gänzlich anderes. Statt eines Großseglers, der mit gut gefüllten Segeln durch das Wasser pflügt, ist im „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“ eine Galeasse oder eine Rahschlup in flüchtiger Ausführung dargestellt. Die Silhouette des Schiffes zeichnet sich vor dem mondbeschieneenen Wasser ab. Die Bedeutung des Schiffes wird zwar durch dessen Platzierung auf der Mittelachse des Gemäldes deutlich. Von einer raumgreifenden Darstellung ist hier jedoch nichts zu spüren. Das Schiff wird vielmehr als einsames Objekt in der Weite des nächtlichen Meeres gezeigt. Durch die Platzierung mitten in dem Lichtfleck, den der Mond auf das Wasser wirft, lässt sich gleichzeitig an die Aufgehobenheit im Glauben denken. Das Schiff und seine Fahrt finden damit unter göttlichem Schutz statt. So sah es 1973 auch Börsch-Supan, der den Mond als Zeichen für Christus interpretierte und das Schiff als Lebensschiff bezeichnete.⁸⁶²

Eine Fahrt auf offener See, ohne dass eine Küste in Sicht wäre, zeigt das um 1816/18 entstandene Gemälde „Nacht“. Darin stellt Friedrich ein Ruderboot dar, in dem sechs Personen auf dem offenen Meer unterwegs sind. Auch hier befindet sich das Boot auf der vom Mondlicht beschieneenen Bildmittelachse. Von Einem erklärte 1950 dazu, dass die Fahrt „ins Dunkle, Grenzenlose“ gehe, aber der Mond einen „verklärten Schimmer über die Fluten“ werfe.⁸⁶³ Friedrich zeigt in der „Nacht“ die Ausgesetztheit und Einsamkeit der Menschen. Das Boot wird zum Symbol der Lebensfahrt, deren Ziel unbekannt ist.

7.8. Binnenschiffe

Friedrich verbrachte die meiste Zeit seines Lebens in Dresden und damit im Binnenland, wo er stets unmittelbar an der Elbe wohnte: Seit 1805 in der Straße „An der Elbe 26“, ab 1820 nur wenige Häuser weiter „An der Elbe 33“⁸⁶⁴, wo er bis zu seinem Lebensende blieb.⁸⁶⁵ In beiden Wohnungen gingen die Fenster seines Ateliers zur Elbe

⁸⁶¹ Vgl. Hansen 1966, S. 115-117.

⁸⁶² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 426.

⁸⁶³ Von Einem 1950, S. 59.

⁸⁶⁴ Heute verlaufen hier, am linken Elbufer, die Straßen „Terrassenufer/Käthe-Kollwitz-Ufer“.

⁸⁶⁵ Jensen 1995, S. 68.

hinaus, auf der reger Schiffsverkehr herrschte. In Friedrichs Skizzenbüchern finden sich nur vergleichsweise wenige Darstellungen von Binnenfahrzeugen. Der Maler interessierte sich dabei insbesondere für die mächtigen Rahsegel der Elbkähne, deren Takelung und Faltenwurf er aus unterschiedlichen Perspektiven festhielt. So hatte er 1799 auf einem Blatt⁸⁶⁶ gleich drei Mal den Mast eines Elbkahns mit verschiedenen Segelstellungen dargestellt. Eine weitere detailreich ausgeführte Zeichnung eines mit Holz beladenen Elbkahns unter Segeln stammt aus dem Jahr 1804. Sie diente Friedrich als Vorlage des Fahrzeugs in dem Ölgemälde „Das Große Gehege bei Dresden“ (um 1832).⁸⁶⁷ In einer Skizze aus dem Jahr 1804⁸⁶⁸ beschäftigte er sich nochmals ausführlich mit der Segelstellung eines Elbkahns.

Darüber hinaus gibt es weitere Zeichnungen, in denen die Schiffe und Boote jedoch nicht im Mittelpunkt stehen, sondern von ihm als Teil der Landschaft dargestellt wurden. Als Beispiel sei die um 1799/1800 entstandene Studie einer Flusslandschaft genannt⁸⁶⁹, auf der halbverdeckt ein Boot am Ufer liegt, während ein anderes weit im Hintergrund auf dem Fluss segelt. Der Ausblick auf eine Elbland aus dem Jahr 1812 zeigt im Hintergrund zwei Kähne in flüchtiger Malweise.⁸⁷⁰ Auch in mehreren Blättern, auf denen Friedrich die alte Brücke bei Meißen festgehalten hat⁸⁷¹, sind solche Elbkähne zu sehen.

Ungleich kleiner als die Gruppe der Gemälde, die Seefahrzeuge zeigen, ist daher die Anzahl von Gemälden, auf denen Binnenschiffe dargestellt sind. Es handelt sich dabei um folgende Bilder:

- Elbschiff im Frühnebel (um 1820/25)
- Frau am Fenster (1822)
- Augustusbrücke in Dresden (um 1830)
- Das Große Gehege bei Dresden (um 1832)

Interessant ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob dieses Ungleichgewicht etwas damit zu tun hat, dass sich die Binnenschiffe, deren Akti-

onradius ja auf das Flussbett beschränkt war, weniger zur Versinnbildlichung der von Friedrich beabsichtigten Bildthemen taugten.

Das früheste Gemälde in dieser Reihe, das um 1820/25 entstandene „Elbschiff im Frühnebel“, zeigt einen Kaffenkahn in Fahrt auf einem Fluss. Börsch-Supan identifizierte das Schiff 1973 als Erster als elbtypischen „Frachtkahn“⁸⁷², so beschrieb auch Grohn 1974 das Fahrzeug.⁸⁷³ Der Kaffenkahn treibt mit der Strömung flussabwärts, ohne dass das Segel gesetzt ist. Der vom Wasser aufsteigende Nebel und der von der Mastspitze herabhängende Verklicker zeigen Windstille an. Während der Nebel den Blick auf den Fluss und die Landschaft im Hintergrund teilweise verstellt, ist die Vegetation im Vordergrund bis hin zu einzelnen Blumen deutlich zu erkennen.

Börsch-Supan deutete den Kahn 1973 als Lebensschiff, das der Mündung des Flusses entgegenfähre, die den Tod symbolisiere.⁸⁷⁴ Es ist fraglich, ob ein solches Bildthema mit der Darstellung beabsichtigt war. Die Personen an Bord, die mit alltäglichen Dingen beschäftigt sind, lassen den Kahn vielmehr wie ein Abbild der Realität erscheinen. Hier sei auf Wolf verwiesen, der 2007 treffend schrieb, ein Gemälde wie das „Elbschiff im Frühnebel“ habe dem Publikum „über alle mögliche Symbolik hinaus [...] auch einen fraglosen Sehgenuss geboten“.⁸⁷⁵

Den charakteristisch langen Mast eines Kaffenkahns hat Friedrich auch in dem 1822 entstandenen Gemälde „Frau am Fenster“ prominent ins Bild gesetzt. Wie bereits beschrieben, hat der Maler dazu auf die rund 17 Jahre früher entstandene Sepiadarstellung „Blick aus dem Atelier des Künstlers, rechtes Fenster“⁸⁷⁶ zurückgegriffen. In dem Gemälde ist darüber hinaus noch der Mast eines zweiten Kaffenkahns zu sehen, der auf dem Fluss unterwegs ist. In der Friedrichforschung wurde insbesondere die Frage diskutiert, ob diese beiden Kähne in Fahrt oder vor Anker liegend dargestellt werden. Von Einem schrieb 1938 von zwei „vortüberfahrenden Elbschiffen“⁸⁷⁷, Nemitz

⁸⁶⁶ Grummt 209.

⁸⁶⁷ Grummt 400 verso. Auf die Verwendung in dem Ölgemälde wies als Erste Mayumi Ohara hin (Ohara 1984, S. 116).

⁸⁶⁸ Grummt 405 verso.

⁸⁶⁹ Grummt 203.

⁸⁷⁰ Grummt 664.

⁸⁷¹ Grummt 759-761.

⁸⁷² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 369.

⁸⁷³ Grohn 1974, S. 245.

⁸⁷⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 369.

⁸⁷⁵ Wolf 2007, S. 69.

⁸⁷⁶ Grummt 418.

⁸⁷⁷ Von Einem 1938, S. 88, und 1950, S. 130.

sprach im selben Jahr von einem „Segelboot“, das vor dem Fenster „vorübergleitet“.⁸⁷⁸ Börsch-Supan sah hier 1973 „zwei Stadien einer Fahrt“⁸⁷⁹, die Friedrich dargestellt habe. 1990 beschrieb er das zweite Schiff dann als „am jenseitigen Ufer liegend“.⁸⁸⁰ Jensen nahm dagegen 1995 an, das weiter entfernte Schiff ankere im Fluss.⁸⁸¹ Tatsächlich hat Friedrich hier einmal einen Kaffenkahn dargestellt, der mit der Strömung den Fluss hinabfährt, ohne das Segel gesetzt zu haben. Der Mast vor dem Fenster gehört dagegen zu einem Kaffenkahn, der vor dem Haus festlag. Die Frau, die sich zu dem Fluss hinausbeugt, trägt die „Altdeutsche Tracht“. Im übertragenen Sinne zeigt der Maler ihren Wunsch, das Beengte, also die politische Situation, hinter sich zu lassen. Die Schiffe können in diesem Zusammenhang als Symbole der Bewegung und Veränderung verstanden werden.

Der Blick über die Elbe wird von Friedrich ein weiteres Mal in dem Gemälde **„Augustusbrücke in Dresden“** (um 1830) dargestellt. Hier sind es zwei Männer, die an einem Geländer stehen und über die vor ihnen liegende Augustusbrücke hinaus in die Landschaft schauen. Rechts hinter der Brücke ragen die Masten mehrerer Kaffenkähne auf, die dort ihren Liegeplatz haben. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich der Maler in dieser Darstellung an der Realität orientiert hatte, sodass die Masten hier vor allem als Teil der Ansicht auf die Augustusbrücke zu verstehen sind.

In dem um 1832 entstandenen Gemälde **„Das Große Gehege bei Dresden“** hat Friedrich dagegen einen Kaffenkahn in eine Umgebung versetzt, in der realiter keine Binnenschiffahrt möglich wäre. Sandbänke, Wiesenflächen und Wasserlachen im Vordergrund zeigen deutlich an, dass es sich bei der Gegend mehr um ein Feuchtgebiet als um einen Flusslauf handelt. Anders als der Bildtitel suggeriert, zeigt Friedrich nicht das „Große Gehege“, bei dem es sich um eine Gegend am Elbufer bei Dresden handelt. Dies hat Ohara bereits 1984 ausführlich dargelegt.⁸⁸² Friedrich hatte die Landschaft vielmehr unter Verwendung mehrerer Skizzenblätter zusammengestellt.

Börsch-Supan sah 1973 in der Fahrt auf dem seichten Gewässer die unmittelbar bevorstehende Havarie und deutete die Darstellung daher als Metapher für das „dem Tod entgegengehende Leben“.⁸⁸³ 1990 schrieb er, das Schiff werde „unfehlbar auf Grund laufen“ und sei ein „Sinnbild des Todes“.⁸⁸⁴ Noch einmal ging er 2008 darauf ein, dass sich eine „Katastrophe“ anbahne und das Schiff in den nächsten Minuten stranden werde.⁸⁸⁵ Im Dresdner Ausstellungskatalog wurde 1974 das Gemälde dagegen als die „verirrte“ Lebensfahrt eines einsamen Schiffes beschrieben.⁸⁸⁶ Jensen nannte dieses Schiff 1995 einen „Lastkahn“, der in „vollkommener Stille, wie ein Totenschiff“ durch das Bild fahre.⁸⁸⁷ Im Katalog der Dresdner Galerie Neuer Meister wurde 2001 als Thema des Gemäldes die Veränderung genannt. So wie auf die Dämmerung die Nacht und auf den Sommer der Herbst folge, neige sich die Fahrt des Bootes dem Ende zu und „scheint im flachen Wasser zwischen den Landinseln zu versanden“.⁸⁸⁸ So sah es 2002 auch Schmied.⁸⁸⁹

Der Maler zeigt deutlich, dass die Fahrt des Kaffenkahns nicht mehr weitergeht. Friedrich hat diese Situation sehr bewusst ins Bild gerückt, wenngleich die Stimmung des Gemäldes nichts von einer „nahenden Katastrophe“ und einem schicksalhaft drohenden Scheitern des Schiffes vermittelt, wie Börsch-Supan es empfand. Wenn der Maler mit dem Schiff das Ende des Lebensweges und den Übergang zum Tod zeigen wollte, lässt sich dies mit der Darstellung einer Ladung Holz und zwei Mann Besatzung nur schwer in Einklang bringen. Die Person am Bug scheint das Anlegen des Fahrzeugs abzuwarten. Der Maler betont damit den Moment der Ankunft des Kahns, der am Ziel seiner Fahrt angekommen ist. Man kann den Kaffenkahn wohl am ehesten als Metapher der Lebensfahrt begreifen.

⁸⁷⁸ Nemitz 1938, S. 42.

⁸⁷⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 376.

⁸⁸⁰ Börsch-Supan 1990, S. 134.

⁸⁸¹ Jensen 1995, S. 156.

⁸⁸² Ohara 1984, S. 117.

⁸⁸³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 431.

⁸⁸⁴ Börsch-Supan 1990, S. 170.

⁸⁸⁵ Börsch-Supan 2008, S. 12.

⁸⁸⁶ Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 159.

⁸⁸⁷ Jensen 1995, S. 66.

⁸⁸⁸ Kat. Dresden 2001, S. 62.

⁸⁸⁹ Schmied 2002, S. 112.

7.9. Fahrzeuge außerhalb dieser Kategorien

In seinem frühesten Ölgemälde, dem um 1807 entstandenen „Meeresstrand mit Fischer“, ist das Segelboot auf dem Wasser kaum zu erkennen. Es verschwindet im Dunst, der auch den gesamten Hintergrund des Gemäldes verstellt. Deutlich heben sich dagegen der Fischer und die Gerätschaften auf dem Uferstreifen im Vordergrund vor dem Nebel ab. Den Fischer mit den Stangen über der Schulter hat Friedrich darüber hinaus auf der Bildmittelachse platziert. Er schaut nach rechts, in Richtung des Bootes auf dem Wasser.

Eine Verbindung zwischen dem Fischer und dem Boot sah bereits 1808 Wilhelm von Kügelgen, der schrieb, der Fischer warte „voll Hoffnung“ auf seinen im „Schifflein“ heimkehrenden Sohn.⁸⁹⁰ Börsch-Supan deutete 1965 das Segelboot als Sinnbild des Schicksals, welchem der Mensch ausgesetzt sei.⁸⁹¹ 1973 erkannte er in dem Blick des Fischers zu dem Boot den Ausdruck einer „Todessehnsucht“.⁸⁹² Zimmermann beschrieb das Bild 2000 als Vanitaslandschaft.⁸⁹³

Tatsächlich spielt das Boot im Vergleich mit den Motiven im Vordergrund hier eine Nebenrolle. Auf dem schmalen Uferstreifen fällt neben dem Fischer vor allem die zeltartige Behausung rechts von ihm auf. Sie macht deutlich, dass der Fischer weit von seinem Heim entfernt ist und in dieser provisorischen Hütte übernachten muss. Friedrich zeigt auf diese Weise die Ausgesetztheit und Einsamkeit des Menschen, der sich hier am Ufer befindet. Das Boot dient in dem Gemälde weniger dazu, ein bestimmtes Bildthema deutlich zu machen. Es hilft vielmehr, die Dimension der Wasserfläche, die im Nebel liegt, für die Betrachtenden erfahrbar zu machen. Scheven schrieb in diesem Zusammenhang bereits 1966, das Segelboot gebe der Wasserfläche „räumliche Tiefe“.⁸⁹⁴

In dem Gemälde „Mondnacht am Ostseestrand“ (um 1816/18) zeigt Friedrich die Fahrt mehrerer Segelboote auf dem nächtlichen Meer. Börsch-Supan stellte 1973 als Erster fest, dass es sich bei

den Booten um Fischereifahrzeuge handelt und interpretierte sie zusammen mit den am Ufer liegenden Gerätschaften als Sinnbild des irdischen Lebens.⁸⁹⁵ Vor allem die Zeesenfischerei wurde tatsächlich häufig bei Nacht betrieben. Es ist daher grundsätzlich nicht auszuschließen, dass der Maler eine Szene, die er an der Ostsee beobachtet hatte, auf die Leinwand bringen wollte. In Verbindung mit dem Mond kann man auch hier an die Lebensfahrt der Menschen im Vertrauen auf Gott als Bildthema denken. Auch Börsch-Supan sah in dem Mond das „Symbol für Christus“.⁸⁹⁶

In dem Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816) führt die Fahrt der Boote an einer Küste vorbei. Durch ihre charakteristische Bauart lassen sich die Boote als Zeesenboote identifizieren. Hannesen schrieb 2007, dass diese gerade dabei seien, im flachen Gewässer vor der Küste zu fischen.⁸⁹⁷ Zwei Männer stehen mit dem Rücken zu den Betrachtenden am Ufer und schauen zu den Booten hinaus. Sie halten lange Stöcke, die fast bis an den oberen Bildrand reichen und sich vor dem Himmel deutlich abzeichnen. Kästner hatte bereits 1940 die Männer am Ufer als Mönchguter Fischer mit Aalstechern beschrieben.⁸⁹⁸ Börsch-Supan deutete Fischer und Boote 1973 als Metaphern des „irdischen Daseins mit der Last der Arbeit, die die Fischer, dem Mondlicht und der Weite des Meeres zugewandt, verrichten“.⁸⁹⁹ Zimmermann schrieb dazu 2000: „Auf den Fischerbooten kann die mit Arbeit verbundene Lebensfahrt bewerkstelligt werden.“⁹⁰⁰ Friedrich fordert die Betrachtenden durch die Rückenfiguren dazu auf, zu den Booten auf dem Meer zu schauen. Man kann auch hier ein religiöses Bildthema annehmen und in den Booten Metaphern der Lebensfahrt sehen, die im Mondlicht und damit unter göttlichem Schutz stattfindet.

In dem Gemälde „Fischerboote auf der Ostsee“ (um 1825/26) stellt Friedrich Fahrzeuge auf einer offenen Wasserfläche dar. Die Dalben zeigen an, dass sich ein Hafen oder eine Flussmündung in der Nähe befinden muss. Ein Segelboot liegt an einer der Dalben fest, das Schleppnetz trockenet

⁸⁹⁰ Von Kügelgen 1808, Nr. 71, Blatt 1.

⁸⁹¹ Börsch-Supan 1965, S. 66.

⁸⁹² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295.

⁸⁹³ Zimmermann 2000, S. 203-206.

⁸⁹⁴ Scheven 1966, S. 18.

⁸⁹⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

⁸⁹⁶ Ebd.

⁸⁹⁷ Hannesen 1997, S. 38.

⁸⁹⁸ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 72.

⁸⁹⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

⁹⁰⁰ Zimmermann 2000, S. 208.

am Mast, der sich genau auf der Bildmittelachse befindet. Er ist im Vergleich zu den Proportionen des Schiffsrumpfs und der am Heck stehenden Person zu lang gemalt. Es mag sein, dass Friedrich auf diese Weise die Kreuzform besonders betonen wollte, die sich aus dem Mast und dem daran hochgezogenen Rundholz ergibt. Die Frau am Heck des Bootes schaut dem Boot mit den beiden Männern entgegen, das sich von links nähert. Jensen hat 2002 den strengen Aufbau des Gemäldes beschrieben. So liegt die Horizontlinie im Goldenen Schnitt, die beiden Dalben und das Segelboot rechts bilden eine Diagonale, die den Blick der Betrachtenden von links unten nach rechts in die Bildtiefe führt.⁹⁰¹

Eine unwirtliche Gegend zeigt das um 1823 entstandene Gemälde **„Nordische See im Mondlicht“**. Die hoch aufragenden Felsen und die schroffe Küste scheinen in die nördlichen Regionen des Atlantiks zu gehören, wie auch der (nicht von Friedrich stammende) Bildtitel suggeriert. Auf dem Ufer im Vordergrund hat Friedrich ein kleines Gebrauchsfahrzeug dargestellt, wie es unter anderem in der Stellnetz- oder Reusenfischerei an der Ostsee genutzt wurde.⁹⁰² Es ist bemerkenswert, dass sich in den Beschreibungen des Gemäldes kaum ein Hinweis auf dieses Boot wiederfindet, obwohl es in der kargen Landschaft doch so offensichtlich wie ein Fremdkörper wirkt. Sigismund beschrieb es 1943 als Fischereifahrzeug, das den Gefahren des Meeres entronnen sei.⁹⁰³ Börsch-Supan sah 1973 in ihm ein Zeichen für das endende Leben, den danebenliegenden Anker deutete er als ein Symbol der Hoffnung.⁹⁰⁴ Interessant ist ein Vergleich dieses Gemäldes mit dem zur gleichen Zeit entstandenen Gemälde **„Felsenriff am Meeresstrand“** (um 1824).⁹⁰⁵ Friedrich zeigt darin eine ganz ähnliche Landschaft mit schroffen Felsen und bizarr gezackten Gesteinsformationen. Das Bedrohliche dieser Landschaft wird jedoch erst im vorliegenden Gemälde durch das kleine Boot in vollem Ausmaß erfahrbar.⁹⁰⁶ Das Meer mit der Insel und den Riffen erscheinen

als Region, in der man mit einem solchen Boot nichts ausrichten kann.

In dem um 1820/25 entstandenen Gemälde **„Blick auf die Ostsee“** zeigt Friedrich eine Küstenlandschaft mit Hügeln, Häusern und Bäumen, vor der auf dem Meer Segelboote unterwegs sind. Eine Bake zeichnet sich auf der Anhöhe im Vordergrund deutlich gegen den Himmel ab. Sie dient mit ihrer weithin sichtbaren Flagge den Fahrzeugen auf dem Meer als Landmarke. Der Maler stellt damit dasselbe Bildthema dar wie in dem 1815 entstandenen Gemälde **„Das Kreuz an der Ostsee“**. Auch hier geht es um eine Botschaft, die von der Bake ausgeht und sich an die Boote und Schiffe richtet. Dementsprechend kommt auch für dieses Gemälde als Bildthema die Lebensfahrt im Vertrauen auf Gott infrage.

In dem Gemälde **„Sumpfiger Strand“** (um 1832) liegt ein kleines, einmastiges Fahrzeug an einem morastigen Ufer. Neben dem Boot stehen zwei Männer mit dem Rücken zum Meer. In ihrer Haltung erinnern sie an die Männer in dem Gemälde **„Abend am Ostseestrand“** von 1831. Ihre Hüte und die weiten Hosen zeigen, dass es sich bei ihnen um Fischer handelt. Es ist unklar, welchen Moment der Fahrt Friedrich hier darstellt: Sind die Männer gerade von Bord gegangen oder werden sie in das Boot steigen und in See stechen? Bereits Hentzen stellte 1965 fest, dass die Segel des Bootes halb herabgelassen oder auch halb aufgezogen sein könnten.⁹⁰⁷ Börsch-Supan verstand das Fahrzeug 1973 als ankommend und deutete es entsprechend als Metapher für das zu Ende gehende Leben.⁹⁰⁸

Anders als in dem um 1830/32 entstandenen Gemälde **„Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“**, lassen sich hier weder durch die Personen noch durch das Boot konkrete Rückschlüsse auf das Bildthema ziehen.

⁹⁰¹ Bushart/Eberle/Jensen 2002, S. 84.

⁹⁰² Rudolph 1961, S. 242.

⁹⁰³ Sigismund 1943, S. 61.

⁹⁰⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 387.

⁹⁰⁵ Börsch-Supan/Jähning Nr. 315

⁹⁰⁶ Bereits Sigismund hat 1943 von der Gefahr geschrieben, die von dem Meer für das Boot ausgeht (Sigismund 1943, S. 61).

⁹⁰⁷ Hentzen 1965, S. 169.

⁹⁰⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428.

8. Fazit

Die Schiffe und Boote im Werk von Caspar David Friedrich haben bei den Betrachtenden zu jeder Zeit besondere Empfindungen ausgelöst. Sie regen die Sehnsucht nach fernen Zielen an, sie vermitteln romantische Beschaulichkeit, sie zeigen den Weg aus der beschwerlichen Gegenwart in eine bessere Zukunft. Dazu kommt ihre Kombination mit Sonnenuntergängen, dem Abendrot oder dem Vollmond, die schon von Zacharias als die „typischen romantischen Sehnsuchts- und Wehmuts motive“ bezeichnet wurden.⁹⁰⁹ Die Gemälde richteten sich dabei an ein Publikum, das von ihnen nicht die fachgerechte Wiedergabe schiffahrtstechnischer Einzelheiten erwartete, sondern gefühlsmäßig zu erfassende Botschaften. Hinter diesen Motiven stand jedoch jederzeit eine sehr sorgfältige Komposition, in denen die Schiffe und Boote einen klar definierten Platz hatten.

Der Ansatz dieser Arbeit, sich den Schiffs- und Bootsdarstellungen aus der Perspektive der Schiffahrtsgeschichte und der Seemannschaft zu nähern, führte wie erhofft zu einer Erweiterung des kunsthistorischen Blicks auf Caspar David Friedrich. Es ließen sich aussagekräftige Ergebnisse erzielen, die an vielen Stellen auch ganz konkret zu Korrekturen des bisherigen Forschungsstandes führten.

So konnten in mehreren Fällen Skizzen als Vorlage für Ölgemälde identifiziert werden, die der Friedrichforschung in dieser Funktion bislang nicht bekannt waren. Der Jacht im Gemälde „Meeresstrand im Nebel“ ließ sich beispielsweise eine Skizze aus dem Jahr 1789 als Vorlage zuordnen. Das 2016 entdeckte dritte übermalte Schiff in dem Gemälde „Mönch am Meer“ ließ sich auf die Federzeichnung einer Brigg aus dem Jahr 1789 zurückführen.⁹¹⁰ Auch für das Gemälde „Mittag“ konnte eine weitere Skizze als Vorlage

benannt werden. Es handelt sich dabei um die Zeichnung eines Mastes mit Segel aus der Zeit um 1798.⁹¹¹ Ein Ruderboot, das ebenfalls in dem Gemälde zu sehen ist, wurde darüber hinaus als das gleiche Fahrzeug erkannt, das bereits in dem um 1807 entstandenen „Meeresstrand im Nebel“ zu sehen ist. Damit wurde deutlich, dass es eine vor 1807 entstandene Zeichnung des Ruderbootes gegeben haben muss.

Die Untersuchung der Zeichnung „Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815“⁹¹² ergab, dass in dieser Darstellung die Galeassen aus den Blättern „Studie eines Zweimasteters, vor 1816, um 1815“⁹¹³ sowie „Schonerbrigg im Hafen, um 1815“⁹¹⁴ zu sehen sind. Das Entstehungsdatum dieser beiden Studien konnte damit auf die Zeitlage um den 10. September 1815 präzisiert werden.

Darüber hinaus trug die Arbeit zur Berichtigung einiger tradiertter Annahmen in der Friedrichliteratur bei. Unter anderem stellte sich heraus, dass das Boot in dem Gemälde „Dame am Meeresstrand“ nicht, wie allgemein angenommen, aus einem Blatt⁹¹⁵ des Osloer Skizzenbuchs von 1815 in das Gemälde übertragen wurde.⁹¹⁶ Auch die bislang vertretene Interpretation, nach der das Boot in dem Gemälde „Abend an der Ostsee“ das Ufer ansteuert, ließ sich korrigieren. Die Untersuchung des Fahrzeugs zeigte, dass Friedrich es vielmehr in Fahrt auf das Meer hinaus gemalt hat.

Die Arbeit ordnete darüber hinaus die von Friedrich dargestellten Schiffe und Boote zum ersten Mal in ein schiffahrtshistorisches Beziehungssystem ein. Damit ging die Bestimmung der Fahrzeugtypen einher, wobei sowohl die Ölgemälde als auch die ihnen zugrunde liegenden Skizzen und Zeichnungen untersucht wurden. Diese Typisierung ersetzt die bis dato erfolgten Einordnungsversuche, die fast ausschließlich einer schiffahrtshistorischen Grundlage entbehrten, sodass bisweilen sogar mittelalterliche Schiffstypen des Mittel-

⁹⁰⁹ Zacharias 2006, S. 68.

⁹¹⁰ Grummt schrieb, dass der Forschung bislang keine Abbildung dieses Blattes vorliege (Grummt 2011, S. 116). Anhand der Beschreibungen des darauf dargestellten Schiffes konnte jedoch eine Darstellung in dem 1940 erschienenen Buch „Caspar David Friedrich und seine Heimat“ als Wiedergabe dieser Federzeichnung identifiziert werden (Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 63, Abbildung S. 43).

⁹¹¹ Grummt 94.

⁹¹² Grummt 751.

⁹¹³ Grummt 757.

⁹¹⁴ Grummt 758.

⁹¹⁵ Grummt 746.

⁹¹⁶ Diese Annahme von Hinz (Hinz 1964, S. 265) wurde von Börsch-Supan (Börsch-Supan 1973, S. 346), Sumowski (Sumowski 1970, S. 236) und zuletzt Zschoche (Zschoche 1998, S. 96) übernommen.

meerraums in Friedrichs Gemälden vermutet wurden.⁹¹⁷ Es ließ sich nachweisen, dass Friedrich in seinen Gemälden ausschließlich Fahrzeuge darstellte, wie sie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an der pommerschen Küste und auf der Elbe vorkamen. Sein Werk zeigt dabei die ganze Bandbreite dieser charakteristischen Fahrzeugtypen der pommerschen Küste von der Galeasse bis zum Zeeskahn.⁹¹⁸

Ein Schwerpunkt dieser Arbeit lag auf der Frage, inwieweit es sich bei Friedrich um einen Schifffahrtsexperten gehandelt hat, der über entsprechende Kenntnisse der Seemannschaft verfügte. Insbesondere die Untersuchung der Zeichnungen und Skizzen des Malers sowie die Art, wie er die Motive von diesen Blättern in die Gemälde übertrug, machte entsprechende Rückschlüsse möglich. Es konnte herausgearbeitet werden, dass Friedrich einen geübten Blick für die Fahrzeuge besaß, mit deren Anblick er seit seiner frühesten Jugend vertraut war. Der Aufbau der Schiffe und Boote sowie die sinnvolle Anordnung der Takelage waren ihm grundsätzlich bekannt. Das gilt auch für die Darstellung von Manövern, die er vom Land aus beobachten konnte. Friedrich wusste beispielsweise, wie die Segel aussehen, wenn ein Boot in See sticht oder wenn es bereit zum Anlegen gemacht wird. Der Maler verfügte über eine sehr gute Beobachtungsgabe sowie auch über die Fähigkeit, die Boote und Schiffe in seinen Gemälden stimmig zu kombinieren.

Das führte vor allem in den frühen Beschreibungen der Gemälde zu der Annahme, Friedrich habe die gezeigten Situationen nach der Natur gemalt. Die vordergründige Detailtreue seiner Darstellungen ließ jedoch auch noch in jüngerer Zeit manchen Autor davon ausgehen, dass hier ein „Marinemaler“⁹¹⁹ oder „Meister des schiffbaulichen Details“⁹²⁰ am Werk gewesen sei.

⁹¹⁷ So nannte Noll 2006 eines der Schiffe in der „Ansicht eines Hafens“ irrtümlich eine Karacke, bei der es sich um einen Segelschiffstyp handelt, der im 15./16. Jahrhundert im Mittelmeerraum vorkam (Noll 2006, S. 91).

⁹¹⁸ Als einzige Ausnahme ist hier die Fregatte zu nennen, die in den Gemälden „Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“ und „Segelschiff“ zu sehen ist. Hansens Annahme, dass Friedrich dieses Schiff nicht selbst gesehen, sondern es nach einem Modell abgemalt habe, wird durch diese Arbeit gestützt (Hansen 1975, S. 112).

⁹¹⁹ Hansen 1977, S. 17.

⁹²⁰ Loeck 1990, S. 43.

Wie unter Zuhilfenahme der Schifffahrtskunde nachgewiesen werden konnte, erstreckten sich Friedrichs Kenntnisse bei der Darstellung der Fahrzeuge jedoch ausschließlich auf Sachverhalte, die visuell zu erfassen waren. Zusammenhänge zwischen Wind, Wetter und Segelmanövern, die Sachkenntnis der Seemannschaft voraussetzen, konnte der Maler dagegen nicht in einen plausiblen Zusammenhang bringen.

Dies ließ sich durch die Untersuchung der Skizzen und Zeichnungen Friedrichs und deren Vergleich mit den Ölgemälden belegen. Der Maler hatte die Schiffe und Boote fast ausschließlich vom Ufer aus beobachtet und auf das Papier gebracht. Er befand sich dabei häufig in großer Entfernung zu den Fahrzeugen. Es zeigte sich, dass er Details, die vom Ufer aus nicht zu erkennen waren, auch beim Übertragen der Darstellung in das Ölgemälde nicht ergänzt hatte. So ist es beispielsweise zu erklären, dass in dem Gemälde „Der Hafen von Greifswald bei Mondschein“ die Gaffel eines Schiffes in der Luft zu schweben scheint, weil Friedrich bereits beim Zeichnen das Piekfall nicht erkennen konnte. Er hat es auch im Gemälde nicht ergänzt, da ihm das Bauteil und seine Funktion nicht bekannt waren.

Das gilt auch für den Zusammenhang zwischen der Segelstellung der Fahrzeuge und der dazugehörigen Windrichtung. Dies wird deutlich, wenn Friedrich Schiffe zusammen auf dem Wasser darstellt, die ihrer Segelstellung nach jedoch jeweils mit dem Wind aus einer anderen Richtung fahren.⁹²¹

Die Arbeit stützt damit die Feststellung Meyer-Frieses, der erklärte, der Maler habe die Schiffe ausschließlich als „Träger romantischer Ideen“ verstanden, und dazu betonte: „Auch der teilweise genaue Abbildungscharakter der Motive befreit sie nicht von dieser Bedeutung.“⁹²² Ebenso konnte damit Faass' Aussage bestätigt werden, der dargelegt hatte, dass Friedrich mit dem Motiv des Segelschiffs „nicht so sehr technisches Interesse“ verbunden habe.⁹²³

⁹²¹ So zum Beispiel in dem Gemälde „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (um 1816/18).

⁹²² Meyer-Friese 1981, S. 99.

⁹²³ Faass/Krämer 2005, S. 18.

Eingedenk dieses Ergebnisses muss man solchen Gemälden mit Skepsis begegnen, in denen die maritime Realität besonders kenntnisreich geschildert wird. Als Beispiel sei das Friedrich zugeschriebene Gemälde „Schiffe im Hafen von Greifswald“ (1818/20) genannt, in dem ein besonderes Anlegemanöver dargestellt wird, das hier auch mit Blick auf die Details kenntnisreich ins Bild gesetzt wurde. Dem Zweifel an Friedrichs Urheberschaft dieses sowie an der des Gemäldes „Schiff im Eismeer“ gibt diese Arbeit neue Grundlagen. Erst vor Kurzem wurden weitere Untersuchungen des Gemäldes „Schiffe im Hafen von Greifswald“ durch die Alte Nationalgalerie ausgeführt, die derzeit ausgewertet werden.⁹²⁴ Hier darf man sicherlich interessante Ergebnisse auch dazu erwarten, ob das Gemälde tatsächlich von Caspar David Friedrich stammt.

Die vorliegende Arbeit konnte außerdem unterstreichen, dass Friedrichs Verständnis von der Landschaftsmalerei und der Seestücke neu war. Motive oder Gestaltungselemente aus anderen Epochen dienten ihm als Anregungen, die er aufnahm, aber veränderte, um mit ihnen neue Bildthemen darzustellen. Aus Friedrichs Zeit an der Königlichen Kunstakademie in Kopenhagen konnte noch am ehesten der dänische Landschaftsmaler Jens Juel als Vorbild Friedrichs herausgearbeitet werden. Er hatte das Studium der Natur zur Grundlage seiner Landschaftsgemälde gemacht und unterschied sich damit von seinen Zeitgenossen, die nach wie vor eine idealisierte Sicht auf die Natur verfolgten. Wie Friedrich Schiffe und Boote als Bedeutungsträger in metaphorische Landschaften einbrachte, ließ sich jedoch als eine genuine Vorgehensweise des Malers herausarbeiten, die nicht auf seine Lehre an der Akademie zurückführen ist.

Greifbarer ließen sich dagegen Friedrichs Bezüge zur niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts darstellen. Entsprechende Gemälde hatte der Maler in Kopenhagen sehen können, sie standen ihm außerdem durch Reproduktionen zur Verfügung. Es wurde herausgearbeitet, wie Friedrich sich prägnanter Motive aus dieser Epoche bediente (beispielsweise der Raumbasse, der stillen See,

der Rückenfigur am Ufer oder der Reihung der Fahrzeuge in Richtung des Horizonts) und sie im Sinne seiner eigenen Bildsprache in einen anderen inhaltlichen Kontext überführte.

Ähnlich fiel auch der Vergleich mit Claude-Joseph Vernets Hafendarstellungen aus. Es zeigte sich, dass sich der Maler von den Motiven Vernets, wie beispielsweise den im Mondlicht auf dem Wasser liegenden Schiffen, inspirieren ließ. Die Schiffe sind jedoch bei Vernet ein logischer Teil der Hafendarstellung, die das Bildthema mithilfe einer ganzen Reihe weiterer Motive illustriert.⁹²⁵ Friedrich inszeniert die Schiffe und Boote dagegen meist als Bedeutungsträger in einer metaphorischen Landschaft, die mit Vernets heiteren Hafendarstellungen nichts gemein hat.

Bei der Frage, welche Bildthemen Friedrich mit den Fahrzeugen darstellen wollte, trat in besonderem Maße die „Privatikonografie“⁹²⁶ des Künstlers zutage, in der dessen individuelle Vorstellungen die vertraute christliche Ikonografie ablösten.⁹²⁷ Auch mit den Schiffen verband der Maler kein durchgehend gleiches, ikonografisch konnotiertes Bildthema mehr. Friedrich zeigt die Fahrzeuge in ganz unterschiedlichen Situationen. Sie werden von ihm als abfahrend, ankommend, auf Reede oder im Hafen liegend, auf hoher See, vor der Küste segelnd oder havariert dargestellt. Anders als die Niederländer im 17. Jahrhundert verband Friedrich mit diesen unterschiedlichen Situationen jedoch kein emblematisch tradiertes, immer gleiches Bildthema mehr. Und so führt es nicht zum Erfolg, bei der Interpretation der Gemälde eine an den Fahrzeugen hergeleitete Metapher auf die übrigen Motive übertragen zu wollen. Vielmehr muss man vom Wertesystem des Malers ausgehend die gesamte Komposition in den Blick nehmen, um zu verstehen, ob und wie die Fahrzeuge als Metaphern innerhalb dieses Systems funktionieren können. Dies zeigte sich vor allem bei solchen Gemälden, denen jede Erzählstruktur

⁹²⁴ Diesen Hinweis verdanke ich Kristina Mösl, Leitung Restaurierung Alte Nationalgalerie, Staatliche Museen zu Berlin.

⁹²⁵ Wie beispielsweise in Vernets „Küstenlandschaft mit Fischern im Vordergrund“ (1781) von dem Handelsschiff im Hafen bis zum Boot und dem Fischer mit seiner Ware am Ufer alle Motive das Bildthema des Handels aufnehmen.

⁹²⁶ Diesen treffenden Begriff prägte Christian Scholl in seiner 2007 erschienenen Habilitationsschrift „Romantische Malerei als neue Sinnbildkunst. Studien zur Bedeutungsgebung bei Philipp Otto Runge, Caspar David Friedrich und den Nazarenern“ (Scholl 2007, S. 224).

⁹²⁷ Cibura 2013, S. 111.

oder offenkundige Symbolik fehlt. Auch diese Gemälde appellieren in besonderer Weise an die Empfindung der Betrachter, wobei dieser Effekt sich nicht allein durch die Art der Darstellung der Fahrzeuge erklären lässt.

Um hier zu Ergebnissen zu gelangen, wurde daher zunächst Friedrichs politische sowie religiöse Haltung dargelegt. Auf diese Weise konnte herausgearbeitet werden, welche unterschiedlichen Bedeutungen das Motiv des Schiffs in der Vorstellung des Malers einnehmen konnte. Gleichzeitig wurden weitere Motive identifiziert, die dem Maler als traditionelle oder zeitgenössische Chiffren zur Verfügung standen und von ihm zur Darstellung seiner Bildthemen genutzt wurden. Dabei zeigte sich, dass insbesondere die Kombination der Schiffe und Boote mit diesen Motiven für das Verständnis des Gemäldes entscheidende Hinweise enthält. Die Verbindung von Schiffen und Booten mit „Altdeutschen“, ihr Nebeneinander mit der neugotischen Architektur, der Bezug der Schiffe und Boote auf Kirchtürme oder den Mond konnten so als Hinweise auf eine religiöse beziehungsweise politische Bedeutung des Gemäldes herausgearbeitet werden. Die Bemühung, die Gemälde dazu entsprechend in Motivgruppen einzuordnen, stieß dabei an ihre Grenzen. Es wurde deutlich, dass auch unter Einbeziehung weiterer Motive, wie beispielsweise des Ankers, nicht zwangsläufig jedem Gemälde eine bestimmte Bedeutung zugesprochen werden konnte. So sind Anker zum Beispiel sowohl in Gemälden zu sehen, bei denen man an ein religiöses Bildthema denken kann, als auch in solchen, die eine politische Aussage illustrieren können.

Ebenso wandlungsfähig zeigten sich die Schiffe und Boote selbst, die in jedem Gemälde eine andere Bedeutung haben können. Ihr Symbolgehalt ist bei Friedrich nicht länger durch die Bildtradition vorgegeben.⁹²⁸ Es ließ sich aber herausarbeiten, dass sie in Gemälden mit politischer Bildaussage häufig als Transportmittel oder als Objekt dienten, auf das sich die Hoffnung und die Sehnsüchte der Menschen beziehen, während sie in Gemälden mit religiöser Bedeutung meist dazu verwendet werden, den Platz der Menschen in der göttlichen Ordnung darzustellen. Den bereits in

großer Zahl erfolgten Interpretationsversuchen wurden in diesem Zusammenhang keine weiteren hinzugefügt. Jedoch wurden Aspekte, die das Verständnis des Gemäldes in die eine oder andere Richtung lenken oder Thesen unterstützen konnten, entsprechend benannt.

Die Erwartung, dass sich durch Friedrichs bewusste Veränderungen zwischen den gemalten und realen Fahrzeugen Hinweise auf weitere Bildthemen identifizieren lassen, konnte dagegen nicht bestätigt werden. Grundsätzlich wurden derartige Veränderungen im Rahmen dieser Arbeit jedoch erstmals dargestellt und in einen kunsttheoretischen Kontext eingeordnet. Dabei ließ sich nachweisen, dass der Maler die Fahrzeuge auch veränderte, um sie stimmig in das Gemälde einfügen zu können. Hatte Friedrich ein Boot beispielsweise bei der Fahrt auf dem Wasser skizziert, befand sich in dieser Situation natürlich eine Person im Heck, die das Boot steuerte. Die Darstellung dieser Person war jedoch unpassend, wenn das Boot im Gemälde an einem menschenleeren Ufer liegend dargestellt werden sollte und wurde daher folgerichtig von Friedrich weggelassen.⁹²⁹ Das bedeutet jedoch nicht, dass der Maler grundsätzlich auf logische Darstellungen geachtet hat. In vielen Fällen versetzte er Schiffe und Boote, die er in Fahrt auf dem Wasser skizziert hatte, in ebendieser Form direkt vor die Küste, sodass sie in der Realität unter vollen Segeln auf das Land aufgelaufen wären.⁹³⁰ Daraus konnte geschlossen werden, dass Friedrich Änderungen an den Gemälden ausschließlich mit Blick auf die Stimmung vornahm, die er darin wiedergeben wollte.

Zum anderen veränderte der Maler die Fahrzeuge, um bestimmte Vorgänge für die Betrachtenden noch deutlicher zu machen. In dem Gemälde „Abend“ (um 1817) wird die Ankunft des Bootes in der Bucht besonders in Szene gesetzt und angezeigt, dass dessen Fahrt nun beendet ist. Das Stagesegel wurde bereits heruntergenommen und liegt auf dem Vorschiff. Auf dem Skizzenblatt ist das Boot dagegen in Fahrt auf dem Wasser dargestellt und das Segel steht noch im Wind. Interes-

⁹²⁹ So in dem Gemälde „Greifswald im Mondschein“ (1817), in dem Friedrich das an Land liegende Boot im Vordergrund im Gegensatz zur Skizze ohne Person am Heck darstellt.

⁹³⁰ So in dem Gemälde „Lebensstufen“ (1834), in dem die beiden Boote direkt vor der Küste sowie das Segelschiff hinter ihnen kurz davor stehen, auf das Ufer aufzulaufen.

⁹²⁸ Vgl. Busch 2003, S. 186.

sant ist in diesem Zusammenhang auch Friedrichs Einsatz von Flaggen, die er prominent am Heck kleiner Gebrauchsfahrzeuge darstellte. Solche Flaggen kamen in der Realität nur auf großen Schiffen vor und stellen damit ebenfalls eine von Friedrich bewusst vorgenommene Veränderung dar. Indem der Maler ein kleines Fischerboot mit einer großen Flagge am Heck darstellt, zeigt er den Betrachtenden an, dass dem Boot (beziehungsweise dessen Passagieren) eine besondere Bedeutung für das Bildthema zukommt. Die Flaggen sind dabei an Booten zu sehen, in denen sich Personen in „Altdeutscher Tracht“ befinden.⁹³¹

Die bewussten Veränderungen an den Fahrzeugen konnten damit als Mittel des Malers eingeordnet werden, mit dem er seine Kompositionen oder das Bildthema schärfte. Einer seemännischen Logik folgten diese Veränderungen nicht.

Ein grundlegendes Anliegen dieser Dissertation war es, den kunstwissenschaftlichen Diskurs durch das Hinzuziehen weiterer Disziplinen neu anzuregen. Es wurde deutlich, dass sich Schiffahrts- und Kunstgeschichte beim Blick auf Friedrichs Gemälde ergänzen und bereichern. Historische Schiffe und Boote werden immer stärker als bedeutsame Kulturgüter begriffen, rekonstruiert und restauriert. Friedrichs Darstellungen dieser Fahrzeuge sind eine wichtige Quelle, die zur Aufarbeitung und Erhaltung dieses maritimen Kulturerbes genutzt werden kann. Dies gilt vor allem für die Untersuchung der Kleinfahrzeuge an der pommerschen Küste im 19. Jahrhundert, von denen es so gut wie keine Darstellungen gibt. Bislang wurden Friedrichs Skizzen und Gemälde nur an wenigen Stellen als Quellen genutzt.⁹³² Mit der Arbeit ist daher nicht zuletzt die Hoffnung verbunden, die Schiffahrtsgeschichte zu einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Material einladen zu können, das unter diesem Aspekt in seiner ganzen Breite bislang nur ansatzweise ausgewertet wurde.

⁹³¹ So zum Beispiel im „Morgen (um 1816/18) oder in der „Ansicht eines Hafens“ (1815/16).

⁹³² 1966 nannte Rudolph die Darstellungen des Malers den einzigen Hinweis auf die Art der Takelung von Zeeskähnen, wie sie zu Anfang des 19. Jahrhunderts in den Gewässern um Stralsund vorkamen (Rudolph 1966, S. 253). Winkler führte 2007 Friedrichs Studie zu dem Gemälde „Auf dem Segler“ von 1818 als Beleg dafür an, dass es bereits vor 1858 Zeesboote auf den rügischen Gewässern gab (Winkler 2007, S. 33).

9. Katalog

Im Katalog dieser Arbeit werden die Ölgemälde Caspar David Friedrichs chronologisch aufgelistet, in denen Fahrzeuge dargestellt sind, die gesehelt werden können. Die Reihung orientiert sich dabei am Werksverzeichnis Helmut Börsch-Supans. Den ausführlichen Beschreibungen sind Abbildungen der Gemälde vorangestellt.

Die Gemälde werden mit dem Titel angegeben, unter denen sie mit Stand Mai 2017 in Museen oder Sammlungen aufgeführt wurden. Im Fall von verlorengegangenen Gemälden oder solchen, deren Verbleib unbekannt ist, wird der letzte bekannte Titel genannt. Bei Gemälden, die bis vor wenigen Jahren in der Forschungsliteratur noch unter einem anderen Titel bekannt waren, ist dieser zur besseren Orientierung zusätzlich in Klammern angegeben.

Die Katalogtexte gliedern sich in eine kurze Bildbeschreibung, der sich eine Analyse anschließt. In dieser werden die Beschreibungen und Interpretationen der Fahrzeuge in der Forschungsgeschichte vorgestellt, kritisch diskutiert und durch eigene Ergebnisse ergänzt. Soweit möglich, beinhaltet dies auch eine Bestimmung der Fahrzeugtypen.

In einer Tabelle werden schließlich die Textstellen aus der Forschungsliteratur chronologisch aufgelistet, in denen die dargestellten Fahrzeuge erwähnt werden. Auf diese Weise können die Unterschiede und Veränderungen nachvollzogen werden, die die Interpretationen und Beschreibungen der Fahrzeuge im Laufe der Jahrzehnte erfahren haben. Ebenso werden hier die Zeichnungen und Skizzen angegeben, die Friedrich als Vorlage für die Fahrzeuge in seinen Gemälden genutzt hat.

Mit Blick auf die Schreibweise und die Rechtschreibung werden die Textstellen in der Form wiedergegeben, in der sie auch in den zitierten Werken abgedruckt wurden. Die altertümliche Schreibweise sowie Textstellen in alter Rechtschreibung wurden beibehalten. Lediglich Schreibweisen, die der Lesart nach mit Flüchtigkeits- oder Rechtschreibfehlern verwechselt wer-

den könnten, wurden kenntlich gemacht. Sinngemäße Zitate sind entsprechend gekennzeichnet.

Im Katalog ist der Vollständigkeit halber auch das Gemälde „Mönch am Meer“ aufgeführt, in dem die Alte Nationalgalerie Berlin im Rahmen umfangreicher Restaurierungsarbeiten 2016 neben den beiden bekannten übermalten Schiffen noch ein drittes Schiff entdeckt hat. Im Anhang des Katalogs werden außerdem die Gemälde „Schiff im Eismeer“ (1798) und „Der Greifswalder Hafen“ (um 1818/20) besprochen, bei denen Zweifel an der Urheberschaft Friedrichs bestehen.

9.1. Meeresstrand mit Fischer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	33,5 × 51 Zentimeter
Ort	Oberes Belvedere, Wien
Datierung	um 1807

Beschreibung

Ein Mann steht am Ufer eines Gewässers, über dem dichter Dunst liegt. Auf der Wasserfläche sind im Hintergrund links die Umrisse eines Segelbootes zu erkennen. Der Mann trägt lange Stangen und Tau über der Schulter. Links von ihm hängt im Bildvordergrund eine Reuse zum Trocknen zwischen drei Stangen. Rechts von dem Mann ist neben einem Bachlauf eine einfache, zeltartige Behausung aufgebaut. Sie besteht aus Stangen, die mit trockenen Pflanzen abgedeckt sind. Die Darstellung der Fischereitensilien wird auch im Bildmittelgrund fortgeführt, wo am linken Bildrand im Wasser ein Netz an Pfählen und am rechten Bildrand eine zweite Reuse zu sehen sind.

Auffallend ist der Kontrast in der Darstellung des Vorder- und Hintergrundes. Die schmale Uferzone im Vordergrund hebt sich mit ihren kräftigen Farben klar gegen den Hintergrund mit den überwiegend gebrochenen Blau- und Grautönen ab. Das Ufer, der erfassbare Übergang vom Land zum Wasser, ist wegen der davor liegenden Anhöhe nicht zu sehen. Der Vordergrund erhält auf diese Weise einen Bühnencharakter. Darüber hinaus bewirkt die niedrige Horizontlinie, dass es den Betrachtenden so vorkommt, als ob sie das Geschehen „auf Augenhöhe“ vom Ufer aus betrachten. Der Blick der Betrachtenden wird durch die Blickrichtung des Mannes nach links gelenkt, wo sich das Boot auf dem Wasser befindet.

Kritische Analyse

Schon Wilhelm-Kästner⁹³³ und Friedrich Scheven⁹³⁴ lokalisierten die von Friedrich wiedergegebene Gegend als Uferbereich am Tollense-See bei Neubrandenburg. Der Vordergrund des Bildes mit Bachlauf, Reusen und dem Holzgestell findet sich in drei Blättern wieder, die den Tollense-See zeigen

[Abb. G987, G993, G 994].⁹³⁵ Sie sind jedoch später als das Ölgemälde entstanden, sodass hier eine weitere, verschollene Zeichnung als Vorlage angenommen werden kann.

Während in diesen drei Blättern jedoch im Hintergrund eine Hügellandschaft zu sehen ist, lässt Friedrich den Hintergrund in dem Gemälde ganz im Dunst verschwinden. Die Betrachtenden können nicht feststellen, wo sich diese Szene abspielt: an einem Binnensee, einem Boddengewässer oder am Meer. So wurden Reusen, wie Friedrich sie hier gemalt hat, sowohl an der Ostsee als auch in Bodd- und Binnengewässern zum Fischfang eingesetzt.⁹³⁶

Das kleine Segelboot auf dem Wasser fällt zunächst kaum auf. Nur schemenhaft sind das Sprietsegel und der Bootsrumf im Dunst zu erkennen. 1808 schrieb Wilhelm von Kügelgen, der Fischer warte „voll Hoffnung“ auf seinen im „Schifflein“ heimkehrenden Sohn.⁹³⁷ Börsch-Supan sah 1965 das Segelboot als Sinnbild des „ausgesetzten menschlichen Schicksals“, räumte jedoch ein, dass der Maler die Betrachtenden nicht zu einer solchen Deutung zwingt.⁹³⁸ 1973 beschrieb Börsch-Supan dann den Blick des Fischers zu dem Boot als Ausdruck einer „Todessehnsucht“.⁹³⁹ Auch Zimmermann nannte das Bild 2000 eine „Vanitaslandschaft“.⁹⁴⁰

Der Begriff des „ausgesetzten menschlichen Schicksals“ von Börsch-Supan trifft hier weniger auf das Boot auf dem Wasser als auf den Fischer an Land zu. Friedrich hat dessen primitive Behausung gut sichtbar in den Vordergrund des Gemäldes platziert. Er zeigt an, dass der Mann so weit von seinem Heim entfernt ist, dass er am Ufer des Gewässers

⁹³⁵ Grummt 987, 993, 994.

⁹³⁶ Pierer's Universal-Lexikon 1858, S. 306.

⁹³⁷ Faass/Krämer 2005, S. 9 f.

⁹³⁸ Von Kügelgen 1808, Nr. 71, Blatt 1, zitiert nach Hoch 1985, S. 31.

⁹³⁹ Börsch-Supan 1965, S. 66.

⁹⁴⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295.

⁹⁴¹ Zimmermann 2000, S. 203-206.

^{933/933} Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 70.

⁹³⁴ Scheven 1966, S. 18.

übernachten muss. Als Bildthema inszeniert der Maler damit die Ausgesetztheit und Unbehaustheit des Menschen.

Das Boot hat in diesem Gemälde dagegen vor allem die Aufgabe, die Wasserfläche in ihren Ausmaßen für die Betrachtenden erfahrbar zu machen. Scheven schrieb dazu 1966, das Segelboot „gibt der Wasserfläche räumliche Tiefe“.⁹⁴¹

Zwischen dem „Fischer am Meeresstrand“ und dem im gleichen Jahr entstandenen Gemälde „Meeresstrand im Nebel“ gibt es Übereinstimmungen: der niedrige Horizont, der schmale Uferstreifen als Standort der Betrachtenden sowie die sparsame Ausstattung mit Figuren. Wir kennen diese Art der Darstellung aus der niederländischen Malerei des 17. Jahrhunderts.

⁹⁴¹ Scheven 1966, S. 18.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1808	
Von Kügelgen, Richard. Sächsische Landesbibliothek Dresden, Mscr. Dresd. H. 37, Band 111, Nr. 71, Bl. 1 (als Beilage zu den Briefen von Gerhard von Kügelgen an Karl August Böttinger). Zitiert nach Hoch 1985, S. 31.	Die beyden Nebelstücke von Friedrich, wo das eine den sich herab-senkenden und das andere den aufsteigenden Nebel zeigt. [...] Im Seitenstück zu diesem sehen wir ein mit jungem Graß üppig bewach-senes Ufer, aus welchem ein Bächlein sich in den See ergieset. Ein Fischer, der eben seine Hütte verlaßen hat, sieth nach einem aus dem Nebel sich herannahenden Schifflein. Der sich theilende Nebel zeigt uns den Blauen Himmel als die Heimath in welcher wir uns wieder finden, so wie voll Hoffnung der Fischer die Rückkehr seines Sohnes erwartet.
1939	
Kat. Aukt. Luzern 1939. Katalog Nr. 68, S. 115.	Seestück. Am schmalen Uferstreifen mit grünem Rasen trocknende Fischernetze; am mündenden Bächlein steht ein Fischer und schaut auf das Meer hinaus, wo im dunstigen Nebel ein Segelboot sichtbar wird. Hoher, bewölkter Himmel.
1965	
Börsch-Supan 1965, S. 63-76. S. 66.	Zwei vermutlich 1807 entstandene Küstenlandschaften aus Wien zeigen im Prinzip den gleichen räumlichen Aufbau: Land und Meer als zwei hintereinander gelichtete Zonen. Auf dem einen der Wiener Bilder ist ein Fischer dargestellt, Stangen über der Schulter, auf einer kleinen Erdschwelle stehend und auf das Meer blickend, wo in der Ferne ein Segel erscheint. [...] Durch die Fischerhütte und sein Gerät ist der Vordergrund als seine Umwelt gekennzeichnet, und der Blick auf das Meer, der auf das Schiff hinauszugehen scheint, bezieht den Hintergrund in diese Umwelt ein. Eine darüber hinausgehende Refle-xion, die das Meer als Symbol der Unendlichkeit und das Schiff als dieser Unendlichkeit ausgesetztes menschliches Schicksal begreift, ist möglich, aber der Maler zwingt nicht zu einer solchen Deutung.
1966	
Scheven 1966, S. 18 f.	Das Bild stellt die Tollense dar mit dem Ausfluß des Oberbachs. Der Blick geht also von dem Nordende des Sees über die weite Wasserflä-che. Am Ausfluß des Baches befindet sich eine rohrgedeckte Hütte, in deren Nähe ein Fischer mit Reusen beschäftigt ist. [...] Ein ebenfalls durch Nebel fast verdecktes Segelboot gibt der Wasserfläche räumli-che Tiefe. Die hohen Ufer der Brodaer Seite ebenso wie das gegen-überliegende Nemerower Holz fehlen auf dem Bilde. Nur die Weite des Sees soll das Bild füllen, und darüber der hohe Himmel, der wie auf den Bildern der Holländer des 17. Jahrhunderts mehr als Zwei-drittel der Bildfläche einnimmt. [...] Dieselbe dumpfe Schwermut liegt über dem Bild wie über dem etwa gleichzeitigen Gemälde „Mönch am Meer“ [...].

1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295.	Der Vordergrund stellt nach Wilhelm Kästner die Mündung der Tollense in den Tollense-See bei Neubrandenburg, nach Scheven den Ausfluß des Oberbachs am Nordende des Sees dar. Das dem Binnenland entnommene Motiv des Vordergrundes ist unvermittelt mit dem Meer konfrontiert. Der grüne Uferstreifen bedeutet die begrenzte diesseitige Welt, im Gegensatz zum Meer als Sinnbild der Ewigkeit. Der Fischer, der sein Arbeitsgerät trägt, verkörpert die Bedingungen der irdischen Existenz. Sein Blick zu dem Schiff in der Ferne drückt Todessehnsucht aus. Der kleine Fluß, der nach kurzem Lauf in das Meer mündet, ist ein Symbol des menschlichen Lebens. Im gleichen Sinn ist das Gestell zum Trocknen von Heu, das einer Hütte gleicht, als Sinnbild der raschen Vergänglichkeit des menschlichen Lebens gemeint. Trotz dieser Vanitassymbole ist der Charakter des Bildes durch sein frisches, helles Kolorit heiter.
Börsch-Supan 1973, S. 73.	Der Bach ist das Leben des Fischers, der zu dem Schiff in der Ferne schaut und dadurch seine Todessehnsucht andeutet.
2000	
Zimmermann 2000, S. 203-206.	Das erstgenannte Bild stellt einen Meeresstrand dar; die Geländesituation ist jedoch vom Ufer eines Binnensees abgeleitet, der bei Friedrich auch in anderen Werken auftaucht, nämlich vom Ufer des Tollensesees bei Neubrandenburg. [...] Ob und wie weit Kügelgens Beschreibung durch Erläuterungen des Künstlers angeregt ist, muss offen bleiben. Sie würde die Abfolge der Pendants umkehren, aus dem „Nebel“ ein Lebensbild machen und das Bild mit dem Fischer als Bild der Jenseitshoffnung ausweisen. Gegen diese Abfolge spricht jedoch die motivische Logik. [...] Ebenso wie die Fenstersepien sind die beiden Wiener Ölbilder als Darstellung des Lebens und des Todes im christlichen Sinn zu deuten. [...] So lässt sich sagen: die Landschaft, die bei Friedrich das Leben symbolisiert, ist – mehr oder weniger deutlich – immer auch eine Vanitaslandschaft.

9.2. Meeresstrand im Nebel (Nebel)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	34,2 × 50,2 Zentimeter
Ort	Oberes Belvedere, Wien
Datierung	um 1807

Beschreibung

Die Betrachtenden sehen von einem steinigen Uferstreifen aus auf eine unbewegte Wasserfläche, über der Nebel liegt. Die Konturen zweier Fahrzeuge sind schemenhaft in einiger Entfernung zur Küste zu erkennen. Ein Segelboot mit gesetztem Segel ist dort zu sehen sowie ein kleineres Boot, das über das Wasser gerudert wird. Das Ufer ist als schmaler Streifen am unteren Rand des Gemäldes dargestellt. Dort liegen rechts zwischen den Steinen einige Stangen, links ist ein Steinanker zu sehen, dessen Schaft sich gegen das helle Grau des Wassers abzeichnet. Der Vordergrund des Gemäldes steht durch seine Farbigkeit sowie die scharfen Konturen im Kontrast zu dem Mittel- und Hintergrund des Gemäldes, der im Nebel liegt. Durch die Anordnung der Motive wird der Blick im Uhrzeigersinn durch das Bild geführt. Links, in Lesegewohnheit beginnend, geht er von dem Ankerschaft am Ufer zu dem Segelboot auf dem Wasser, über den Rand des Gaffelsegels zum Mast des Ruderbootes und von dort über die Riemen und den in das Wasser hineinragenden Felsen zurück an den Strand.⁹⁴²

Kritische Analyse

Als „wunderschön gelungen“ beschrieb 1808 der Autor eines Artikels im Morgenblatt für gebildete Stände das „Schiff im dicken Nebel“ und attestierte der Darstellung eine „geheimnisvolle Stille und zauberischen Augenbetrug“.⁹⁴³ Im 20. Jahrhundert rückten dann die beiden Fahrzeuge auf dem Wasser stärker in den kunsthistorischen Fokus. Börsch-Supan, der die Darstellung als christlich motivierte Todesallegorie verstand, sah 1973 in dem Segelboot

ein „vor Anker“ liegendes Schiff.⁹⁴⁴ Dieses erwarte das Ruderboot, um dann „in See zu stechen“. Börsch-Supan interpretierte diesen Vorgang als eine Art Charon'sche Überfahrt.⁹⁴⁵ Hofmann stellte diese Interpretation 2000 in Frage, da man in der Darstellung keine Bewegung bemerken könne und somit nicht wisse, in welche Richtung das Segelboot unterwegs sei.⁹⁴⁶

Koerner war 1990 der Einzige, der sich mit den Fahrzeugen näher auseinandersetzte. Er beschrieb das größere Boot als einen „Rahsegler“, und das Segelboot als „Tender“.⁹⁴⁷ Bei dem Segelboot handelt es sich dagegen um ein Fischereifahrzeug, wie es in pommerschen Gewässern vorkam. Solche Boote, mit denen die Angel- und Netzfischerei betrieben wurde, konnten je nach Bedarf gerudert oder gesegelt werden.⁹⁴⁸ Auch die Bezeichnung des größeren Fahrzeugs als „Rahsegler“ ist nicht zutreffend, da dessen Hauptantrieb nicht von Rahsegeln, sondern von einem Schratsegel stammt. Friedrich hat hier vielmehr eine Jacht gemalt, wobei er auf eine Zeichnung von 1798 zurückgriff [Abb. G51]⁹⁴⁹, die ihm als Vorlage diente. Dieser Umstand blieb bislang in der Forschungsliteratur unerwähnt.⁹⁵⁰

Jachten kamen auf der Ostsee und damit auf den pommerschen Gewässern häufig vor. Sie wurden unter anderem dazu benutzt, Waren oder auch Post

⁹⁴² Auf die gestalterische Zusammengehörigkeit der Masten des Ruderbootes und des Schiffes sowie des im Vordergrund liegenden Ankersteins verwies bereits Zimmermann 2000 (Zimmermann 2000, S. 206).

⁹⁴³ „Morgenblatt für gebildete Stände“ 1808 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 68).

⁹⁴⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295 f.

⁹⁴⁵ Börsch-Supan 1990, S. 73.

⁹⁴⁶ Hoffmann 2000, S. 33 f.

⁹⁴⁷ Koerner 1990, S. 104.

⁹⁴⁸ Boote, die von den Fischern zum Rudern und Segeln benutzt wurden, hatte unter anderem der Düsseldorfer Maler Wilhelm Streckfuß 1864 dargestellt. Eine Ansicht dieser Fischerboote aus Thiessow auf Rügen befand sich im Besitz des Pommerschen Landesmuseums in Stettin. Im Erwerbsbericht hieß es dazu: „breite, geklinkerte, auf Kiel gebaute und plattgatt geschlossene Strandfischerboote zum Rudern und Segeln“ (Peesch 1961, S. 237).

⁹⁴⁹ Grummt 51.

⁹⁵⁰ Aus dem Skizzenblatt übertragen wurde die Ansicht unten rechts, die das Schiff in Fahrt von vorne zeigt, während rechts darüber das gleiche Schiff in Ansicht vor Anker liegend und von der Steuerbordseite aus zu sehen ist.

zu transportieren.⁹⁵¹ Da es an den steinigen und flachen Ufern der Ostsee keine Möglichkeit gab, ganz bis an das Ufer heranzufahren, mussten die Jachten in einigem Abstand zur Küste ankern. Vom Land aus fuhren dann Boote zu den Schiffen, um die Ladung in Empfang zu nehmen. Von einer solchen Szene, die im 19. Jahrhundert an den pommerschen Küsten alltäglich war, könnte Friedrich zu dem vorliegenden Gemälde inspiriert worden sein. Auch Koerner wies 1990 auf die vordergründige Alltäglichkeit der Szene hin, in der er als Bildthema die „Vision des Abschieds“ erkannte: „Das Bild zeigt Boote, die von einer Küste auslaufen, und gehört deshalb dem allgemeinen Themenkreis des Aquarellpaares Abschied und Trauerszene an.“⁹⁵² Wenn Koerner hier von „auslaufenden Booten“ spricht, bezieht er das Ruderboot mit ein und übersieht dabei, dass eben dieses Ruderboot jedoch auch wieder an das Land zurückkehren wird.

⁹⁵¹ Rudolph 1969, S. 71 f.

⁹⁵² Koerner 1990, S. 104.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G 51 Segelschiffstudien, 3./5. Mai 1798, Bleistiftskizze, 27 × 22 cm, Standort unbekannt. Grummt 51	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1808	
Morgenblatt für gebildete Stände, S. 132 (8.2.1808) Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 68.	[...] im Vordergrunde Seeufer mit einzelnen großen Steinen bedeckt, die der fallende Nebel angefeuchtet hat: im Mittelgrund Meer und ein Boot – alles in Nebel gehüllt: im Hintergrunde endlich aber schwebt ein Schiff im dicken Nebel auf hoher See, das wunderschön gelungen ist. Nicht das Täuschende allein macht's, nicht die ungeweime hohe Wahrheit der Nebelgestalt, sondern auch und mehr noch der Geist, der in diesem Nebel, auf diesen Gewässern zu ruhen scheint, gehüllt in geheimnisvolle Stille und in zauberischem Augenbetrug.
1939	
Kat. Aukt. Luzern 1939, Katalog Nr. 68, S. 115.	Schiffe im Nebel. Schmalere Uferstreifen mit großen Steinen; im Nebel sind ein Segelboot und ein Ruderboot sichtbar. Hoher, bläulicher Himmel.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 295 f.	Ein Ruderboot bringt einige Passagiere zu einem vor Anker liegenden Schiff, dessen Umrisse im Nebel verschwimmen. Dieser Vorgang ist als Todesallegorie zu deuten. Die nutzlos zwischen den Steinen liegenden Geräte – ein Ankerstein mit gekapptem Tau und zwei Stangen zum Aufspannen der Fischernetze – bedeuten die Überwindung der irdischen Mühsal. Vielleicht nicht zufällig erinnern die Stangen an weggeworfene Krücken. Die Stimmung des Bildes ist durch den Nebel geheimnisvoll, doch keineswegs bedrohlich, eher heiter, da das Licht den Nebel durchdringt. Die Tageszeit scheint früher Morgen zu sein.
1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 103.	Ein Ruderboot hat vom festen Ufer abgelegt und bringt Passagiere nach einem vor Anker liegenden Schiff, dessen Umrisse im dichten Nebel verschwimmen.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 73.	Ein kleines Boot verlässt das steinige Ufer, das das Diesseits symbolisiert, und bringt einen Passanten zu dem weiter draußen liegenden Schiff, das im Begriff ist, in See zu stechen.
Koerner 1990, S. 104.	Dem Anschein nach verkörpert der Nebel eine Vision des Abschieds; das Bild zeigt Boote, die von einer Küste auslaufen, und gehört deshalb dem allgemeinen Themenkreis des Aquarellpaares Abschied und Trauerszene an. [...] Friedrich stellt uns ans Meeresufer vor eine Szene mit auslaufenden Booten, die der Nebel beinahe schon wieder

	<p>verschluckt hat. Er lässt uns jedoch genügend Anhaltspunkte, um Geschichten für das Bild zu schreiben, mit dem nähergelegenen Boot, einem Tender, werden Passagiere zu dem auf dem offenen Meer liegenden Rahsegler gerudert, Im Vordergrund auf dem schmalen Streifen aus Felsen und verdorrtem Gras, an dem das Boot wohl ans Ufer gekommen ist und der als einziger Bereich von dem Nebel verschont ist, verbleiben uns ein Anker und dessen gekappte Leine sowie rechts davon zwei gegabelte Stecken, vielleicht Pfosten, an denen Fischernetze zum Trocknen aufgehängt werden.</p>
2000	
Hofmann 2000, S. 33 f.	<p>Zum ersten Mal proklamiert Friedrich einen seiner desorientierenden Kunstbegriffe. Die tastbaren, begehbaren Sinnesdaten sind auf schmale Uferstreifen zurückgenommen. Meer, Wolken und Nebel entziehen die Raumtiefe unserem Zugriff und Zugang. Unstrittig ist der Strand mit dem Segler und dem Ruderboot – in welcher Richtung ist es, wenn überhaupt, unterwegs? – das metaphorisch rätselhaftere der beiden Bilder. Was darin an Leben enthalten ist, verbirgt sich in den beiden Konstrukten, mit denen der Mensch sich auf dem Wasser bewegt. Aber von Bewegung ist hier nichts zu merken. Wieder gilt hier Chateaubriands Wort: „Der Mensch ist ausgesetzt [...]“.</p>
Zimmermann 2000, S. 203-206.	<p>Auf dem Gegenstück [zum Gemälde „Meeresstrand mit Fischer“, Anm. d. Verf.] im Vordergrund ein steiniger Strand, links ein Ankerstein, rechts auf dem Boden zwei Stangen, wie sie die Fischer zum Aufhängen der Stangen gebrauchen. Auf dem Wasser zwei Schiffe: ein Ruderboot, auf dem sich zwei oder drei Personen befinden, und etwas weiter draußen und schon stärker vom Nebel verhüllt, ein Segelschiff. [...] Die Personen in dem Boot auf dem Nebelbild stellen durch ihre Ruderfahrt eine unmittelbare Beziehung zu dem Segelschiff her. [...] Die Masten des Ruderbootes und des Segelschiffes weisen dagegen kerzengerade nach oben, sekundiert von der Spitze des Ankersteins im Vordergrund links.</p>

9.3. Mönch am Meer (Der Mönch am Meer)

Infrarotaufnahme

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	110 × 171,5 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	1808/10

9.3.1. Die übermalten Schiffe im „Mönch am Meer“⁹⁵³

Die Alte Nationalgalerie Berlin hat im Januar 2016 Caspar David Friedrichs umfangreich restaurierte Gemälde „Mönch am Meer“ und „Abtei im Eichwald“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Rund zweieinhalb Jahre hatten die Arbeiten gedauert. „Jahrzehntelange Vernachlässigung und historische Restaurierungen“ hatten an beiden Gemälden „zu Veränderungen und Substanzverlusten und damit zu einer erheblichen Verfälschung des ursprünglichen Erscheinungsbildes geführt“.⁹⁵⁴ Die Arbeiten wurden von Kristina Mösl und Francesca Schneider durchgeführt und von Philipp Demandt und Birgit Verwiebe kunsthistorisch begleitet. Durch die Restaurierung konnte nun die erhaltene Originalsubstanz gesichert und freigelegt werden.⁹⁵⁵ Gleichzeitig wurden neue, kunsthistorisch bedeutsame Aspekte im Zusammenhang mit den Bildern zutage gefördert.

Zu einem besonders spektakulären Erkenntnisgewinn führten dabei die Infrarotreflektogramme des „Mönch am Meer“. Waren bislang in der Kunstgeschichte lediglich zwei übermalte Schiffe in dem Gemälde bekannt, machten die Aufnahmen nun noch ein drittes Schiff sichtbar. Es befindet sich am rechten Bildrand im Hintergrund der beiden großen Fahrzeuge, die den „Mönch“ flankieren. Der Maler hat es dort mit dem Rumpf knapp unterhalb der Horizontlinie platziert. Das Schiff ist in Fahrt

von achtern dargestellt. Man sieht das Spiegelheck mit dem außenbords dargestellten Steuerruder. Darüber sind schwach die Kajütfenster zu erkennen. Deutlich sind die beiden rahgetakelten Masten zu sehen. An dem höheren achteren Mast, dem sogenannten Großmast, ist außerdem ein Gaffelsegel auf Backbordbug gezeichnet. Das Schiff lässt sich damit als Brigg typisieren. Briggen gehörten zu den am meisten verwendeten Rahschiffstypen des Nord- und Ostseeraumes.⁹⁵⁶ Sie waren schnelle Fahrzeuge und wurden vor allem für den Transport von Waren eingesetzt. Unter anderem von Greifswald aus fuhren die Schiffe bis ins Mittelmeer und ins Schwarze Meer, wie umfangreiche Akten über die Erteilung von „türkischen und algerischen Schutzbriefen“ zeigen.⁹⁵⁷

Zusammen mit dem Schiff links neben der Brigg entspricht die Komposition der Studie „Meeresufer mit Segelschiffen“, die in die Zeit um 1835/37 datiert wird [Abb. G973].⁹⁵⁸ Das Blatt befand sich ehemals in der Kunsthalle Bremen, heute ist sein Standort unbekannt.⁹⁵⁹ Werner Sumowski entdeckte bereits 1970, dass die Brigg aus dieser Studie auch in dem Gemälde „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“ (um 1816/18) zu sehen ist. Er ging daher davon aus, dass es zu dem Schiff eine bislang nicht nachgewiesene Zeichnung geben müsse.⁹⁶⁰ Auch Helmut Börsch-Supan nannte 1973 eine verschollene Zeichnung als Vorlage.⁹⁶¹ Die nun sichtbar gemachte Brigg im „Mönch am Meer“ untermauert diese These. Die betreffende Vorlage kann damit in die Zeit vor 1808 datiert werden.

⁹⁵³ Dieser Text wurde 2016 im Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven publiziert (Cibura 2016, S. 381-391) und mit einigen Kürzungen in diese Arbeit übernommen.

⁹⁵⁴ Pressemitteilung der Museumsinsel Berlin/Alte Nationalgalerie vom 21.1.2016: Der Mönch ist zurück. Die Restaurierung von Caspar David Friedrichs „Mönch am Meer“ und „Abtei im Eichwald“.

⁹⁵⁵ Ebd.

⁹⁵⁶ Szymanski 1972, S. 62.

⁹⁵⁷ Scherer 1986, S. 32 f.

⁹⁵⁸ Grummt 1973. Hinweis von Kristina Mösl, Alte Nationalgalerie Berlin, Staatliche Museen zu Berlin.

⁹⁵⁹ Grummt 2011, S. 880 f.

⁹⁶⁰ Sumowski 1970, S. 154, 239.

⁹⁶¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 471.

In diesem Zusammenhang sei auf die verschollene Federzeichnung einer Brigg aus dem Jahr 1789 verwiesen. Sie wird bei Grummt irrtümlicherweise als „Segelboot von vorn, um 1798“ bezeichnet [Abb. 27]. Grummt schrieb 2001 dazu: „Bislang liegt der Forschung keine Abbildung dieses Blattes vor.“⁹⁶² Anhand der aus dem Katalog der Galerie Kühl von 1928 zitierten Angaben zu den Maßen, der Bezeichnung und der Provenienz des Blattes lässt sich jedoch schließen, dass es sich dabei um die Darstellung einer Brigg von achtern handelt, die 1940 in dem Buch „Caspar David Friedrich und seine Heimat“ abgebildet wurde. Sie wird dort beschrieben als:

„Brigg. Federzeichnung (0,129 : 0,098), Besitzer unbekannt. Kat. Kühl Nr 30. Segelschiff von hinten. Bezeichnet rechts oben: „Zollbude“. Eine Reihe weiterer mit „Zollbude“ bezeichneter Skizzen sind auf 1798 datiert.“⁹⁶³

Die Abbildung in dem Buch zeigt demzufolge nur einen Ausschnitt des Blattes, denn die Bezeichnung „Zollbude“ ist darauf nicht zu sehen. Friedrich hat darauf mit wenigen Federstrichen eine Brigg in Fahrt von achtern dargestellt. Gut zu erkennen ist das Spiegelheck mit Verzierungen und Fenstern. Das stehende und laufende Gut fehlt in der Skizze fast vollständig. Lediglich die Marsstengewanten am Großmast werden mit einigen wenigen Strichen angedeutet. Die Bezeichnung „Zollbude“, die der Beschreibung nach auf dem Blatt vermerkt war, zeigt eine Entstehungszeit zwischen 1794 bis 1798 an, denn damit ist das Zollgebäude am Hafen in Kopenhagen gemeint. Dort hatte Friedrich in diesem Zeitraum an der Akademie studiert.

Hinz hatte bereits 1964 erkannt, dass die Brigg im Ölgemälde „Mittag“ (um 1816/18) auf diese Zeichnung zurückzuführen ist. Sie schrieb dazu in dem im Greifswald-Stralsunder Jahrbuch erschienenen Beitrag „Datierung der norddeutschen Landschaften Caspar David Friedrichs“:

„Dem Tageszeiten-Zyklus [...] liegen sowohl Studien von 1798 wie auch Naturskizzen von 1815 zugrunde, demzufolge die Entstehung die-

ser Bilder erst für die Jahre nach 1815 denkbar ist.“⁹⁶⁴

Der Aufsatz enthält ebenfalls die bereits erwähnte Abbildung mit der Bezeichnung „Segelschiff von achtern“.⁹⁶⁵ In ihrer 1966 publizierten Dissertation nannte Hinz dann nochmals die Zeichnung als Grundlage des Ölgemäldes.⁹⁶⁶ Dies beschrieb auch Grummt und wies darauf hin, dass eine kritische Prüfung dieser Forschungsmeinung noch ausstehe.⁹⁶⁷ In dem 1974 von Marianne Bernhardt herausgegebenen Buch „Caspar David Friedrich. Das gesamte graphische Werk“ wurde das Blatt ohne Abbildung aufgeführt.⁹⁶⁸

Der Vergleich mit den nun veröffentlichten Infrarotreflektogrammen legt den Schluss nahe, dass Friedrich die Brigg aus dieser Zeichnung spiegelverkehrt in das Gemälde „Mönch am Meer“ übertragen hat.

Die Brigg findet sich außerdem, ebenfalls in spiegelverkehrter Darstellung, in dem um 1816/18 entstandenen Gemälde „Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee“. Die Übereinstimmung der Perspektive, die sich überlappenden Segelflächen der beiden Masten, die runden Formen des Heckspiegels und das ausgestellte Gaffelsegel stimmen mit der Darstellung in der Federzeichnung überein. Geringe Abweichungen in den Proportionen des Schiffes sind mit Blick auf den Großmast zu erkennen, der in den Gemälden länger dargestellt und mit einer kleinen Flagge versehen ist. In dem Blatt „Meeresufer mit Segelschiffen“ ist an der Brigg außerdem ein Tau eingezeichnet, das über das Gaffelsegel zur Nock führt und dagegen in dem Gemälde fehlt. Ähnliche Abweichungen zeigen sich auch bei der Übertragung der Brigg in das Gemälde „Mittag“. So sind hier die Segel schmaler und die Masten höher dargestellt als in der Zeichnung. Friedrich hat in dem Ölgemälde außerdem einige Wanten am Großmast auf der Backbordseite hinzugefügt.

Die Entdeckung der beiden anderen übermalten Schiffe im „Mönch am Meer“ liegt nunmehr rund

⁹⁶⁴ Hinz 1964, S. 250, 255.

⁹⁶⁵ Ebd., Abb. 11. Die Herkunft der Abbildung wird nicht genannt.

⁹⁶⁶ Hinz 1966, S. 84.

⁹⁶⁷ Grummt 2011, S. 116.

⁹⁶⁸ Bernhardt 1974, S. 854.

⁹⁶² Grummt 2011, S. 116.

⁹⁶³ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 63, Abbildung S. 43.

50 Jahre zurück und ist Helmut Börsch-Supan zu verdanken. Er bemerkte als Erster die unter der Farbe verborgenen Zeichnungen, die daraufhin mittels Infrarotaufnahmen sichtbar gemacht wurden. 1965 beschrieb Börsch-Supan die Schiffe in der „Zeitschrift des Deutschen Vereins für Kunstwissenschaft“:

„Bei guten Lichtverhältnissen erkennt man mit bloßem Auge unter der Farbe die Zeichnung von zwei im Wind nach rechts geneigten Schiffen. Das eine links ungefähr in der Mitte zwischen Mönch und linkem Bildrand mit dem oberen Kontur des Rumpfes den Horizont tangierend, ist fast von vorn gesehen und hat ein vom Wind geblähtes Segel. Von dem anderen, ungefähr in der Mitte zwischen dem Mönch und dem rechten Bildrand, sind nur Mast und Takelage erkennbar. Es befindet sich näher am Strand und hat die Segel eingezogen, war auch wohl mehr von der Seite gezeichnet, wie aus der Takelage geschlossen werden kann.“⁹⁶⁹

Die übermalten Schiffe wurden in der Folge als Beleg dafür herangezogen, wie Friedrich seine Bildidee während der Arbeit an dem Gemälde immer stärker radikalisierte. Nicht nur die Schiffe, sondern auch Netze, Mond und ein Stern waren ursprünglich vorgesehen und wurden von ihm von der Leinwand getilgt.⁹⁷⁰ Der „Mönch“ fand sich schließlich vor einer völlig leergeräumten Landschaft wieder.

In der Literatur blieb die Beschreibung der Fahrzeuge in diesem Kontext stets summarisch. Exemplarisch sei hier Schmied genannt, der 1975 „zwei sich zur Seite neigende, gegen die Wellen ankämpfende Schiffe“⁹⁷¹ beschrieb, während Börsch-Supan 1987 einen Briefwechsel zum „Mönch am Meer“ zwischen Marie Helene von Kügelgen und Friederike Volkmann aus dem Jahr 1809 kommentierte:

„Die Schreiberin wusste offenbar nicht, daß Friedrich in der Komposition ursprünglich zwei auf das Ufer zutreibende, im Sturm sich zur Seite neigende Schiffe vorgesehen hatte, die indes nur

in der Vorzeichnung auf der Leinwand ausgeführt sind. [...]“⁹⁷²

Busch nannte 2003 die beiden Schiffe aus der Unterzeichnung „im Wind nach rechts zur Seite geneigte Segelboote“⁹⁷³ und im Katalog der Ausstellung „Caspar David Friedrich – Der Watzmann“ von 2004 wurden sie wie folgt beschrieben:

„Ein Schiff, links vom Eremiten, steuert in voller Fahrt auf das Ufer zu, das andere, rechts von ihm, segelt parallel zur horizontalen Uferlinie.“⁹⁷⁴

Das Schiff am linken Bildrand ist in den verschiedenen Fassungen des Gemäldes „Das Kreuz an der Ostsee“ (1815) zu sehen. Dort befindet es sich links neben dem Kreuz und segelt auf das Ufer zu. Das Schiff ist dabei sehr flüchtig und teilweise nur mit wenigen groben Pinselstrichen dargestellt. Zu erkennen sind ein Mast mit Rahen sowie ein Segel auf Backbordbug.⁹⁷⁵ Hansen beschrieb das Fahrzeug 1975 als Brigantine.⁹⁷⁶ Eine Aussage, die bislang nicht verifiziert werden konnte, da in den Gemälden die Anzahl der Masten nicht zweifelsfrei zu erkennen war. In den jetzt veröffentlichten Infrarotreflektogrammen ist deutlich zu sehen, dass das Schiff tatsächlich nur einen Mast hat, an dem es ein Rah- und ein Gaffelsegel fährt. Sehr schön sind auch die mit dem Lineal eingezeichneten Wanten und Stage an Back- und Steuerbord sowie die Toppannten und Brassens an den Rahen zu erkennen. Damit kommen für das Fahrzeug zwei Schiffstypen als Vorlage in Frage: die Jacht und die Schaluppe.

Jachten waren in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts sowie im 19. Jahrhundert der typische Küstensegler der Ostseeküste von Schleswig-Holstein bis Lübeck.⁹⁷⁷ Sie führten ein Gaffelgroßsegel sowie eine Stagfock samt Klüver und darüber Rahtoppsegel.⁹⁷⁸

Die Schaluppen waren Handelsschiffe. Sie wurden in der Ostseefahrt sowie in der pommerschen Haff- und Boddenfahrt eingesetzt, sowie zum Transport

⁹⁶⁹ Börsch-Supan 1965, S. 67.

⁹⁷⁰ Busch 2003, S. 59 f.

⁹⁷¹ Schmied 2002, S. 62.

⁹⁷² Börsch-Supan 1990, S. 82.

⁹⁷³ Busch 2003, S. 60.

⁹⁷⁴ Ausst.-Kat. Berlin 2004, S. 100.

⁹⁷⁵ Zu den verschiedenen Fassungen siehe Jensen 2007, S. 141-155.

⁹⁷⁶ Hansen 1975, S. 105.

⁹⁷⁷ Szymanski 1972, S. 133.

⁹⁷⁸ Rudolph 1969, S. 60.

von Steinen an der Küste Rügens und dem Greifswalder Bodden.⁹⁷⁹ Im Unterschied zu den Jachten hatte der Mast eine Stenge und am Bugspriet wurde ein Klüverbaum gefahren.⁹⁸⁰ Auch das Gaffelsegel war oben breiter als bei den Jachten.

Derartige Details lassen sich an dem vorliegenden Schiff jedoch nicht unterscheiden, sodass hier beide Fahrzeugarten als Vorbilder in Frage kommen.

Friedrich hat das Schiff noch einmal in einer Bleistift- und Sepiazeichnung aus der Zeit 1835/37 abgebildet [Abb. G974].⁹⁸¹ Auch hier ist eine bislang unbekannte Zeichnung aus der Zeit vor 1808 als Vorlage zu vermuten.

Das Schiff rechts des „Mönchs“, das mit der Backbordseite zu den Betrachtenden gedreht ist, kann dagegen zweifelsfrei als Schaluppe identifiziert werden. Hier ist die Stenge am Mast deutlich zu erkennen, ebenso wie das oben charakteristisch breite Gaffelsegel. Auch hier ist die detaillierte Darstellung des stehenden und laufenden Guts besonders hervorzuheben. Sie lässt darauf schließen, dass der Maler eine detailreiche Zeichnung einer Schaluppe besessen haben muss, auf der diese technischen Details ebenso gut zu erkennen waren.

Auch diese Schaluppe findet sich in der bereits erwähnten Studie „Meeresufer mit Segelschiffen“ aus der Zeit um 1835/37 wieder. Es fehlt jedoch die Flagge, die in der Unterzeichnung an einem Tau zwischen Gaffel und Baum weht. Sie zeigt ein Kreuz und reiht sich damit in die Vielzahl von schwedischen und dänischen Flaggen ein, mit denen Friedrich die Schiffe und Boote in seinen Gemälden ausstattete.

Alle drei Schiffe in dem Gemälde sind auf einem anderen Kurs unterwegs. Während das Fahrzeug am linken Bildrand am Wind fährt, der damit aus Richtung des Ufers kommen müsste, ist die Schaluppe hoch am Wind unterwegs und krängt zur Steuerbordseite, was bedeutet, dass für sie der Wind von der linken Seite des Bildes kommt. Die Brigg im Hintergrund wiederum läuft vor dem Wind, der für sie ebenfalls aus Richtung des Ufers weht.

Ursprünglich hätte der „Mönch“ also auf eine recht belebte Wasserfläche hinausgeschaut, auf der die

beiden kleineren Segelschiffe vor der Küste und die Brigg als Hochseeschiff folgerichtig mit Kurs auf die offene See unterwegs waren. Für den Maler standen die Schifffahrt und das Vertrauen auf Gott in engem Zusammenhang. Aufschlussreich ist hier die Passage aus einem Brief Friedrichs an Louise Seidler. Darin schrieb er 1815 über seine Reise an die Ostsee:

„Und habe gesehen das Schönste, was je Menschenwitz hervorgebracht: Schiffe mit schwellenden Segeln die immer bewegliche Fleche [sic] durchkreuzten [sic]. Und den Schiffer auf Gott vertraut [sic], sich dem umgestümmten [sic] Meere hingebend.“⁹⁸²

Hätte Friedrich die Schiffe nicht übermalt, läge als Bildthema das Nachsinnen über die Fahrt auf dem Meer als Metapher der Lebensfahrt im Vertrauen auf Gott nahe. Indem der „Mönch“ nun auf die leere Wasserfläche schaut, hat der Maler die Betrachtung der Natur in den Mittelpunkt gerückt. Der Theologe Friedrich Daniel Ernst Schleiermacher hatte in seinem Buch „Über die Religion. Reden an die Gebildeten unter ihren Verächtern“ dargelegt, dass die Betrachtung der Natur ein Mittel sei, Gott zu erfahren, wobei alle Gegenstände als Träger des Religiösen verstanden werden: „Kunstwerke der Religion sind immer und überall ausgestellt; die ganze Welt ist eine Galerie religiöser Ansichten.“⁹⁸³ Hoch sah 1985 diesen Gedanken Schleiermachers in Friedrichs Rückenfiguren dargestellt, die ganz in der Anschauung von Naturschauspielen, wie dem Sonnenuntergang oder dem Mond aufgehen.⁹⁸⁴ Einen solchen Zusammenhang hatte bereits Wolfradt 1924 formuliert.⁹⁸⁵

Beim genauen Blick auf den Mann in dem Gemälde, der wohl wegen des dunklen Gewandes und Heinrich von Kleists Aufsatz, in dem er von einem „Kapuziner“ spricht, bis heute als Mönch verstanden wird⁹⁸⁶, fällt die sinnende Geste auf, mit der dieser seine rechte Hand an das Kinn gelegt hat. Er scheint tief in Gedanken versunken und betrachtet das Meer und den Himmel. Die These Schleierma-

⁹⁷⁹ Szymanski 1972, S. 142.

⁹⁸⁰ Middendorf 2010, S. 18.

⁹⁸¹ Grummt 974.

⁹⁸² Zitiert nach Zschoche 2006, S. 99.

⁹⁸³ Zitiert nach Gehler 1999, S. 75.

⁹⁸⁴ Hoch 1985, S. 45.

⁹⁸⁵ Wolfradt 1925, S. 45.

⁹⁸⁶ Friedrich selbst spricht von einem Mann (vgl. Busch 2006, S. 64).

chers, nach der das Anschauen des Universums die höchste Formel der Religion sei, ist damit eindrucksvoll in Szene gesetzt. In einer Beschreibung des Gemäldes, die der Maler selbst verfasst hatte, wird diese Interpretation bestätigt:

„Am Strande geht tief sinnig ein Mann im schwarzen Gewande; Möwen fliegen ängstlich schreiend um ihn her, als wollten sie ihn warnen, sich nicht auf ungestümen Meer zu wagen. – Dies war die Beschreibung, nun kommen die Gedanken: – Und sännest Du auch vom Morgen bis zum Abend, vom Abend bis zur sinkenden Mitternacht; dennoch würdest Du nicht ersinnen, nicht ergründen das unerforschliche Jenseits. (...) Tief sind zwar deine Fußstapfen am öden sandigen Strande: doch ein leiser Wind weht darüber hin, und deine Spur wird nicht mehr gesehen: Törichter Mensch voll eitlen Dünkel!“⁹⁸⁷

Indem Friedrich das Meer also wie eine Wand dargestellt, die in ihren Dimensionen für uns durch nichts erfahrbar wird, illustriert er dieses „unerforschliche Jenseits“. Es gibt eben keine Schiffe, keinen Mond oder Fischernetze, die dem Auge einen Halt in dieser Fläche bieten würden. Grave schrieb von einer „eingeschränkten Raumwirkung“ und legte dar, dass sich das Bild dem „Wunsch des Betrachters verweigert, in eine Landschaft eintreten zu können“ und den Betrachter in Wahrnehmungsprozesse verstricke, die sich dessen Kontrolle entziehen, um so Macht über ihn auszuüben.⁹⁸⁸

Grave sprach hier davon, dass das Gemälde „für ein ‚Sehen im Glauben‘ zu öffnen vermag, das dem ‚unerforschlichen Jenseits‘ nicht mehr mit Begriffen beizukommen versucht.“⁹⁸⁹ Durch die verschwundenen Schiffe hat Friedrich diese Gedanken gestalterisch auf die Spitze getrieben.

⁹⁸⁷ Zitiert nach Busch 2006, S. 64.

⁹⁸⁸ Grave 2012, S. 159.

⁹⁸⁹ Ebd.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen

Abb. G973

9.3.1.

Meeresufer mit Segelschiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,7 × 34,6 cm, verschollen. Ehemals Kunsthalle Bremen.

Grummt 973

Abb. G974

Küste mit vier Schiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,8 × 34,8 cm, Standort unbekannt. Ehemals Haarlem, Sammlung Koenigs, im Zweiten Weltkrieg als Leihgabe des Museums Boymans van Beuningen, Rotterdam.

Grummt 974

9.4. Hafen bei Mondschein

Technik	Öl auf Papier
Maße	24,7 × 37 Zentimeter
Ort	Museum Oskar Reinhart, Winterthur
Datierung	1811

Beschreibung

Das Bild zeigt den Blick von einem Uferstreifen über ein Gewässer hin zu der Silhouette einer Stadt am Horizont. Zwei Türme stellen dort die größten und auffallendsten Bauwerke dar. Zwischen den beiden Turmspitzen hat Friedrich den Vollmond dargestellt, der auf der Bildmittelachse liegt.

Im Mittelgrund des Gemäldes ist am linken Bildrand eine Baumgruppe dargestellt. Von dort ragt eine schmale Landzunge in das Gewässer hinein, auf der Fischernetze an Stangen trocknen. Vor dieser Landzunge liegen ein Segelschiff, ein Segelboot und mehrere Ruderboote im Wasser. Weitere Segelschiffe befinden sich vor der Stadt im Hintergrund, wo eine Vielzahl von Masten zu sehen ist. Hier scheint sich ein Hafen zu befinden.

Auf dem Ufer im Vordergrund wechseln sandige Stellen, die in hellen Brauntönen gemalt sind, mit Uferpartien, die mit Gras bewachsen sind. Ein Stockanker liegt hier auf dem Sand. Am Bildrand unten rechts mündet ein Bachlauf in das Gewässer.

Kritische Analyse

Bereits 1960 wies Börsch-Supan darauf hin, dass Friedrich diese Ansicht frei erfunden habe.⁹⁹⁰ Hinz nahm dagegen 1966 an, dass es sich bei dem Gemälde tatsächlich um eine Darstellung nach der Natur handele, die Friedrich nach einer seiner Reisen in die Heimat gemalt habe.⁹⁹¹ Zschoche schrieb 1998, dass allenfalls die linke der beiden Kirchen im Hintergrund an die Neubrandenburger Kirche erinnere, die Ansicht ansonsten jedoch frei erfunden sei.⁹⁹²

Für die Darstellung des Vordergrundes hat der Maler auf eine Zeichnung zurückgegriffen, die den

Blick über den Großen Jasmunder Bodden zeigt und im Mai 1802 während einer Wanderung auf Rügen entstand [Abb. G323].⁹⁹³ Außerdem hat Friedrich zwei Schiffe aus einem Skizzenblatt von 1798 [Abb. G51]⁹⁹⁴ in das Gemälde übertragen: den rechts an der Landzunge liegenden Einmaster sowie das Segelschiff mit drei Masten, das rechts von ihm im Hintergrund vor Anker liegt.⁹⁹⁵ Bei diesem Dreimaster handelt es sich um eine Galiot mit charakteristisch bauchigem Rumpf⁹⁹⁶, den auch die Zeichnung deutlich zeigt, sowie einem außenbords eingehängten Ruder. Der Maler hat das Schiff spiegelverkehrt in das Gemälde übertragen. Die Segel sind im Gegensatz zur Zeichnung geborgen bzw. ganz abgenommen. Am Fockmast fehlen die Rahen. Das Rigg ist insgesamt flüchtig dargestellt. Das Piekfall fehlt, sodass die Gaffel wirkt, als schwebte ihre Nock in der Luft. Bereits in der zugrunde liegenden Skizze hatte Friedrich das Piekfall nicht dargestellt, da sich das Schiff weit von ihm entfernt befand und der Maler dieses Detail von seinem Standpunkt aus nicht erkennen konnte.

Im Hintergrund links ist das Rigg eines Zweimasters zu sehen, der keine Segel angeschlagen hat. Ein weiterer Zweimaster rechts dahinter führt ein Gaffelsegel, die Segel am Großmast wurden geborgen. Das Rigg ist mit groben Pinselstrichen dargestellt. Friedrich lässt dabei den größten Teil des stehenden und laufenden Gutes sowie die verschiedenen Bauteile der Masten und Rahen weg.

Friedrich ging es in dem Gemälde nicht um die Darstellung des Hafenbetriebs. Das Bildthema ist vielmehr die Ruhe, die von den Schiffen und der Stadt ausgeht. So verzichtete er auch darauf, die

⁹⁹⁰ Börsch-Supan 1960, S. 41 f.

⁹⁹¹ Hinz 1966, S. 70.

⁹⁹² Zschoche 1998, S. 93.

⁹⁹³ Grummt 323. Zur Bestimmung der Topografie siehe Zschoche 1998, S. 30.

⁹⁹⁴ Grummt 51.

⁹⁹⁵ Dieses Schiff hat der Maler auch in einer Federzeichnung noch einmal abgebildet, die von Grummt in die Zeit nicht vor 1815 datiert wird [Abb. G755] (Grummt 755).

⁹⁹⁶ Menzel 1997, S. 109.

Segel der Galiot aus der Zeichnung in das Gemälde zu übernehmen. Er malte stattdessen die „nackten“ Masten und Rahen, die sich effektiv gegen den Himmel abzeichnen. Auch die beiden Personen, die in der Skizze⁹⁹⁷ in dem Ruderboot an der Landzunge zu sehen sind, hat Friedrich nicht in das Gemälde übernommen.

Die nächtliche Stadt mit den davor ankernden Schiffen wurde von Börsch-Supan 1973 als Symbol des Lebens nach dem Tod interpretiert.⁹⁹⁸ Auch Zschoche beschrieb 1998 die Stadt als Jenseitsvision oder Manifestation der von Gustav IV. Adolf geplanten Stadt „Gustavia“.⁹⁹⁹ Gegen eine solche Interpretation sprechen jedoch die Fahrzeuge im Vordergrund des Gemäldes. Sie vermitteln eher den Eindruck eines belebten Gewässers als einer Jenseitsvision.

⁹⁹⁷ Grummt 323.

⁹⁹⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320 f.

⁹⁹⁹ Zschoche 1998, S. 93.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G51 Segelschiffstudien, 3./5. Mai 1798, Bleistiftskizze , 27 × 22 cm, Standort unbekannt. Grummt 51	
Abb. G323 Seeufer auf Rügen mit zwei Fischerbooten, um 1802, Feder und Pinsel in Braun über Bleistiftspuren, la- viert, 9 × 20,5 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Kupferstichkabinett. Grummt 323	
Abb. G755 Segelschiff, nicht vor 1815, Federzeichnung, 16,7 × 18,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dres- den, Kupferstich-Kabinett. Grummt 755	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1812	
Journal des Luxus und der Mo- den, S. 115-120. Ausstellung von Gemälden und Zeichnungen Weimar am 2. Januar 1812. Zitiert nach Börsch- Supan/Jähning 1973, S. 79.	Das Gegenstück [zu dem Gemälde „Hafen nach Sonnenuntergang mit Hirt und Schafherde“, Anm. d. Verf.] stellt die Aussicht derselben Seestadt mit ihren Schiffen dar, jedoch von einem anderen Standpunkt gezeichnet. Der Mond steht nahe am Horizont und wirft seinen zit- ternden Schein über den Wasserspiegel. Näher erblickt man ein paar niedrige Bäume, und neben ihnen sind auf einer Landspitze Fischer- netze aufgespannt, zu vorderst liegt ein großer Anker am Ufer.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 41 f.	Es ist nicht der Hafen von Greifswald dargestellt, wie der Bildtitel des Winterthurer Museumskatalogs besagt. Der Blick für gereimte Formen ist es auch, der Friedrich den Wald der Schiffsmasten als Formen ent- decken lässt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 320 f.	Das Motiv des Hafens bei Nacht mit ankernden Schiffen als Symbol des Daseins nach dem Tod ist hier zum ersten Mal greifbar. Die Mün- dung des Flusses in das Meer bedeutet das Enden des Lebens, der An- ker die Hoffnung auf Auferstehung.

9.5. Das Kreuz an der Ostsee

9.5.1. Die Fragen nach der Urfassung und der Eigenhändigkeit

Von der Darstellung des am Strand aufgerichteten Kreuzes sind sechs Fassungen bekannt, wobei die Frage der Eigenhändigkeit der Bilder sowie deren zeitliche Abfolge untereinander die Friedrichforschung noch bis vor wenige Jahre beschäftigt hat. Wie Jensen 2007 darstellte, kommen eigenhändige Kopien sowie Kopien von fremder Hand im Werk des Malers durchaus vor¹⁰⁰⁰, wobei die Frage nach der Eigenhändigkeit bestimmter Wiederholungen bislang wenig erforscht sei.¹⁰⁰¹

Bei den verschiedenen Fassungen handelt es sich um die folgenden Gemälde:

- I. „Das Kreuz an der Ostsee“,
Galerie Hans, Hamburg, heute Privatbesitz
- II. „Das Kreuz an der Ostsee“,
Stiftung Preußische Schlösser und Gärten
Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im
Schlosspark Charlottenburg, Berlin
- III. „Das Kreuz auf Rügen“,
Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
- IV. „Das Kreuz an der Ostsee“,
Wallraf-Richartz-Museum & Fondation
Corboud, Köln
- V. „Das Kreuz an der Ostsee“,
Privatbesitz, Hamburg
- VI. „Kreuz am Baltischen Meer“,
ehemals Schloß Marienburg bei Hannover

Jensens Untersuchungen aus 2007 ergaben, dass es sich bei dem Gemälde im Besitz der Galerie Hans in Hamburg (I) um die „Urfassung“ des Motivs handeln müsse.¹⁰⁰² Bis zu diesem Zeitpunkt war man

davon ausgegangen, das Berliner Gemälde (II) sei Vorbild der Fassungen III - IV. Börsch-Supan hatte dies 1973 so dargelegt.¹⁰⁰³ Dabei stützte er sich neben stilistischen Merkmalen auf die unterschiedliche Darstellung der Stangen, die am Fuß des Felsens liegen und in die rechte Bildhälfte ragen. Sie sind allein in dem Berliner Gemälde vorhanden, während die anderen Fassungen straff gespannte Seile zeigen, die nach rechts aus dem Bild hinausführen.

Da Friedrich in einer Skizze der Komposition, die er 1815 an Louise Seidler geschickt hatte¹⁰⁰⁴, Stangen gezeichnet hatte, folgerte Börsch-Supan, dass das Berliner Exemplar die Urfassung der Komposition sein müsse. Dass einmal Stangen und einmal Seile in den Gemälden zu sehen sind, erklärte er damit, dass das Berliner Gemälde mit einem zu breiten Rahmen versehen gewesen sei, der die Spitzen der Stangen verdeckt habe. Die Kopisten seien daher davon ausgegangen, dass Seile zwischen den Felsen befestigt waren.¹⁰⁰⁵

Sumowski wies 1974 darauf hin, dass in der Skizze jedoch auch keine Stützbalken und keine Schiffe dargestellt seien. Er vermutete daher, dass es eine andere Urfassung des Gemäldes geben müsse.¹⁰⁰⁶ Börsch-Supan erklärte das Fehlen dieser Bildelemente jedoch damit, dass es sich bei der Skizze im Brief nur um eine „abgekürzte Andeutung der Komposition“ gehandelt habe.¹⁰⁰⁷

In der Skizze ist außerdem ein Bootshaken zu erkennen. Solche Bootshaken wurden beim An- und Ablegen mit Booten benutzt, um diese beispielsweise von der Anlegestelle wegzudrücken oder zu dieser hinzuziehen. Auch Gegenstände oder Taue wurden mit dem Haken aus dem Wasser gefischt.

In der Hamburger (I) und Berliner Fassung (II) sind jedoch statt des Bootshakens Stangen mit Knäufen dargestellt. Hansen vermutete 1975, dass es sich hierbei um Flaggenstangen handele. So sah es auch Jensen 2007.¹⁰⁰⁸ Die Länge der Stangen lässt

¹⁰⁰⁰ Jensen zitiert hier aus einem Brief Dahls, in dem dieser berichtet, der Maler habe ihm das 1819 entstandene Bild „Zwei Männer in Betrachtung des Mondes“ überlassen. Dieses, so Dahl, sei sowohl von Friedrich als auch von anderen Malern mehrmals kopiert worden (Jensen 2007, S. 142 f., zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 216).

¹⁰⁰¹ Jensen 2007, S. 144.

¹⁰⁰² „Aus diesen neun Beobachtungen folgere ich, dass die einzige kleine Fassung des Themas [das Bild aus der Hamburger Galerie Hans, Anm. d. Verfasserin] die ursprüngliche ist. ‚Das Bild, für Ihre Freundin bestimmt‘ ist ein Auftragswerk für eine Frau, die zum Bekanntenkreis des Künstlers gehörte, ein intimes Bild für

das Wohnzimmer oder für das Schlafgemach. [...] Zu Anlass und Privatheit und zur freundschaftlichen Atmosphäre, in der dieser Auftrag zustande kam, passt das kleine Format“ (Jensen 2007, S. 144).

¹⁰⁰³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 330 f.

¹⁰⁰⁴ Grummt 718.

¹⁰⁰⁵ Ebd., S. 331.

¹⁰⁰⁶ Sumowski 1990, S. 50.

¹⁰⁰⁷ Grohn 1974, S. 200 f.

¹⁰⁰⁸ Jensen 2007, S. 152, und Hansen 1975, S. 106.

aber darauf schließen, dass hier Stangen gemeint sind, wie sie zum Staken kleinerer Fahrzeuge verwendet wurden.¹⁰⁰⁹ Die Knäufe verhinderten, dass dem Benutzer die Stange beim Zurückziehen aus der Hand rutschte.

2006 publizierte die Hamburger Galerie Hans erstmals das bereits 1998 von ihr erworbene Gemälde „Das Kreuz an der Ostsee“ (I). Auch in diesem Gemälde sind – entsprechend der Skizze von 1815 – Stangen statt Seile unterhalb des Felsens zu sehen. Börsch-Supan war dennoch 1984 zu dem Schluss gekommen, dass es sich bei diesem Gemälde um eine Kopie aus der Mitte des 19. Jahrhunderts handeln müsse.¹⁰¹⁰

Jensen und Sumowski kamen dagegen 2006 zu dem Ergebnis, dass es sich um die erste Fassung des Gemäldes handle, die von Friedrich selbst gemalt wurde.¹⁰¹¹ Jensen begründete seine Schlussfolgerung unter anderem damit, dass es sich bei dem Hamburger Gemälde, das mit 27 × 19,2 Zentimetern das kleinste aller fünf Fassungen ist, am ehesten um ein intimes Andachtsbild handeln könne. Die Bildwirkung sei bei den übrigen Gemälden, deren Bildfläche nahezu auf das Doppelte vergrößert ist, stark verändert: „aus einem privaten Erinnerungs- oder Erbauungsbild“ sei ein „epithaphartiges Gedenkbild“ geworden.¹⁰¹²

Zur Fassung im Besitz des Museums Georg Schäfer in Schweinfurt wurde im dortigen Bestandskatalog auf eine „freie Zeichnung“ unter der Malschicht hingewiesen, „welche von der Malerei an vielen Stellen korrigiert wird [...], ein Beweis dafür, dass Friedrich selbst an dieser Replik tätig war“.¹⁰¹³

Die Versionen des Bildes aus Hamburger Privatbesitz (V) sowie die Version mit dem Titel „Kreuz am Baltischen Meer“ (VI) blieben in der Literatur bislang weitgehend unkommentiert. Die Fassung aus Hamburger Privatbesitz nannte Börsch-Supan Ende der 1980er-Jahre eine minderwertige Kopie¹⁰¹⁴, Jensen schloss sich 2007 dieser Meinung an.¹⁰¹⁵

Das „Kreuz am Baltischen Meer“ stammt aus dem Besitz des Hannoverschen Fürstenhauses und wurde 2005 bei Sotheby's versteigert. Es ist auf die Zeit um 1815 datiert und wurde im Auktionskatalog mit dem Zusatz „nach Friedrich“ angeboten.¹⁰¹⁶

¹⁰⁰⁹ Siehe dazu „Ansicht eines Hafens“, in dem der Mann im Ruderboot eine ebensolche Stange hält.

¹⁰¹⁰ Kat. Hamburg 2006, S. 16.

¹⁰¹¹ Ebd.

¹⁰¹² Jensen 2007, S. 153.

¹⁰¹³ Kat. Schweinfurt 2002, S. 80.

¹⁰¹⁴ Jensen zitiert hier aus einem Briefwechsel Börsch-Supans mit H.U. Volland aus 1983 und 1984 (Jensen 2007, S. 150).

¹⁰¹⁵ Ebd.

¹⁰¹⁶ Kat. Aukt. Hannover 2005 (Sotheby's), Lot 1761.

9.5 (I) Das Kreuz an der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	26 × 19,3 Zentimeter
Ort	Galerie Hans, Hamburg, Privatbesitz
Datierung	1815

Beschreibung

Der Bildaufbau der hochformatigen Darstellung ist in allen Fassungen gleich: Es ist Nacht, der Vollmond steht am Himmel. Zu sehen ist ein felsiger Uferstreifen, an dem ein Holzkreuz auf einem großen Stein aufgerichtet ist. Der Stein ragt wie ein Dreieck vom unteren Rand aus in das Bild hinein. Rund um den Stein sind in allen Fassungen verschiedene Gerätschaften gruppiert. Unterhalb des Steines liegt ein Stockanker, an dem ein dünnes Tau befestigt ist, dessen Ende lose herunterhängt. Neben dem Anker liegen mehrere Stangen.¹⁰¹⁷

Das Kreuz ist nach links ausgerichtet, wo außer in dem Bild aus Hamburger Privatbesitz (V) in allen Fassungen zwei Segelschiffe zu sehen sind. Sie befinden sich in unterschiedlichen Entfernungen zum Land, das rechte befindet sich weiter im Hintergrund, das linke Schiff fährt näher am Ufer. Im vorliegenden Gemälde sind an ihm Kreuzmast und Segel erkennbar.¹⁰¹⁸ Es fährt hoch am Wind und krängt zur Backbordseite [Abb. 9.5.(I).1.].

Von dem linken Schiff sind der Mast mit zwei Rahen sowie eine Gaffel mit einem Segel auf Backbordbug zu erkennen. Auch dieses Schiff fährt hoch am Wind und krängt zur Backbordseite.

Kritische Analyse

„Das Kreuz an der Ostsee“ gehört zu den wenigen Gemälden Friedrichs, zu denen sich der Künstler selbst geäußert hat. Dem bereits erwähnten Brief an Louise Seidler fügte er nicht nur die besagte Skizze

bei, sondern beschrieb, was darauf zu sehen sein werde:

„Das Bild für ihre Freundin ist bereits angelegt, aber es kommt keine Kirche darauf, kein Baum, keine Pflanze, kein Graßhalm [sic]. Am nackten steinigten [sic] Meeresstrande steht hoch aufgerichtet das Kreuz [sic], denen so es sehn ein Trost, denen so es nicht sehn, ein Kreuz [sic].“¹⁰¹⁹

Vom Christuskreuz, das den Schiffen Sicherheit bietet, war 1830 im Kunstblatt die Rede.¹⁰²⁰ Börsch-Supan sah in dem Gemälde sowohl 1973¹⁰²¹ als auch 2008¹⁰²² das Motiv der endenden Lebensfahrt und der Hoffnung im Glauben.¹⁰²³ Noll verknüpfte 2006 in seinem Aufsatz zu Friedrichs Landschaftsmalerei gleich alle in dem Gemälde gezeigten Gegenstände mit einer „sakralen Bedeutung“.¹⁰²⁴

Dass dieses Kreuz jedoch auch eine andere Funktion haben könnte, wurde schon 1983 im Katalog zur Ausstellung „Luther und die Folgen für die Kunst“ dargelegt. Darin wurde auf eine Verbindung des Kreuzes mit der Seefahrt hingewiesen und erklärt, dass Kreuze auch Landmarken waren, die den Seeleuten Orientierung an gefährlichen Passagen boten. In diesem Sinne sei das Motiv des an einer Küste aufgestellten Kreuzes auch in der niederländischen Emblematik des 17. Jahrhunderts genutzt worden. Dort habe es „den Wissenden“ (die mit ihrem Schiff auf dieses Seezeichen zufahren) als Orientierung gedient.¹⁰²⁵ Auch Jensen schrieb 2007, dass der „Nicht-Sehende“, von dem in dem Friedrichzitat die Rede sei, das Kreuz im-

¹⁰¹⁷ In drei Fassungen, der aus der Galerie Hans (I), der Berliner (II) und der Hannoverschen Fassung (VI), sind zwei dieser Stangen mit Griffknöpfen versehen. In der Schweinfurter (III), der Kölner (IV) und der Fassung aus Hamburger Privatbesitz (V) sind statt der Stangen Linien gemalt, die nach rechts aus dem Bild hinausführen.

¹⁰¹⁸ In den Fassungen II-IV ist der Mast nur mit einem vertikalen Strich angegeben.

¹⁰¹⁹ Zschoche 2006, S. 96 f.

¹⁰²⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 116.

¹⁰²¹ Ebd.

¹⁰²² Börsch-Supan 2008, S. 80.

¹⁰²³ Ebd., S. 81.

¹⁰²⁴ Noll 2006, S. 40.

¹⁰²⁵ Ausst.-Kat. Hamburg 1983, S. 453.

merhin als „eine Art Seezeichen, nur als Stamm mit Querbalken“ wahrnehmen könne.¹⁰²⁶

Landmarken zeigten den Seeleuten beispielsweise Häfen oder einmündende Fahrwasser an. Sie wurden erhöht und gut sichtbar am Ufer aufgestellt, wie ein Gemälde von Julius Hintz aus der Mitte des 19. Jahrhunderts zeigt [Abb. 9.5.(I).2.]. Darauf ist eine Brigg zu sehen, die in schwere See geraten ist und versucht, die Hafeneinfahrt zu erreichen. Auf der Klippe über ihr steht ein Kreuz, das diese Hafeneinfahrt markiert. Die Verwendung eines Kreuzes als Landmarke zeigt auch eine Federzeichnung des Malers Friedrich Nerly aus dem Jahr 1827. Dort steht das Kreuz ganz ähnlich wie bei Friedrich an einem Uferstreifen, wo Schiffe und Boote auf dem Wasser unterwegs sind [Abb. 9.5.(I).3.].

Friedrich hat Schiffe und Landmarke in besonderer Weise zueinander in Beziehung gesetzt. Das wird an der starken Krängung der Fahrzeuge zur Backbordseite deutlich. Die starke Schräglage der Fahrzeuge steht im Widerspruch zu der kaum bewegten See, wie sie in den Gemälden zu sehen ist.

Die Schiffe sind auf diese Weise jedoch für die Betrachtenden deutlich sichtbar auf das Kreuz ausgerichtet, das seinerseits wiederum in Richtung der beiden Segelschiffe gedreht ist. Die Segelschiffe sind die Empfänger einer Botschaft¹⁰²⁷, die von dem Kreuz ausgeht und die Friedrich selbst formuliert hat: Das Kreuz ist für diejenigen, „so es sehen, ein Trost“, für alle anderen schlicht ein Kreuz.

Bemerkenswert ist, dass diese Interpretationen ohne die Schiffe nicht funktionieren würden. Ohne sie hätte die Botschaft, die von dem Kreuz ausgeht, keine Adressaten, was wiederum die Meinung Jensens und Börsch-Supans unterstreicht, nach der die Fassung des Bildes aus Hamburger Privatbesitz (V) – ohne Schiffe – als eine minderwertige Kopie anzusehen ist.

Von dem Schiff, das sich näher am Land befindet, muss es eine Vorlage aus der Zeit vor 1808 gegeben haben, denn Friedrich hatte es bereits in dem um 1808/10 entstandenen Gemälde „Mönch am Meer“

eingezeichnet und dann übermalt.¹⁰²⁸ Die jetzt veröffentlichten Infrarotreflektogramme dieser Unterzeichnungen [Abb. 9.3.] zeigen zweifelsfrei, dass das Schiff, das Hansen 1975 als „Brigantine“ typisiert hatte¹⁰²⁹, von dem Maler mit nur einem Mast angelegt wurde. Es kann sich daher nur um eine Jacht oder eine Schalluppe handeln.

Eine später entstandene Bleistift- und Sepiazeichnung zeigt dieses und drei weitere Segelschiffe, die auf eine Küste zu segeln. Die Zeichnung wurde auf die Zeit „nach 1835“ datiert und befand sich zuletzt im Museum Rotterdam. Heute ist sie verschollen [Abb. G974].¹⁰³⁰ Auch für diese Zeichnung wird die unbekannte Skizze als Vorlage gedient haben.

¹⁰²⁶ Jensen 2007, S. 153.

¹⁰²⁷ Dies hat auch Börsch-Supan so beschrieben: „Das Kreuz ist schräg gestellt, so daß es vom Schiff aus frontal zu sehen ist. Friedrich fordert damit den Betrachter auf, sich in der Vorstellung in das Schiff zu versetzen“ (Börsch-Supan 2008, S. 80).

¹⁰²⁸ Siehe dazu Börsch-Supan 1965, S. 63-76.

¹⁰²⁹ Hansen 1975, S. 105.

¹⁰³⁰ Grummt 974.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen

Abb. G974

Küste mit vier Schiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,8 × 34,8 cm, Standort unbekannt. Ehemals Haarlem, Sammlung Koenigs, im Zweiten Weltkrieg als Leihgabe des Museums Boymans van Beuningen, Rotterdam.

Grummt 974

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen

Keine

9.5. (II) Das Kreuz an der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	45 × 33,5 Zentimeter
Ort	Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im Schlosspark Charlottenburg, Berlin
Datierung	1815

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1830	
Kunstblatt 11, S. 154, 155. Bruchstücke aus einer noch ungedruckten, das ganze Gebiet der Malerei in gedrängter Kürze umfassenden Schrift von Archibald. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 116.	Solch' landschaftliche Allegorie gibt uns z. B. jener in dem nächtlichen Anblick des ruhigen, fern im Hintergrund mit dem Horizonte zusammenfließenden Meeres. Der Vollmond hat sich aber über die See erhoben und wirft ein sanftes silbernes Licht leise zitternd auf den Spiegel des Wassers hin. Im dunklen Vordergrund erhebt sich die Küste schroff und ein Christuskreuz ist hoch auf ihrer Spitze aufgerichtet. Hier, in demselben Fels, sieht man den Anker tief geworfen und einige straff von ihm gezogene Seile welche bis an den Rand des kleinen Bildes gehen, lassen die Nähe des daran sicher liegenden Schiffes ahnen.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 331.	Der Vermutung Sumowskis, das im Brief skizzierte Bild gebe eine verschollene Urfassung wieder, da die Stützbalken des Kreuzes und die Schiffe fehlen, widerspricht der Umstand, daß die Schiffe zur Bildidee gehören.
1975	
Hansen 1975, S. 105 f.	Das 1815 entstandene Bild zeigt ein in der Mitte hoch auf einem Felsen aufragendes Kreuz vor dem Hintergrund des Meeres. Links vom Horizont nähert sich, am Wind segelnd, eine Brigantine und ein kleineres Boot. Darüber am Nachthimmel erscheint, von einem schmalen Wolkenstreifen geringfügig verdeckt, die Scheibe des Mondes. Im Vordergrund liegt ein Stockanker, hinter diesem lagern, etwas aufrecht bis fast zum rechten Bildrand weisend und nur auf dem Berliner Bild deutlich als solche zu erkennen, neben etlichen kürzeren vier lange Stangen; zwei von ihnen haben einen Flaggenknauf. Diese Stangen sind in der Literatur seit einer Beschreibung Archibalds in Schorns Kunstblatt von 1830, zu der offenbar nur eine Kopie vorgelegen hat, fälschlich interpretiert worden als vom Anker ausgehende straff „gezogene Seile, welche bis an den Rand des kleinen Bildes gehen“ und angeblich die „Nähe des daran liegenden Schiffes“ ahnen lassen. [...] Derartige Stangen, „Steder“ genannt, dienen, mit Wimpeln am oberen Ende, noch heute den Ostseefischern zum Kennzeichnen der frei unter der Wasseroberfläche auf- und niederstehenden langen Treibnetze. [...] Aber Ankertaue sind auch viel zu schwer, um gradlinig „straff gespannt“ sein zu können. Und das Schiff, zu dem sie laut Archibald führen sollen, müsste unsinnigerweise

	<p>hoch auf dem Ufer statt am Wasser liegen. Wie dagegen ein Ankertau aussieht, zeigt klar das Berliner Bild, auf dem die deutlich mit ihren gedrehten Kardeelen erkennbare Trosse vom Ring des Ankers nach rechts herunterhängt. Nur auf diesem Bild hat der Anker seinen Ring, an dem die Trosse befestigt ist; auf den anderen ist der Ring mißverständlich wiedergegeben als einfaches Auge der Trosse. Nur ein Schiffsladung würde die Trosse derart unmittelbar am Anker selbst befestigt machen. [...] Jedenfalls scheint es ausgeschlossen, daß der im Hafenumfeld und angesichts des Gerätes von Schiffen und Fischern aufgewachsene Friedrich die nur auf dem Berliner Bild nicht auftretenden Sachfehler selbst auf die Leinwand gebracht hat.</p>
1987	
Börsch-Supan 1987, S. 98.	<p>Die Schiffe, die dem Ufer zustreben, bedeuten das dem Tod sich nähernde Leben, das sich an dem Kreuz als Zeichen für den Tod Christi orientiert. Der Felsen versinnbildlicht den Glauben. Die Hoffnung auf Auferstehung wird durch den Anker symbolisiert. Die vor dem Kreuz liegenden Stangen, wie Schiffe sie zum Ausloten der Tiefe und zum Manövrieren ihrer Boote gebrauchen, verweisen auf die Sicherheit, die der Glaube dem Christen im Sterben verleiht.</p>
2006	
Noll 2006, S. 40.	<p>Wie beim „Tetschner Altar“ erhebt sich im Zentrum des Bildes wiederum das Kreuz als bedeutungsvolles christliches Symbol auf einem Felsen. Schräg in den Raum gewendet, ist es denkmalhaft genau in die Mittelachse der Komposition und mit Stamm und Querholz vollständig oberhalb der Horizontlinie platziert, das heißt, der Himmelszone, der überirdischen Sphäre zugeordnet. [...] Zu Seiten des Felsblocks, der das Kreuz trägt und seinerseits mit der Spitze den Himmel überragt, liegen ein mächtiger Anker sowie Ruder und Stangen – Gegenstände, die augenscheinlich formal, und das heißt, inhaltlich, in ihrem Sinngehalt mit dem Kreuz in Beziehung stehen. In der Ferne auf dem Meer erkennt man zwei Segelschiffe, die auf den Strand beziehungsweise auf das Kreuz zuhalten. Darüber steht am Abendhimmel der Mond. [...] Unter diesen Umständen wird kaum zweifelhaft sein, dass nicht das Kreuz nur, sondern auch die übrigen Gegenstände eine konkrete, begrifflich sakrale Bedeutung besaßen. Den Felsen [...] als Signifikation für unerschütterlich festen Glauben an Christus, den Anker [...] als – durchaus traditionelles – Zeichen der Hoffnung (beziehungsweise als Attribut der personifizierten „spes“), das Meer als Meer des Lebens und die Schiffe als Verweis auf die Lebensreise zu verstehen, erfordert danach keine größere geistige Anstrengung.</p>
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 80 f.	<p>Auf einem Felsen, der in der Form an den des Tetschner Altars erinnert und keine Ähnlichkeit mit den rundgeschliffenen Blöcken an den Küsten der Ostsee hat, steht das Kreuz und teilt die Bildflächen in zwei Hälften. Davor liegt ein großer Anker als Symbol der Hoffnung, dazu vier lange Stangen mit Knäufen an einem Ende, wie man sie zum Staken von Booten benötigt. Diese Stangen ragen in die rechte, ansonsten</p>

	<p>leere Bildhälfte, während in der Mitte der linken der vor kurzem aufgegangene Vollmond einem Schiff den Weg in den Hafen erleuchtet. Das Kreuz ist schräg gestellt, so daß es vom Schiff aus frontal zu sehen ist. Friedrich fordert damit den Betrachter auf, sich in der Vorstellung in das Schiff zu versetzen. Die Stangen waren in ihrer Bedeutung nur für den verständlich, der mit der Praxis der Seereisen in Greifswald vertraut war. Große Schiffe ankerten in größerem Abstand von der Küste, und die Passagiere mussten mit Booten zu ihnen hinübergerudert werden, die mit solchen Stangen vom Ufer abgestoßen wurden. (...) Andere Bilder zeigen mit dem Aufbruch zu einer weiten Seereise deutlicher, daß damit der Weg in ein Jenseits gemeint ist.</p>
--	--

9.5. (III) Das Kreuz an der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	46 × 33,5 Zentimeter
Ort	Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud, Köln
Datierung	nach 1815

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1830	
<p>Kunstblatt 11, S. 154, 155. Bruchstücke aus einer noch ungedruckten, das ganze Gebiet der Malerei in gedrängter Kürze umfassenden Schrift von Archibald. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 116.</p>	<p>Solch' landschaftliche Allegorie gibt uns z. B. jener in dem nächtlichen Anblick des ruhigen, fern im Hintergrund mit dem Horizonte zusammenfließenden Meeres. Der Vollmond hat sich aber über die See erhoben und wirft ein sanftes silbernes Licht leise zitternd auf den Spiegel des Wassers hin. Im dunklen Vordergrund erhebt sich die Küste schroff und ein Christuskreuz ist hoch auf ihrer Spitze aufgerichtet. Hier, in demselben Fels, sieht man den Anker tief geworfen und einige straff von ihm gezogene Seile welche bis an den Rand des kleinen Bildes gehen, lassen die Nähe des daran sicher liegenden Schiffes ahnen.</p>
1969	
<p>Kesting 1969, S. 255ff.</p>	<p>Tatsächlich sind zwischen Skizze und ausgeführtem Bild nur zwei Abweichungen festzustellen: Beim Gemälde erhebt sich das Kreuz zwischen Stützbalken; außerdem erblickt man links vom Kreuz das Segel eines Bootes. [...] Sehr seltsam ist auch die Darstellung des auf die Felsküste geschleuderten Ankers mit den straffgespannten, ins Leere führenden Leinen. Dieses bei realistischem Verständnis des Bildes nicht erklärbare Motiv ist auf der für Louise Seidler angefertigten Zeichnung schon genauso klar und deutlich angelegt [...].</p>

9.5. (IV) Das Kreuz auf Rügen

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	45,5 × 33 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	nach 1815

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
2002	
Kat. Schweinfurt 2002, S. 80.	Das Bild mit Kreuz und Anker ist ein Glaubensbild, vielleicht darf man von einem trotzigem Bekenntnisbild sprechen, an dem sich die Geister scheiden: Den einen bestärkt es im Glauben, für den anderen ist es anstößig, provozierend, ärgerlich. Der vaterländische Charakter des Bildes ist unübersehbar. Am Ostseestrand gebietet das Kreuz triumphierend allen unchristlichen und fremden Mächten Einhalt: Napoleon wurde 1814 von Deutschen und Briten in der Schlacht von Waterloo endgültig niedergeworfen. [...] Die dünnen Stangen unterhalb des Felsens deutet er als Angelruten oder Stangen zum Markieren von Netzen im Wasser, lediglich die Stangen mit der Verdickung am Ende könnten zum Manövrieren der Schiffe dienen.

9.5. (V) Kreuz an der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	46,5 × 34,5 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Hamburg
Datierung	nach 1815

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1983	
Ausst.-Kat. Hamburg 1983, S. 453.	Symmetrie und symbolische Knappheit legen den Bildgegenstand allegorisch fest: Es ist etwas anderes gemeint als unmittelbar zu sehen – Kreuz, Anker, Meer, Schiff und Mond. [...] Die Topik ist in Friedrichs Werk vertraut, doch scheint ein Nebenaspekt bislang übersehen worden zu sein: Das Kreuz als Seezeichen (Bake). Schon Roemer Vischer weist in seinen „Sinnepopen“ von 1614 darauf hin, daß nur Seeleute die eminente Bedeutung der Seezeichen zu würdigen verstehen; sie sind als „Ansteuerung“ in der Tat die einzigen Orientierungshilfen in Küstennähe, der einzige Schutz vor gefährlichen Untiefen. Aber er sagt auch – ganz im Sinne Friedrichs –: „Wer sich darauf versteht, dem ist es eine große Stütze; wer nicht weiß, was es meint, dem nützt es auch nichts.“ Daher auch die Widmung „Intelligentibus“, „Den Wisenden“. [...] Das Schiff hält – ganz im Sinne der holländischen Emblemik des 17. Jahrhunderts – direkt auf das Seezeichen zu; und das Kreuz als Trost ist ein lutherischer Gedanke [...].

9.5. (VI) Kreuz am Baltischen Meer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	45,5 × 36,5 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, ehemals Schloß Marienburg bei Hannover
Datierung	1815

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen

Keine

9.6. Schiff auf hoher See mit vollen Segeln

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	45 × 32 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Hamburg
Datierung	um 1815

Beschreibung

Ein Dreimaster, der so gut wie alle Segel gesetzt hat, fährt vor dem Wind über die offene See. Bug und Steuerbordseite sind den Betrachtenden zugewandt.

Das Meer ist nur wenig bewegt, einige der Wellen im Vordergrund tragen Schaumkronen. Der Himmel ist mit Wolken bedeckt, die Wolkendecke reißt jedoch am oberen Bildrand auf. Dort ist hinter dem Masttopp des Großmastes ein Stück des blauen Himmels zu sehen.

Kritische Analyse

Das vorliegende Gemälde sowie das Chemnitzer Gemälde mit dem Titel „Segelschiff“ sind die einzigen Bilder, in denen Friedrich ein Fregattschiff darstellt. Der mächtige Dreimaster mit seinen vollen Segeln beherrscht die Komposition.

Hansen legte 1975 für die Chemnitzer Fassung dar, dass dem Maler hierzu als Vorlage das Modell einer Fregatte gedient haben könnte, die sich im Besitz des Malers befand.¹⁰³¹ Das Modell war 1842 in der „Kunst-Ausstellung zum Bestehen der Tiedgestiftung“ in Dresden zu sehen, wo es unter der Nummer 517: „Modell einer dänischen Fregatte. Bes. Witwe des Prof. C. D. Friedrich“ aufgeführt wurde.¹⁰³² Diese Theorie ist insbesondere mit Blick auf einige Unstimmigkeiten in dem Gemälde stichhaltig, auf die im Folgenden näher eingegangen werden soll.

Zunächst einmal hätte Friedrich das Schiff aus dieser Perspektive nur von einem vorausfahrenden Schiff aus zeichnen können, worauf gleichfalls bereits Hansen hinwies.¹⁰³³ Entsprechende Skizzen sind nicht bekannt.

Der Rumpf des Fregattschiffs ist ausladend gebaut. Am Fockmast sind Unter-, Mars- und Bramsegel gesetzt. Am Großmast ist das Untersegel an den Gordings aufgegeit, der Kreuzmast führt kein Untersegel. Am Bugspriet ist eine Blinderah befestigt.¹⁰³⁴

Das Schiff wird von dem achterlichen Wind sozusagen über das Wasser geschoben. Indem man die Segel an den hinteren Masten aufgeite, konnte der Wind ungehindert zu den vorderen Segeln durchströmen und das Schiff war so besser zu manövrieren. Da man nicht davon ausgehen kann, dass Friedrich solche seemännischen Details bekannt waren, ist anzunehmen, dass das Modell diese Segelstellung zeigte.

In dem Gemälde fehlen die Stagssegel, die bei einem Schiff in Fahrt jedoch nie ganz abgenommen wurden. Auch hier kann man vermuten, dass diese Segel bereits am Modell nicht vorhanden waren. Der Maler könnte sie aber auch bewusst weggelassen haben, da sie sonst die Rahsegel verdeckt hätten und das Schiff auf diese Weise weniger imposant gewirkt hätte.

Eine Ungenauigkeit in der Darstellung stellt auch die durchhängende Großbrasse an Steuerbord dar. Auf See hätte die Brasse nicht locker durchgehungen, sondern wäre steif gesetzt gewesen.¹⁰³⁵

Bei achterlichem Wind sollte das Schiff kräftig durch die Wellen pflügen und eine entsprechende Bugwelle vor sich herschieben. Eine solche Bugwelle hat Friedrich jedoch nicht dargestellt. Faass schrieb dazu 2005, Friedrich habe auf die Darstellung verzichtet, damit das Schiff so wirke, als ob es

¹⁰³¹ Hansen 1975, S. 112.

¹⁰³² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 132.

¹⁰³³ Hansen 1975, S. 112.

¹⁰³⁴ Bracker identifizierte das Fahrzeug 2005 als „dänisches Vollschiiff“ (Bracker 2005, S. 113). Der Begriff Vollschiiff war im 18. Jahrhundert jedoch noch nicht gebräuchlich (Szymanski 1972, S. 19). Auch eine Werftzugehörigkeit bzw. die Zugehörigkeit zu einem Land lässt sich anhand der Bauart nicht zweifellos nachweisen.

¹⁰³⁵ Diesen Hinweis verdanke ich Dr. Boye Meyer-Friese.

über den Wellen schwebe.¹⁰³⁶ Eine solche Bugwelle hätte der Maler jedoch nur bei der Fahrt auf See beobachten können. Es ist daher wahrscheinlicher, dass Friedrich dieses Detail nicht darstellte, weil es ihm nicht bekannt war.

Ebenso lässt sich an dem Gemälde gut nachvollziehen, dass sich der Maler nicht mit Flaggenführung auskannte. Denn die an Heck dargestellte große Flagge, die sogenannte Nationale, wurde auf See nicht an einem Flaggenstock gesetzt, der unter anderem die Bewegung des Gaffelbaums von einer Seite des Schiffes auf die andere unmöglich gemacht hätte. Üblich war das Hissen der Nationale am Flaggenstock nur im Hafen oder wenn das Schiff vor Anker lag. Friedrich setzte die Flagge jedoch prominent in das Gemälde, um damit sein Bildthema zu illustrieren. Börsch-Supan deutete sie 1973 als religiöse Metapher und das Schiff als „Sinnbild der christlichen Religion“. Die drei Masten verstand er als Hinweis auf die Trinität.¹⁰³⁷

Ein Vergleich mit dem Gemälde „Das Schiff der Kirche“ [Abb. 9.6.1.] von Jacob Gerritsz Loef zeigt die ähnliche Verwendung einer Flagge mit weißem Kreuz auf rotem Grund. Bei Loef erscheint die mächtige Fregatte als Symbol der katholischen Kirche, die sich siegreich gegen die Reformatoren behauptet. Das Kreuz ist in diesem Zusammenhang als Zeichen der Kirche und des Glaubens zu verstehen. Es ist nicht auszuschließen, dass auch Friedrich es in diesem Sinne gebraucht und das Schiff als Sinnbild der Kirche dargestellt hat.

¹⁰³⁶ Faass 2005, S. 145.

¹⁰³⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 331.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1845	
Auktionskatalog Sammlung Prof. Karl Schildener, Rudolph Weigel, Leipzig, 30.9.1845. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 136.	Nr. 2384: Schiff auf hoher See mit vollen Segeln. Auf Leinwand. H 16 $\frac{3}{4}$, Br. 12 Z. In schwarzem Rahmen mit Goldleiste.
1859	
Wegener, W.: Der Landschaftsmaler Friedrich. Eine biographische Skizze. Unterhaltungen am häuslichen Herd. NF 4, S. 71-77. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 148.	Auch erinnern wir uns, Bilder gesehen zu haben: das weite Meer in Nebel gehüllt; ein Schiff segelt uns daraus entgegen, es fährt in Ungewissheit dahin, ein Bild des Lebens.
1862	
Nachlassauktion Dr. Hillig, Leipzig. Auktion Rudolph Weigel, 26. Mai 1862. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 152.	Nr. 91. C. D. Friedrich. a. Leinwand. Höhe 19 Zoll. In schwarzem Holzrahmen. Ein großes Schiff mit vollen Segeln im Morgennebel auf weiter Meeresfläche. In der bekannten Manier des durch seine Stimmungsbilder so berühmten Meisters.
1924	
Wolfradt 1924, S. 209.	Ein Friedrich zugeschriebenes Segelschiff der Slg. Lahmann gibt ein Segment lebhaft gewellten Meeres, grau- und sandfarben belichtet. Die fast ornamentarisierend gekürzte Wellenbewegung ist etwas sonderbar für Friedrich, der sonst durch viele Rillen und flickernd punktierte Linien die horizontale Ausbreitung der Meeresoberfläche zu betonen pflegt. Aus einer späteren Zeit als dieses wegen seiner durchgängigen Altertümlichkeit und Steife höchstens dem ganz frühen Friedrich zuzuerkennende Bild eine ganze Menge etwas unruhiger, ausdrucksarmer Seebilder, zum Beispiel in der Slg. Freund, auf der Wiesbadener Romantikausstellung 1922 und so weiter.
1942	
Trautscholdt 1924, S. 30 f.	Wiedergabe der Beschreibungen einiger Gemälde Friedrichs in einem Leipziger Auktionsverzeichnis: 9. Schiff auf hoher See mit vollen Segeln [...] 11. Ein Schiff mit vollen Segeln [...] Hier mit der Bemerkung „In der bekannten Manier des [...] Meisters“ katalogisiert, auch der niedrige Zahlungspreis – 1862 nur 20 ngr. – macht die Richtigkeit der Zuschreibung an C. D. Friedrich unwahrscheinlich.

1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 332.	Von den kleinformatischen Schiffsbildern dieser Zeit unterscheidet sich dieses durch die das Bild beherrschende stattliche Erscheinung des Schiffes. Als hochformatige Schiffsdarstellung steht die Komposition überhaupt vereinzelt im Werk Friedrichs [...]. Die Flagge am Heck und am Hauptmast, ein weißes Kreuz auf rotem Grund, dürfte weniger die dänische Nationalität des Schiffes bezeichnen, als auf eine religiöse Bedeutung hinweisen. Möglicherweise sind das Schiff als Sinnbild der christlichen Religion und seine drei Masten als Anspielung auf die Trinität zu verstehen. [...] Für die Interpretation des Bildes als Sinnbild der Religion würde auch eine Vergleichbarkeit seiner Erscheinungsweise mit den Kathedralbildern der gleichen Zeit sprechen.
2005	
Bracker 2005, S. 113.	Altertümlich wirkt auch das dänische Vollschiiff mit rundlichen Formen, das Friedrich um 1815 dargestellt hat. Das Schiff liegt gut in der See und zieht vor achterlichem Wind von mittlerer Stärke ruhig über das Meer dahin. Das Großsegel am Großstopp wurde aufgegeit, um den mäßigen Wind auf die Fock am Vortopp zu konzentrieren. Typisch für das Rigg des ausgehenden 18. Jahrhunderts waren die kurzen Rahen sowie die hoch und schmal zugeschnittenen Trapezformen der Mars- und Bramsegel.
Faass/Krämer 2005, S. 145.	Im Zentrum des Gemäldes steht ein majestätisches Fregattschiff auf offener See. Obwohl das Schiff bei diesem Wind gute Fahrt durchs Wasser machen müsste, scheint es über den Wellen zu schweben, was damit zu tun hat, dass Friedrich auf die Darstellung spritzender Gischt und einer Bugwelle verzichtet hat.

9.7. Segelschiff

Technik	Öl auf Leinwand auf Sperrholz
Maße	72,3 × 51 Zentimeter
Ort	Kunstsammlungen Chemnitz
Datierung	um 1815

Beschreibung

Ein Dreimaster, der so gut wie alle Segel gesetzt hat, fährt vor dem Wind über die offene See. Bug und Steuerbordseite sind den Betrachtenden zugewandt.

Das Meer zeigt ausgeprägte Wellentäler, vereinzelt sind auch Schaumkronen zu sehen. Über dem Wasser liegt Dunst, sodass weder die Horizontlinie noch der Himmel hinter dem Schiff zu sehen sind. Genau hinter dem Masttopp des Großmastes befindet sich die hellste Stelle des Himmels.¹⁰³⁸

Kritische Analyse

„Groß und beherrschend, als mächtige Silhouette“ – so wurde das Schiff 1963 von Prause beschrieben.¹⁰³⁹ Tatsächlich ist die Fregatte im Vergleich zu der Fassung in Hamburger Privatbesitz um einiges größer und formatfüllender dargestellt. Der starke Dunst lässt den Hintergrund wie eine helle Leinwand erscheinen, vor der sich die Takelage des Schiffes besonders deutlich abzeichnet. Auf diese Weise wird die formatfüllende Erscheinung des Fahrzeugs noch einmal betont. Prause schrieb dazu:

„Das Meer, am Horizont in einer Dunstschicht direkt in den Wolkenhimmel übergehend, hat Friedrich mit weiten, rollenden Wolken gemalt, ähnlich wie sie im Mönch am Meer das Ufer andrängen. Dadurch erreicht er den Eindruck einer Hochsee, in der alle Unberechenbarkeiten des Elements Wasser drohend eingeschlossen sind.“¹⁰⁴⁰

Unterschiede zur Hamburger Fassung bestehen in der Länge des Wimpels am Hauptmast, der Größe der Flagge am Heck und der steileren Stellung des

Klüverbaums, wie Börsch-Supan schon 1973 bemerkte.¹⁰⁴¹

Auch im Zusammenhang mit diesem Gemälde wird in der Forschungsliteratur die detailreiche Ausführung des Schiffes gelobt. Die Darstellung des stehenden und laufenden Gutes veranlasste 1964 Irma Emmrich dazu, hier von einem „technischen Meisterwerk“ zu sprechen.¹⁰⁴² 1974 war im Katalog der Ausstellung „Caspar David Friedrich und sein Kreis“ zu lesen, das Schiff sei „bis in alle technischen Einzelheiten exakt der Wirklichkeit nachgebildet“. Der Anker an der Backbordseite wurde als Zeichen der Hoffnung verstanden und das Schiff als Sinnbild des „kraftvoll tätigen Lebens“ gedeutet.¹⁰⁴³

Börsch-Supan betonte den „spirituellen Sinn“ des Gemäldes, der insbesondere durch den Nebel hervorgerufen werde. Das Schiff vor dem Licht sei mit dem der Kathedrale in dem Gemälde „Die Kathedrale“ vergleichbar.¹⁰⁴⁴ Auch Geismeier schrieb 1973, das Schiff sei mit Friedrichs „visionsartigen Kirchenscheinungen jener Jahre vergleichbar“ und besitze einen religiösen Sinngehalt. Er schloss jedoch auch eine Deutung des Schiffes als Lebensschiff nicht aus.¹⁰⁴⁵

Betrachtet man die beiden Fassungen des Gemäldes, fällt besonders die Vergrößerung der Fregatte in der Chemnitzer Fassung auf. Während man in der Fassung aus Privatbesitz außerdem die Horizontlinie noch erkennen kann, verschwindet diese in dem Chemnitzer Bild ganz im Dunst. Der Hintergrund wird auf diese Weise für die Betrachtenden nicht in seinen vollen Ausmaßen fassbar. Das Schiff erscheint wie eine Vision. Diese Wirkung wird durch die Veränderungen von der Hamburger zur Chemnitzer Fassung deutlich gesteigert.¹⁰⁴⁶

¹⁰³⁸ Hansen zitiert dazu aus dem Nachlass von Caroline von Bayern, hinter dem Schiff stehe der Mond. Dass dieser hier nicht zu erkennen ist, kann laut Hansen damit zusammenhängen, dass das Gemälde irrtümlich gefirnisset wurde (Hansen 1977 (Segelschiff), S. 63).

¹⁰³⁹ Prause 1963, S. 32.

¹⁰⁴⁰ Ebd.

¹⁰⁴¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 332.

¹⁰⁴² Emmrich 1964, S. 24.

¹⁰⁴³ Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 124 f.

¹⁰⁴⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 332.

¹⁰⁴⁵ Geismeier 1973, S. 57.

¹⁰⁴⁶ Vgl. Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 332.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1859	
Wegener, W.: Der Landschaftsmaler Friedrich. Eine biographische Skizze. Unterhaltungen am häuslichen Herd. NF 4, S. 71-77. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 148.	Auch erinnern wir uns, Bilder gesehen zu haben: das weite Meer in Nebel gehüllt; ein Schiff segelt uns daraus entgegen, es fährt in Ungewissheit dahin, ein Bild des Lebens.
1963	
Prause 1963, S. 32.	Friedrich malt das Segelschiff groß und beherrschend, als mächtige Silhouette. Das Meer, am Horizont in einer Dunstschicht direkt in den Wolkenhimmel übergehend, hat Friedrich mit weiten, rollenden Wolken gemalt, ähnlich wie sie im Mönch am Meer das Ufer andrängen. Dadurch erreicht er den Eindruck einer Hochsee, in der alle Unberechenbarkeiten des Elements Wasser drohend eingeschlossen sind. [...]
1964	
Emmrich 1964, S. 24.	Schiffsleib und Takelage des Segelschiffs [...] zeigen in ihren klaren Linien die Präzision und Sachlichkeit, mit der Friedrich den Segler als technisches Meisterwerk aus Menschenhand der dunstverhangenen Weite des Meeres gegenüberstellt.
1973	
Geismeier 1973, S. 54.	Aus der Zeit um 1815 stammt das Segelschiff, welches, den visionsartigen Kirchenerscheinungen jener Jahre vergleichbar, einen religiösen Sinngehalt besitzt. Als Allegorie des Lebenslaufes ist das unter geschwellten Segeln majestätisch heranrauschende Schiff aber wohl auch als Ausdruck einer stolzen, dem Schicksal trotzendem Lebenskraft zu deuten, so daß darin ein gleichsam autobiographischer Bezug vermutet werden kann.
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 332.	Vergrößerte Wiederholung von Kat. 216 [„Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“, Anm. d. Verf.] mit kleineren Abweichungen in der Form des Wimpels am Hauptmast, der Stellung des Klüverbaums, der Flagge am Heck und durch die Hinzufügung einer kleinen Figur zwischen Vor- und Hauptmast. Wichtig für die Veränderung des Gesamteindrucks ist jedoch die Verschleierung des Horizonts durch Nebel, die Intensivierung der Lichtwirkung hinter dem Schiff und die Verringerung der Distanz zum Betrachter. Das Schiff wirkt dadurch größer und geisterhafter und der spirituelle Sinn seiner Aussage wird hervorgehoben. Die Erscheinung des Schiffes vor dem Licht ist der Kathedrale in Kat. 231 [„Die Kathedrale“, Anm. d. Verf.] ähnlich.

1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 124, 126.	Das bis in alle technischen Einzelheiten exakt der Wirklichkeit nachgebildete Segelschiff, das mit voll geblähten Segeln übers weite Meer fährt, ist wohl am einleuchtendsten als Sinnbild des kraftvollen tätigen Lebens zu deuten. Das Prinzip der Hoffnung, das der Anker am Bug des Schiffes symbolisiert, drückt sich auch in dem nach oben auflichtenden Himmel aus.
1975	
Hansen 1975, S. 112.	<p>Diese einzige Ausnahme jedoch [gemeint ist die einzige Darstellung eines Vollschiiffs, Anm. d. Verf.], die einzige Darstellung Friedrichs auch, deren Hauptmotiv ein Schiff auf bewegtem Meer und ohne Küstenvordergrund und nicht eine Landschaft mit Schiffen als Staffage ist, setzt mit ihrer exakten Wiedergabe des Riggs genaue Vorstudien voraus. In der Natur ist es außerordentlich schwierig, bei Wind und Seegang von einem hier erforderlichen Blickpunkt aus (der nur an Bord eines voraussegelnden anderen Schiffes sein kann) die Einzelheiten von Schiff und Takelung zuverlässig zu skizzieren. Einfach ist es dagegen, wenn man statt des Schiffes auf See ein getreues Modell daheim im Atelier porträtiert. [...]</p> <p>Die Annahme [Friedrich habe sich bei der Darstellung an dem Modell einer Fregatte orientiert, Anm. d. Verf.] ist daher nicht abwegig, daß es der Chemnitzer Komposition als Vorlage gedient hat. Zur vermutlichen Entstehungszeit des Bildes um 1815 war ein Handelsschiffstyp dieser Bauart zumindest ungewöhnlich. Das dargestellte Vollschiiff entspricht in der damals nicht mehr ganz modernen Konstruktion, insbesondere des Gallions, der seitlich umlaufenden Achtergalerien und auch der mit dem 19. Jahrhundert außer Gebrauch kommenden Blinde unter dem Bugsprit den um 1760-1780 gebauten Fregatten der dänischen Flotte, wie sie zum Beispiel auf Schiffsporträts dieser Jahre im Seefahrtsmuseum von Helsingör zu sehen sind. Das Chemnitzer Bild schildert einen solchen Typ. Auch die Flagge am Heck ist der Dannebrog, die dänische Nationalflagge. Einzig auf dem ziemlich düsteren Bild nicht zu erkennen sind die zu einer Fregatte gehörenden Geschützpforten.</p>
1977	
Hansen 1977, S. 16 f.	Doch hat Friedrich, außer auf seinem „Segelschiff im Mondschein“, nie die freie offene See ohne Küstenpartien geschildert und ganz selten nur bewegtes Meer. [...] Wie sehr Friedrich selbst als solcher [Marinemaler, Anm. d. Verf.] anzusehen ist, weil er auch mit den technisch-praktischen Usancen dieses Genres vertraut war, zeigt die Tatsache, daß er ein großes, sorgfältig gearbeitetes Modell einer vollgetakelten dänischen Fregatte besessen hat, nach dem er offenbar unter anderem sein „Segelschiff im Mondschein“ malte.

9.8. Ansicht eines Hafens

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	90 × 71 Zentimeter
Ort	Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im Schlosspark Charlottenburg, Berlin
Datierung	1815/16

Beschreibung

Das Gemälde zeigt einen Hafen, in dem Schiffe und Boote vor Anker liegen. Es ist Morgen oder Abend, der Himmel ist über dem Horizont rot-orange gefärbt.

Im Vordergrund ist in der Bildmitte ein Ruderboot auf dem spiegelglatten Wasser unterwegs. In dem Boot sind fünf Personen zu sehen. Zwei Männer sitzen an den Riemen. Am Bug des Bootes steht ein Mann, der eine Stange in den Händen hält. Ein Mann und eine Frau sitzen im Heck des Bootes. Beide tragen die „Altdeutsche Tracht“, erkennbar an dem Umhang und dem Barett des Mannes sowie an der Schute und dem Spitzenkragen der Frau. Hinter ihnen ist am Bootsheck eine Flagge an einem Flaggenstock gesetzt. Auf der Steuerbordseite hängt ein rotes Tuch über die Bordwand.

Rechts und links dieses Bootes liegen im Vordergrund zwei große Zweimaster an Dalben fest. Weitere Schiffe sind auf beiden Seiten des Gemäldes bis in den Hintergrund dargestellt. Ihre Masten zeichnen sich deutlich gegen den Himmel ab. Zwischen diesen Fahrzeugen, die das Gemälde zu beiden Seiten abschließen, wird der Blick der Betrachtenden auf zwei Segelschiffe gelenkt, die sich im Hintergrund auf dem offenen Wasser befinden. Über ihnen steht die dünne Mondsichel.

Kritische Analyse

Friedrich hat mit diesem Gemälde, wie in der Literatur bereits 1940 von Wilhelm-Kästner¹⁰⁴⁷ und später unter anderem von Börsch-Supan beschrieben¹⁰⁴⁸, keinen bestimmten Hafen dargestellt. Der Eintrag in den Inventarakt des Schlosses Charlot-

tenburg von 1940, in denen das Bild als Ansicht des Hafens von Greifswald aufgeführt ist, sowie ein früherer entsprechender Titel des Bildes sind irreführend.

Dennoch sah Hansen noch 1974 in der offenen Wasserfläche im Hintergrund den Blick vom Ryck auf die Dänische Wieck¹⁰⁴⁹ und nannte die Darstellung eine „topographisch getreue“ Abbildung des Greifswalder Hafens.¹⁰⁵⁰ Die Mündung des Ryck in die Wieck liegt jedoch rund fünf Kilometer von der Steinbecker Brücke entfernt. Dort befindet sich eine Bucht, die heute die Bezeichnung „Dänische Wieck“ trägt¹⁰⁵¹ und von Greifswald aus nicht zu sehen ist. Jensen schrieb dagegen 1995, dass man in dem Gemälde „überhaupt nichts“ von einem Hafen wahrnehme, auch, wenn die Schiffe links und rechts einen entsprechenden Eindruck vermitteln.¹⁰⁵²

Wie der Hafen von Greifswald tatsächlich aussah, zeigt Friedrichs Skizze „Der Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, Tor und Segelschiffen“¹⁰⁵³ [Abb. G751]. Börsch-Supan erkannte 1973 als Erster, dass Friedrich Teile des Mastenwaldes rechts aus dieser Zeichnung übernommen hatte.¹⁰⁵⁴ Bislang blieb unerwähnt, dass in dieser Zeichnung auch die Schiffe zu sehen sind, die Friedrich in dem Gemälde rechts und links im Vordergrund dargestellt hat.¹⁰⁵⁵ Bei den beiden Schiffen handelt es sich um Galeassen. Friedrich hatte sie aus aquarellierten Zeichnungen in das Gemälde übertragen [Abb. G757, G758].¹⁰⁵⁶

¹⁰⁴⁹ Hansen 1975, S. 104.

¹⁰⁵⁰ Ebd., S. 102.

¹⁰⁵¹ Brück 2000, S. 235.

¹⁰⁵² Jensen 1995, S. 34.

¹⁰⁵³ Grummt 751.

¹⁰⁵⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 334.

¹⁰⁵⁵ Siehe Seite 53.

¹⁰⁵⁶ Grummt 757 und 758.

¹⁰⁴⁷ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 41.

¹⁰⁴⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 334.

An der Galeasse links wurde die obere Stenge des Großmastes abgenommen, wie das Eselshaupt an der Mastspitze zeigt. Die Großmarsrah ist angeschlagen. Unterhalb der Rah kann man die Gaffel erkennen. Der dazugehörige Baum ist über dem Deck zu sehen. Am Besanmast wurden Gaffel und Baum auf das Deck hinuntergelassen. Segel sind nicht zu erkennen. Die Galeasse vorne rechts hat ein Spiegelheck mit einem Ruder, das durch einen Koker gefahren wird. Sowohl am Groß- als auch am Besanmast sind Gaffelsegel angeschlagen.

Die beiden Segelschiffe wurden von dem Maler imposant ins Bild gesetzt. So ist der Mann, der auf dem rechten Schiff in die Wanten klettert, kleiner dargestellt, als dies in der Realität der Fall gewesen wäre.¹⁰⁵⁷ Auch die Segelboote, die an den Seiten der Segelschiffe liegen, wurden in ihren Proportionen verkleinert, sodass die Schiffe insgesamt sehr groß wirken.

In der Forschungsliteratur hatten die Autoren unterschiedliche Vorstellungen davon, um welche Schiffstypen es sich bei den beiden Fahrzeugen handelt. Hansen nannte 1975 die beiden Schiffe Brigantinen.¹⁰⁵⁸ Jensen sah 1995 in dem Schiff auf der rechten Seite ebenfalls eine Brigantine.¹⁰⁵⁹ Bracker beschrieb 2005 das Schiff links als einen „Zweimast-Marssegelschoner“¹⁰⁶⁰, Noll nannte es 2006 einen „Zweimast-Rahsegelschoner“.¹⁰⁶¹ Das Skizzenblatt, das Friedrich als Vorlage für die Galeasse auf der linken Seite diente, trägt die Bezeichnung „Schonerbrigg im Hafen“.¹⁰⁶²

Eine weitere Galeasse ist im Hintergrund des Gemäldes zu erkennen, wo das Fahrzeug Kurs auf den Hafen nimmt und gerade die Segel einholt.¹⁰⁶³ Am Großmast werden Groß- und Marssegel aufgegeit, das Bramsegel ist bereits vollständig eingeholt. Am Besanmast sind keine Segel gesetzt, dort weht eine große schwedische Flagge im Topp. Friedrich lässt sie im Gegensatz zur Skizze, in der die Flagge nach links weht, im Ölgemälde richtigerweise entsprechend der anderen Flaggen (und damit der ange-

nommenen Windrichtung) nach rechts wehen. Auch die Position des Stagesegels hat der Maler verändert. Es steht im Ölgemälde richtigerweise entsprechend der Windrichtung auf Backbordbug, während es in der Skizze auf Steuerbordbug dargestellt war. Noll nannte das Schiff 2006 ein „Dreimastvollschiff“, das er irrtümlich als Karacke bezeichnete.¹⁰⁶⁴

Rechts im Hintergrund befindet sich ein weiteres Schiff, das mit der Backbordseite zum Hafen gewandt ist. Es handelt sich um eine einmastige Rahschlup. Die Segel scheinen abgenommen worden zu sein. Am Bug ist an einem Flaggenstock die schwedische Flagge gesetzt, auch am Masttopp ist eine Flagge zu sehen. Jensen identifizierte das Schiff 1995 dagegen als einen Schoner, der ein Verholmanöver zur Backbordseite ausführte.¹⁰⁶⁵ Schoner hatten jedoch zwei Masten.

Während die Frage nach der Überprüfbarkeit schiffsbautechnischer Details in frühesten Beschreibungen des Gemäldes keine Rolle spielt (im Journal des Luxus und der Moden wird 1816 lediglich die „Wahrheit“ der Darstellung besonders betont¹⁰⁶⁶), setzten sich die Autoren im 20. Jahrhundert sehr kritisch mit der Frage auseinander, was in dem Gemälde Realität und was Erfindung ist.

Als erster schrieb Wilhelm-Kästner 1940, dass der Maler keinen bestimmten Stadthafen und keine virtuos gezeichneten Schiffe zeigen wollte, sondern die Wirklichkeit in eine „gesteigerte Bildwirkung“ umgedichtet habe.¹⁰⁶⁷ 1974 erfolgte im Katalog zur Ausstellung in der Hamburger Kunsthalle eine erste Annäherung unter maritimen Aspekten. Holsten stellte dabei zutreffend fest, dass die beiden großen Segelschiffe im Vordergrund abgetakelt seien.¹⁰⁶⁸ Im gleichen Jahr unternahm Hansen den ersten Vorstoß, Friedrichs Bilder nach seemännischen Gesichtspunkten zu untersuchen. Er fügte dem Bild die (diskussionswürdige) Beschreibung der Schiffe als Brigantinen hinzu.¹⁰⁶⁹ Erst 2005 wurde im Katalog zur Ausstellung „Seestücke“ erstmals beschrie-

¹⁰⁵⁷ Webeleinen haben einen Abstand von etwa 30 bis 40 Zentimetern. Dementsprechend wäre der Mann nur etwa 1,20 Meter groß.

¹⁰⁵⁸ Hansen 1975, S. 104.

¹⁰⁵⁹ Jensen 1995, S. 32.

¹⁰⁶⁰ Bracker 2005, S. 112.

¹⁰⁶¹ Noll 2006, S. 91.

¹⁰⁶² Grummt 758.

¹⁰⁶³ Friedrich diente hier eine um 1815 entstandene Skizze als Vorlage [Abb. G741].

¹⁰⁶⁴ Ebd. Eine Karacke ist ein Segelschiffstyp, der im 15./16. Jahrhundert im Mittelmeerraum vorkam.

¹⁰⁶⁵ Jensen 1995, S. 32. Verholmanöver sind Manöver, bei denen das Schiff zumeist im Hafen und in der Regel ohne Segel zu einem bestimmten Platz bewegt wird.

¹⁰⁶⁶ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 83.

¹⁰⁶⁷ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 41.

¹⁰⁶⁸ Holsten 1974, S. 32.

¹⁰⁶⁹ Hansen 1975, S. 104.

ben, dass den Segelschiffen Teile der Takelage fehlen. Bracker schloss daraus, dass Friedrich hier die Auswirkungen der Kontinentalsperre 1806 auf den Greifswalder Hafen gemalt habe. Als der Maler 1815 nach Greifswald gekommen sei, habe es immer noch keine „muntere Belebung“ des Hafens gegeben.¹⁰⁷⁰ Die Zeichnungen, die der Maler während dieses Besuchs vom Greifswalder Hafen anfertigte, zeigen jedoch ein anderes Bild. So steht dort auf der Werft ein Schiff in Spanten, in der Takelage der festliegenden Segelschiffe wird gearbeitet, Ruder- und Segelboote sind auf dem Wasser unterwegs.

Bracker wies auch darauf hin, dass an vielen Masten Rahen fehlen, was er als Zeichen der „Trostlosigkeit der Situation“ interpretierte.¹⁰⁷¹ Die fehlenden Rahen hatte Friedrich aus der Zeichnung der Steinbecker Brücke in das Gemälde übernommen. Dort lässt sich dieser Umstand durch die nahe Werft erklären. Die Fahrzeuge wurden dort repariert und dazu auch häufig die Rahen abgenommen. Das Motiv muss daher nicht zwangsläufig als Zeichen der trostlosen Situation des Hafens verstanden werden. Tatsächlich hatte der Greifswalder Seeverkehr im Entstehungsjahr der Zeichnung 1815 schon wieder zugenommen. Allein neun Mal wurde zum Beispiel Lissabon von Greifswald aus angesteuert.¹⁰⁷²

Man wird dem Bildthema jedoch nicht gerecht, wenn man das Gemälde allein aus Sicht der Schifffahrtshistorie verstehen will. Friedrich schafft hier vielmehr einen atmosphärischen Rahmen, in den hinein er die Fahrzeuge stellt. Durch das unbewegte Wasser wird ein Eindruck von Ruhe und Bewegungslosigkeit erzeugt, der durch die still daliegenden Schiffe noch verstärkt wird.

Börsch-Supan verstand den Hafen 1973 dementsprechend auch als Todesallegorie. Das Einlaufen der Schiffe deutete er als das Sterben, während er in dem Boot im Vordergrund einen „Hinweis auf Auferstehung und Aufbruch zu neuem Leben“ sah.¹⁰⁷³ Geismeyer beschrieb den Hafen im gleichen Jahr als Allegorie des Lebenshafens, in dem die Schiffe ihren „Sammel- und Ruheort“

fänden.¹⁰⁷⁴ Auch im Ausstellungskatalog „Friedrich und sein Kreis“ wurde 1974 die Verbindung des Motivs von einlaufenden und vor Anker liegenden Schiffen mit abendlicher Stimmung als Hinweis auf das Bildthema der Lebensfahrt gedeutet.¹⁰⁷⁵

Holsten erklärte dagegen 1974, Friedrich habe „unmittelbar auf das in der niederländischen Malerei beliebte Thema ‚Stille See‘ zurückgegriffen“. Der literarischen Auslegung des Bildes als Allegorie des Todes und der Jenseitsverheißung müsse man daher mit Vorsicht begegnen.¹⁰⁷⁶ Zuletzt hatte Noll 2006 in dem Gemälde den „Idealtypus des Emblems“ gesehen, das die Verszeilen verdeutlichen sollte: „Still steht das Schiff hier, ohne Wind: // Nichtsnützig ohn Gottes Geist, wir sind.“¹⁰⁷⁷

Das „altdeutsch“ gekleidete Paar in der Schaluppe im Vordergrund zeigt jedoch auch ein politisches Bildthema an.¹⁰⁷⁸ Die besondere Bedeutung des Paares hat der Maler durch die Positionierung des Bootes im Vordergrund und in der Bildmittelachse unterstrichen. Die Wichtigkeit der Passagiere wird aber auch durch die Geste des Mannes am Bug angezeigt, der den Bootshaken aufrecht vor sich hält und der Szene damit etwas Zeremonielles verleiht.

Märker erkannte die „Altdeutsche Tracht“ als Erster und schrieb, Friedrich habe die einbrechende Nacht als Verweis darauf dargestellt, dass die „Altdeutschen“ wussten, „welch dunkle Zeiten sie zu erwarten hatten“.¹⁰⁷⁹

Die schwedischen Flaggen, die an vielen der Schiffe zu sehen sind, lassen an einen Bezug auf die politischen Umstände zur Entstehungszeit des Bildes denken. Nach den Befreiungskriegen endete für Greifswald im Oktober 1815 (also einen Monat, nachdem Friedrich die Stadt besucht und die Skizzen des Hafens angefertigt hatte) die Zeit unter schwedischer Herrschaft. Die bis dahin Schwedisch-Vorpommern und Rügen genannten Provinzteile wurden von Preußen übernommen und unter der Bezeichnung „Neuvorpommern“ weiterge-

¹⁰⁷⁰ Bracker 2005, S. 112 f.

¹⁰⁷¹ Ebd., S. 113.

¹⁰⁷² Wernicke 2000, S. 255 f.

¹⁰⁷³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 335.

¹⁰⁷⁴ Geismeyer 1973, S. 42.

¹⁰⁷⁵ Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 128.

¹⁰⁷⁶ Holsten 1974, S. 32.

¹⁰⁷⁷ Noll 2006, S. 92.

¹⁰⁷⁸ Das Paar ist in gleicher Weise noch einmal in dem Gemälde „Morgen“ (um 1816/18) zu sehen. Auch dort ist hinter ihm eine Flagge an einem Flaggenstock gehisst, ebenso ist das rote Tuch vorhanden, das hinter der Frau über das Heck hängt.

¹⁰⁷⁹ Märker 1976, S. 43-72.

führt.¹⁰⁸⁰ Da Friedrich sehr unter diesem Verlust litt, wird man die schwedischen Flaggen vor allem als Bekenntnis zur alten Ordnung deuten können. In diesen Kontext wären dann auch die beiden „Alt-deutschen“ einzuordnen. Sie sind sozusagen die Vertreter des Protestes gegen den Wiener Kongress und die aktuelle politische Entwicklung.

¹⁰⁸⁰ Wernicke 2000, S. 102 f.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen

Abb. G723.

Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 723.

Abb. G741

Sechs Segelbootstudien, um 1815, Bleistift, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 741

Abb. G742

Fischerboote im Greifswalder Bodden, Strand von Wieck und Westfassade der Ruine von Eldena von der Seite, um 1815, Bleistift, 17,7 x 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 742

Abb. G751

Der Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815, Bleistift mit Feder, 20,8 x 30,8 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 751

Abb. G757

Studie eines Zweimasters, vor 1816, Bleistift, aquarelliert, 34,9 x 24,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstich-Kabinett.

Grummt 757

Abb. G758

Schonerbrigg¹⁰⁸¹ im Hafen, um 1815, Bleistift, aquarelliert, 35,7 x 25,3 cm, Kunsthalle Mannheim.

Grummt 758

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen

1816

Journal des Luxus und der Moden, S. 657

Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 83.

Nicht minder sinnvoll sind diese zwei, dem Betrachter und dem Haven [sic] nahenden Schiffe. Sie haben des stürmischen Meeres Fährlichkeiten glücklich bestanden, und feiern, angesichts der silbernen Mondsichel, wie der sie umfangene Aether, ihren Sabbat. Da draußen treibt aber noch manches Schiffelein in der Ferne.

von Quand, Johann Gottlob. In: „Zeitung für die elegante Welt“ (Sp. 1271/2)

Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 84.

Ein Hafen von demselben schildert ebenfalls den Abend. Kein Schiff läuft von Wünschen getrieben mehr ein noch aus, die Segel sind herabgelassen, ein Wald von Mastenbäumen schließt die Ferne, alle ruhn im sicheren Hafen.

„Zeitung für die elegante Welt“, (Sp. 1824)

Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 86.

Im zweiten Bilde werden, auf ruhiger Meeresfläche, Schiffe vom ersten Rang und kleinere sichtbar, hier und dort sind Menschen beschäftigt, andere scheinen nach Vergnügen dahinzuschwimmen.

¹⁰⁸¹ Der Titel der Zeichnung wurde aus dem Werk von Christina Grummt wörtlich übernommen, um Missverständnisse bei der Identifikation der Zeichnung zu vermeiden. Wie im Katalogtext dargelegt, ist die Bezeichnung „Schonerbrigg“ jedoch nicht zutreffend.

<p>Donatus: Etwas über die Ausstellung von Kunstwerken bey der königl. Sächs. Akademie der bildenden Künste zu Dresden. „Kunstblatt“ (im Morgenblatt für gebildete Stände). S. 57 Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 84.</p>	<p>Daneben hängt von demselben Künstler ein Hafen Nro 396, der in Hinsicht der Behandlung des Wassers und der Luft ebenfalls trefflich ist. Es ist Stille auf dem Wasser, nur ein Boot mit zwey langen Rudern plätschert auf den schwach vom Abendroth beleuchteten Wellen, aus denen heraus die großen Schiffe mit ihren kahlen Masten starren.</p>
1925	
<p>Eberlein 1925, S. 2.</p>	<p>Zwei große Segelschiffe mit anschließenden Gruppen von Masten und Booten betonen den symmetrischen Flächenaufbau. Der tiefliegende Horizont überläßt dem Himmel das farbige und lineare Leben, während in der unteren Wasserfläche schwerruhende Schiffskörper und ein der Mitte zustrebendes Ruderboot den klaren Spiegel gliedern. Die Richtungstiefe des unendlichen Hafenraumes geht zwischen den großen Schiffen ins Ferne, durch kleinere Schiffe begleitet und weitergetrieben.</p>
1940	
<p>Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 41 und 68.</p>	<p>In seinen Bildern des Greifswalder Hafens gibt er nicht einfach eine wirklichkeitsgetreue Ansicht eines Stadthafens, auch nicht ein „Seestück“ mit virtuos gezeichneten Schiffen, wie es die Niederländer als besondere Bildart entwickelt hatten und wie es noch sein dänischer Zeitgenosse C.W. Eckersberg pflegte, sondern dichtet die Wirklichkeit in einer gesteigerten Bildwirkung um und verbindet die einzelnen Motive mit den Stimmungswerten des Abends zu einer neuen Bildidee. [...] Ostseehafen. Öl (0,90:0,71), Berlin, Schloß – Frei komponiertes Hafenbild. Abendrot – Eine Studie zum linken Schiff in der Mannheimer Kunsthalle, eine Vorstudie zum rechten Schiff im Dresdner Kupferstichkabinett [...]. Um 1818-12.</p>
1965	
<p>Börsch-Supan 1965, S. 75.</p>	<p>Der „Hafen von Greifswald“ von 1815/16 wurde 1840 erworben, ob noch von Friedrich Wilhelm III, der in diesem Jahr starb, oder von seinem Sohn, ist ungewiss. (...) Im Ankaufsjournal von 1826-1843 (Deutsches Zentralarchiv, Merseburg, Hausarchiv, Rep. XIV CRI) „Der Hafen von Stralsund bei ruhiger See“ genannt.</p>
1973	
<p>Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 334.</p>	<p>Das Einlaufen der Schiffe in den Hafen bedeutet das Sterben. Mit den sich überschneidenden Kreuzen der vielen Masten und Rahen erweckt Friedrich die Erinnerung an einen Friedhof. [...] Bei dem linken vorderen Schiff stehen zwei Männer, die das Schiff untersuchen, vielleicht teeren und für eine neue Fahrt seetüchtig machen. Als ein Hinweis auf Auferstehung und Aufbruch zu neuem Leben ist wohl auch das Boot im Vordergrund zu verstehen. Zwei Ruderer und ein Lotse mit einer Stange in der Hand, die zum Ausloten der Tiefe und zum Entern dient (vgl. Kat. 215) [„Das Kreuz an der Ostsee“, Anm. d. Verf.], fahren ein Paar – einen Mann in braunem Anzug und eine grün gekleidete Frau</p>

	mit rotem Tuch wie in Kat. 234 [„Morgen“, Anm. d. Verf.] – augenscheinlich zu einem Schiff, das den Hafen wieder verlässt, vielleicht zu dem rechten im Vordergrund, dessen Bug in die Tiefe des Bildes weist. [...] Das weiße Kreuz mit der roten Fahne am Heck des Bootes im Vordergrund bezeichnet wohl – ebenso wie im Kat. 216/17 [„Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“, Anm. d. Verf.] – eher den christlichen Bedeutungsgehalt der Szene als die dänische Nationalität. Auf einem Schiff rechts die schwedische Flagge.
Geismeier 1973, S. 42.	Hafen als Sammel- und Ruheort, als Ausgang und Ende des Laufes der Schiffe, der die Bedeutung des Lebenshafens, des göttlichen Ursprungs und Zieles des Erdenwalles enthält.
1974	
Holsten 1974, S. 32.	Das 1815/1816 entstandene Hauptbeispiel zeigt in relativ symmetrischer Anordnung zwei vor Anker liegende, abgetakelte Segelschiffe vor seitlich anschließendem Mastenwald. Durch eine Bildschneise im Zentrum ist das offene Meer mit einzelnen Seglern erkennbar. Weitere Hauptakzente bilden ein Ruderboot im Vordergrund und die Mondichel in der Mittelachse.
Eimer 1974, S. 74 f.	Interpretation des Gemäldes als Illustration der dänischen Inbesitznahme Schwedisch-Pommerns von 1814. Deutung der Flagge auf dem Ruderboot als dänische Beflaggung. Sieht in der Fahrtrichtung des dänisch beflaggten Ruderbootes zu dem Schiff mit schwedischer Flagge im Hintergrund einen Verweis auf die Umwandlung der staatlichen Zugehörigkeit von Friedrichs Heimatort Greifswald.
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 128.	Im Gegensatz zum „Segelschiff auf hoher See“ haben Schiffe im Hafen bei Friedrich fast immer eine Bedeutung im Sinne einer beginnenden oder endenden Lebensreise. Die Verbindung des Motivs von einlaufenden und vor Anker liegenden Schiffen mit abendlicher Stimmung weist auf einen solchen Sinngehalt hin.
1975	
Hansen 1975, S. 104.	Zu dem großartigen Potsdamer Hafenbild zum Beispiel vermerkt Börsch-Supan, „daß ein besonderer Hafen wohl nicht dargestellt ist“. Gerade zu diesem Bild sind aber nicht nur die beiden dominierenden Schiffe, zwei an Dalben liegende Brigantinen, mit allen Einzelheiten der Takelage von zwei im Sommer 1815 entstandenen aquarellierten Zeichnungen aus dem Greifswalder Hafen übernommen, sondern es ist auf dem Gemälde links deutlich identifizierbar auch das Bollwerk des der Stadt gegenüberliegenden nördlichen Hafenufers wiedergegeben. Die Schiffe im Greifswalder Hafen, dem Schauplatz von Friedrichs Kindheit, sind auf diesem Bilde, topografisch getreu, gesehen von der Mitte der Steinbecker Brücke aus, die er am 10. September 1815 gezeichnet hat. Der Blick führt den sich ab hier verbreiternden, im Dunst verschwimmenden Ryck entlang in Richtung seiner Mündung zwischen Wieck und Eldena.

1995	
Jensen 1995, S. 31 f.	<p>Zwischen den Masten der beiden im Mittelgrund liegenden großen Schiffe sieht man auf der Höhe der Rahe des Schoners links die dünne weiße Sichel des zunehmenden Mondes. [...] In der Mitte lassen sie eine Gasse, die den Blick zu den zwei Schiffen nahe der Horizontlinie leitet, über der die Mondsichel steht. Rechts und links wird die Gasse markiert durch die beiden großen ruhenden Schiffe. Sie wachsen aus der Oberfläche des Wassers und zeichnen sich bedeutungsvoll gegen den Himmel ab. In ihren Masten und Tauen findet der Mastenwald seine letzte Steigerung, der hinter ihnen zusammengedrückt ist. Diese beiden Segler scheinen das Thema Abfahrt und Ankunft zu versinnbildlichen. Das linke Schiff kehrt dem Betrachter den Bug zu, das entferntere kommt ein, auf ihm sind die Segel aufgegeit. Das rechte, eine Brigantine, hat uns das Heck zugedreht, und auch die Schiffe dahinter scheinen so gerichtet zu sein. Den Schoner ganz in der Tiefe und in der Mittelachse des Bildes (diese verläuft längs des Hauptmastes) sehen wir von der Seite. Er führt ein Verholmanöver nach links aus, nach Backbord. [...]</p> <p>Vor der Öffnung dieses Bogens ist das Boot mit den rudern den Männern eine stille Form, die durch die beiden seitlich ausladenden Ruder und durch die Stange, die der im Bug aufrecht stehende Mann wie eine Messlatte senkrecht vor sich hält, fast wie im Visier eines Linienkreuzes erscheint.[...] Es ist nicht sicher, ob dieses Bild den Greifswalder Hafen darstellt, denn man sieht nicht die charakteristische Silhouette, die Friedrich oft gemalt hat. Man nimmt eigentlich überhaupt nichts von einem Hafen wahr. Die Bildbegrenzungen rechts und links sind nur so gewählt, dass man den Eindruck hat, die hier vor Anker liegenden Schiffe sind wie in einem Hafen geborgen. Wo sonst sollten sich auch all diese Segler und Kähne versammeln?</p>
2005	
Bracker 2005, S. 112 f.	<p>An die 40 Schiffe liegen still und unbeweglich auf ihren Ankerplätzen. Alle Masten stehen geradezu senkrecht, was in der Wirklichkeit nie vorkommt. Den Masten fehlen hier und da die Rahen, oft sieht man noch das stehende Gut, während die Leinen des laufenden Guts überall abgenommen sind. Nur ein einzelner Segler in der Mitte des Hintergrundes zeigt aufgegeite Segel, ist also noch mit einsatzbereitem Rigg unterwegs. [...]</p> <p>So verwundert es nicht, dass [...] die Vorstellungen der Menschen wenigstens bis 1815 durchweg von der holländischen Seefahrt des 18. Jahrhunderts geprägt wurden, wofür die Darstellung des Zweimast-Marssegelschoners im Vordergrund links ein Beispiel liefert. Es handelt sich um ein behäbiges, völlig gebautes Schiff mit stark gewölbtem Deck, wobei Deck und Bug deutlich abgehoben werden. Dass an den Masten die Rahen für Fock- und Marssegel abgeschlagen sind, unterstreicht die Trostlosigkeit der Situation.</p>

Faass/Krämer 2005, S. 145.	Friedrich konzentriert sich in der Darstellung auf das Hafenbecken, während er die Kaianlagen und alles andere, was den Hafen als einen Ort von Gewerbe oder als Teil der Stadt kennzeichnet, ausblendete. Im Vordergrund des Bildes ist ein Ruderboot zu sehen, besetzt mit zwei Ruderern und zwei Passagieren. Im Bug des Bootes steht eine weitere Person. Friedrich gibt dem Betrachter zu verstehen, dass es hier nicht um die Handlung geht, sondern um einen Moment der Stille und des Innehaltens. Keine Bugwelle, kein Kielwasser kräuselt die spiegelglatte Wasseroberfläche. Nicht einmal die Riemen sind eingetaucht. Fast scheint es, als halte der am Bug stehende Mann mit seiner Stange das Boot auf der Stelle. Hinzu kommt, dass keines der beiden Schiffe reisefertig ist. Keines hat Segel an den Rahen angeschlagen, keines hat, wie der geringe Tiefgang verdeutlicht, Proviant und Ladung an Bord. Es würde Wochen dauern, bis ein solches Schiff reisefertig ist.
2006	
Noll 2006, S. 90-92.	Eine um 1815/18 entstandene Hafenansicht könnte wohl den Eindruck erwecken, dass von einer Allegorie in diesem Fall keine Rede sei. Der Blick fällt auf mehrere große Schiffe, Zweimast-Rahsegelschoner, die mit eingezogenen Segeln in einem Hafen vor Anker liegen; im Vordergrund, nahezu in der Mittelachse, ist ein kleineres Ruderboot zu erkennen (dessen Fahne ein weißes Kreuz auf rotem Grund zeigt), links sind zwei Männer anscheinend mit dem Kalfaltern am Rumpf des großen Seglers beschäftigt. [...] Allerdings nicht im Hafen, sondern auf offener See sieht man ein Schiff unter Segeln – ein Dreimastvollschiff, das, abgesehen davon, dass der Besanmast nicht nur ein Lateinsegel aufweist, sondern rahgetakelt ist, eine Karacke sein könnte – welches, offenbar in einer Flaute, still im Wasser liegt, während die Besatzung teils an Bord, teils in Beiboote sich aufhält. [...] Das Motto, wiederum zwei vierhebige Reimzeilen, lautet: „Still steht das Schiff hier, ohne Wind: // Nichtsnützn ohn Gottes Geist, wir sind.“

9.9. Greifswald im Mondschein

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22,5 x 30,5 Zentimeter
Ort	Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Oslo
Datierung	1817

Beschreibung

Das Gemälde zeigt den Blick von einem Uferstreifen über eine Wasserfläche hin zu der Silhouette einer Stadt am Horizont.¹⁰⁸² Es ist Nacht, der Himmel ist bedeckt und auf der ruhigen Wasseroberfläche spiegelt sich das Mondlicht.

An dem Gewässer wird Fischerei betrieben. Auf dem mit kurzem Gras bewachsenen Ufer liegen im Bildvordergrund kieloben zwei flache Ruderboote. Rechts neben den Booten hängen Leinen zum Trocknen über drei Stangen, wie sie auch neben den Segelbooten auf der linken Seite zu sehen sind.

In Ufernähe sind Netze an Pfählen aufgezogen. Zwei Personen rudern in einem Boot zu den Netzen hin. Links im Vordergrund liegen zwei kleine Segelboote im Wasser, wie sie ebenfalls zur Fischerei benutzt wurden.

Kritische Analyse

Entgegen der frühesten Beschreibung im „Morgenblatt für gebildete Stände“ hat Friedrich hier nicht die reale topografische Situation einer Gegend bei Greifswald wiedergegeben.¹⁰⁸³ Dort, wo Wiesen liegen müssten, ist in dem Gemälde eine Wasserfläche zu sehen. Die Stadt im Hintergrund wirkt daher so, als liege sie auf einer Insel. Den höchsten Kirchturm der Stadtsilhouette hat Friedrich genau in die Bildmittelachse platziert. Hinter diesem Turm steht der Vollmond.

Die Netze, die im Vordergrund aus dem Wasser ragen, wurden so in der Realität nicht eingesetzt. Zwar befanden sie sich an Pfählen im Wasser, sie ragten jedoch nicht meterhoch daraus empor. Der Vergleich zwischen den Netzen und dem davor

fahrenden Ruderboot zeigt, dass der Maler sie überproportional groß dargestellt hat. Friedrich legt auf diese Weise eine deutlich wahrnehmbare Raumschranke zwischen die Betrachtenden und die Stadt am Horizont, die umso stärker wie eine unerreichbare Vision erscheint. Im Katalog der Ausstellung „Dahl und Friedrich“ war 2015 in diesem Zusammenhang von einem „romantischen Dimensionskontrast“ die Rede, der „die Größe und den monumentalen Charakter der anderen Bildelemente“ unterstreiche.¹⁰⁸⁴

Zu diesen Netzen ist das Ruderboot unterwegs, das Eimer 1960 als „treibendes Boot“ beschrieb, dessen Passagiere in „die Schau der nächtlichen Stadtsilhouette versunken“ seien.¹⁰⁸⁵ Das Boot wird jedoch von den Männern zu den Netzen hin gerudert, wobei sie mit dem Rücken zur Stadt sitzen und ihr Blick auf das Land gerichtet ist. Auch Schmied ging 2002 irrtümlich davon aus, dass das Boot „heimkehre“, also auf das Land zufahre.¹⁰⁸⁶

In den am Ufer links liegenden Segelbooten vermutete Börsch-Supan 1973 die Verheißung des ewigen Lebens, in den umgedrehten Ruderbooten am Ufer sah er ein Symbol des Todes. Die Netze am Ufer verstand er als Hinweis auf die überwundene Mühsal des Lebens.¹⁰⁸⁷ Friedrich diente für die Darstellung der Boote ein 1815 entstandenes Skizzenblatt als Vorlage [Abb. G723].¹⁰⁸⁸ Dieses zeigt, dass der Maler das Boot links auf dem Blatt auf dem Wasser gesehen und gezeichnet hatte. Im Gemälde hat er die in der Zeichnung noch vorhandene Person im Heck weggelassen und das Fahrzeug vom offenen Wasser an das Ufer verlegt.

¹⁰⁸² Börsch-Supan identifizierte die Türme als Gebäude der Stadt Greifswald, die hier von Westen zu sehen sei (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 337).

¹⁰⁸³ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 87.

¹⁰⁸⁴ Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015, S. 178.

¹⁰⁸⁵ Eimer 1960, S. 238.

¹⁰⁸⁶ Schmied 2002, S. 76.

¹⁰⁸⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 337 f.

¹⁰⁸⁸ Grummt 723.

Die Gebäude und der hoch aufragende Kirchturm in der Bildmittelachse lassen erneut an den „Dom der deutschen Freiheit“¹⁰⁸⁹ denken, den die Patrioten errichten wollten. Auf diesen Kirchturm sind auch die beiden Männer in dem Ruderboot bezogen, die sich auf einer Achse mit ihm und dem Vollmond befinden. Zwischen ihnen und der Stadt liegen jedoch wie eine Barriere die Netze. Die dadurch unerreichbar wirkende Stadt am Horizont lässt sich auf diese Weise als eine Art ferne Vision begreifen, die anzeigt, dass der „Dom der deutschen Freiheit“ zunächst noch eine ferne Wunschvorstellung bleiben muss.

¹⁰⁸⁹ Zitiert nach Märker 2007, S. 69.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G723 Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 x 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 723.	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1960	
Eimer 1960, S. 238.	Die zwei einsamen Betrachter im treibenden Boot, das den Mittelpunkt dieser Zentralkomposition ausmacht, sind in die Schau der nächtlichen Stadtsilhouette versunken.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973. S. 337 f.	Die zum Trocknen aufgehängten Netze sind wohl als Hinweis auf die überwundene Mühsal des Lebens zu verstehen. Die am Ufer liegenden Boote bedeuten hier möglicherweise die Verheißung des ewigen Lebens, wogegen die umgekehrten Boote, die an Särge erinnern, vielleicht [...] den Tod bedeuten.
2002	
Schmied 2002, S. 76.	Unser Blick geht vom Strand aus, über ein paar umgekippte Boote, [...] vorbei an zwei am Anlegeplatz vertäuten kleinen Seglern, zu einem heimkehrenden Ruderboot in der Mitte des Bildes und weiter von diesem Boot über die zum Trocknen aufgehängten Netze [...].
2015	
Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015, S. 178 f.	Die drei Stangen mit Netzen rechts bilden das Gegengewicht zu den Masten der beiden vertäuten Segelboote aus der linken Seite. Das Ruderboot mit den zwei Personen in der Mitte ist unverhältnismäßig klein dargestellt. Dieser „romantische Dimensionskontrast“ unterstreicht die Größe und den monumentalen Charakter der anderen Bildelemente.

9.10. Gedächtnisbild für Johann Emanuel Bremer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	43,5 x 57 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	um 1817

Beschreibung

Die Betrachtenden befinden sich unter einer mit Wein üppig bewachsenen Pergola. Deren Holzstützen teilen das Bild in der Art eines Triptychons. Nach oben schließt das Dach der Pergola das Gemälde ab. Eine Mauer mit einem schmiedeeisernen Tor trennt den Vordergrund vom Mittelgrund. In den Verzierungen des Tores ist der Name „Bremer“ zu lesen.

Hinter diesem Tor liegt ein hügeliges Gelände, das mit Gras und Büschen bewachsen ist. Eine Pappelreihe trennt wiederum den Mittel- vom Hintergrund. Im Hintergrund sind ein Gewässer sowie die Silhouette einer Stadt zu sehen, vor der Segelschiffe liegen. Darüber steht der Vollmond am nahezu wolkenlosen Himmel.

Kritische Analyse

Anders, als Börsch-Supan 1973 darlegte¹⁰⁹⁰, handelt es sich bei dem Adressaten des Gedächtnisbildes nicht um den Berliner Arzt Bremer, sondern um Carl Bremer, einen Kunstsammler, der 1806 in Dresden nachgewiesen werden kann. Er besaß eine Reihe von Gemälden zeitgenössischer Dresdner Künstler. Das Bild entstand noch zu Bremers Lebzeiten¹⁰⁹¹, sodass hier am ehesten an eine Bedeutung im Sinne eines „Memento Mori“ zu denken ist.

Die Betrachtenden schauen von einer Pergola aus auf eine Stadt mit davor liegenden Schiffen. Dabei müssen sie optisch mehrere Raumschranken „überwinden“: das Tor im Vordergrund, die Pappelreihe im Mittelgrund und schließlich das Gewässer im Hintergrund.

Der Künstler bediente sich für diese Darstellung einer Reihe traditioneller Symbole, aus denen er

den Ausblick in eine Landschaft komponierte. An erster Stelle sind hier die Weinstöcke zu nennen, von denen die Pergola im Vordergrund vollständig bewachsen ist. Weinstöcke sind als Zeichen der christlichen Eucharistie bekannt.¹⁰⁹² Sie bilden den Rahmen und das schützende Dach des Vordergrundes, wo sich auch der Standpunkt der Betrachtenden befindet. Der Übergang zum Mittelgrund des Gemäldes wird durch ein Tor markiert. Das Tor, ebenfalls eine traditionelle christliche Metapher für den Übergang zum Jenseits, teilt das Gemälde in zwei Bereiche, wörtlich: in ein Diesseits und ein Jenseits des Tores.

Dort, im Hintergrund des Gemäldes, sind auf der Horizontlinie die spitz aufragenden Türme einer Stadt zu sehen, vor der Segelschiffe liegen, deren Masten ebenfalls gut sichtbar aufragen. Die Schiffe werden in den Beschreibungen des Gemäldes eher beiläufig erwähnt.¹⁰⁹³ Lediglich Börsch-Supan betrachtete die Fahrzeuge 1969 näher und schrieb richtig, dass die Schiffe ihre Segel „eingezogen“ haben.¹⁰⁹⁴ Es lässt sich dabei nicht feststellen, ob die Segel an den Fahrzeugen lediglich eingeholt wurden oder ob sie ganz fehlen. Friedrich kam es vor allem darauf an, die Masten und Rahen optisch mit den nadelspitzen Kirchtürmen der Stadt zu verschmelzen. Schiffe und Kirchtürme werden damit von ihm zu einer Einheit zusammengefasst.

Es liegt daher nahe, den Hintergrund des Gemäldes mit dem Gewässer und der Stadt als Darstellung des Jenseits zu deuten, wie es bereits Börsch-Supan 1969 und 1973 getan hat.¹⁰⁹⁵ Hofmann beschrieb den Ausblick 2000 als „Vision einer gotischen Stadt, eine Silhouette aus filigranen Türmen und

¹⁰⁹² Frank 2004, S. 128.

¹⁰⁹³ Vgl. Börsch-Supan 1990, S. 104, und Hofmann 2000, S. 112.

¹⁰⁹⁴ Börsch-Supan 1969, S. 400.

¹⁰⁹⁵ Börsch-Supan 1969, S. 400, und Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 340.

¹⁰⁹⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 340.

¹⁰⁹¹ Zschoche 2006, S. 49. Vgl. hierzu auch den Aufsatz von Lehmann 2009, S. 183-185.

den Takelagen von Schiffen“.¹⁰⁹⁶ Ein solches bedeutungsvolles Nebeneinander von Kirchen und Schiffen findet sich bereits im nur wenig früher entstandenen „Hafen bei Mondschein“ von 1811. Friedrich wird die Schiffe und Kirchtürme außerdem noch einmal in seinen Gemälden „Auf dem Segler“ (1818/20) und „Die Schwestern auf dem Söller am Hafen“ (1818/20) auf diese Weise nebeneinander ins Bild setzen.

¹⁰⁹⁶ Hofmann 2000, S. 112.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1969	
Börsch-Supan 1969, S. 400.	Die Stadtsilhouette im Hintergrund des neu bekanntgewordenen Bildes ist sowohl durch ihre architektonische Erscheinung als auch durch den Hafen mit den Schiffen, deren Segel eingezogen sind, dem Lenin-grader Bild „Auf dem Segler“, Anm. d. Verf.] enger verwandt als dem Hamburger Blatt, so daß auch hier die Stadt als Vision des Jenseits verstanden werden muss.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 104.	Die feierliche Symmetrie und die an ein Triptychon erinnernde Einteilung der Bildfläche durch die vorderen Stützen der Pergola verleihen der Komposition einen ruhigen Ernst, dem jedoch der zwischen Mittel- und Hintergrund springende Rhythmus der Pappeln, der Kirchtürme und der Schiffsmasten ein belebendes musikalisches Element hinzufügt. [...] Die gotische Stadt am anderen Ufer des Gewässers ist der jenseitige Wohnort der Seele. Im Hafen liegende Schiffe bedeuten bei Friedrich stets beendetes Leben.
2000	
Hofmann 2000, S. 112.	In der Tiefe des mondüberglänzten Raumes erhebt sich am jenseitigen Ufer die Vision einer gotischen Stadt, eine Silhouette aus filigranen Türmen und der Takelage von Segelschiffen.

9.11. Nach dem Sturm

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22,2 × 30,8 Zentimeter
Ort	Statens Museum for Kunst, Kopenhagen
Datierung	1817

Beschreibung

An einem felsigen Ufer ist ein Segelboot gestrandet. Die Wellen auf der sturmgepeitschten See gehen hoch und schlagen gischtsprühend gegen das Boot, das zwischen großen Steinen liegt. Das Fahrzeug ist zur Backbordseite geneigt, der Mast ragt schräg nach rechts bis fast an die Oberkante des Gemäldes. Die Takelage ist stark in Mitleidenschaft gezogen. Während das Vorstag und die Wanten an der Steuerbordseite noch intakt sind, sind auf der Backbordseite alle Wanten gerissen und flattern im Wind. Ein Rundholz ragt hier über die Bordwand, an dessen Ende ein Tau befestigt ist, das ebenfalls im Sturm umher weht. Das rot gelohnte Vorsegel ist noch am Vorstag befestigt und liegt auf Deck.

Im Vordergrund des Gemäldes ist am Ufer eine Vorrichtung aus Stangen zu sehen, die zum Trocknen der Fischernetze genutzt wird. Auch sie hat der Sturm umgeweht, sodass sie flach auf den Steinen liegt.

Wasser und Uferzone sind von dem Maler in einheitlich dunklen Braun- und Grüntönen gemalt. Das rote Segel stellt den einzigen Farbpunkt des Gemäldes dar. Über dem dunklen Wolkenband am Horizont lockert die Bewölkung auf. Dort ist zwischen den Wolkenlücken der blaue Himmel zu sehen. Einige Möwen, die über das Wasser fliegen, bilden mit ihrem weißen Gefieder einen besonderen Kontrast zu den grauen Wolken. Ebenso heben sich die weißen Schaumkronen und die Gischt deutlich von dem dunklen Meer ab.

Kritische Analyse

Der Bildtitel „Nach dem Sturm“, der nicht von dem Maler selbst stammt, ist irreführend, denn der Sturm ist keineswegs vorbei, sondern wird von Friedrich noch in aller Eindringlichkeit gezeigt.

Gegen das gestrandete Boot schlagen die Wellen und die Gischt weht darüber hinweg.

Die gegeneinandergesetzten hellen und dunklen Flächen des Himmels, die sturmgepeitschten Wolken, die sprühende Gischt und das nach rechts oben breiter werdende dunkle Wolkenband geben den Betrachtenden eine Leserichtung vor – der Sturm scheint von der linken zur rechten Seite des Gemäldes zu wehen. In der Mitte liegt, ihm ausgesetzt, das Boot.

Diese Erzählstruktur tritt jedoch hinter das Momenthafte der Darstellung zurück.¹⁰⁹⁷ So ist auch Grütter zu verstehen, die 1987 annahm, dass die Havarie gerade stattfindet, und irrträglich das über die Bordwand ragende Rundholz als einen „gesplitterten Mast“ beschrieb.¹⁰⁹⁸ Auch Zschoche wollte darin einen abgebrochenen Mast erkennen und schrieb, die Wanten und Stage (die er fälschlicherweise als „Seile“ bezeichnete) seien „gerade erst“ gerissen.¹⁰⁹⁹

Tatsächlich hat Friedrich in diesem Gemälde weniger eine Geschichte als ausdrücklich den Moment kurz nach dem Unglück samt dessen Folgen in den Mittelpunkt des Bildes gerückt. Mit dieser Art des Stimmungsbildes steht er ganz in der Tradition der Romantiker, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Sujet des Schiffsbruchs in Deutschland populär machten.¹¹⁰⁰

Die Interpretation Börsch-Supans, der das Gemälde 1973 als Rettung des Menschen auf einen „Felsen als Symbol des Glaubens“ interpretierte, wirkt bemüht.¹¹⁰¹ Vor allem, da es für die Betrachtenden in dem Gemälde kein Zeichen von Rettung gibt,

¹⁰⁹⁷ Das hat auch Herrmann Zschoche so empfunden, der schrieb, die „Seile“ wirkten, als seien sie eben erst gerissen (Zschoche 1998, S. 136).

¹⁰⁹⁸ Grütter 1987, S. 166.

¹⁰⁹⁹ Zschoche 1998, S. 136.

¹¹⁰⁰ Krämer 2005, S. 37.

¹¹⁰¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342.

sondern nur den Blick auf das gestrandete, zerstörte Boot.¹¹⁰² Was mit der Mannschaft geschehen ist, ob sich diese retten konnte, ist aus der Darstellung nicht herauszulesen.

Mit Blick auf die Entstehungszeit des Gemäldes kann das Boot auch ein politisches Bildthema illustrieren. Friedrich war von dem Ausgang des Wiener Kongresses sehr enttäuscht und durchlitt 1816 eine Phase der Unproduktivität, wie aus seinem Brief an Johann Ludvig Lund hervorgeht: „Von innen heraus wollte nichts fließen, der Brunnen war versiegt, ich war leer.“¹¹⁰³ Wenn er nun im darauffolgenden Jahr ein zerstörtes Boot malt, das manövrierunfähig am Ufer liegt, kann man dies als Hinweis auf die persönliche Verfassung des Malers sowie als Metapher des „Staatsschiffs“ verstehen, dessen Fahrt gescheitert ist.

¹¹⁰² Mertens 1987, S. 87.

¹¹⁰³ Zitiert nach Zschoche 2006, S. 111.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342.	Mit dem Motiv des gescheiterten Schiffes [...] scheint Friedrich an Katalog 44 (Küste mit Schiffbruch) anzuknüpfen. Vielleicht darf in dem zur Seite geneigten Mast, den Möwen und dem sich aufhellenden Himmel eine Erinnerung an die Vorzeichnung des „Mönch am Meer“ gesehen werden. Der Gedanke des Bildes ist wohl der, daß der Mensch, der im Sturm des Lebens gescheitert ist, sich auf den Felsen als Symbol des Glaubens retten kann, und daß das Licht als Gleichnis für Gott auch im Unglück erkennbar ist.
1986	
Grütter 1986, S. 166.	Im Gemälde „Nach dem Sturm“ [...] sind die großen, leicht halbkreisförmigen Ufersteine so angeordnet, daß sie zu einer Öffnung auseinanderklaffen, um dem ans Ufer treibenden, gestrandeten Schiff Raum zu geben. [...] Der zersplitterte Mast, die gerissenen Seile, die sich überschlagenden Wellen geben dem Bild eine Ausstrahlung von Unruhe und Aufgerissenheit.
1987	
Mertens 1987, S. 87.	Das 1817 entstandene Gemälde „Nach dem Sturm“ behandelt die Thematik eines gestrandeten Bootes. [...] Auf den Steinen sieht man eine vom Sturm zu Boden gedrückte Vorrichtung zum Trocknen der Fischernetze. Dahinter befindet sich das gestrandete Boot, seitlich im Wasser liegend mit heruntergerissenen Segeln.
1998	
Zschoche 1998, S. 136.	Weißer Gischt spritzt an dem gestrandetem Schiff empor. Die Seile am abgebrochenen Mast scheinen eben erst gerissen zu sein.

9.12. Morgen

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 30,2 Zentimeter
Ort	Niedersächsisches Landesmuseum, Hannover
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Das Bild zeigt einen Uferstreifen mit einer kleinen Bucht, von der aus ein Segelboot in See sticht. An Bord sind zwei Männer mit dem Segel beschäftigt. Im Heck sitzen eine Frau und ein Mann, der die Ruderpinne bedient. Beide tragen die „Altdeutsche Tracht“, erkennbar an dem Umhang und dem Barett des Mannes sowie an der Schute und dem Spitzenkragen der Frau. Hinter ihnen ist am Heck eine große Flagge an einem Flaggenstock gesetzt, die eine Art gelbes Wappen auf weißem Grund sowie zwei umlaufende grüne Bänder zeigt. Auf der Steuerbordseite hängt hinter der Frau ein rotes Tuch über die Bordwand.

Mehrere gleiche Boote sind bereits auf dem Wasser unterwegs. Sie fahren in einer Reihe in Richtung des Horizonts. Zwei weitere Boote befinden sich im Hintergrund links von dieser Reihe auf der Horizontlinie.

Die Betrachtenden sehen die Szene von einem schmalen sandigen Uferstreifen aus, auf dem im Vordergrund ein Steinanker liegt, wie er in der Fischerei eingesetzt wurde. Stangen, auf denen Garn und Netze zum Trocknen hängen, sind zu beiden Seiten der Bucht auf dem Ufer dargestellt.

Kritische Analyse

Der Maler hat hier eine auf den ersten Blick alltägliche Szene dargestellt und zeigt Fischerboote, die auf das Meer hinausfahren. Bereits 1950 hatte von Einem jedoch richtigerweise festgestellt, dass diese „scheinbar aus reiner Anschauung geschöpften Bilder“ (gemeint ist der Zyklus vom „Morgen“ bis zum „Abend“) nicht von der Natur ausgehen.¹¹⁰⁴ Diese Auffassung wiederholte Zschoche 1998.¹¹⁰⁵

Börsch-Supan sah 1965 in dem Anker am Ufer ein Zeichen der Hoffnung und nannte die Boote Sinnbilder der menschlichen Seele.¹¹⁰⁶ 1973 deutete er das Gemälde mit Blick auf das „altdeutsch“ gekleidete Paar und die Flagge am Boot als politisches Zeichen.¹¹⁰⁷ Diesen Gedanken formulierte er im gleichen Jahr noch einmal konkreter und nannte die politische Enttäuschung nach den Befreiungskriegen als Motiv für das Gemälde.¹¹⁰⁸ 2008 beschrieb Börsch-Supan schließlich das Paar als Friedrich und dessen Frau Caroline, die zu einem Hochseeschiff gebracht werden und zu weiter entfernten Zielen reisen. Dieses Schiff zeige Friedrich in dem Gemälde „Mittag“, das in diesem Tageszeitenzyklus auf den „Morgen“ folge. Der Anker sei ein Zeichen der Hoffnung auf eine glückliche Heimkehr.¹¹⁰⁹

Busch widmete sich in seinen Betrachtungen 2003 ebenfalls dem Boot und erwähnte auch die beiden anderen Männer an Bord, in denen er die „Bootsleute“ erkannte, die das Schiff führen. Auch für ihn waren die Flagge und das „altdeutsche“ Paar ein Hinweis auf einen patriotischen Hintergrund des Gemäldes.¹¹¹⁰

Tatsächlich waren Flaggen, wie Friedrich sie hier zeigt, in der Realität auf Fischerbooten nicht zu sehen. Sie wurden vielmehr auf großen Schiffen gesetzt und dienten zu deren Identifikation auf See oder im Hafen.¹¹¹¹ Ein Kleinfahrzeug, das nur in einem eng begrenzten Raum unterwegs war, fuhr eine solche Flagge nicht. Friedrich hat sie dem Boot in seinem Gemälde also bewusst hinzugefügt.

Es ist unklar, um welche Flagge es sich handelt. Börsch-Supan schrieb 1973: „Die Flagge – weiß

¹¹⁰⁴ Von Einem 1950, S. 59.

¹¹⁰⁵ Zschoche 1998, S. 90.

¹¹⁰⁶ Börsch-Supan 1965, S. 67.

¹¹⁰⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342 f.

¹¹⁰⁸ Börsch-Supan 1974, S. 106.

¹¹⁰⁹ Börsch-Supan 2008, S. 169.

¹¹¹⁰ Busch 2003, S. 124.

¹¹¹¹ Meyer-Friese 2008, S. 14.

mit blauen Rändern und gelbem Emblem – ist unbekannt.¹¹¹² 2008 berichtigte er sich mit Blick auf die Farbgebung und schrieb: „Neben dem Mann ist eine auffällig große Fahne zu sehen, ein weißes Tuch mit einem gelben Wappen (?) in der Mitte und umrandet von zwei grünen Streifen.“¹¹¹³ Und auch Busch schrieb 2003: „Im Heck sitzt ein altdeutsch gekleidetes Paar, neben sich eine große, nicht zu identifizierende Fahne [...]“¹¹¹⁴ Sowohl Börsch-Supan als auch Busch nutzen hier irrtümlich die Bezeichnung „Fahne“, während Friedrich eine Flagge zeigt, also ein Tuch, das sich mittels Leinen an einem Stock oder Mast hissen lässt.

Die Farben Weiß und Grün waren die Farben der sächsischen Landesfahne. Sie kamen in den Befreiungskriegen 1815 auf, als Friedrich August I. von Sachsen anordnete, dass die sächsischen Truppen die weißen Hoheitszeichen an ihren Uniformen mit einem grünen Rand umgeben sollten. Als der König mit den Soldaten nach Dresden zurückkehrte, hatte die Bevölkerung die Stadt mit weiß-grünen Flaggen und Bändern geschmückt.¹¹¹⁵ Die Farben der Flagge könnten daher zusammen mit den „Altdeutschen“ einen Bezug auf die politische Stimmung der Zeit darstellen.

Busch schrieb 2003, dass die beiden Bootsleute das Boot steuern¹¹¹⁶ und auch Börsch-Supan sah 2008 in den beiden „Altdeutschen“ lediglich Passagiere.¹¹¹⁷ Tatsächlich sind sie es jedoch, die den Kurs des Bootes bestimmen. Kielboote, wie Friedrich sie hier zeigt, wurden mit einem Ruder vom Achterstegen aus gelenkt.¹¹¹⁸ In dem vorliegenden Gemälde bedient der „altdeutsch“ gekleidete Mann die Ruderpinne.

Dass die Fahrt in Richtung des Horizonts führt, zeigt Friedrich durch den Kurs der übrigen Fahrzeuge an. Dabei stellt er die Boote perspektivisch verzerrt dar. In dem Boot, das sich in der Reihe vor dem der „Altdeutschen“ befindet, sind Mast und

Spriet im Vergleich zu der im Heck sitzenden Person überlang dargestellt. Dies ist auch bei dem nächsten Boot in der Reihe der Fall. Der Maler lässt die Boote auf diese Weise gleichmäßig kleiner werden und verdeutlicht ihre Fahrt in Richtung des Horizonts.

Durch die beiden „Altdeutschen“ zeigt Friedrich an, dass es ihm hier nicht um die Darstellung einer Szene aus dem Alltag der Fischer, sondern um ein politisches Bildthema ging. Die „Altdeutschen“ brechen zu einem weit entfernten Ziel auf, wobei der übergroß dargestellte Anker am Ufer als Zeichen der Hoffnung auf die Erfüllung ihrer politischen Wünsche verstanden werden kann.

¹¹¹² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 342.

¹¹¹³ Börsch-Supan 2008, S. 169.

¹¹¹⁴ Busch 2003, S. 124.

¹¹¹⁵ Quelle: www.freistaat.sachsen.de/wappen-und-flaggen-3916.html. Zuletzt aufgerufen am 10.03.2018.

¹¹¹⁶ Busch 2003, S. 124.

¹¹¹⁷ Börsch-Supan 2008, S. 169.

¹¹¹⁸ „Beim Segeln der Ruderboote muss ein Ruder (Rooder) gebraucht werden. Man hakt es mit seinem eisernen Beschlag (Finger) in die entsprechende, am Achterstegen angebrachte Ös. Ein längeres Griffholz (Pinn, Roderpinn) wird auf den Ruderschaft gesteckt (upströpt), um das Ruder handhaben zu können“ (Rudolph 1961, S. 242).

Skizzen und Zeichnungen der Fahrzeuge	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen der Fahrzeuge	
1950	
von Einem 1950, S. 59.	Vier Ölgemälde, um 1809 entstanden, schildern den Wechsel der Tageszeiten aus dem Erlebnis des heimischen Meeres. Auch diese scheinbar aus reiner Anschauung geschöpften Bilder gehen nicht eigentlich von der Natur aus, sondern sind [...] „Darstellung einer gewissen Stimmung des Gemütslebens durch Darstellung einer gewissen Stimmung des Naturlebens“. Der „Morgen“ ist die Ausfahrt zum Leben. Der Mensch strebt aus dem Sicherem, Begrenzten, ins Weite. Die gespannten Segel, die sich nach der Tiefe zu verlieren, deuten den Zug der Gedanken und Wünsche an.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 34.	Die gleiche Art der Verknüpfung von Symmetrie und Reihung in klarerer Überschaubarkeit zeigt das Bild „Ausfahrt der Boote“. Den Vordergrund beherrscht eine Symmetrie, deren Achse das vorderste Boot mit den betont symmetrisch gruppierten Personen bildet [...]. Das Bindeglied zwischen der Symmetrie des Vordergrundes und der Reihung des Hintergrundes bildet das vorderste Boot, weil es besonders mit seinem Segel die Reihe der anderen Boote einleitet [...]. Mit dieser Stellung innerhalb des Kompositionsgefüges ist in einfacher Weise ausgesagt, daß das Boot sich noch im Schutz der Bucht befindet, aber im Begriff ist, den anderen auf das Meer hinaus zu folgen.
1965	
Börsch-Supan 1965, S. 67.	Der „Morgen“ zeigt die Ausfahrt der Schiffe, kleiner Fischerboote. [...] Durch die religiöse Aussage, die darin enthalten ist – im Morgen und im Abend – liegen große Anker an Land als Zeichen der Hoffnung. Zudem bedeuten die Schiffe als Sinnbilder der Seele, daß es für den Menschen eine Weise des Existierens auch außerhalb des Irdischen gibt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 342 f.	1973, Die Flagge – weiß mit blauen Rändern und gelbem Emblem – ist unbekannt. Am Heck des vorderen Bootes sitzt ein Paar in altdeutscher Tracht [...], während die beiden anderen Insassen Fischerkleidung tragen. Das Bild ist von Aufbruchsstimmung erfüllt. Die rhythmische Reihe der Boote und die kreisenden Möwen erzeugen eine Tiefenbewegung, nach v. Einem der Zug der Gedanken und Wünsche. Der am Ufer zurückbleibende Anker, das Symbol der christlichen Hoffnung, deutet auf den Wagemut. In diesem Zusammenhang ist die Flagge, die nachdrücklich in Parallele mit dem Anker gesetzt ist, wahrscheinlich als allgemeines Zeichen für Heldenmut und Patriotismus zu verstehen. Möglicherweise ist auf die politischen Hoffnungen zur Zeit der Befrei-

	<p>ungskriege angespielt. Die Fischergeräte bezeichnen menschliche Aktivität.</p> <p>Der Morgen gehört zu einem Zyklus von Seestücken mit Schiffen, in dem Stadien einer geistig-seelischen Entwicklung im Einklang mit Tageszeiten dargestellt sind. [...]</p>
Börsch-Supan 1973, S. 106.	<p>Wahrscheinlich spiegelt sich in diesen Gedanken die politische Enttäuschung nach den Befreiungskriegen: Die Fahne am Heck des Bootes in der Darstellung des Morgen deutet auf solch eine Beziehung zu politischen Tagesproblemen. In dem Boot sitzt ein Paar in altdeutscher Tracht. Der Anker als christliches Symbol bleibt am Ufer zurück. Die Reihe der Fischerboote, die in geordnetem Rhythmus vom Hafen fort in die Ferne streben, vermittelt eine von Heiterkeit und Zuversicht getragene Aufbruchsstimmung, die bis in die kreisenden Vögel am Himmel ausstrahlt. Mit dem Zug in die Tiefe kontrastiert der komplizierte Rhythmus der Stangen, an denen Garn und Netze der Fischer aufgehängt sind.</p>
1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 126.	<p>Im Gegensatz zu früheren Zyklen werden hier die Lebensalter des Menschen nicht angesprochen, wohl aber geistig seelische Zustände – wie etwa Mut und Zuversicht des Aufbruchs, dessen Symbole – das beflaggte, mit gutem Wind aufs Meer hinausfahrende Segelboot und der Anker am Strande – auch die politische Hoffnung Friedrichs ausdrücken mögen.</p>
Barth 1974, S. 99.	<p>Dieser frühe Lebensalter-Zyklus zeigt kaum Menschen, sondern Boote und die See. Es handelt sich also sicher nicht um einen Lebensalter-Zyklus im wörtlichen Sinn. [...] Überdies griff C. D. Friedrich mit dem Motiv des Schiffes auf die Tradition des „Schiff des Lebens“ zurück.</p>
1998	
Geismeyer 1998, S. 33.	<p>Im „Morgen“ laufen die Boote aus der schützenden Uferbucht; der Anker, Symbol der Hoffnung, liegt am Ufer.</p>
2003	
Busch 2003, S. 124.	<p>Das „Morgen“ oder „Ausfahrende Boote“ genannte Bild, um 1816/1818 zu datieren, zeigt im Mittelpunkt ein sich entfernendes Boot – sein Mast markiert die Mitte des Bildes. Im Heck sitzt ein altdeutsch gekleidetes Paar, neben sich eine große, nicht zu identifizierende Fahne, zwei Bootsleute führen das Schiff mit einem großen roten Segel. Die Fahne und das altdeutsche Paar mögen auf einen patriotischen Gedanken verweisen.</p> <p>Links vom Schiff staffeln sich am Ufer hohe, gegabelte Stangen zum Aufhängen der Netze in die Tiefe, rechts verlieren sich in langer Kette Boote in die Tiefe des Meeresraumes. Die Spitzen der Stangen links, die Masten der Boote rechts bilden eine kürzere und eine längere Kurvatur, wozu gegenläufig die Steine des Vordergrundes, neben denen die Stangen befestigt sind, und vor allem die Bootskörper der sich verlie-</p>

	<p>renden Reihe eine Entsprechung bilden. [...] Die jeweils unteren Bögen der Stangen wie der Boote fußen im Wortsinne in dem großen schwarzen Anker am Ufer, der damit so etwas wie der Fixpunkt des Bildes ist.</p>
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 169.	<p>Das Leben eines Ehepaares, mit dem Friedrich offenbar sich selbst und seine Frau meint, hatte er schon 1818 mit einem auseinandergerissenen Zyklus von Tageszeiten in kleinformatischen Seestücken als eine nicht ganz leicht zu lesende Bildergeschichte erzählt. [...] Die Geschichte beginnt mit der Ausfahrt eines Fischerbootes aus einer kleinen Bucht. Es schließt sich anderen Booten an, die bereits weiter ins offene Meer hinausgefahren sind. Am Ufer liegt ein Anker, das Symbol der Hoffnung, hier auf eine glückliche Heimkehr. Die beiden Fischer haben das Paar in altdeutscher Tracht als Passagiere aufgenommen. Sie haben am Heck Platz gefunden. Neben dem Mann ist eine auffällig große Fahne zu sehen, ein weißes Tuch mit einem gelben Wappen (?) in der Mitte und umrandet von zwei grünen Streifen. Vermutlich wird das Paar hinausgebracht zu einem Hochseeschiff, das mit auffällig hohen Masten die Mitte des folgenden Mittag-Bildes einnimmt.</p>

9.13. Mittag

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 30 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Standort unbekannt
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen von einem Uferstreifen aus auf das Meer hinaus, auf dem neben einer Vielzahl von Ruder- und Segelbooten auch große Segelschiffe zu sehen sind. Der wolkenlose Himmel ist in hellem Blau gemalt, über der Horizontlinie liegt Dunst über dem Wasser.

Im Vordergrund des Gemäldes dominieren dagegen Braun- und Grautöne. Auf dem breiten Uferstreifen stehen Stangen, über denen Fischernetze trocknen. Zwei Boote liegen unmittelbar vor dem Ufer im Wasser. Ein kleines Ruderboot wurde ganz auf das Ufer gezogen und liegt am unteren Bildrand im Gras.

Kritische Analyse

Auf den ersten Blick sieht es aus, als habe Friedrich hier den Ausblick auf eine Reede oder den Betrieb in der Nähe eines Hafens gemalt. Der Maler hat die Ansicht jedoch erfunden und dazu die Schiffe und Boote aus sechs Skizzenblättern in das Gemälde übertragen¹¹¹⁹ [Abb. 27, G91, G206, G739, G741, G743]. Da die Fahrzeuge dabei von Friedrich ohne Rücksicht auf ihre Segelstellung miteinander kombiniert wurden, zeigen sie im Gemälde den Wind aus unterschiedlichen Richtungen an. In der Literatur blieb bislang unerwähnt, dass der Maler auch die Zeichnung eines Mastes mit Segel aus der Zeit um 1798 als Vorlage genutzt hat [Abb. G94].¹¹²⁰ Sie diente ihm für die Darstellung des niedergehenden Besansegels der Galeasse rechts im Hintergrund. Ebenfalls bislang unerwähnt blieb der Umstand, dass das Ruderboot im Vordergrund links mit Kurs auf die Küste von Friedrich bereits in dem Gemälde „Meeresstrand im Nebel“ (um 1807) dargestellt wurde. Daraus lässt sich schließen, dass es von dem

Boot eine Skizze gegeben haben muss, die heute unbekannt ist.

Die Brigg in der Bildmitte hat ihr Vorbild in einer Federzeichnung aus der Zeit um 1798 [Abb. 27].¹¹²¹ Die Masten der Brigg hat der Maler im Gemälde länger dargestellt als in der Federzeichnung. Diese „übersteigerte Höhe“¹¹²² der Takelage wurde 1973 von Börsch-Supan erwähnt und als Ausdruck von Stolz interpretiert.¹¹²³ 2008 beschrieb er das Schiff nochmals als „Hochseeschiff mit auffällig hohen Masten“.¹¹²⁴

Außer dieser Brigg hat nur noch die Galeasse rechts im Bild die Segel gesetzt. Friedrich hat das Fahrzeug aus einer Zeichnung übernommen, die er in Kopenhagen angefertigt hatte [Abb. G206].¹¹²⁵ Im Gemälde überschneidet die Gaffel jedoch fälschlicherweise das Marssegel. In der Skizze ist die Anordnung der Segel dagegen korrekt dargestellt. Aufgrund der eindeutigen Vorlage scheint es unwahrscheinlich, dass dem Maler dieser Fehler beim Übertragen der Zeichnung in das Gemälde unterlaufen ist. Die falsche Darstellung ist vielleicht auf eine später erfolgte Ausbesserung des Gemäldes zurückzuführen.

Das Bildthema bleibt unklar. Barth sah hier 1974 eine Lebensalter-Darstellung¹¹²⁶, Börsch-Supan glaubte 2008, Friedrich habe die Reise des Paares aus dem „Morgen“ zu der Brigg in der Mitte des Gemäldes darstellen wollen.¹¹²⁷

¹¹¹⁹ Grummt 89, 91, 94, 206, 739, 741, 743.

¹¹²⁰ Grummt 94.

¹¹²¹ Brigg von achtern, o.J., Federzeichnung, 12,9 × 9,8 cm, verschollen. Bei Grummt als Nr. 89 ohne Abbildung, dort irrtümlich als „Segelboot von vorn“ beschrieben.

¹¹²² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 343.

¹¹²³ Ebd.

¹¹²⁴ Börsch-Supan 2008, S. 174.

¹¹²⁵ Grummt 206. Der Vermerk „Zolbude“ auf dem entsprechenden Skizzenblatt zeigt, dass diese Skizze in der Nähe des Zollgebäudes im Hafen von Kopenhagen entstanden ist.

¹¹²⁶ Barth 1974, S. 99.

¹¹²⁷ Börsch-Supan 2008, S. 174.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen

Abb. 27

Brigg von achtern, o.J., Federzeichnung, 12,9 × 9,8 cm, verschollen

Bei Grummt als Nr. 89 ohne Abbildung, dort irrtümlich als „Segelboot von vorn“ beschrieben.

Abb. G91

Baum, Boot, Netze, um 1798, Bleistift 14,9 × 16,5 cm, Greifswald, Pommersches Landesmuseum

Grummt 91

Abb. G94

Segelmast, um 1798, Bleistift auf Büttchen, 16,1 × 10,7 cm, Greifswald, Pommersches Landesmuseum.

Grummt 94

Abb. G206

Segelschiff von vorn, um 1799/1800, Feder über Bleistift, 14 × 7,8 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstich-Kabinett.

Grummt 206

Abb. G739

Segelschiffe (Zweimastsegler) in der Hafeneinfahrt von Wieck bei Greifswald, um 1815, Bleistift, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 739

Abb. G741

Sechs Segelbootstudien, um 1815, Bleistift, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 741

Abb. G743

An der Ryckmündung bei Wieck/Greifswald, um 1815, Bleistift auf Velin, 11,3 × 11,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet

Grummt 743

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen

1950

von Einem 1950, S. 59.

Vier Ölgemälde, um 1809 entstanden, schildern den Wechsel der Tageszeiten aus dem Erlebnis des heimischen Meeres. [...] Im Mittag des Lebens liegt der Landungsplatz verlassen. Auf hohem Meer treiben Schiffe und Boote.

1965

Börsch-Supan 1965, S. 67.

Der „Mittag“ [zeigt] zum Teil stattliche Schiffe, die ruhig vor der Küste liegen, und auf den Strand gezogene Boote.

1973

Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 343.

Der lebhafteste Verkehr größtenteils stattlicher Schiffe [...] veranschaulicht erfolgreiche Tätigkeit. Besonders das Schiff in der Mitte drückt in seiner übersteigerten Höhe Stolz aus, wogegen die am Ufer vertäuten Boote und das auf's Land gezogene Boot als Hinweise auf das Ende der Lebensfahrt zu verstehen sind.

1974	
Barth 1974, S. 99.	Dieser frühe Lebensalter-Zyklus zeigt kaum Menschen, sondern Boote und die See. Es handelt sich also sicher nicht um einen Lebensalter-Zyklus im wörtlichen Sinn. [...] Eine solche Interpretation als Lebensphasen mag zuerst spekulativ erscheinen, prüft man sie rein anschaulich an den Bildern selbst. Grundlegend ist jedoch auch für sie die Beobachtung der Veränderung der Landschaft, des Verhältnisses von Ferne und Nähe, der sich ändernden Sichtweise – die Darstellungsmittel also, mit denen C. D. Friedrich auch bei den Lebensalter-Zyklen arbeitete und die ja auch in der zeitgenössischen Literatur schon bemerkt wurden. Mit ihnen stellt C. D. Friedrich auch hier die Natur als Spiegelbild der psychischen Entwicklung des Menschen dar. Überdies griff C. D. Friedrich mit dem Motiv des Schiffes auf die Tradition des „Schiff des Lebens“ zurück.
1998	
Zschoche 1998, S. 89.	Im „Mittag“ ist vielleicht erfolgreiche Tätigkeit veranschaulicht. Besonders das Schiff in der Mitte drückt in seiner übersteigerten Höhe Stolz aus, während die Boote am Ufer als Hinweis auf das Ende der Lebensfahrt zu verstehen sind.
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 174 u. 177.	Vermutlich wird das Paar hinausgebracht zu einem Hochseeschiff, das mit auffällig hohen Masten die Mitte des folgenden „Mittag“-Bildes einnimmt. Die Fahrt dieses Schiffes ist die Lebensreise des Paares. Fahrzeuge verschiedener Art und Größe, auch am Ufer liegende Fischerboote und eines, das auf das Land gezogen ist, ergeben ein bewegtes Bild tätigen Lebens. So wie die Fülle der Schiffe rege Verkehrstätigkeit anzeigt, wird das Auge durch die vielfältigen Formen beschäftigt, in denen symmetrische Bildungen – wie die Netze rechts – aber auch ablesbare Reihen zu unterscheiden sind. Die beherrschende Mittelachse, um die sich alles ordnet, ist der große, hoch aufragende Segler.

9.14. Abend

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 30 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Standort unbekannt
Datierung	um 1817

Beschreibung

Friedrich zeigt eine kleine Bucht, in die ein Segelboot einfährt. Das Boot hält Kurs auf einen großen Stockanker, der im Vordergrund am Ufer im Sand liegt. Im Heck befinden sich zwei „altdeutsch“ gekleidete Personen: ein Mann, der einen breitkrepmpigen Hut trägt, sowie eine Frau, die mit einer Schute und einem roten Kleid mit breitem weißen Kragen bekleidet ist. Hinter ihnen ragen zwei Riesen über das Heck.

Das Wasser ist unbewegt, über der Horizontlinie liegt Dunst. Dünne Wolkenbänder stehen am Himmel, deren rosa Färbung auf den Morgen oder Abend als Tageszeit hindeuten.

Kritische Analyse

Das Segelboot befindet sich im Mittelpunkt des Bildes. Friedrich hat es aus einer Zeichnung aus dem Jahr 1815 in das Gemälde übertragen [Abb. G723]¹¹²⁸ und das Paar in „Altdeutscher Tracht“ ergänzt. Die Segel des Bootes gehen nieder. Es ist in eine Bucht eingefahren, die Börsch-Supan 1960 als „Hafen, der kleine geschützte Bezirk, der vom weiten Meer abgeschirmt und doch mit ihm verbunden ist“ beschrieb.¹¹²⁹ Auch Siegel schrieb 1974¹¹³⁰ ebenso wie Zschoche 1998¹¹³¹ von einem „schützenden Hafen“. Der Begriff „Hafen“ ist in diesem Zusammenhang nicht richtig, da es sich bei einem Hafen um eine befestigte Anlage handelt, während hier eine natürliche Fläche zu sehen ist.

Am Ufer der Bucht hat Friedrich einen – im Vergleich mit dem Boot – riesigen Stockanker dargestellt, auf den das Fahrzeug zusteuert. Solche Anker lagen in der Realität nicht am Ufer der Ostsee her-

um. Dass er von den Betrachtenden als Ziel der Fahrt wahrgenommen wird, hat bereits von Einem 1950 beschrieben.¹¹³² Börsch-Supan nannte ihn 1965 ein Zeichen der Hoffnung. In dem Boot sah er ein Sinnbild der Seele, das anzeige, dass es „für den Menschen eine Weise des Existierens auch außerhalb des Irdischen“ gebe.¹¹³³ Ähnlich sah es 1974 auch Siegel, die das Boot als Symbol der „transcendental quality of the human soul“ beschrieb und in dem Gemälde aufgrund der sich kreuzenden Hölzer des Ankers eine religiöse Aussage sah.¹¹³⁴

Die „Altdeutsche Tracht“ des Paares zeigt an, dass Friedrich mit dem Gemälde auch eine politische Botschaft verband. Das Paar richtet seine Fahrt auf den Anker aus, sodass er als Symbol der Hoffnung auf politische Veränderung verstanden werden kann. Zschoche sah in der Einsamkeit und Kargheit der Küste einen Hinweis auf die politische Enttäuschung des Malers. Der Anker könne dementsprechend „als Zuflucht der Menschen zur Religion verstanden werden, zugleich aber auch als Symbol neuer politischer Hoffnung.“¹¹³⁵

¹¹²⁸ Grummt 723.

¹¹²⁹ Börsch-Supan 1960, S. 12.

¹¹³⁰ Siegel 1974, S. 199.

¹¹³¹ Zschoche 1998, S. 89.

¹¹³² Von Einem 1950, S. 59.

¹¹³³ Börsch-Supan 1965, S. 67.

¹¹³⁴ Siegel 1974, S. 199.

¹¹³⁵ Zschoche 1998, S. 89.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
<p>Abb. G723 Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815, Bleistift auf Velin 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 723.</p>	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1950	
von Einem 1950, S. 59.	Am „Abend“ kehrt ein einziges Boot zurück. Das Segel ist heruntergelassen, der Anker zum Ziel geworden.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 12.	Ein Motiv, das in ähnlicher Weise dem Raumempfinden Friedrichs entgegenkommt, ist der Hafen, der kleine geschützte Bezirk, der vom weiten Meer abgeschirmt und doch mit ihm verbunden ist. Sehr einfach sind diese Raumverhältnisse in dem „Abend“ einer Tageszeitenfolge dargestellt. Das Schiff ist dasjenige, was die getrennten Räume verbindet. [...] Das Motiv des Hafens ist im „Abend“ aus der Strandlandschaft abgeleitet, wo Land und Meer den Raumkontrast bilden.
1965	
Börsch-Supan 1965, S. 67.	Auf dem „Abend“ kommt ein einzelnes Schiff mit herabgelassenen Segeln in den Hafen zurück [...] Durch die religiöse Aussage, die darin enthalten ist – im Morgen und im Abend liegen große Anker an Land als Zeichen der Hoffnung – wird der Zwiespalt zwischen den Sphären gemildert. Zudem bedeuten die Schiffe als Sinnbilder der Seele, daß es für den Menschen eine Weise des Existierens auch außerhalb des Irdischen gibt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.	Das einzelne, mit einem Paar besetzte Schiff, das mit gerafften Segeln in den schützenden Hafen einläuft und dem großen Anker zusteuert, drückt [...] Ermattung und Enttäuschung aus, die vermutlich als politische Enttäuschung zu verstehen ist. Die Menschen suchen Zuflucht in der Religion.
1974	
Siegel 1974, S. 199.	In „Der Abend“ a boat with two passengers has returned to shore; the anchor, which will keep the boat from drifting, awaits them on the sandy beach. The ends of the beach curve inward as if they were protecting the boat in harbor. To some there is a subtle spiritual quality in this painting suggested by the cross formation of the wooden posts of the anchor and the lines of the ship ascending upward, converging at the topmost point of the main mast. Friedrich often used the sailing vessel to symbolize the transcendental quality of the human soul. The rigging, mast and spars are drawn to suggest a crucifix, other lines ascend like the spires of a gothic cathedral.

Barth 1974, S. 99.	Dieser frühe Lebensalter-Zyklus zeigt kaum Menschen, sondern Boote und die See. Es handelt sich also sicher nicht um einen Lebensalter-Zyklus im wörtlichen Sinn. [...] Eine solche Interpretation als Lebensphasen mag zuerst spekulativ erscheinen, prüft man sie rein anschaulich an den Bildern selbst. Grundlegend ist jedoch auch für sie die Beobachtung der Veränderung der Landschaft, des Verhältnisses von Ferne und Nähe, der sich ändernden Sichtweise – die Darstellungsmittel also, mit denen C. D. Friedrich auch bei den Lebensalter-Zyklen arbeitete und die ja auch in der zeitgenössischen Literatur schon bemerkt wurden. Mit ihnen stellt C. D. Friedrich auch hier die Natur als Spiegelbild der psychischen Entwicklung des Menschen dar. Überdies griff C. D. Friedrich mit dem Motiv des Schiffes auf die Tradition des „Schiff des Lebens“ zurück.
1998	
Zschoche 1998, S. 89.	Auf dem „Abend“-Bild läuft ein einzelnes, mit einem Paar besetztes Boot in den schützenden Hafen ein und auf den großen Anker zu. Die Fahne [aus dem Gemälde „Morgen“, Anm. d. Verf.] fehlt. Diese Einsamkeit mag auch auf die politische Enttäuschung hindeuten. Der Anker könnte als Zuflucht der Menschen zur Religion verstanden werden, zugleich aber auch als Symbol neuer politischer Hoffnung.
Geismeier 1998, S. 33.	Am Abend kehrt ein einsames Boot mit fallenden Segeln langsam zum Ufer zurück, wo wieder groß und bedeutungsvoll der Anker liegt.

9.15. Nacht

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 30 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Standort unbekannt
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Ein Boot mit gesetztem Sprietsegel wird bei Nacht über das offene Meer gerudert. Sechs Personen befinden sich an Bord. Vier von ihnen bedienen jeweils einen Riemen. Die beiden anderen sitzen mit Blick in Fahrtrichtung im Heck des Bootes. Alle tragen dunkle Jacken und Hüte.

Der Himmel ist bedeckt, zwischen den Wolken ist der Mond zu sehen, dessen Licht sich auf der mäßig bewegten Wasserfläche spiegelt.

Kritische Analyse

Das Ruderboot, das im Mittelpunkt der Darstellung steht, wird in der Forschungsliteratur nur oberflächlich beschrieben. Um den dargestellten Bootstyp zu identifizieren, kann man auf Rudolph zurückgreifen. Er beschrieb ein Fahrzeug, das in der Fischerei eingesetzt wurde und auch mit einem Segel ausgestattet sein konnte, dessen Mast weit vorne im Boot eingesetzt wurde.¹¹³⁶ Diese Ruderboote wurden von den Fischern benutzt, um Reusen auszubringen – was vor allem in der Nacht geschah. Friedrich könnte durch die Beobachtung solcher Fischerboote, die bei Nacht auf dem Wasser unterwegs waren, zu diesem Gemälde angeregt worden sein.

Börsch-Supan vermutete 1973, das Boot sei mit Passagieren zu einem „unsichtbaren Ziel“ unterwegs, wobei er als Ziel ein „weiter draußen liegendes Schiff“ annahm. In den Personen im Heck, bei denen es sich um zwei Männer handelt, sah er irrtümlich das Paar aus dem „Morgen“ und „Abend“ und vermutete, dass es nun zu seinem Ziel

gerudert werde.¹¹³⁷ Diese Theorie wiederholte er nochmals 2008.¹¹³⁸ Zschoche nahm diesen Gedanken 1998 auf und erklärte, dass sowohl eine politische als auch religiöse Deutung des Gemäldes möglich sei.¹¹³⁹ Börsch-Supan wiederholte 2008 den Gedanken, das Boot bringe die Passagiere zu einem auf der Reede liegenden Schiff.¹¹⁴⁰

Friedrich zeigt in diesem Gemälde die besondere Bedeutung des Bootes an, indem er es genau auf der vom Mondlicht beschienenen Bildmittellachse positioniert. Er illustriert damit die Ausgesetztheit und Einsamkeit des kleinen Fahrzeugs auf dem nächtlichen Meer. Es ist eines der wenigen Gemälde des Malers, in dem weder das Ufer noch ein weiteres Fahrzeug auf dem Wasser zu sehen sind. Von Einem beschrieb 1950, dass die Fahrt „ins Dunkle, Grenzenlose“ gehe, aber der Mond einen „verklärten Schimmer über die Fluten“ werfe.¹¹⁴¹ Den Mondschein, der das Wasser rund um das Ruderboot beleuchtet, erwähnte auch Börsch-Supan 2008.¹¹⁴²

Friedrich zeigt durch diese Verbindung der Menschen auf dem Wasser mit dem „göttlichen Licht“ ein religiöses Bildthema an. Die Fahrt als Aufbruch zum ewigen Leben zu deuten, wie Börsch-Supan und Zschoche es tun, ist daher nachvollziehbar. Das Motiv des einsamen Fahrzeugs, das auf einem mondbeschiedenen Flecken auf dem Meer unterwegs ist, begegnet in ähnlicher Form noch einmal in dem um 1827/28 entstandenen Gemälde „Seestück bei Mondschein auf dem Meer“.

¹¹³⁶ „Außer den Spanten dienen zwei feste Balken als wichtige Querverbände. Verwendet werden sie als Sitzgelegenheiten und zur Masthalterung. Der Vor- und Sägelbalken [sic] nimmt dabei den Mast auf. Mitunter ist aber im Vorschiff, ganz nahe dem Vorsteven, noch eine Vormasthalterung zu finden: das Bullnbrä“ (Rudolph 1961, S. 240).

¹¹³⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

¹¹³⁸ Börsch-Supan 2008, S. 174.

¹¹³⁹ Zschoche 1998, S. 98.

¹¹⁴⁰ Börsch-Supan 2008, S. 174.

¹¹⁴¹ Von Einem 1950, S. 59.

¹¹⁴² Börsch-Supan 2008, S. 174.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1950	
von Einem 1950, S. 59.	Vier Ölgemälde, um 1809 entstanden, schildern den Wechsel der Tageszeiten aus dem Erlebnis des heimischen Meeres. [...] Im Bilde der „Nacht“ ist die Erde verschwunden. Die neue Fahrt geht ins Dunkle, Grenzenlose, aber der Mond wirft einen verklärten Schimmer über die Fluten.
1965	
Börsch-Supan 1965, S. 67.	[...] auf dem Nachtbild treibt ein Boot einsam auf der weiten Wasseroberfläche. Das Land im Vordergrund ist verschwunden. [...] Das Nachtbild enthält eine Todessymbolik: das Fehlen des Festlandes bedeutet endgültige Loslösung vom Diesseits. [...] zudem bedeuten die Schiffe [im Tageszeitenzyklus, Anm. d. Verf.] als Sinnbilder der Seele, daß es für den Menschen eine Weise des Existierens auch außerhalb des Irdischen gibt.
1974	
Barth 1974, S. 99.	Dieser frühe Lebensalter-Zyklus zeigt kaum Menschen, sondern Boote und die See. Es handelt sich also sicher nicht um einen Lebensalter-Zyklus im wörtlichen Sinn. [...] Eine solche Interpretation als Lebensphasen mag zuerst spekulativ erscheinen, prüft man sie rein anschaulich an den Bildern selbst. Grundlegend ist jedoch auch für sie die Beobachtung der Veränderung der Landschaft, des Verhältnisses von Ferne und Nähe, der sich ändernden Sichtweise – die Darstellungsmittel also, mit denen C. D. Friedrich auch bei den Lebensalter-Zyklen arbeitete und die ja auch in der zeitgenössischen Literatur schon bemerkt wurden. Mit ihnen stellt C. D. Friedrich auch hier die Natur als Spiegelbild der psychischen Entwicklung des Menschen dar. Überdies griff C. D. Friedrich mit dem Motiv des Schiffes auf die Tradition des „Schiff des Lebens“ zurück.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.	Mit dem Boot, das, von vier Ruderern gesteuert, das Paar zu einem unsichtbaren Ziel bringt, hat Friedrich ein Sinnbild des Todes und des Aufbruchs zum ewigen Leben gegeben. Möglicherweise ist [...] gemeint, dass die beiden Passagiere zu einem weiter draußen liegenden Schiff gebracht werden.
1998	
Zschoche 1998, S. 89 f.	Der Anker [aus dem Gemälde „Abend“, Anm. d. Verf.] könnte als Zuflucht der Menschen zur Religion verstanden werden, zugleich aber auch als Symbol neuer politischer Hoffnung, denn auf dem vierten Bild der „Nacht“ bringen vier Ruderer das Paar erneut zu einem unsichtbaren Ziel, wohl zu einem weit draußen liegenden Schiff. Das

	<p>schließt den christlichen Gedanken von Tod und Aufbruch zu ewigem Leben nicht aus. Im Gegensatz zu den vorhergehenden Szenen ist die Erde verschwunden. Die neue Fahrt geht ins Dunkle, Grenzenlose. Aber der Mond wirft einen verklärenden Schimmer über die Fluten.</p>
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 174.	<p>Im Schluß-Bild ist der Himmel stürmisch bewegt und von zerrissenen Wolken bedeckt, aber hinter ihnen erscheint an wenigen Stellen das tiefblaue Firmament, besonders in der Mitte, wo der Vollmond aus den Wolken auftaucht und kleine Lichtpunkte als Reflexe auf die Wellen wirft, die dunkle Fläche in Zeilen rhythmisch belebend. Auf ihr wird auf einem von Männern geruderten Boot mit braunem Segel das Paar hinausgebracht zu einem nicht sichtbaren, auf der Reede liegendem Hochseeschiff. Damit nimmt auch die Nacht Bezug auf den Morgen. Ganz verständlich in seiner Aussage konnte der Zyklus, vergleichbar mit dem Kreuz an der Ostsee, nur den Küstenbewohnern sein.</p>

9.16. Mondnacht am Ostseestrand

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	23 × 31,5 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen von einem sumpfigen Küstenstreifen aus auf das vom Mondlicht beschienene Meer. Der Horizont liegt genau auf der Bildmittellinie. Die Wolkendecke reißt zum oberen Bildrand hin auf. In der rechten Bildhälfte steht die Sichel des zunehmenden Mondes am Himmel.

In der Nähe der Küste ist ein Boot zu sehen, das Kurs auf die offene See nimmt. Die Segelstellung zeigt an, dass der Wind genau von achtern kommt. Zwei andere Segelboote sind weiter entfernt auf dem Wasser dargestellt, wobei ihre Fahrtrichtung nicht zu erkennen ist. Die Krängung des Bootes ganz links zeigt jedoch an, dass dieses mit einer guten Brise unterwegs ist.

In der linken Bildhälfte hängen im Vordergrund Reusen an Pfählen, am rechten Bildrand stehen Stangen, über denen Garn trocknet. In der Bildmitte führt eine Landzunge wie ein Weg zum Wasser hin. Die Stangen und Reusen schließen den Vordergrund zu den Seiten ab, während die Landzunge den Blick der Betrachtenden zu den Booten leitet.

Kritische Analyse

Friedrich hat die Fahrt der kleinen Boote bei Nacht malerisch in Szene gesetzt. Im Nürnberger Katalog von 1966 wurden die Fahrzeuge als Motive beschrieben, mit denen die „Raumferne“ geklärt werde. Das Boot in der Bildmitte im Vordergrund gebe der Komposition „Ruhe und Gleichmaß“. Die Fahrzeuge befänden sich auf den Weg in einen „nahen Hafen“, wo sie vor Anker gehen wollten.¹¹⁴³ Diese Interpretation ist jedoch nicht zutreffend, denn Friedrich zeigt die Boote vielmehr mit Kurs auf die offene See.

Die Verbindung zwischen den Booten und dem Mond lässt auch hier an ein religiöses Bildthema denken. Die Boote können als Symbole der Lebensfahrt des Menschen im Vertrauen auf Gott verstanden werden. Auch Börsch-Supan beschrieb 1973 den Mond als „Symbol für Christus“ und sah in den Booten Fischereifahrzeuge, die zusammen mit den Arbeitsgeräten am Ufer einen Hinweis auf die „Mühsal des irdischen Daseins“ darstellen.¹¹⁴⁴

¹¹⁴³ Ausst.-Kat. Nürnberg 1966, S. 45.

¹¹⁴⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1966	
Ausst.-Kat. Nürnberg 1966, S. 45.	Zwischen dem Gestänge wird der Blick gleich einer Sichtachse in die Ferne geführt. Die Segelboote dienen als Haltepunkte zur Klärung der Raumferne. Das vorderste Boot, genau in die Bildmitte gesetzt, gibt der Komposition Ruhe und Gleichmaß. Flankiert wird es von zwei Seglern, die in weiter Ferne vor dem Wind liegen. [...] Die Segler gleiten über die See, um im nahen Hafen vor Anker zu gehen.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.	Der sumpfige Strand und die kleinen Boote, mit denen in der Nähe der Küste Fische gefangen werden, versinnbildlichen vermutlich die Mühsal des irdischen Daseins.

9.17. Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22,5 × 31,5 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Auf dem offenen Meer sind Segelschiffe und ein Ruderboot unterwegs. Das Ruderboot hat Friedrich im Vordergrund in der Bildmittelachse platziert. Zwei Männer sitzen im Heck des Bootes am Steuer, vier weitere Männer bedienen die Riemen. Sie tragen zylinderartige Kopfbedeckungen, während die Männer im Heck Barette tragen.

Das größte Schiff in dem Gemälde, das sich am linken Bildrand befindet, hat alle Segel gesetzt und Kurs in Richtung des Ruderbootes genommen. Im Hintergrund rechts steuert ein Segelschiff auf den Horizont zu. Ein drittes Fahrzeug dreht dort in Richtung Backbord ab, und diese Bewegung wird schließlich von einem vierten Schiff auf der Horizontlinie aufgenommen. Die Schiffe und das Boot vollziehen auf diese Weise eine Kreisbewegung um die Spiegelung des Mondes auf dem Wasser.

Kritische Analyse

Sowohl Börsch-Supan¹¹⁴⁵ als auch Jensen¹¹⁴⁶ hatten den Eindruck, dass Friedrich hier die Fortsetzung der Fahrt aus dem Gemälde „Nacht“ darstelle. Börsch-Supan schrieb 1973, dass die Passagiere zu einem der großen Segelschiffe gebracht werden sollten.¹¹⁴⁷ Das Ruderboot ist jedoch ein anderes und die beiden Männer am Steuer tragen hier Barette statt Hüte. Jensen vermutete 2000, dass sich ein Ufer oder ein Hafen in der Nähe befinden müsse: „Das vollbesetzte Boot, das dem Schiff entgegenfährt, macht dies deutlich, denn man rudert nicht auf hoher See.“¹¹⁴⁸ Tatsächlich war es zwar üblich, mit solchen Booten auf dem Meer zu rudern, jedoch legte man in ihnen keine langen Strecken

zurück. Es ist daher nachvollziehbar, eine Verbindung zwischen dem Ruderboot und den Segelschiffen anzunehmen.

Bei den Schiffen handelt es sich um hochseetaugliche Fahrzeuge, wie Börsch-Supan bereits 1973 geschrieben hatte.¹¹⁴⁹ Links befindet sich eine Fregatte mit Wind von achtern, auf deren Ähnlichkeit mit den Fahrzeugen in den Gemälden „Schiff auf hoher See“ und „Segelschiff“ Börsch-Supan bereits 1973 hinwies.¹¹⁵⁰ In diesen Gemälden wird die Fregatte allerdings mit drei Masten und ohne Gaffelsegel dargestellt. Im Katalog der Sammlung Georg Schäfer wurde die Fregatte als Ziel des Ruderbootes genannt, das dem Schiff entgegen fahre.¹¹⁵¹

Am rechten Bildrand ist eine Brigg von achtern dargestellt. Diese Brigg ist auch in einem Skizzenblatt zu sehen, das in die Zeit um 1835/37 datiert wird [Abb. G973].¹¹⁵² Sumowski ging daher 1970 davon aus, dass es zu dem Schiff eine unbekannte Zeichnung geben müsse, die als Vorlage gedient habe.¹¹⁵³ So sah es auch Börsch-Supan 1973.¹¹⁵⁴ Diese Vermutung wurde zuletzt durch die Entdeckung einer entsprechenden Untermalung in dem Gemälde „Mönch am Meer“ (1808/10) noch einmal bestätigt. Dort ist die Brigg am rechten Bildrand im Hintergrund zu erkennen. Eine Vorlage muss damit aus der Zeit um 1808/10 stammen. Auf die Möglichkeit, dass es sich dabei um die verschollene Federzeichnung einer Brigg aus dem Jahr 1789 handeln könnte, wurde in dieser Arbeit bereits im Zusammenhang mit den übermalten Schiffen im „Mönch am Meer“ ausführlich eingegangen. Bei dem Schiff links neben der Brigg handelt es sich um eine Jacht oder Schlup. Auf der Horizontlinie ist

¹¹⁴⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

¹¹⁴⁶ So sieht es auch Jens Christian Jensen (vgl. Kat. Schweinfurt 2000, S. 81).

¹¹⁴⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.

¹¹⁴⁸ Kat. Schweinfurt 2000, S. 81.

¹¹⁴⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344

¹¹⁵⁰ Ebd., S. 344.

¹¹⁵¹ Kat. Schweinfurt 2000, S. 81.

¹¹⁵² Grummt 973.

¹¹⁵³ Sumowski 1970, S. 154, 239.

¹¹⁵⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 471.

ein Zweimast-Schoner zu sehen. Friedrich lässt die Fahrzeuge um das Licht auf dem Wasser kreisen. Wie schon in dem Gemälde „Mittag“ wird jedes Fahrzeug mit Wind aus einer anderen Richtung dargestellt.

Börsch-Supan sah 1973 in dem Gemälde die Erlösung des Menschen durch den Tod versinnbildlicht.¹¹⁵⁵ Durch die Kleidung der beiden Männer im Heck des Bootes können diese jedoch als „Altdeutsche“ identifiziert werden. Somit bringt der Maler auch einen politischen Aspekt in das Gemälde ein. Eventuell werden die „Altdeutschen“ von der Fregatte, die von links heranhfährt, an Bord genommen und können so die Reise über das Meer fortsetzen. Das Bildthema wäre damit der Weg der „Altdeutschen“ zu ihrem ersehnten (politischen) Ziel.

¹¹⁵⁵ Ebd., S. 344.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G819 Segelboot und liegende Figur, 7. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 819	
Abb. G973 Meeresufer mit Segelschiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,7 × 34,6 cm, verschollen. Ehemals Kunsthalle Bremen. Grummt 973	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 344.	Es scheint, daß die Passagiere in dem Ruderboot zu einem der großen, für weite Seefahrten tauglichen Schiffe gebracht werden sollen. Das große Schiff links erinnert an Katalog 216 und 217 [Schiff auf hoher See mit vollen Segeln, Anm. der Verf.].
1975	
Rosenblum 1975, S. 156.	[...] motiv of outward-bound ships that move slowly toward undefined spaces and destinations under the enchanted spell of a moonlit sky.
2000	
Kat. Schweinfurt 2000, S. 81 f.	Sachlich betrachtet machen die beiden zusammengehörigen Gemälde den Eindruck, als schildern sie zwei zeitlich nacheinander sich ereignende Zustände der Mondnacht. Zuerst sehen wir das dunkle Ufer, das mit Netzen und Fischereigeräten auf Arbeit und Mühe verweist. Die drei Segelschiffe in der Meeresferne verheißen Freiheit, auch Arbeitserfolg, Lebenswagnis. Der zunehmende Mond verspricht Hoffnung, auch guten Fischfang. Das Gegenstück zeigt das Meer ohne Uferbegrenzung. Doch weit können Ufer oder Hafen nicht sein: Das vollbesetzte Boot, das dem Schiff entgegenfährt, macht dies deutlich, denn man rudert nicht auf hoher See. Es ist, als habe sich die Verheißung des ersten Bildes erfüllt: Der volle Mond leuchtet, majestätisch fahren die Schiffe dahin, als könnten sie kein Zaudern, auch kein Sturm aufhalten. Das zeigt besonders das große Schiff links, welches auf das Ruderboot zufährt. Die drei anderen Schiffe dagegen entfernen sich Station um Station in unaufhaltsamem, gleichem Rhythmus.

9.18. Mondnacht am Strand mit Fischern

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	21 × 30 Zentimeter
Ort	Privatbesitz, Kassel
Datierung	1816

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick von einem steinigen Küstenstreifen auf das Meer. Es ist Nacht, durch eine Wolkenlücke ist der Vollmond zu sehen, dessen Licht sich auf den Wellen und der Horizontlinie spiegelt.

Am Ufer stehen zwei Männer mit dem Rücken zu den Betrachtenden und blicken auf das Meer hinaus. Sie tragen schwarze, kniehohe Stiefel, weiße Hosen und schwarze Jacken sowie breitkrepelige, flache Hüte. In den Händen halten sie lange Stöcke, die fast bis an den oberen Gemälderand reichen. Vier Segelboote mit rotbraunen Segeln fahren am Ufer vorbei.

Kritische Analyse

Die beiden Männer am Ufer hatte Wilhelm Kästner bereits 1940 als Mönchguter Fischer mit Aalstechern beschrieben. Weite weiße Hosen waren Teil der Mönchguter Fischertracht¹¹⁵⁶, wie sie auch Friedrich 1818 „zu Wieck bei Greifswald“ gesehen und gezeichnet hatte.¹¹⁵⁷

Die Stangen, die von den Fischern gehalten werden, beschrieb Wilhelm-Kästner als Aalstecher.¹¹⁵⁸ So bezeichneten auch Börsch-Supan¹¹⁵⁹ und Hannesen¹¹⁶⁰ die Stangen. Der Einsatz des Aalstechers war für die rügischen Gewässer durch gesetzliche Bestimmungen genau geregelt, sodass es zu dem Fanggerät detaillierte Beschreibungen gibt. Die geschmiedeten Aalstecher wurden an eine 6 bis 8

Meter lange Holzstange gebunden und damit vom Boot aus in den Boden gestochen, um die Aale aufzuspießen.¹¹⁶¹ Die im Gemälde dargestellten Stangen sind jedoch kürzer und auch der geschmiedete Aalstecher ist nicht zu erkennen. Es könnte sich daher eher um sogenannte Scheuchstangen handeln. Mit den bis zu vier Meter langen Stangen wurde das Wasser nach den Fischen abgesucht.¹¹⁶²

Die beiden Männer schauen auf das Wasser hinaus. Sie leiten den Blick der Betrachtenden zu den Segelbooten hin. Börsch-Supan wies 1990 darauf hin, dass es sich bei den Fahrzeugen in diesem Gemälde um dieselben Boote handele, die auch im Gemälde „Frau am Strand von Rügen“ zu sehen sind.¹¹⁶³ Börsch-Supan¹¹⁶⁴, Hannesen¹¹⁶⁵ und Zimmermann¹¹⁶⁶ bezeichneten die Fahrzeuge als „Fischerboote“. An den beiden Booten im Vordergrund sind Driftbäume zu erkennen, die über das Heck ragen. Driftbäume wurden auf Zeesenbooten eingesetzt und sind auch in den Skizzen Friedrichs häufig zu sehen [Abb. G722 u. G723].¹¹⁶⁷

Man kann sich gut vorstellen, dass Friedrich von der Zeesenfischerei beeindruckt war. Die Boote, die in der Nacht still mit dem Wind über das Wasser trieben, waren für ihn sicherlich ein interessantes Motiv. Zimmermann schrieb, dass diesen Fischerbooten bei Friedrich eine immer gleiche Symbolik zugrunde liege. Mit ihnen könne die mit Arbeit verbundene Lebensfahrt bewerkstelligt werden, während die Hochseeschiffe „für die Reise in ein fernes Land“ stünden.¹¹⁶⁸

¹¹⁵⁶ „Die Maler bildeten – gleichgültig, ob in Warnemünde oder in Greifswald, in Mönchgut auf Rügen oder an der dänischen Skagerrakküste – noch immer mit Vorliebe Seefahrer ab, die statt der langen blauen Latzhosen die ältere Form der weiten Pluderhosen aus Segeltuch trugen, die kurz unterm Knie endeten“ (Rudolph 1993, S. 17).

¹¹⁵⁷ Segelstudie und Fischer, 12. August 1818 (Abb. G826r, Grummt 826 recto).

¹¹⁵⁸ Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 72.

¹¹⁵⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

¹¹⁶⁰ Hannesen 1997, S. 38.

¹¹⁶¹ Peesch, 1961, S. 156.

¹¹⁶² Ebd., S. 169-172.

¹¹⁶³ Börsch-Supan 1990, S. 110.

¹¹⁶⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

¹¹⁶⁵ Hannesen 1997, S. 38.

¹¹⁶⁶ Zimmermann 2000, S. 207.

¹¹⁶⁷ Siehe Grummt 722 und 723.

¹¹⁶⁸ Zimmermann 2000, S. 208.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 35, 86.	Die gleichen Boote, die in der ‚Frau am Meer‘ vorkommen, sind hier in ihrer Anordnung so verändert, daß abwechselnd das eine mehr vorn und das nächste weiter hinten erscheint, wobei die tiefenräumlichen Abstände sich von links nach rechts vergrößern [...]. Die Gruppe der linken drei Boote, die durch die Fischer von dem vierten getrennt sind, kann zudem als Symmetrie aufgefasst werden, zumal die Achse durch das Mondlicht darüber und den Steinhäufen darunter verlängert und betont wird.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.	Die Fischer in Mönchguter Tracht mit Aalstechern (Wilhelm-Kästner) versinnbildlichen wohl zusammen mit den parallel zur Küste fahrenden Fischerboote das irdische Dasein mit der Last der Arbeit, die die Fischer, dem Mondlicht und der Weite des Meeres zugewandt, verrichten.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 110.	Die vier Fischerboote aus der ‚Frau am Meer‘ sind die gleichen, die in der ‚Mondnacht am Strand mit Fischern‘ um die beiden Männer mit ihren Stangen gruppiert sind. Nur die Anordnung ist verschieden. Fischer und Boote bilden eine eindrucksvoll rhythmisierte Reihe von Zeichen, die von links nach rechts in Fahrtrichtung der Boote wie eine Schrift zu lesen sind. Der Horizont ist die Linie, die das Auge leitet.
1997	
Hannesen 1997, S. 38.	Zwischen großen Felsbrocken stehen zwei Fischer in Mönchguter Tracht mit ihren langen Aalstechern silhouettenhaft gegen den Himmel. Unfern des Strandes segeln einige kleine Fischerboote, die im flachen Gewässer fischen.
2000	
Zimmermann 2000, S. 207 f.	Im linken Bild gibt es Betrachter, zwei Fischer, die mit ihren langen Stangen auf die Welt der Arbeit verweisen, während rechts [im Gemälde „Schiffe auf der Reede“, Anm. d. Verf.] der Bildbetrachter unmittelbar mit der dargestellten Szenerie konfrontiert ist. Die Schiffe links ziehen vorüber, die Schiffe rechts stehen und warten, ähnlich wie das Schiff auf dem Wiener Nebelbild. Die Stangen der Fischer reichen auf dem linken Bild zwar weit nach oben, aber ansonsten ist das kontrastierende Verhältnis der Formen in ihrem Bezug zum Himmel beachtet: die Segel der vorbeiziehenden Schiffe sind geneigt, während die Masten der Schiffe rechts kerzengerade in den Himmel stoßen. [...] Das Bilderpaar erklärt auch den Unterschied zwischen den Fischerbooten und den Hochseeschiffen. Auf den Fischerbooten kann die mit Arbeit ver-

	<p>bundene Lebensfahrt bewerkstelligt werden. Sie finden sich auf den Bildern Friedrichs als aufbrechende Schiffe, als vorbeifahrende Schiffe, auch als heimkehrende Schiffe. Die Hochseeschiffe jedoch dienen eigentlich nur zu einer Fahrt, zu der Reise in ein fernes Land, wie Börsch-Supan sagt.</p>
--	---

9.19. Schiffe auf der Reede

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	21 × 30 Zentimeter
Ort	Museum Behnhaus Drägerhaus, Lübeck, Leihgabe aus Privatbesitz
Datierung	um 1816/18

Beschreibung

Die Betrachtenden sehen von einem Uferstreifen, der spärlich mit Pflanzen bewachsen und zum Teil vom Wasser überspült ist, auf das Meer hinaus. In einiger Entfernung vom Ufer liegen drei Segelschiffe auf dem unbewegten Meer. An keinem der Fahrzeuge sind Segel gesetzt. Die Schiffe sind mit dem Bug auf den Mond ausgerichtet, der genau im Mittelpunkt des Gemäldes über dem Horizont steht.

Im Vordergrund stehen in der Bildmittelachse zwei Stangen am Ufer, die bis über die Horizontlinie aufragen. Neben den Stangen liegen Holzplanken und ein Steinanker. Nahe dem Wasser stehen weitere Holzstangen, an denen Reusen und Tauen zum Trocknen hängen.

Kritische Analyse

Der Titel des Gemäldes, der nicht von Friedrich selbst stammt, suggeriert, dass hier ein Ankerplatz vor einem Hafen oder der Einmündung einer Wasserstraße gezeigt wird. Börsch-Supan bezeichnete 1973 die Schiffe als „Hochseeschiffe“¹¹⁶⁹ und schrieb 1990, die Fahrzeuge warteten vor der Küste, bevor sie ihre Segel setzen und zu einer Reise in ein fernes Land aufbrechen.¹¹⁷⁰

Tatsächlich hat der Maler die beiden Schiffe links aus einem Skizzenblatt von 1815 in das Gemälde übertragen [Abb. G740]¹¹⁷¹, das Fahrzeuge auf der Wieck bei Greifswald zeigt.¹¹⁷² In der Bucht lagen Segelschiffe auf Reede, für die der Hafen im Stadtgebiet nicht tief genug war.¹¹⁷³

Bei den beiden Schiffen auf der rechten Bildseite handelt es sich um Briggen.¹¹⁷⁴ Die Brigg in der

Mitte des Gemäldes ist in einer Zeichnung von 1818 zu sehen [Abb. G831].¹¹⁷⁵ Dort liegt das Schiff vor einer Küste, an der Häuser stehen. Grummt hatte 2010 dargelegt, dass es sich um eine erfundene Komposition handle. Sie wies auf die unplausiblen Proportionen der Gegenstände hin und schrieb, das Schiff sei im Vergleich zu den Häusern am Ufer zu groß dargestellt.¹¹⁷⁶

Eine weitere Zeichnung¹¹⁷⁷, die zwischen 1815 und 1821 entstanden ist, zeigt die gleiche Brigg abermals vor einer Küste [Abb. G833]. Das Schiff ist darauf zusammen mit Segelschiffen und Booten in der Nähe einer Uferbefestigung zu sehen. In dieser Darstellung sind Details der Brigg wiedergegeben, die in der Skizze von 1815 nicht zu sehen waren. So sind Segel an den Rahen aufgegeit, während in der früheren Zeichnung die leeren Rahen dargestellt waren. Auch die Besanstengewanten und die Püttingswanten fehlen. Dies lässt die Vermutung zu, dass es von dem Schiff eine weitere, detailreichere Zeichnung gegeben hat, die Friedrich hier als Vorlage verwendet hat.

Bei dem Schiff links im Gemälde handelt es sich um eine Galeasse. Am Großmast ist neben der Unter- und der Marsrah noch eine Bramrah zu sehen.

An keinem der Fahrzeuge sind Segel angeschlagen. Die leeren Masten zeichnen sich deutlich vor dem hellen Himmel ab. Faass schrieb dazu im Katalog der Ausstellung „Seestücke“, die Riggs der Schiffe seien „überlang“ dargestellt.¹¹⁷⁸ Von dem stehenden Gut hat Friedrich nur einige wenige Tauen gemalt, sodass die Betrachtenden vor allem die Kreuzform der Masten und Rahen in dem Gemälde wahrnehmen. Börsch-Supan vermutete bereits 1973, dass diese Kreuzformen symbolisch zu verstehen seien. Er beschrieb außerdem, dass die Klüverbäume aller drei

¹¹⁶⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

¹¹⁷⁰ Börsch-Supan 1990, S. 111.

¹¹⁷¹ Grummt 740.

¹¹⁷² Zschoche 1998, S. 88.

¹¹⁷³ Brück 2000, S. 235.

¹¹⁷⁴ Szymanski 1972, S. 62.

¹¹⁷⁵ Grummt 831.

¹¹⁷⁶ Ausst.-Kat. Madrid 2010, S. 147.

¹¹⁷⁷ Grummt 833.

¹¹⁷⁸ Faass/Krämer 2005, S. 145.

Fahrzeuge auf den Bildmittelpunkt und damit auf den Vollmond ausgerichtet sind. Dementsprechend interpretierte er den Strand im Vordergrund als „Gleichnis des irdischen Daseins“, dem Friedrich den Hintergrund als „befreiende Verheißung des Jenseits“ gegenüberstelle. In dem Steinanker im Vordergrund vermutete er ein Symbol der „drei christlichen Tugenden Glaube, Liebe und Hoffnung“.¹¹⁷⁹

¹¹⁷⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen

Abb. G740

Studien verschiedener Segelschiffe bei Wieck, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.

Grummt 740

Abb. G831

Strandbild mit einer Brigg und Fischernetzen, links zwei Häuser, nicht vor 1815, um 1818, Feder in Grau über Bleistift auf Velin, 13,3 × 18 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlung Dresden, Kupferstich-Kabinett WV B 621; Inv.-Nr. C 1908-534.

Grummt 831

Abb. G833

Segelschiff und Boote am Strand, 1816-1821, Feder auf Velin
21,8 × 17,9 cm, Privatbesitz.

Grummt 833

Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen

1960

Börsch-Supan 1960, S. 86.

Eine bildmäßig komponierte Federzeichnung „Schiff im Greifswalder Bodden“ ist durch motivische Einzelheiten eng mit den Ölbildern verbunden. Die Netze und die Fischerhütten kommen auf dem Lübecker Bild und das Schiff unter den „Schiffen auf der Reede“ in Berliner Privatbesitz wieder vor, in dem dazu der Anker des Lübecker Bildes [„Sonnenuntergang am Meer mit Fischern und Fischerhütte“, Anm. d. Verf.] wieder begegnet.

1973

Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 345.

Im Unterschied zu den Fischerbooten des Gegenstücks [„Mondnacht am Strand mit Fischern“, Anm. d. Verf.] stellt Friedrich hier Hochseeschiffe dar, deren Bug dem Hintergrund zugewendet sind. Die Klüverbäume zielen auf einen Punkt in der Mittelachse des Bildes und sind damit auch auf die Lichtquelle ausgerichtet. Dem sumpfigen Strand mit den Fischergeräten als Gleichnis des irdischen Daseins ist der Hintergrund als befreiende Verheißung des Jenseits gegenübergestellt. Die Dragge rechts, ein primitiver Anker, der aus einem Felsblock und einem Kreuz gebildet wird, vereinigt in sich möglicherweise die Symbole der drei christlichen Tugenden Glaube, Liebe und Hoffnung. Vermutlich sind auch die Kreuzformen der Masten und Rahen symbolisch zu verstehen.

1990

Börsch-Supan 1990, S. 111.

Mehr als die Fischerboote in dem Gegenstück [„Mondnacht am Strand mit Fischern“, Anm. d. Verf.] sind die Hochseeschiffe dem Mond und dem Himmel zugeordnet. Sie liegen vor Anker und warten. Man weiß, daß sie ihre Segel setzen und zu einer Reise in ein fernes Land aufbrechen werden. Dieses Ziel steht zum Mond in einer Beziehung, denn die Klüverbäume sind sämtlich in die Tiefe gerichtet. Verlängert man sie, so treffen die Linien in einem Punkt über der Scheibe des Mondes

	<p>zusammen. Die Masten und Rahen bilden ein Liniensystem, das die Form des Kreuzes vielfach variiert. (...) Zum Trocknen aufgespannte Fischernetze und Reusen, dazu ganz vorne wie zwei Krücken aussehende Stangen, an denen Seile hängen, erinnern auch hier an die Mühsal der täglichen Arbeit der Fischer. Aber ein Ankerstein liegt als ein Zeichen der Hoffnung da. (...) Der Wunsch ist, eines der Schiffe zu besteigen und in die Ferne zu fahren. So ist das Bild ein Gleichnis christlicher Todessehnsucht und -erwartung, die von der Hoffnung auf ein paradiesisches Jenseits getragen wird.</p>
2005	
Faass/Krämer 2005, S. 145.	<p>Anstelle der Menschen stehen in ‚Schiffe auf der Reede‘ gegabelte Stangen im Vordergrund, wie sie zum Trocknen von Fischernetzen dienen. In der Bucht dahinter liegen drei große Rahsegler auf der Reede, deren segellose, überlang dargestellte Riggs sich wie filigrane Gerüste vor dem Himmel abzeichnen.</p>
2010	
Ausst.-Kat. Madrid 2010, S. 147.	<p>[Beschreibung der Zeichnung aus der Staatlichen Kunstsammlung Dresden, Anm. d. Verf.] With a fine pen Friedrich captures the view across a strip of shoreline that extends to the left, toward a sailing ship (brig) anchored not far offshore a bay [...] It is interesting that the pictured objects are not presented in the same scale. The brig appears to be to large compared to the houses, the houses to small compared to the boulder in the foreground and the fishing net too large compared to the houses. Clearly this is not a study from nature but rather an invented composition. To produce the work Friedrich borrowed from various studies from 1815, as Sigrid Hinz first noted [...]. [Beschreibung der Zeichnung aus Privatbesitz „Segelschiffe und Boote am Strand“, Anm. d. Verf.] The sailing ship, seen from the stern, is identical to that of the Dresden drawings „Shore at Wieck near Greifswald with Sailing Ships“ and „Seacoast Scene with a Brig and Fishing Nets, Two houses on the Left.“</p>

9.20. Küstenlandschaft im Abendlicht

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 31 Zentimeter
Ort	Museum Behnhaus Drägerhaus, Lübeck
Datierung	1816/18

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen über einen mit Gras und niedrigen Sträuchern bewachsenen Uferstreifen auf einen Küstenabschnitt mit Häusern und dem davor liegenden Meer. Im Hintergrund sind zwei Segelschiffe auf dem Meer zu sehen, ein zweimastiges Schiff, das mit der Backbordseite zu den Betrachtenden gedreht ist und nach rechts an der Küste vorbeisegelt, und ein weites Schiff, das ein Schratsegel fährt. Die Fahrtrichtung lässt sich nicht identifizieren, es ist entweder in Richtung des Landes oder des Horizonts unterwegs.

Über dem Horizont ist der Himmel in kräftigem Rot und Gelb gefärbt, das zum oberen Bildrand hin immer transparenter wird. Auf dem ruhigen Wasser im Vordergrund spiegeln sich die Rot- und Gelbtöne des Himmels. Dort befinden sich direkt am Ufer zwei Männer in einem Boot auf dem Wasser. Sie tragen weiße Hosen und zylinderartige Hüte und sind mit einem Gegenstand beschäftigt, den der rechte Mann, der mit dem Rücken zu den Betrachtenden gedreht ist, vor seinem Körper hält.

Links von ihnen liegt im Vordergrund ein großer Steinanker am Ufer. Eine Reuse hängt zum Trocken an Stangen. Netze sind im Mittelgrund des Gemäldes auf einer Landzunge zu sehen, wo sie über Stangen gelegt wurden. Auf der Landzunge links stehen zwei reetgedeckte, weiße Häuser.

Kritische Analyse

Dem Gemälde liegen verschiedenen Zeichnungen zugrunde, aus denen der Maler eine Fantasieansicht zusammengestellt hat. Das Boot mit den Männern, das auf dem Skizzenblatt aus der Zeit um 1815 nur ein kleines Motiv unter vielen ist [Abb. G742]¹¹⁸⁰, wird in den Vordergrund des Gemäldes gerückt. Es

handelt sich um ein flaches Ruderboot mit markantem Vorsteven und Spiegelheck, wie es zur Angelfischerei und beim Reusen- und Netzfischen im flachen Wasser genutzt wurde.¹¹⁸¹ Die Kleidung der beiden Männer – weiße Hosen, dunkle Jacke und zylinderartiger Hut – weisen sie als Fischer aus. Man kann sich gut vorstellen, dass ein Mann mit dem Garn einer Angel, eines Netzes oder mit einem Fisch beschäftigt ist und der andere dabei helfend zugreift. Auch die Gerätschaften am Ufer zeigen an, dass hier Fischerei betrieben wird. Besonders auffallend ist ein Steinanker dargestellt, den Friedrich im Vordergrund am unteren Bildrand platziert hat.

Neben dem belebten Vordergrund fallen die beiden großen Segelschiffe im Hintergrund des Gemäldes kaum auf. Ein Schoner fährt dort die Küste entlang. Friedrich hat das Fahrzeug flächenhaft dargestellt und kaum Details der Takelage wiedergegeben. Weiter draußen ist noch ein zweites Segelschiff mit Schratsegel zu sehen. Es ist mit dem Bug oder Heck zu den Betrachtenden gedreht. Die Fahrtrichtung kann ebenso wenig bestimmt werden wie der Schiffstyp.

Börsch-Supan sah in den Schiffen und Fischergeräten Unruhe und Aktivität dargestellt, die jedoch durch die „Naturstimmung“ gedämpft werde. Er nannte die kleine Bucht einen Hafen und vermutete in den Fahrzeugen ebenso wie in dem Anker und den Häusern „eschatologische Symbole“.¹¹⁸² Dieser Deutung ist mit Blick auf die beiden Fischer, die in dem Boot ihrem Tagwerk nachgehen, mit Skepsis zu begegnen. Auch die beiden Schiffe, die sich in Fahrt vor der Küste befinden, ließen sich nur schwer in einen solchen Kontext einordnen. Allein die auffallende Platzierung und Größe des Steinankers im Vordergrund kann als Hinweis auf ein religiöses Thema des Gemäldes verstanden werden.

¹¹⁸⁰ Grummt 742.

¹¹⁸¹ Vgl. Rudolph 1961, S. 223-233.

¹¹⁸² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
<p>Abb. G742 Fischerboote im Greifswalder Bodden, Strand von Wieck und Westfassade der Ruine Eldena von der Seite, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 742</p>	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1834	
<p>Leipziger Versteigerungskatalog der Sammlung Gottfried Winckler. Zitiert nach: Grohn 1974, S. 209.</p>	<p>Seegestade mit Fischerhütten und ausgespannten Netzen in Morgendämmerung. Im Vordergrund ein Kahn mit zwei Fischern.</p>
1973	
<p>Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.</p>	<p>Die bewegte Komposition, die aus Häusern, Schiffen und Fischergeräten gebildet wird, also aus Gegenständen, die von Menschen gemacht sind und seinen Lebensbedürfnissen dienen, wirkt in Übereinstimmung mit der Staffage als Ausdruck von Unruhe und Aktivität, die jedoch durch die Naturstimmung gedämpft wird. Hafen und Dragge, neben dem eine Blume als Zeichen der Auferstehung blüht, und vermutlich auch die Häuser sind eschatologische Symbole.</p>

9.21. Dame am Meeresstrand (Am Meeresufer/Abschied)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	21 × 29,5 Zentimeter
Ort	1931 im Münchner Glaspalast verbrannt
Datierung	1818

Beschreibung¹¹⁸³

Eine Frau sitzt am Meeresufer auf einem großen, flachen Findling. Sie trägt ein Kleid mit hoher Taille, langen Ärmeln und einem Stehkragen, der innen weiß gefüttert ist. Von ihrer erhöhten Sitzposition aus schaut sie nach rechts auf das Meer hinaus, wo sich in einiger Entfernung ein kleines Segelboot auf dem Wasser befindet. Mit einem weißen Tuch, das sie in ihrer linken erhobenen Hand hält, winkt die Frau dem Boot hinterher.

Das Segelboot ist sprietgetakelt und macht bei achterlichem Wind gute Fahrt, wie an der Gischte am Bug zu sehen ist. Im Heck des Fahrzeugs ist eine Person zu erkennen.

Kritische Analyse

Hinz glaubte 1964, die Vorlage für das Boot in dem Gemälde auf einem Blatt [Abb. G746]¹¹⁸⁴ im Osloer Skizzenbuch von 1815 gefunden zu haben.¹¹⁸⁵ Diese Annahme wurde von Börsch-Supan¹¹⁸⁶, Sumowski¹¹⁸⁷ und zuletzt Zschoche¹¹⁸⁸ übernommen. Während das Boot auf diesem Skizzenblatt jedoch in Fahrt nach links dargestellt ist (erkennbar an der links hinter dem Sprietsegel sichtbaren Stagfock), fährt das Boot im Gemälde nach rechts.

Das Fahrzeug wurde in den frühen Beschreibungen als Schiff bezeichnet¹¹⁸⁹, bis Sigismund es 1943 zum

ersten Mal korrekt ein Boot nannte¹¹⁹⁰, ebenso wie Börsch-Supan 1973¹¹⁹¹, der es dann jedoch ein Jahr später und auch 2008 erneut ein Schiff nannte.¹¹⁹²

Bei dem Fahrzeug handelt es sich um ein Fischerboot, mit dem Netze, Reusen und Fische transportiert wurden. Auffallend ist das Sprietsegel, das im Vergleich zum Bootsrumpf und der Person im Heck zu groß gemalt ist. Das Segel zeichnet sich auf diese Weise gut gegen das Wasser ab und ragt über die Horizontlinie hinaus.

Im Kunstblatt von 1819 wurde geschrieben, die Frau winke „dem scheidenden Geliebten ein Lebewohl mit dem Schnupftuch“.¹¹⁹³ Wolfradt schrieb 1924, die Frau winke dem „kleinen Segel am Wasser“ einen Gruß.¹¹⁹⁴ Sigismund sah die Frau 1943 „sehrend“ nach den fernen Gestaden schauen und einem „dahinstrebenden Boote Abschiedsgrüße“ zuwinken.¹¹⁹⁵

Die winkende Frau zeigt an, dass zwischen ihr und der Person an Bord eine Beziehung besteht. Börsch-Supan nannte 1973 als Bildthema die Trennung von Mann und Frau durch den Tod und vermutete einen biografischen Hintergrund, da Friedrich das Gemälde kurz vor seiner Hochzeit gemalt hatte.¹¹⁹⁶ Diese Auffassung präziserte er noch einmal 2008, indem er schrieb, bei der Frau auf dem Stein handele es sich um Friedrichs Frau Caroline, die ihrem 19 Jahre älteren Mann einen „Abschied für immer“ hinterher winke.¹¹⁹⁷ Zschoche sah in der auf dem Findling sitzenden Frau ein „Symbol der Sicherheit

¹¹⁸³ Der letzte publizierte Titel des Gemäldes stammt aus dem Katalog der Ausstellung im Münchner Glaspalast von 1931 und lautet „Dame am Meeresstrand“ (Ausst.-Kat. München 1931, S. 2). Im Bestandskatalog der Herzoglichen Gemäldegalerie von 1890, aus der das Gemälde 1931 zur Ausstellung nach München gegeben wurde und verbrannte, trägt es den Titel „Am Meeresufer“ (Kat. Best. Gotha 1890, S. 114). Es wurde in der Forschungsliteratur jedoch überwiegend unter dem Titel „Abschied“ besprochen.

¹¹⁸⁴ Grummt 746.

¹¹⁸⁵ Hinz 1964, S. 265.

¹¹⁸⁶ Börsch-Supan 1973, S. 346.

¹¹⁸⁷ Sumowski 1970, S. 236.

¹¹⁸⁸ Zschoche 1998, S. 96.

¹¹⁸⁹ Vgl. Kunstblatt 1819 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 88), Parthey 1864 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning

1973, S. 152) und von Boetticher 1891 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 164).

¹¹⁹⁰ Sigismund 1943, S. 61.

¹¹⁹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

¹¹⁹² Börsch-Supan 1974, S. 46, und Börsch-Supan 2008, S. 141.

¹¹⁹³ Kunstblatt 1819, zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 88.

¹¹⁹⁴ Wolfradt 1924, S. 50.

¹¹⁹⁵ Sigismund 1943, S. 61.

¹¹⁹⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.

¹¹⁹⁷ Börsch-Supan 2008, S. 141.

des Irdischen“, während der Mann zu unbekanntem Ufern auffährt.¹¹⁹⁸

Die Frau trägt die „Altdeutsche Tracht“, was allein von Börsch-Supan 1973 erwähnt wurde.¹¹⁹⁹ Friedrich zeigt damit ein politisches Thema des Bildes an, das zweifellos einen Abschied darstellt und insofern auch als Metapher des Todes verstanden werden kann. Als Hintergrund für die Entstehung des Gemäldes wären auch entsprechende Schicksalsschläge im Zusammenhang mit den politischen Ereignissen denkbar, mit denen sich Friedrich zum Entstehungszeitpunkt des Gemäldes bereits mehrfach künstlerisch auseinandergesetzt hatte. So fertigte er nach dem Tod seines Freundes Theodor Körner, der 1813 im Kampf gegen Napoleon starb, im Gedenken an die Gefallenen Entwürfe für Gräber und Denkmäler.¹²⁰⁰

¹¹⁹⁸ Zschoche 1998, S. 98.

¹¹⁹⁹ Börsch-Supan 1973, S. 346.

¹²⁰⁰ Siehe Grummt 705 bis 713.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1819	
Kunstaussstellung in Dresden vom Jahre 1818, Kunstblatt im Morgenblatt für gebildete Stände 1819, S. 34. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 88.	Besser ist Nr. 468, ein kleineres Bild, ein Seestück; doch haben wir dasselbe Meeresufer schon recht oft in seinen Bildungen gesehen, nur daß hier statt der sonst so gewöhnlichen männlichen einmal eine weibliche Gestalt in sonderbarer Kleidung sitzt, die unstreitig dem mit dem Schiffe scheidenden Geliebten ein Lebewohl mit dem Schnupftuch zuweht.
1864	
Parthey, Gustav. Deutscher Bildersaal. 2. Bd. Berlin 1863 und 1864. I, S. 459, 460. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 152.	Frau am Meeresstrande, einem Schiff zuwinkend.
1891	
von Boetticher, Friedrich. Malerwerke des Neunzehnten Jahrhunderts. Nr. 4. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 164.	Meeresstrand. Eine Frau einem Schiff zuwinkend.
1924	
Wolfradt 1924, S. 50, 202, Anm. 15.	Wir finden Frauen im Park, lind von dem ruhigen Atem freundlicher Ebenen durchspült, versonnen im Buche lesend; oder auf einem Stein am Strande sitzend und dem kleinen Segel am Wasser einen Gruß winkend.
1943	
Sigismund 1943, S. 61.	Eine einsame Frauengestalt sitzt auf braunem Felsen am Strande; sehend schaut sie nach den fernen Gestaden und winkt einem dahinstrebendem Boote Abschiedsgrüße zu.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 346.	Die Frau trägt altdeutsche Tracht, die der Gestalt eine feierliche Strenge verleiht und es verbietet, den Abschiedsgruß, der dem Insassen des kleinen Bootes gilt, vordergründig erzählerisch zu deuten, wie es der Rezensent des Kunstblattes 1819 tut, der in dem Gruß ein Lebewohl für „den scheidenden Geliebten“ sieht. Friedrich dürfte mit der Szene die Trennung des Mannes von der Frau durch den Tod meinen, und es ist zu vermuten, daß er in diesem wohl kurz vor oder nach seiner Hochzeit gemalten Bild an seinen eigenen Tod denkt.

1974	
Börsch-Supan 1974, S. 46.	So zeigt der „Abschied“, ein 1931 verbranntes Bild, das er 1818 in Dresden ausgestellt hatte, eine Frau – seine Frau – am Ufer des Meeres einem davonfahrenden Schiff zuwinkend.
1998	
Zschoche 1998, S. 96.	Eine junge Frau winkt einem Segelboot nach, das auf eine Insel zusteuert. Zweifellos ist Rügen gemeint. Die Steilküsten am linken und rechten Rand erinnern an einen Blick nach Mönchgut von Wieck bei Greifswald. Für das Segelboot wurde möglicherweise eine 1815 bei Wieck entstandene Zeichnung verwendet, neben der „geht ab“ notiert ist. [...] Die auf dem Stein sitzende Frau winkt aus der Sicherheit des Irdischen, während der Mann zu unbekanntem Ufern ausfährt, was den Gedanken an Transzendenz einschließen mag.
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 141.	Ein Kleid von „starkem Braunton“ trägt die Frau auf dem 1931 verbrannten Bild gleichen Formats. Sie sitzt ebenfalls auf einem großen Stein am Meeresufer und winkt mit einem großen weißen Tuch einem sich entfernenden Schiff nach. Auch hier erscheint in der Ferne links die Küste von Rügen. [...] Sicher ist mit der Frau Caroline gemeint, die ihrem 19 Jahre älteren Mann einen Abschied für immer zuwinkt. Das Bild ist ein Blick in die Zukunft.

9.22. Frau am Strand von Rügen (Frau am Meer)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	21 × 29,5 Zentimeter
Ort	Museum Oskar Reinhart, Winterthur
Datierung	um 1818

Beschreibung

An einem Küstenabschnitt sitzt eine Frau auf einem Stein und schaut auf das Meer hinaus, auf dem Boote und Schiffe fahren. Sie trägt ein rotes Kleid mit weißer Halskrause, ihr Gesicht wird von einer braunen Schute verborgen.

Fünf Segelboote fahren in einer Reihe vor der Küste entlang. Ein sechstes Boot ist weiter im Hintergrund vor der Steilküste zu erkennen. Weit im Hintergrund fahren zwei Segelschiffe, deren weiße Segel deutlich zu sehen sind.

Kritische Analyse

Friedrich hat die Ansicht aus Motiven zusammengestellt, die aus mehreren Skizzenblättern stammen. Den Hintergrund mit Kap Arkona sowie die Netze hinter der Frau stammen aus Zeichnungen, die während seiner Rügenreisen 1801 und 1806 entstanden sind [Abb. G304, G307, G308, G448].¹²⁰¹ Vier der Fischerboote im Vordergrund hatte der Maler in nahezu identischer Form bereits in dem Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816) dargestellt, was zuerst Börsch-Supan 1960 erkannte.¹²⁰² Dies deutet auf eine verschollene Skizze als Vorlage hin. Weiter wurde von Friedrich das Boot in der Reihe ganz links sowie das Boot hinzugefügt, das sich im Hintergrund vor der Steilküste befindet. Es wurde 1983 von Staiger entdeckt und beschrieben.¹²⁰³ Bei den Booten direkt vor der Küste handelt es sich um Zeesboote. Auch an dem Boot ganz links im Bild ist die charakteristische Driftstange der Zeesboote zu erkennen. Das Fahrzeug vor der Steilküste lässt sich dagegen nicht identifizieren.

Jensen deutete 1974 die in einer Reihe hintereinander fahrenden Boote als Darstellung der vergehen-

den Zeit.¹²⁰⁴ So sah es auch Börsch-Supan und schrieb 1973¹²⁰⁵ und 2008¹²⁰⁶, die Fischerboote könnten sich nur in einem beschränkten Radius entlang der Küste bewegen, während die Schiffe im Hintergrund dagegen ferne Häfen anlaufen.

Staiger wies 1983 ebenfalls auf den Gegensatz zwischen den Segelbooten vor der Küste und den Segelschiffen im Hintergrund hin.¹²⁰⁷ Von diesen sind nur die Segel zu erkennen. Beide Fahrzeuge haben zwei Klüversegel, ein Toppsegel sowie zwei weitere Segel gesetzt. Es könnte sich bei ihnen um Galeassen handeln.

Dass die Frau am Ufer die „Altdeutsche Tracht“ trägt, wird in der Literatur zu dem Gemälde nicht besprochen. Die Kleidung weist auf ein politisches Bildthema hin, das der Maler hier darstellen wollte. Die Betrachtenden werden durch die Blickrichtung der Frau dazu aufgefordert, auf das Meer und damit auf die Fahrzeuge vor der Küste zu schauen.

Friedrich könnte hier als Thema den Wunsch der „Altdeutschen“ nach einem Aufbruch zu neuen Ufern illustriert haben. Die kleinen Boote im Vordergrund könnten die vergehende Zeit symbolisieren, während die großen Schiffe im Hintergrund für den Aufbruch und die Fahrt zu dem ersehnten (politischen) Ziel der Frau stünden.¹²⁰⁸

¹²⁰¹ Grummt 304, 307, 308 und 448.

¹²⁰² Börsch-Supan 1960, S. 35 und 86.

¹²⁰³ Staiger 1983, S. 44.

¹²⁰⁴ Jensen 1974, S. 161.

¹²⁰⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.

¹²⁰⁶ Börsch-Supan 2008, S. 140.

¹²⁰⁷ Staiger 1983, S. 44.

¹²⁰⁸ Ähnlich sah es 1974 bereits Jensen (Jensen 1974, S. 161).

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 35, 86.	Diese Spielart der Reihung [abwechselndes Vor- und Zurückspringen, Anm. d. Verf.] kommt jedoch auch einmal vor, und zwar in den „Fischern am Strand im Mondschein“. Die gleichen Boote, die in der „Frau am Meer“ vorkommen, sind hier in ihrer Anordnung so verändert, daß abwechselnd das eine mehr vorn und das nächste weiter hinten erscheint, wobei die tiefenräumlichen Abstände sich von links nach rechts vergrößern.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.	Die weißen Felsen des Kreidegebirges verbinden sich mit den weißen Segeln der größeren Schiffe in der Ferne zu der Vorstellung einer hellen jenseitigen Welt. Schräg zu dieser bildparallelen Bildlinie ist die Reihe der fünf Fischerboote in ihren dunklen Segeln angeordnet. [...] Die Bewegung der Boote nach vorn wird durch die Blickrichtung der Frau gekreuzt, die träumend in die Ferne schaut. [...] Die Netze und die Fischerboote, die im Unterschied zu den Schiffen weiter draußen sich nur im Schutz der Küste bewegen können, gehören dem Diesseits zu, das eine Welt der Mühen und Arbeit ist.
1974	
Jensen 1974, S. 161.	Die Frau hat sich so auf den Felsen gestützt, als hielte sie Leinen und Steuer im Heck eines Segelbootes. Und in der Tat: Sie bildet das formale Gegengewicht zu den vier, den fünf in einer Linie vorbeisegelnden Schiffen. Frau und Schiffe bilden einen Keil, dem die drei parallelen horizontalen Linien – unterer Bildrand, Netze, Uferlinie der Steilküste Kap Arkona auf Rügen und Horizont – von links Halt geben. Die nahen Schiffe, Zeichen der vergehenden Zeit, sind es wohl nicht, die der Blick der Frau fasst. Es ist die Weite, die fernen, majestätischen Segler am Horizont, der Himmel: Über die unaufhaltsam dem Vergehen entgegenrauschenden Schiffe hat sich die Frau zeitloser Entrückung anvertraut.
1983	
Staiger 1983, S. 44 und 46.	Die braunen Steine führen rechts ein Stück weit in das Wasser hinein, und ihr Braun wird aufgenommen von den Segeln der fünf Schiffe, die, gebläht von einem kräftigen Westwind, in östliche Richtung fahren. Ein sechstes Schiff ist vor dem Felsen im Hintergrund noch schwach erkennbar. [...] Nur umso seltsamer erscheint dann aber das Weiß der Segel am Horizont. Sie nehmen sich fast unwirklich, wie die Lichtspur aus einer anderen Welt, aus. Die Schiffe, zu denen sie gehören, sind größer als die des Mittelgrundes. Bei beiden, so fern sie sind, lassen sich gut fünf Segelflächen unterscheiden, die näheren haben alle nur drei. Die größeren Schiffe streben offenbar einem fernerem Ziel zu als die kleineren Boote, die, so eilig sie es haben, sich doch an der Küste zu

	halten genötigt sind. [...] „Dort, wo du nicht bist, dort ist das Glück“, vielleicht schon in den gelblich schimmernden Felsen, die noch erreichbar wären, ganz aber erst an jenem Ufer, dem die beiden geisterhaft wirkenden Schiffe zuzustreben scheinen. Die Aussicht auf ihre überirdische Weiße wird durchkreuzt von der nichtigen Eile der Schiffe im Vordergrund mit ihren stolz geblähten, doch an die Farbe der Erde erinnernden Segeln.
1998	
Geismeyer 1998, S. 33.	Die Einbindung des Menschen und seines Lebenslaufs in diesen Zusammenhang [der Lebensalter-Zyklen, Anm. d. Verf.] drückt Friedrich auch in dem Bild des Schiffes aus. [...] Das Mittagsbild zeigt die nachdenkliche Ruhe der stillliegenden Schiffe, die am Nachmittag, im Gemälde „Frau am Meer“, rasch die Flut durchschneiden.
2003	
Busch 2003, S. 126.	Ein weiteres Beispiel sei unter diesem Aspekt betrachtet: Friedrichs „Frau am Meer“, wohl 1818 zu datieren, zeigt eine am Ufer auf einem glatten Rügeschen Felsbrocken bildparallel gelagerte Frau, an der eine Kette von links aus der Bucht vor Kap Arkona kommender Boote vorbeizieht, sich dabei mehr und mehr dem Ufer nähernd. [...] Dem ansteigenden Bogen der Mastspitzen entspricht nicht nur der abfallende Bogen der Schiffskörper selbst, sondern auch die von links nach rechts leicht abfallende Uferlinie. So wie sich bei dem Ausfahrtbild die Schiffe in der Ferne verlieren, so liegt ihr Ziel auch hier außerhalb des Bildes.
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 140.	Rechts öffnet sich der freie Horizont, der durch zwei Hochseeschiffe mit weißen Segeln unterteilt wird. Im Vordergrund dagegen durchziehen nahe dem Ufer fünf Fischerboote im starken, von links wehenden Wind das Wasser. Ihre Segel sind braun wie die Steine vorn. Die Fischer in ihren Booten beschaffen Nahrung für die Menschen. Ihre Arbeit folgt dem Rhythmus der Tage. Der Radius, in dem die Boote sich bewegen, ist eng. Ihre Reihung im Bildgefüge vermittelt den Eindruck vorübergehender Zeit. Die Hochseeschiffe dagegen verbinden Länder, lassen an ferne Küsten denken. Das Weiß der Segel ist in dem Kragen der Frau vorbereitet und findet ein Echo in den leichten Wölkchen hoch am Himmel. [...]
2015	
Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015, S. 167.	Die aufgereihten Fischernetze stehen parallel zu der Figur und bilden zusammen mit den Wellen einen Kontrast zu der Reihe von Fischerbooten, die sich entlang einer Diagonale dem Strand nähern. [...] Auch diesem Motiv wurde ein Sinngehalt jenseits des Unmittelbaren zugeschrieben. Am weitesten geht darin Börsch-Supan, der den Strand, die düsteren Fischerboote und das dunkle Wasser als ein Bild für das trostlose irdische Leben ansieht, während die helleren Felsen und die weißen Segel im Hintergrund den Glauben an Gott und die Hoffnung auf eine lichte Zukunft im Jenseits symbolisieren.

9.23. Küstenlandschaft im Mondschein

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 31 Zentimeter
Ort	Louvre, Paris
Datierung	um 1818

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen von einem Ufer aus auf das nächtliche Meer. Von dort nähern sich in einer Reihe hintereinander Segelboote der Küste. Ein weiteres Segelboot liegt im Vordergrund am Ufer zwischen den Steinen fest. Vor dem Boot hängen Leinen zum Trocknen an Stöcken.

Das Wasser und die Boote werden vom Mond beleuchtet, der hinter den Wolken zu sehen ist. Die Mondsichel ist die hellste Stelle des Bildes, in dem ansonsten Braun- und Grautöne dominieren.

Kritische Analyse

Friedrich hat das Boot im Vordergrund sowie die Stangen und Leinen aus einem Skizzenblatt der Rügenreise 1818 übernommen [Abb. G809].¹²⁰⁹ Der Maler stellt das Boot in dem Gemälde jedoch kleiner dar als in dem Blatt und verlegt Boot und Stangen zwischen die Steine vor dem Küstenstreifen. Aus einem Skizzenblatt von 1815 [Abb. G746]¹²¹⁰ stammen die beiden Boote aus der Reihe ganz rechts. Beide hatte der Maler mit dem Hinweis „kommt“ versehen.

Friedrich zeigt hier erneut das Motiv der in einer Reihe fahrenden Boote, wie es auch in dem in der gleichen Zeitlage entstandenen Gemälde „Morgen“ (um 1816/18) zu sehen ist. Um die Fahrzeuge zum Horizont hin möglichst gleichmäßig immer kleiner erscheinen zu lassen, verlängert er die Masten der beiden vorderen Segelboote.

Während die Boote im „Morgen“ in See stechen, kehren sie im vorliegenden Gemälde bei Nacht an das Ufer zurück. Börsch-Supan beschrieb 1973 die Boote als „heimkehrend“ und deutete sie als „das dem Tod zusteuernde Leben“.¹²¹¹ Friedrich verbind-

det hier erneut die Seefahrt und damit im übertragenen Sinn die Lebensfahrt mit der Religion, die sich im Mond als Symbol des göttlichen Lichtes ausdrückt.

¹²⁰⁹ Grummt 809.

¹²¹⁰ Grummt 746.

¹²¹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G809 Schiffsstudien bei Vierow, 3. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,8 × 25,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 809	
Abb. G746 Segelschiffstudien, Steine und Netzgabeln am Strand von Wieck, 11. September 1815, Bleistift und Aquarell auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 746	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 347.	Das hinter Fischernetzen versteckt liegende Boot versinnbildlicht die Seele des Verstorbenen. Die Boote auf See, die hier [...] deutlicher als heimkehrende zu erkennen sind, bedeuten das dem Tod zusteuende Leben.

9.24. Auf dem Segler

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	71 × 56 Zentimeter
Ort	Staatliche Eremitage, St. Petersburg
Datierung	1818/20

Beschreibung

Am Bug eines fahrenden Segelbootes sitzen ein Mann und eine Frau, die sich an den Händen halten. Sie schauen zu einer Stadt am Horizont, die dort im Dunst liegt. Mehrere hohe und spitze Kirchtürme sowie kleinere Gebäude sind zu sehen. Der Mann trägt einen blauen Anzug und ein Barett. Die Frau ist mit einem roten Kleid mit Puffärmeln und einem weißen Spitzkragen bekleidet. Sie hat die Haare am Hinterkopf hochgesteckt.

Der Vordergrund des Gemäldes wird durch den Schiffskörper, den Großmast und die Segel ausgefüllt. Mast und Segel bedecken die rechte Bildhälfte. Das Boot segelt mit einiger Krängung auf Steuerbordbug. Von links unten nach rechts oben führen Wanten durch das Bild.

Die Schleierwolken, die den gesamten Himmel bedecken, leuchten in Gelb- und Grautönen, die zum Horizont hin in ein leichtes Rosa übergehen. Im Gegensatz dazu steht das Meer, das mit seinen dunklen Farben das untere Drittel des Bildes einnimmt. Die Wasseroberfläche wird von kleinen Wellen bewegt.

Kritische Analyse

Die Rezeption dieses Gemäldes setzte erst 1956 mit einer Veröffentlichung von Antonia Isergina ein. Das Gemälde war eines von vier bis dahin unbekanntem Bildern des Malers, das nach dem Zweiten Weltkrieg aus Peterhof in die Eremitage in St. Petersburg überführt und dabei erstmals zugänglich wurde.¹²¹² Isergina war es auch, die dem Gemälde den Titel „Auf dem Segler“ gab.¹²¹³

Das Gemälde war im Anschluss an die Hochzeitsreise Friedrichs und seiner Frau Caroline entstanden¹²¹⁴, die das Paar von Juni bis August 1818 nach

Greifswald und Rügen führte. Als eine „erste Anregung“ für das Gemälde sah Eimer eine um 1806 entstandene Zeichnung Friedrichs [Abb. G427]¹²¹⁵, die den Blick über den Bug eines Bootes zum Horizont zeigt.¹²¹⁶ Die Befestigung der Focksegel sowie der Bug unterscheiden sich jedoch von der vorliegenden Darstellung. Eimer nannte außerdem die 1818 auf der Fahrt nach Stralsund entstandene Skizze [Abb. G 825]¹²¹⁷ als mögliche Anregung des Malers für das vorliegende Gemälde. In dieser Skizze hatte Friedrich mit wenigen Strichen einen Mann am Bug eines Bootes dargestellt.

Das beinahe bildfüllende Format des Bootkörpers, der dominante, die Bildvertikale durchziehende Mast und die mächtige Segelfläche, versetzen die Betrachtenden hier selbst auf das Segelboot. Gleichzeitig lenkt der Maler den Blick nach vorne, zu dem Paar am Bug. Die Blickrichtung des Paares wiederum leitet ihn weiter zu der Stadt am Horizont.

Die lebendige Wiedergabe der Fahrt mit dem zur Steuerbordseite krängenden Bootskörper beschrieb zuerst Isergina 1956:

„Durch diese geringe Verschiebung der Symmetrie, die bei Friedrich so oft zu beobachten ist, wird der wahrheitsgetreue Eindruck eines sich im Wasser leicht zur Seite neigenden und fortbewegenden Schiffes erweckt.“¹²¹⁸

Auch Jensen schrieb 1995, dass die Betrachtenden das Boot so sehen, als nähmen sie an der Fahrt teil.¹²¹⁹ Die Dynamik, die von dem geneigten Mast ausgeht, beschrieben außerdem Zschoche 1998¹²²⁰,

¹²¹⁵ Grummt 427.

¹²¹⁶ Eimer 1960, S. 232.

¹²¹⁷ Grummt 825.

¹²¹⁸ Isergina 1956, S. 266.

¹²¹⁹ Jensen 1995, S. 161.

¹²²⁰ Zschoche 1998, S. 103.

¹²¹² Eimer 1960, S. 230.

¹²¹³ Vgl. Grohn 1974, S. 224 f.

¹²¹⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353.

und Hofmann 2000¹²²¹. Zschoche merkte an, dass trotz der Fahrt durch das Wasser keine Bugwelle an dem Boot zu sehen sei.¹²²² Auch Wolf beschrieb die Fahrt 2007 als „seltsam wellenloses Dahingleiten“.¹²²³ Eine Bugwelle wäre jedoch von diesem Standort auf dem Boot aus auch in der Realität nicht zu sehen gewesen.

Börsch-Supan nannte bereits 1969 die Stadt als Ziel der Fahrt, die das Paar auf dem Schiff als Symbol des Lebens angetreten habe.¹²²⁴ Diese Auffassung wiederholte er 1973 und 1974 und beschrieb die Stadt am Horizont als Jenseitsvision.¹²²⁵ Schmied erklärte 1975, dass es sich bei den Personen an Bord um den jungvermählten Friedrich und seine Frau handele, die ihre Fahrt auf dem Lebensschiff angetreten haben.¹²²⁶

Märker beschrieb 1974 als Erster die „Altdeutsche Tracht“ des Mannes. Er deutete das Gemälde dementsprechend als eine politische Botschaft und sah in dem Segelboot das Transportmittel, das die „Demagogen an ihr ersehntes Ziel bringt“. Auf diese Weise werde das Fahrzeug „zum Sinnbild historischer Entwicklung schlechthin“.¹²²⁷

Das Fahrzeug selbst wurde erstmals 2005 im Katalog der Ausstellung „Seestücke“ eingehend beschrieben. Darin wurde es richtigerweise als „Boot“ bezeichnet, während in den bis dahin erfolgten Beschreibungen stets von einem „Schiff“ oder „Segelschiff“ die Rede war. Faass war 2005 der Erste, der in dem Boot ein Gebrauchsfahrzeug der vorpommerschen Fischer erkannte.¹²²⁸ Er beschrieb es als „einen Schiffstyp, wie er an der Ostseeküste für Fischerei, kleinere Warentransporte und zur Personenbeförderung“ vorgekommen sei.¹²²⁹ Rudolph hatte bereits 1969 in seinem Aufsatz „Segelboote der deutschen Ostseeküste“ die Aquarellstudie Friedrichs [Abb. G810]¹²³⁰ als Beispiel einer frühen Darstellung des „Vorschiffs einer Schute oder Jacht“ bezeichnet.¹²³¹

Winkler identifizierte 2007 das Boot schließlich in einer schiffahrtshistorischen Publikation als Zeesenboot.¹²³² Er legte außerdem dar, dass sich der Maler, als er die Zeichnung anfertigte, während eines Fischzugs an Bord befunden hatte.¹²³³ Die von Friedrich dargestellte Segelstellung passt dabei nicht mit der Position der Zeese zusammen. Das Tau, das vom Driftbaum aus nach rechts gespannt ist, zeigt, dass sich die Zeese auf der Steuerbordseite des Bootes befindet. Dementsprechend müssten die Segel auf der Backbordseite stehen.¹²³⁴ Aus diesem Fehler in der Darstellung kann man schließen, dass das Boot seine Fahrriechung geändert hat, während Friedrich es zeichnete. Der Maler bildete also das Segel auf einer anderen Drift ab als die Zeese. Solche seemännischen Zusammenhänge waren Friedrich jedoch nicht klar und wurden entsprechend auch nicht von ihm korrigiert.

Ein weiteres Beispiel in diesem Zusammenhang ist der Driftbaum, der in dem Gemälde mit einem dünnen Tau an Deck befestigt ist, während diese Befestigung in der aquarellierten Studie richtigerweise als Beschlag dargestellt wird. Friedrich war die Funktion und die Beschaffenheit dieses Bauteils nicht mehr präsent, als er das Boot in sein Gemälde übertrug, sodass aus dem Beschlag ein Tau wurde.

Das Paar auf dem Vordeck ist im Vergleich zu den Proportionen des Vorschiffs zu klein gemalt. Der Mast ist dagegen im Gemälde dicker als in der Vorzeichnung dargestellt. Damit weckt der Maler bei den Betrachtenden den Eindruck, dass es sich hier um ein großes Segelschiff handelt, von dem auch in den Beschreibungen immer wieder die Rede ist.

¹²²¹ Hofmann 2000, S. 119.

¹²²² Zschoche 1998, S. 101.

¹²²³ Wolf 2007, S. 52.

¹²²⁴ Börsch-Supan 1969, S. 400.

¹²²⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353, und Börsch-Supan 1974, S. 46.

¹²²⁶ Schmied 2002, S. 84.

¹²²⁷ Märker 1974, S. 100.

¹²²⁸ Faass/Krämer 2005, S. 146.

¹²²⁹ Ebd.

¹²³⁰ Grummt 810.

¹²³¹ Rudolph 1969, S. 68.

¹²³² Winkler 2007, S. 33 f. Zur Entstehungszeit des Gemäldes 1818 war die Fangtechnik der Zeesboote noch neu, sodass Zeichnungen und Gemälde Friedrichs, die diese Fahrzeuge zeigen, eine wichtige schiffahrtshistorische Quelle darstellen. Sie zeigen, dass die Technik der Zeesenfischerei zu Beginn des 19. Jahrhunderts bereits im pommerschen Ostseeraum verbreitet und der Einsatz der Driftbäume allgemeine Praxis war.

¹²³³ Dass auf solchen Fischereifahrzeugen auch Passagiere mitgenommen wurden, beschrieb schon Grümbke 1805, der mit einem Zeesboot von Hiddensee nach Wittow gefahren wurde (Grümbke: Streifzüge durch das Rügenland, in: Burkhardt 1988, S. 44 f.).

¹²³⁴ Winkler 2007, S. 33.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G810	
Studie zu „Auf dem Segler“, um 1818, Aquarell und Bleistift auf Velin, 36 × 26 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet.	
Grummt 810	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1956	
Isergina 1956, S. 266 u. 275.	Nur Friedrich, mit seinem kühnen Hang zum Neuen, [...] konnte eine derartige, für die damalige Zeit ungewöhnliche kompositionelle Lösung finden, wie wir sie hier erblicken, wo der Vordergrund des Bildes gleichsam vom Deck des Schiffsbugs eingenommen wird, so, als hätte der Künstler malend in der Mitte des Schiffes gesessen. Die deutlichen Umriss des Segels, die schrägen, fest gespannten Taue sind in einem für Friedrich charakteristischen, klaren Rhythmus gehalten. [...] Der große Mastbaum ist die Achse der Komposition. Er ist etwas nach der rechten Seite des Bildes gerückt und leicht geneigt. Durch diese geringe Verschiebung der Symmetrie, die bei Friedrich so oft zu beobachten ist, wird der wahrheitsgetreue Eindruck eines sich im Wasser leicht zur Seite neigenden und fortbewegenden Schiffes erweckt. In durchsichtigen Farben sind die grauen, leicht beschatteten Segel und die Deckplanken in ihrer braunen Tönung gehalten. Trotz der großen, fast pedantischen Genauigkeit, mit der die einzelnen Teile des Schiffes dargestellt sind, bleibt unser Blick nicht am Vordergrund des Bildes haften. [...] Ein junges und verliebtes Paar eilt mit dem Segler einem neuen Morgenrot entgegen, wo am Horizont, wie eine Verheißung des nahenden Glücks, die durch den Traum des Künstlers umgewandelte Stadt sichtbar wird.
1960	
Eimer 1960, S. 231.	Das sichtbare Stück des Mastbaumes gibt der Komposition die Hauptachse, welche ihr Gegengewicht in dem diagonalen Tauwerk der Wanken links findet.
1968	
Prause 1968, S. 28.	Während Friedrich auf alles unbedeutende Zubehör zugunsten großer, vertikal gesteigerter Formen verzichtet, die sich zu einem harmonischen und einheitlichen Ganzen zusammenschließen, verfällt Carus aus Treue zur Sache in eine fast ängstliche Kleinteiligkeit. So entsteht bei ihm durch die Vielzahl der Brassens und Stangen ein Gitterwerk dünner, unruhiger Linien.
1969	
Börsch-Supan 1969, S. 400.	Was hier als ein irdisches Ziel erscheint, das menschlicher Aktivität erreichbar ist, wird in dem Leningrader Bild „Auf dem Segler“ in eine dem Willen entzogene Sphäre entrückt und damit umgedeutet. Nur im Schauen konzentriert sich das Paar auf die ferne Stadt, der es im Schiff,

	dem geläufigen Symbol des Lebens, zutreibt. Die Stadt ist hier ein eschatologisches Sinnbild, dessen Aussage durch den Hafen mit den vor Anker liegenden Schiffen noch verdeutlicht wird. Der Hafen als Symbol für das Ziel des Lebens ist eines der vertrautesten Zeichen der Bildersprache Friedrichs.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353.	Das Schiff mit dem Paar bedeutet das gemeinsam geführte Leben, das sich dem Tod nähert, während das Paar, ohne Einfluss auf den Kurs nehmen zu können, in Betrachtung der Jenseitsversion versunken ist.
1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 129.	[...] darf wohl als Gleichnis gemeinsamer Lebensfahrt zu einem im fernen Nebel auftauchenden Ziel gedeutet werden.
Börsch-Supan 1974, S. 46.	Oder auf einem wenig späteren Bild in Leningrad sieht man ein Liebespaar auf einem Schiff, das einer fernen Hafenstadt, dem Sinnbild des Jenseits, zutreibt.
1995	
Jensen 1995, S. 161.	Das Paar sitzt auf dem Bug des Schiffes, das wir in einer Weise verkürzt sehen, als nähmen wir Betrachter an dieser Fahrt teil. [...] Der aufgerichtete Bug und die windgefüllten Segel vermitteln das Gefühl von Wind und Kraft, die das Schiff vorwärts treiben.
1998	
Zschoche 1998, S. 101 u. 103.	Bei Friedrich wirft nicht einmal das Schiff eine Bugwelle. Lautlos scheint es über das Wasser zu schweben. [...] Die geschwellten Segel, der im Wind sich neigende Mast geben dem Bild Dynamik, vermitteln ein Gefühl vorwärtsdrängender Kraft.
1999	
Schmied 1999, S. 71.	Dennoch scheinen die beiden voller Hoffnung, sie [die Stadt am Horizont, Anm. d. Verf.] erreichen zu können. Ihr Segelschiff hält auf sie zu [...].
2000	
Hofmann 2000, S. 119.	Leicht geneigt, reagiert das Schiff auf den Wellenrhythmus [...]. Alle Details verraten genaue Studien.
2002	
Schmied 2002, S. 84.	Noch zwingender als in den „Kreidefelsen auf Rügen“ ist hier die Identifizierung mit dem jungvermählten Friedrich und seiner Frau, die soeben ihre gemeinsame Lebensfahrt angetreten haben, die auf dem „Lebensschiff“ zu einem fernen Horizont hin unterwegs sind. [...] Die beiden Figuren sind offenbar auf ihrer Reise nicht allein, eine dritte Person muss an Bord sein. Wer lenkt das Schiff? Wer sitzt am Steuer? Wer bestimmt den Kurs? Wie so viele andere Fragen hat Friedrich auch diese offen gelassen.

2003	
Busch 2003, S. 107.	Das Schiff in seiner radikal ausschnitthaften Perspektive mit dem Blick vom Mast über das Vorschiff ist genauestens in der Zeichnung studiert. Im Bug sitzt ein Paar, das sich an der Hand hält [...].
2005	
Faass/Krämer 2005, S. 146.	Das Boot ist mit zwei Vorsegeln und einem großen Gaffelsegel am Mast getakelt. Es ist ein Schiffstyp, wie er an der Ostseeküste für Fischerei, kleinere Warentransporte und zur Personenbeförderung verwendet wurde.
2007	
Märker 2007, S. 75 f.	Indem die Symmetrie des Schiffes nach rechts verschoben ist, das Boot sich vor dem Wind zur Seite neigt und der Bug des Seglers etwas über den Horizont hinausragt, wird der Eindruck des Zutreibens auf ein fernes Ufer erweckt. [...] Indem so das Schiff die Demagogen an ihr ersehntes Ziel bringt, wird es zum Sinnbild historischer Entwicklung schlechthin. Nur so ist zu verstehen, dass bei Friedrich immer wieder „Demagogen“ vorzugsweise in Verbindung mit Schiffen oder Booten erscheinen, sei es in den Booten selbst oder als Betrachter vom Ufer aus.
Wolf 2007, S. 51 f.	Als nähme der Betrachter an der Fahrt teil, geht der Blick zum Bug des Schiffes, wo sich ein sitzendes Paar an den Händen hält und zur fernen Stadt blickt, deren Kirchtürme und Häuser zart den Dunst durchdringen. [...] Das aus der christlichen Schrift- und Bildtradition herrührende Motiv des Lebensschiffes, des Lebens als Reise zwischen Diesseits und Jenseits, schwingt möglicherweise mit, vielleicht sogar das Verlangen nach politischer Freiheit – trägt der Mann doch altdeutsche Tracht [...]. Bestimmend aber bleibt die emotionale Spannweite zwischen der Enge des Bootes, seinem lautlosen, seltsam wellenlosen Dahingleiten und dem Sehnsuchthorizont [...] und dem perspektivisch verkürzten Bootskeil.
Winkler 2007, S. 33 f.	Als wichtiges Bilddokument sind die Skizzen zu Friedrichs Bild „Auf dem Segler“ aus dem Jahre 1819 zu werten. Hier zeichnete er neben dem üblichen Klüverbaum eindeutig noch einen zusätzlichen ausgeschobenen, durch eine Kraft gekrümmten Driftbaum, über den eine deutlich gespannte Zugleine läuft. Er konnte dieses Bild nur so zeichnen, wenn er an Bord eine Drift selbst erlebt hatte. [...] Die spätere Umsetzung der Arbeitskizze lässt vermuten, dass Friedrich von Fischerei und Segeltechnik selbst wenig verstand. Denn im Bild läuft die Zugleine in die falsche Richtung, bei der dargestellten Segelstellung müsste die Drift über Backbord gehen. Friedrich muss jedoch von der neuen Technik der Fischer sehr beeindruckt gewesen sein, weil er immer wieder solche Ausleger in seinen Werken als gestaltendes Element einsetzte. [...] Ein noch früherer Hinweis auf Driftstangen findet sich im Gemälde „Mondnacht am Strand mit Fischern“.

2012

Grave 2012, S. 216.

Alles scheint darauf angelegt, den Betrachter seinen Standort vor dem Gemälde vergessen zu lassen, damit er gemeinsam mit dem Paar auf dem Schiffsbug die Stadt ansteuert, die mit ihren zahlreichen gotischen Kirchtürmen im Dunst wie eine Darstellung des Himmlischen Jerusalem erscheint. Die immense Wirkung des Bildes wird jedoch durch die auffällig raumgreifende Darstellung von Mast und Segel ausbalanciert. [...] Und es ist durchaus plausibel, die Fahrt mit dem Schiff dem alten christlichen Topos der „*navigatio vitae*“ zu verknüpfen oder aber als Aufbruch zu politischen Visionen zu deuten [...].

9.25. Kreidefelsen auf Rügen

Maße	90,5 × 71 Zentimeter
Ort	Museum Oskar Reinhart, Winterthur
Datierung	um 1818

Beschreibung

Dargestellt ist die Aussicht von den Kreidefelsen hinaus auf das Meer. Die Farbe des Wassers wird zum Horizont hin immer heller, sodass Wasser und Himmel dort unmerklich ineinander übergehen. Das hochformatige Gemälde wird an den Rändern von Bäumen begrenzt, deren Kronen am oberen Bildrand zusammenwachsen und so einen Rahmen bilden.

Im Vordergrund stehen drei Personen am Abgrund. Die Frau trägt ein rotes Kleid mit hochgeschnürter Taille und Puffärmeln. Sie lehnt an den Wurzeln eines kleinen Strauches, hält sich an einem der Äste fest und zeigt in die Tiefe. Rechts von ihr hat sich ein Mann auf alle Viere niedergelassen und schaut vorsichtig über den Rand der Grasnarbe nach unten. Neben ihm liegen ein Zylinder und ein Stock im Gras. Am rechten Bildrand steht ein junger Mann auf den Ästen eines direkt am Abgrund austreibenden Baumstumpfes. Er trägt ein Barett sowie einen Gehrock mit dunklem Kragen. Mit verschränkten Armen lehnt er an einem hinter ihm stehenden Baum und schaut auf das Meer hinaus. Dort segelt in Küstennähe ein sprietgetakeltes Boot, während sich weiter draußen ein Segelschiff befindet.

Kritische Analyse

Das Gemälde entstand im Anschluss an die Hochzeitsreise, die Friedrich und seine Frau Caroline von Juni bis August 1818 nach Pommern führte.¹²³⁵ Dabei fuhr das Paar gemeinsam mit Friedrichs Bruder Christian und dessen Frau Elisabeth nach Rügen.¹²³⁶

Friedrich hat für die Darstellung des Segelschiffes auf Zeichnungen zurückgegriffen, die während dieser Reise entstanden und die er laut eigenem

Vermerk von einem Wachtschiff [Abb. G817]¹²³⁷ aus anfertigte, mit dem er den Strelasund befuhr.¹²³⁸ Dabei zeichnete er auch die Rahschlup, die ihm für das Schiff im vorliegenden Gemälde als Vorbild diente. Mars- und Bramsegel sowie das große, zur Backbordseite ausgestellte Gaffelsegel sind gut zu erkennen. Von dem Segelboot, das zwischen den beiden Felsnadeln auf dem Meer unterwegs ist, gibt es keine Zeichnung. Man kann im Gemälde das Sprietsegel erkennen, das von einem Vorsegel verdeckt wird. Vor diesen Vorsegel ist eine Person zu sehen, die im Boot sitzt. Beide Fahrzeuge fahren vom Land weg.

Börsch-Supan hatte die Fahrzeuge in seiner 1960 erschienenen Dissertation als Mittel zur perspektivischen Gestaltung des Gemäldes beschrieben, durch die der Maler die Entfernung zum Meer deutlich mache.¹²³⁹ 1973 deutete er das Gemälde als Darstellung der christlichen Kardinaltugend der Liebe und die beiden Fahrzeuge als den „Aufbruch der Seele zum ewigen Leben als Vision der Zukunft“.¹²⁴⁰ Diese Auffassung vertrat er noch einmal 1990.¹²⁴¹ Auch Sala beschrieb die Fahrzeuge 1993 als „Sinnbild der Seelen, die der Ewigkeit zustreben.“¹²⁴²

Märker sah 1974 in dem Gemälde eine politische Aussage des Malers. Friedrich zeige sich hier selbst als „altdeutsch“ Gekleideten, der als einziger der drei Personen auf das Meer und somit zu den Fahrzeugen hinausschaut. Die Frau und der am Boden kniende Mann seien dagegen ganz auf den Abgrund konzentriert. Diesen deutete Märker als „Durchgang zum Neuen“, der den Vordergrund und damit die Gegenwart vom Hintergrund trenne, der die „schöne, aber ferne Zukunft“ darstelle.¹²⁴³

¹²³⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 353.

¹²³⁶ Zschoche 2006, S. 128.

¹²³⁷ Grummt 817. Der Maler hatte das Blatt mit dem Hinweis „Stralsund vom Wachtschiffe den 6^{ten} August 1818“ versehen.

¹²³⁸ Zschoche 1998, S. 98.

¹²³⁹ Börsch-Supan 1960, S. 9.

¹²⁴⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 354.

¹²⁴¹ Börsch-Supan 1990, S. 118.

¹²⁴² Sala 1993, S. 163.

¹²⁴³ Märker 1974, S. 173.

Vingau-Wilbert versuchte 1979 als Erster, das weiter draußen fahrende Segelschiff genauer zu bestimmen. Er kam dabei zu dem Schluss, dass das Schiff nicht auf das Meer hinaus, sondern an der Küste vorbei segele und der von Börsch-Supan beschriebene Aufbruch daher als Bildthema nicht in Frage komme.¹²⁴⁴ Hier irrte Vingau-Wilbert, da die Segelstellung anzeigt, dass das Schiff auf das Meer hinaus segelt. Der Ansatz des Autors, seine Interpretation mit einer genauen Beschreibung des Schiffes zu untermauern, ist jedoch bemerkenswert.

Jensen sah 1995 in den Fahrzeugen Lebensschiffe, denen der jüngere Mann, gefesselt von dem Blick in die Unendlichkeit, hinterher schaue.¹²⁴⁵ Zschoche stellte 1998 die Frage nach der Bedeutung des Segelschiffs: „Bricht es zu neuen Ufern auf? [...] Ist es als Lebensschiff zu deuten?“¹²⁴⁶ Das Segelboot beschrieb er irrtümlich als „zum Ufer zurückkehrend“ und glaubte, ein drittes Schiff am Horizont entdeckt zu haben.¹²⁴⁷ Diese Beobachtung lässt sich jedoch nicht nachvollziehen.

Wolf vermutete 2007, mit den Segelschiffen seien die Lebensschiffe Friedrichs und seiner Frau gemeint.¹²⁴⁸

Börsch-Supans 1960 dargelegte Vorstellung, dass die Fahrzeuge eine perspektivische Bedeutung für das Gemälde haben, griff Leo Koerner 1998 auf und schrieb, dass sich nur durch die beiden Fahrzeuge der Hintergrund für die Betrachtenden in „Himmel und Meer“ trennen lasse.¹²⁴⁹ Auch Hofmann argumentierte 2000, dass durch die Fahrzeuge ein Raumeindruck vermittelt werde, wonach sich das Meer nicht in die Tiefe zu strecken scheint, sondern den Raum zwischen den Felsen wie einen Trichter ausfülle.¹²⁵⁰

Tatsächlich wäre die Wasserfläche ohne die Fahrzeuge nur eine Farbfläche, deren räumliche Ausmaße von den Betrachtenden nicht nachvollzogen werden könnten. Indem der Maler das kleinere Boot in die Nähe der Küste und das Segelschiff weiter draußen auf dem Meer darstellt, unterstützt er die Wahrnehmung von Nähe und Ferne. Die

Fahrzeuge sorgen außerdem insbesondere für den Eindruck, dass die Personen an einem Abgrund stehen, von dem aus es viele Meter weit zum Meer hinuntergeht.

¹²⁴⁴ Kat. Winterthur 1979, S. 99.

¹²⁴⁵ Jensen 1995, S. 186.

¹²⁴⁶ Zschoche 1998, S. 116.

¹²⁴⁷ Ebd.

¹²⁴⁸ Wolf 2007, S. 52.

¹²⁴⁹ Koerner 1998, S. 128.

¹²⁵⁰ Hofmann 2000, S. 127.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G817 Studien von Segelschiffen, 6. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet Grummt 817	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1936	
Leonhardi 1936, S. 41.	Während die weibliche Gestalt links nach vorne weist, und der Mann sich hinabbeugt, um die Tiefe des Felsens zu ergründen, steht die rechte Figur mit überkreuzten Armen ruhig und gelassen am Baum und schaut hinaus in die See, den Segelbooten folgend.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 9.	Die beiden winzigen Segelschiffe veranschaulichen, wie weit das Meer entfernt ist. Das eine ist dem Betrachter um ein Beträchtliches näher als das andere, aber daß beide gleich groß gemalt sind, verstärkt den Eindruck, das Meer sei eine in die Ferne aufgerichtete Wand, eine Wirkung, die durch die Farbperspektive in der Wasserfläche kaum gemildert wird.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 354.	Die Schiffe bedeuten wohl den Aufbruch der Seele zum ewigen Leben als Vision der Zukunft.
1974	
Märker 1974, S. 167, 171.	Auf dem blauen Wasser, in dem sich rosa das Licht bricht, befinden sich einzig zwei weiße Segler, die eine Vorstellung von Bewegung vermitteln, ohne daß deren Richtung erkennbar wäre. [...] Das Meer, das teilweise von Booten und Segelschiffen befahren wird, konnte mit der Vorstellung von historischer Bewegung und Zukunft verbunden werden. Das trifft, als Erwartungshorizont des „Demagogen“, sicherlich auch hier zu, wenn eine Angabe über die Tageszeit in diesem Fall auch nicht möglich ist.
1979	
Kat. Winterthur 1979, S. 99.	Dort [auf den Zeichnungen der Wissower Klinken, Anm. d. Verf.] ist der Horizont tiefer liegend angegeben als auf dem Bild; ein Segelschiff ist deutlich als vorbeifahrendes Boot aufgefaßt, so daß die Interpretation, die Schiffe auf dem Bild „bedeuten wohl den Aufbruch der Seele zum ewigen Leben als Vision der Zukunft“, schwerlich aufrechterhalten werden kann.
1986	
Grütter 1986, S. 197.	Die Übersteigerung von abgrundhafter Tiefe und schwindelnder Höhe erhält durch den Zug in die unermessliche Ferne, gelenkt durch den Blick der Figur, die am Baum lehnt, eine zusätzliche Dimension: Der Mann in deutscher Tracht schaut hinaus auf das Meer in Richtung der

	beiden Schiffe, die aus der Trichterform des Abgrundes zu steigen scheinen und den Zug in die Ferne beschleunigen.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 118.	Der Mann steht wagemutig mit verschränkten Armen auf einigen Zweigen unmittelbar am Abgrund, an einen Baumstumpf gelehnt, der wiederum ein Todessymbol ist. Sein Blick geht jedoch über den Abgrund hinweg in die Ferne auf das Meer, wo die Segel zweier Boote zu erkennen sind, Sinnbild der Seele, die zu dem ewigen Leben aufbricht.
1993	
Sala 1993, S. 163.	Eine weitere männliche Gestalt zur Rechten bleibt anonym; die Haltung mit verschränkten Armen, die Füße am Rand der Tiefe, läßt versunkene Betrachtung erkennen. Diese Gestalt weist uns den Weg in die Ferne, zu den fortsegelnden Booten hin, im Werk Friedrichs Sinnbild der Seelen, die der Ewigkeit zustreben. Dieses Detail bringt einen fast unmerklichen Bruch in die arkadische, friedliche Stimmung des Werkes, eine widersprüchliche Note in einer harmonischen Komposition.
1995	
Jensen 1995, S. 184 und 186.	Aus noch tieferer Tiefe kommt das Meer herauf bis zum Horizont, der sehr hoch liegt, eine ausgespannte Fläche, auf der die beiden voneinander entfernten, doch gleichgroßen Schiffe schweben. [...] Den Mann, der Friedrich ist, fesselt der Blick in die Unendlichkeit. Er sieht auch die beiden Segelschiffe, die Lebensschiffe von ihm und seiner Frau bedeuten könnten.
1998	
Zschoche 1998, S. 116.	Der jüngere Mann steht allein, ungebunden, man könnte sagen, „gelöst“, in sich ruhend, ganz dem Augenblick der Unendlichkeit hingegen. Schaut er auf das in die Ferne ausfahrende Segelschiff? Bricht es zu neuen Ufern auf? Ist mit der Abfolge von Raummomenten von der schmalen Stelle des Vordergrundes bis zum fernen Äther auch eine zeitliche gemeint? Ist es als Lebensschiff zu deuten? Das kleine Boot darunter kehrt zum Ufer zurück, und kaum wahrnehmbar am Horizont fährt noch ein drittes Schiff.
Koerner 1998, S. 128.	Friedrichs Symmetrien verbieten ein solches ungehindertes Eindringen. Häufig rahmen sie eine radikale Diskontinuität des Raumes, wie etwa die einschließenden Kulissen der ca. 1818 entstandenen Kreidefelsen auf Rügen, die jenseits eines Abgrundes einer ebenen Farbfläche Raum schaffen, die man lediglich aufgrund der beiden winzigen Segelboote, die von den Gesetzen der Perspektive unberührt auf deren Oberfläche schweben, als „Meer und Himmel“ deuten kann.
2000	
Hofmann 2000, S. 127.	Indem es den Trichter der Felswände füllt, erstreckt sich das Meer nicht in die Tiefe, sondern erhebt sich in die Höhe des Raumes, um knapp unter dem Geäst der Bäume zu verblassen. Ein wichtiges Indiz dieser Vertikalverspannung liefern die beiden winzigen Segelschiffe: Sie

	sind, als wären sie übereinander angebracht, etwa gleich groß. Die Vertikalisierung des Bildgefüges geht auf Kosten des dreidimensionalen Scheinbildes [...].
2002	
Schmied 2002, S. 81.	Ist er [der Maler, Anm. d. Verf.] der Mann, dessen Blick von den Segelschiffen auf dem offenen Meer und vom Horizont gefesselt wird, oder identifiziert er sich mit dem anderen, der vorsichtig die Tiefe des Abgrundes erkundet? [...] Das Meer baut sich vor unserem Blick wie eine kompakte Wand auf, als wäre seine Tiefenerstreckung in die Höhe geklappt. Dieser Eindruck wird durch die Proportion der beiden Segelboote verstärkt. Das uns nähere, unten, ist das kleinere, während darüber das Fernere größer und greifbarer erscheint.
2007	
Wolf 2007, S. 52.	Dann wäre der Stehende rechts in altdeutscher Tracht und idealisierter Jugendlichkeit der Maler selbst, der seinen Blick in die Unendlichkeit richtet und auf die beiden Segelschiffe, die vermutlich sein und seiner Frau Lebensschiffe meinen. [...] Der Künstler und seine Frau, auf der Hochzeitsreise, die sich zur Lebensreise weitet, sind zu einem Aussichtspunkt gewandert, der zu einer wagemutigeren Exkursion auffordert: ins eigene Ich sowie über Gegenwart und Zukunft hinaus in ein Jenseitiges. Das Auge vollzieht nach, wovon die Segelschiffe künden – eine weite Reise, den Aufbruch vom schmal gewordenen Ufer des Jetzigen und Vertrauten zu den unaufhörlichen Versprechungen und Hoffnungen am fernen Horizont.
2015	
Ausst.-Kat. Oslo/Dresden, S. 164.	Am hoch oben liegenden Horizont verschmilzt das Blau des Meeres mit den Rot- und Gelbtönen des Himmels und bildet den Hintergrund für die fast auf einer vertikalen Achse liegenden Segelschiffe.

9.26. Die Schwestern auf dem Söller am Hafen

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	74 × 52 Zentimeter
Ort	Staatliche Eremitage, St. Petersburg
Datierung	1818/20

Beschreibung

Zwei Frauen stehen mit dem Rücken zu den Betrachtenden an der Balustrade eines Söllers und schauen auf die dahinter liegenden Gebäude und Schiffe. Beide tragen lange, dunkle Röcke mit hoher Taille, hohe Spitzkragen und Puffärmel. Ihr Haar haben sie am Hinterkopf hocesteckt. Die linke Frau legt der anderen in einer vertrauten Geste die Hand auf die Schulter. Vor ihnen erheben sich links die Türme zweier Kirchen: einer großen Kirche im Vordergrund mit Doppelturmfassade und links daneben ein einzelner Turm mit spitzem Turmhelm und Fialen. Ein weiterer Turm ist am rechten Bildrand zu sehen. Direkt vor der Balustrade befindet sich rechts ein steinernes Kreuz mit Statuen an den Seiten.

In der rechten Bildhälfte befindet sich neben den Kirchen eine Anlegestelle. Die Bootskörper werden durch die Balustrade verdeckt, sodass allein der Mastenwald für die Betrachtenden sichtbar ist. Die hohen Masten mit Rahen und Gaffeln zeigen an, dass es sich dabei um größere Segelschiffe handelt. Die Segel der Fahrzeuge wurden abgenommen, man kann also davon ausgehen, dass sie für eine längere Zeit festliegen. Die beiden Masten der Schiffe im Vordergrund lässt der Maler dabei gleich hoch aufragen wie die Kirchtürme links.

Kritische Analyse

Friedrich hat hier den Blick in einen Hafen dargestellt, an dem sich die Türme der Marienkirche und des Roten Turms von Halle befinden.¹²⁵¹ Keines der dort liegenden Schiffe ist fahrbereit. Die Segel sind abgenommen, zum Teil fehlen auch Rahen und Stengen. Es würde Wochen dauern, um die Schiffe fahrtüchtig zu machen. Dies erinnert an die Darstel-

lung der Schiffe in dem Gemälde „Ansicht eines Hafens“. Wie dort bereits beschrieben, nahm man Rahen und Stengen nur ab, wenn das Schiff eine längere Liegezeit vor sich hatte – beispielsweise vor dem Winter – oder, wenn es repariert oder abgetakelt wurde. Die Masten der Fahrzeuge werden auf diese Weise von dem Maler besonders in Szene gesetzt. Er wiederholt mit den beiden höchsten Masten den Zweiklang, der auch in den paarweisen Türmen und den beiden Frauen zu finden ist. Friedrich stellt dabei die Schiffe in der rechten Bildhälfte den Kirchtürmen in der linken gegenüber.

Eimer war 1963 der Erste, der auf die „Wesensgleichheit“ der Schiffe und der gotischen Türme in dem Gemälde hinwies.¹²⁵² Börsch-Supan zog 1973 einen Vergleich zu den Gemälden „Hafen bei Mondschein“ und „Gedächtnisbild für Johann Emmanuel Bremer“ und deutete die Schiffe als Zeichen der zu Ende gehenden Lebensfahrt.¹²⁵³ Diese Auffassung wiederholte er noch einmal 2008.¹²⁵⁴ Geismeier sah 1973 ebenfalls die Schiffe im Schutze des Kreuzeszeichens am Ende der Lebensfahrt versammelt.¹²⁵⁵ Auch Busch betonte 2006 die Verbindung zwischen den Kirchtürmen und den Schiffen. Den Frauen werde hier Trost im christlichen Sinn zuteil. Gleichzeitig verwies er auf die Geschichte der Marienkirche, in deren Darstellung er einen Hinweis auf die Hoffnung des Malers sah, dass sich eine politische Erneuerung im Geiste einer protestantischen Erneuerung vollziehen werde.¹²⁵⁶

Dass allen Schiffen die Segel fehlen, stellte als Einzige Sugiyama in ihrer 2007 publizierten Dissertation fest.¹²⁵⁷ Sie kam zu dem Schluss, dass es sich bei den Fahrzeugen um ein „Hoffnungssymbol, u.a. als Hoff-

¹²⁵¹ Vgl. hierzu die Ausführungen von Peter Feist, der als Erster die Kirchen als Marienkirche und Roter Turm von Halle identifizierte (Feist 1956, S. 449-452).

¹²⁵² Eimer 1963, S. 18.

¹²⁵³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 358.

¹²⁵⁴ Börsch-Supan 2008, S. 95.

¹²⁵⁵ Geismeier 1973, S. 39 f.

¹²⁵⁶ Busch 2006, S. 39-42.

¹²⁵⁷ Sugiyama 2009, S. 151.

nung auf eine positive Staatsführung sowie den Hafen als Lebensraum des Bürgers“ handle.¹²⁵⁸

Märker hatte 1974 die Schiffe dagegen als Sinnbilder „der vergehenden Zeit, auch der historischen Entwicklung“ beschrieben.¹²⁵⁹ Die politische Situation zur Entstehungszeit dieses Gemäldes war geprägt von der Zensur und der sogenannten „Demagogenverfolgung“.¹²⁶⁰ Dies mag eine Erklärung dafür sein, dass die Schiffe, die von den „Altdeutschen“ als Symbol der politischen Veränderungen und des Fortkommens verstanden wurden, ohne Segel und damit antriebslos daliegen. Das Kreuz vor der Balustrade sowie die Kirchen zeigen jedoch an, dass in dem Gemälde auch ein religiöses Bildthema vorhanden ist. So blicken die beiden Frauen ja sowohl auf die Schiffe als auch auf die Kirchen, sodass sich ihre Gedanken und Wünsche im übertragenen Sinne sowohl auf politische als auch religiöse Dinge richten.

¹²⁵⁸ Ebd., S. 159.

¹²⁵⁹ Märker 1974, S. 99.

¹²⁶⁰ Wolf 2007, S. 95.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1820	
Anonym: Über die diesjährige Kunstausstellung in Dresden. Kunstblatt 1, S. 377, 380. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 91.	Nr. 547: Die Schwestern auf dem Söller am Haven [sic]. Man sieht zwey lange, weibliche Gestalten an einem Geländer in eine helle aber neblichte Nacht hineinschauen, Aus dem Nebel ragen matt die Türme einer altdeutschen Kirche und einige Mastbäume hervor, ein heller Stern schimmert von oben herab. So sonderbar die Idee ist, so ist das Bild doch nicht ohne Wirkung und gut gemalt, nur der Nebel scheint etwas zu violett.
Anonym: Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode. S. 990. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.	Hier erhebt sich ein Söller am Hafen, man blickt hinaus auf gotische Kirchtürme, Monumente und Schiffsmasten und Tau und Takelwerk, aber alles ist umschleiert von dem magischen Duft einer tiefdunklen warmen Sommernacht. Ein heller Stern funkelt uns entgegen, und je mehr man hinblickt, desto täuschender wird sein stiller Lichtschimmer und mehr und mehr Sterne sieht man erscheinen in dem veilchenfarbenen Aether.
1821	
Anonym: Über die Dresdner Ausstellung von 1820. Literarisches Conversationsblatt 1821, S. 39. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.	Von Friedrich sind dieses Jahr fünf Werke ausgestellt, von magischer Wirkung ist dieser Söller am Hafen. Es ist tiefe Nacht, die Luft ist schwer und warm, Sterne funkeln durch die duftigen Nebel, zwei Schwestern blicken sich umschlingend hinaus ins das wundersame Labyrinth von gotischen Türmen, Monumenten und Schiffsmasten mit Tau und Takelwerk. Dies ist duftverschmolzen und doch bestimmt und trefflich ausgeführt.
1956	
Isergina 1956, S. 265.	Es ist Nacht. Hoch droben am Firmament leuchtet ein einzelner Stern; sein blasses, kaltes, flimmerndes Licht fällt auf die zierlichen Spitzen eines gotischen Domes und auf einen Wald von Schiffsmasten, deren schwarze Konturen sich deutlich gegen die nächtliche Finsternis abheben. Der senkrechte „gotische Rhythmus“ mit den emporstrebenden Türmen und schlanke Schiffsmasten wird im Vordergrund des Bildes durch zwei weibliche Gestalten, die an der Brüstung gelehnt stehen und in die Tiefe schauen, noch unterstrichen. [...] Der enge Hafen mit dem dichten Mastenwald der Schiffe erweckt untrüglich die Erinnerung an die Heimatstadt des Künstlers, an Greifswald.
1963	
Eimer 1963, S. 18.	Der Wald gotischer Türme, Filialen und Strebepfeiler wird hier nämlich dem Wald der Schiffsmasten gegenübergestellt, und dies in ganz bewusst herausgearbeiteter Kongruenz. Erst kommen eine Gruppe von Masten, aus der zwei große Mastbäume hervorstechen. In der Masse entspricht dieses Gestänge der gegenüberliegenden Paraphrase der Marktkirche von Halle, während der rechts alleinstehende, leicht ge-

	neigte Mast dem „Roten Turm“ das Gegengewicht hält. [...] Wichtig für unsere Untersuchung ist jedenfalls: Schiffmasten und Gestänge sind für Friedrich mit gotischen Bauten wesensgleich. Ebenso wie Schiffe von ihm mit Vorliebe von vorn oder von hinten gesehen werden, denn nur dann sind sie voll symmetrisch, liebt Friedrich den symmetrischen Aufbau seiner gotischen Bauten, selbst der Ruine. In gleicher Weise, wie ihm das Schiff ein Lebewesen ist – eine Gedankenverbindung, die schon oft vollzogen wurde – scheint ihm auch die Gotik irgendwie beseelt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 358.	Das Motiv der gotischen Stadt mit den im Hafen liegenden Schiffen [...] wird mit dem Söllermotiv [...] verbunden [...].
Geismeier 1973, S. 39 f.	Eine besonders ausdrucksvolle Gestalt erhält dieser Gedanke [des Hafens als Lebenshafens, des göttlichen Ursprungs und Zieles des Erdenwandels; Anm. d. Verf.] im „Nächtlichen Hafen“, wo die Schiffe im Schutze der turmreichen Silhouette einer Kirche unter dem Kreuzeszeichen versammelt sind. Die hier durch das Balustradenmotiv bewirkte strenge Scheidung der Raumzonen wird in den späten „Lebensstufen“ wieder zur symbolträchtigen Gegenwirkung von Nahraum und Fernraum.
1974	
Ausst.-Kat. Dresden, S. 131.	Wie in Katalog 22 („Ansicht eines Hafens“) ist der nächtliche Hafen als Ort der Heimkehr nach der Lebensreise zu deuten. [...] Die Mastspitzen der Schiffe weisen wie die gotischen Türme nach oben, wo sich der Himmel auflichtet. Dieser Hinweis auf die „ewige Heimat“ wird vom Kreuzeszeichen wiederholt.
2006	
Busch 2006, S. 39.	Die rechts davor ankernden Schiffe, die vor dem allein von einem Stern beleuchteten rötlich-braunen Nachthimmel einen wahren Mastenwald bilden, dürften ein Verweis auf den Greifswalder Hafen darstellen. [...] Ihrer Zweiheit antworten die Blume, die Kirchtürme, aber auch die beiden hohen, leicht auseinanderstrebenden Schiffsmasten. Das Kreuz wiederum findet seine Fortsetzung im linken der großen Masten. Sieht man sich lange genug ein, wird man letztlich auch erkennen, daß die Neigung der beiden großen Schiffsmasten exakt der Schräge der Kirchtürme entspricht. [...] Zwei miteinander vertraute Frauen erfahren des Nachts [...] nicht weit von einem christlichen Kreuz, das auch dem schweigenden Mastenwald einen höheren Sinn einschreibt, Trost in finsternen Zeiten.
2007	
Märker 2007, S. 74 f.	Zwischen der erhöhten Vordergrundsbühne des Söllers und der erst in größerer räumlicher Entfernung aufragenden Gotik ist hier eine Zwischenzone, ein Hafenbecken oder ein Fluss eingeschoben, von der nur zahlreiche Schiffsmasten zeugen. [...] Die Zwischenzone erinnert an diejenige der Frau am Fenster. Waren dort Innenraum, Fluss mit Schiff

	<p>und jenseitiges Ufer ebenfalls bildparallel hintereinander gelagert, und ging dort aus den Absichten Friedrichs hervor, dass Nähe und Ferne sich wie Gegenwart und Zukunft zueinander verhalten, wobei die dazwischen geschaltete Zone mit Fluss und Schiff als Metapher der fließenden Zeit zu gelten hatte, so wird man auch in „Die Schwestern am Söller am Hafen“ die Zwischenzone in diesem Sinn zu deuten haben. Das Schiff als Sinnbild der Bewegung, der vergehenden Zeit, auch der historischen Entwicklung, wird uns im Werk Friedrichs immer wieder begegnen.</p>
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 95.	<p>In seiner Frömmigkeit, die auf ein Leben nach dem Tod ausgerichtet war, finden sich Züge des Pietismus, deren Zentrum Halle war. Vielleicht ist das der Grund dafür, dass in dem Gemälde „Die Schwestern auf dem Söller am Abend“ von etwa 1820 neben der Silhouette der viertürmigen Marktkirche in Halle die Masten ankernder Schiffe zu sehen sind, bereit zu einem Aufbruch in ein Jenseits nach dem Ende einer Lebensfahrt.</p>
2009	
Sugiyama 2009, S. 151.	<p>Die nebeneinander ankernden beiden Schiffe eignen sich nicht für dieses Sinnbild [des Schiffes als Symbol der einen Kirche, Anm. d. Verf.]. Außerdem handelt es sich hier nicht um ein Schiff, das seine Segel aufzieht, damit es zur Fahrt bereit ist, sondern um abgetakelte Segler.</p>

9.27. Fischerboote auf der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	21,8 × 30,5 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	um 1825/26

Beschreibung

Auf einer ruhigen, offenen Wasserfläche sind Segel- und Ruderboote zu sehen. Dalben zeigen an, dass sich ein Hafen oder eine Flussmündung in der Nähe befinden muss. An einer solchen Dalbe in der Bildmitte hat ein Segelboot festgemacht und zwei Schleppnetze zum Trocknen am Mast hochgezogen. Im Heck des Segelbootes steht eine Frau, die ein Tuch um die Schultern geschlungen hat. Sie blickt in Richtung von zwei Männern in einem Ruderboot, das von links aus dem Hintergrund heranfährt.

In der rechten Bildhälfte ist ein zweites, kleineres Segelboot in Fahrtrichtung nach rechts auf dem Wasser unterwegs.

Der Himmel ist in Orange- und Gelbtönen gemalt. Über dem Horizont liegen die Wolken in dichten grauen Bändern, die sich am oberen Bildrand lichten und in hellgraue, flächige Partien übergehen. Das Wasser steht mit seinen dunklen Blau und Grautönen im Kontrast dazu.

Kritische Analyse

Das große Fischerboot mit dem hoch aufragenden Mast dominiert das Gemälde. Der Mast samt der daran befestigten Netze, Wanten und Stagen befindet sich genau in der Bildmittelachse. Er ist im Vergleich zu den Proportionen des Schiffsrumpfs und der am Heck stehenden Frau überlang dargestellt. Die Frau wirkt wie eine Staffagefigur. Ihre Blickrichtung zeigt an, dass sie auf das von links heranfahrende Ruderboot mit den beiden Männern wartet. In welcher Absicht dies geschieht, kann nur vermutet werden. Wollen die beiden Männer an Bord kommen oder holen sie die Frau ab?

Es war üblich, die Schleppnetze nach dem Gebrauch über ein Rundholz zu legen und im Groß-

mast zum Trocknen vorzuheißeln.¹²⁶¹ Dass dies auch zu Anfang des 20. Jahrhunderts noch so aussah wie in dem vorliegenden Gemälde, kann man an entsprechenden Fotografien ablesen [Abb. 9.27.1.]. Die Boote lagen dabei im Hafen, es gab aber auch Liegeplätze auf dem offenen Wasser.¹²⁶²

Das zweite Segelboot in dem Gemälde hat Friedrich bereits in der „Mondnacht am Strand mit Fischern“ abgebildet, wo es ganz rechts in der Reihe der Schiffe zu sehen ist. In dem vorliegenden Gemälde ist das Boot von der Steuerbordseite aus dargestellt. An dem Mast ist ein Großsegel mit Spriettakelung gesetzt, Fock- und ein Klüversegel werden an einem langen Bugspriet gefahren. Im Heck ist eine Person zu erkennen, die dort die Pinne bedient.

In der Forschungsliteratur ging allein Jensen näher auf die Fahrzeuge ein. Er beschrieb 2002 den strengen Bildaufbau mit der Horizontlinie im Goldenen Schnitt und der Teilung des Gemäldes durch den Mast des Fischerbootes. Die beiden Dalben und das Segelboot rechts führten für ihn den Blick der Betrachtenden von links unten nach rechts in die Bildtiefe.¹²⁶³

¹²⁶¹ Winkler 2007, S. 77.

¹²⁶² Ebd., S. 61.

¹²⁶³ Jensen 2002, S. 84.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
2002	
Jensen 2002, S. 84.	Das streng gebaute Bild mit der Horizontlinie im Goldenen Schnitt, der vertikalen Flächenteilung durch die Linie des Mastes und der Diagonale, die Duckdalben und Schiffe von links nach rechts in die Bildtiefe legen, erreicht trotz seiner knappen Abmessungen eindrucksvolle, größte Wirkung.

9.28. Blick auf die Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	34,5 × 44 Zentimeter
Ort	Stiftung Museum Kunstpalast, Düsseldorf
Datierung	um 1820/25

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen auf einen mit Bäumen und Sträuchern bewachsenen Höhenzug, hinter dem sich am rechten Bildrand ein Gebirge anschließt, während auf der linken Seite das Meer liegt, auf dem verschiedene Fahrzeuge unterwegs sind.

Der Blick der Betrachtenden wird durch die schräg nach rechts oben aufsteigende Linie des Höhenzugs und den dahinter aufragenden Bergen durch das Gemälde geleitet. Am unteren Bildrand dominieren die dunklen Grüntöne des bewaldeten Hügels. Zwischen den Bäumen stehen Häuser, aus deren Schornsteinen Rauch senkrecht in die Höhe steigt. An den dunklen Vordergrund schließt sich ein in hellem Grün gemalter Mittelgrund an. Dort stehen Birken und Pappeln zu beiden Seiten des Hügelkammes. Auch hier sind am rechten Bildrand Häuser zwischen den Bäumen zu erkennen. Im Hintergrund sind Meer und Gebirge in hellen Blau- und Grautönen dargestellt.

Auf dem höchsten Hügel im Mittelpunkt des Gemäldes steht eine Landmarke. Es handelt sich dabei um eine blau-weiß-rot längsgestreifte Flagge, die an einem langen Stock auf einem hüttenartigen Unterbau gehisst ist. Sie zeichnet sich deutlich gegen den hellen Himmel ab.

Kritische Analyse

Zschoche schrieb 1998, Friedrich habe hier Landschaftsansichten aus Böhmen und Rügen zu einer Fantasielandschaft zusammengesetzt. Er vermutete, dass der Maler damit ein nordisches Gegenstück zu „italienischen Idyllen“ schaffen wollte.¹²⁶⁴ Auf Rügen gibt es in Küstennähe jedoch auch üppig bewachsene Hügellandschaften, die dieser Ansicht durchaus

zum Vorbild gedient haben könnten. Im Zusammenhang mit der auf dem Hügel dargestellten Landmarke sei zum Beispiel auf die Lotsenstation in Thiessow verwiesen. Auch dort wurde ein Hügel in Strandnähe als Standort für die Landmarke ausgesucht.¹²⁶⁵

Die Wasserfläche in der linken Bildhälfte wird in ihren Ausmaßen von dem Maler durch die Fahrzeuge erfahrbar gemacht. Die kleinen Boote setzt er dazu in den Vordergrund, das Segelboot in den Mittelgrund und schließlich das größte Schiff, den Rahsegler, in den Hintergrund auf die Horizontlinie. Diese Vorgehensweise erinnert an das Gemälde „Kreidefelsen auf Rügen“. Auch dort wird die Dimension und die Entfernung der Wasserfläche von den Betrachtenden erst durch die Fahrzeuge nachvollziehbar.

Auch für die Landmarke, auf die gut sichtbar das einmastige Segelboot zufährt, gibt es in dem Gemälde „Das Kreuz an der Ostsee“ ein entsprechendes thematisches Vorbild. Die Fahrzeuge sind auch im vorliegenden Gemälde die Adressaten der Botschaft, die von der Landmarke ausgeht.

Börsch-Supan sprach 1973 der Flagge eine religiöse Bedeutung zu, da sie in den Himmel ragt. Die Boote, die auf die Küste zusteuern, verstand er als Todesallegorie.¹²⁶⁶ Andree nannte die Flagge 1985 „ein Orientierungszeichen für die Seefahrt“¹²⁶⁷ und auch Schmittmann erklärte dazu 1995, sie solle den Schiffen „den Weg zum Ufer weisen“.¹²⁶⁸

¹²⁶⁴ Zschoche 1998, S. 141 f.

¹²⁶⁵ Diesen Hinweis verdanke ich Dr. Thomas Förster, Stiftung Deutsches Meeresmuseum, Stralsund.

¹²⁶⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 362.

¹²⁶⁷ Andree 1985, S. 126.

¹²⁶⁸ Schmittmann 1995, S. 50.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 362.	Die Schiffe steuern auf die Küste zu. Damit ist eine Todesallegorie angedeutet. Die rot-weiß-blaue Fahne (den Farben nach die niederländische Flagge), wahrscheinlich ein Orientierungszeichen für die Seefahrt, ragt in den Himmel und erhält dadurch eine religiöse Bedeutung.
1985	
Andree 1985, S. 126.	Die Friedrich-Forschung sieht in den Schiffen, die auf die Küste zusteuern, eine Todesallegorie. Die Fahne, ein Orientierungszeichen für die Seefahrt, ragt in den Himmel; dieses Motiv wird religiös interpretiert.
1995	
Schmittmann 1995, S. 50.	Die Flagge auf der mittleren Gebirgskuppe soll den Schiffen, die auf die Küste zusteuern, den Weg zum Ufer weisen. Auf die religiöse Bedeutung der in den Himmel hineinragenden Flagge hat Börsch-Supan hingewiesen, während er die Schiffe als Todesallegorie gedeutet hat.

9.29. Mondaufgang am Meer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	135 × 170 Zentimeter
Ort	Staatliche Eremitage, St. Petersburg
Datierung	1821

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick auf einen steinigen Küstenstreifen, vor dem zwei Schiffe segeln. Vom Ufer aus schauen zwei Männer und zwei Frauen zu den Fahrzeugen hin. Die See ist ruhig, auf den Wellen spiegelt sich in der Bildmittelachse das Licht des Vollmondes, der nahe des Horizonts hinter einer Wolkenbank steht.

Die Uferzone ist ausschließlich in dunklen Braun-, Grau- und Blautönen gehalten. Im Vordergrund liegen am unteren Bildrand links zwei große Stockanker zwischen den Felsen. In der rechten Bildhälfte sitzen zwei Frauen auf einem Findling. Beide tragen Kleider mit hoher Taille und weißem Kragen. In einer vertrauten Geste hat die rechte Frau ihre Hand um die Schultern der anderen gelegt. Sie schauen zu den Schiffen auf das Wasser hinaus.

Vor dem Ufer ragen flache Steine aus dem Wasser. Auf einem solchen Stein stehen zwei Männer nebeneinander und schauen zu den Schiffen hin. Sie tragen knielange Mäntel, lange Hosen und Barette.

Die Komposition der Gegenstände und Figuren führt die Betrachtenden im Uhrzeigersinn durch das Bild. Links beginnend, geht er über die beiden Anker hin zu den rechts sitzenden Frauen. Von dort, dem Blick der Frauen folgend, zu den beiden Männern auf dem Stein, deren Blick ebenfalls auf das Meer und zu den beiden Schiffen gerichtet ist.

Kritische Analyse

Die ersten Rezipienten lobten das Gemälde ausdrücklich als „Landschaft nach der Natur“, an der man sehen könne, dass es nicht nötig sei, „selbst erfundene Gegenden darzustellen“, um poetische Landschaftsmalerei zu betreiben.¹²⁶⁹ Als Motiv wur-

de die Stubbenkammer identifiziert.¹²⁷⁰ Die Darstellung ist jedoch eine Erfindung Friedrichs, für die er Objekte aus verschiedenen Skizzen zu einem Bild zusammengefügt hat. Als Vorlage für das Schiff links nahm Hinz 1964 eine Skizze aus dem Jahr 1818 an.¹²⁷¹ Grummt legte jedoch 2011 richtigerweise dar, dass es sich dabei nicht um das dargestellte Fahrzeug handeln könne.¹²⁷² Denn während bei dem Schiff im Gemälde der Besanmast höher ist als der Großmast, ist es bei dem Schiff in der Skizze genau umgekehrt.

Durch die Blicke der Personen im Gemälde wird auch der Blick der Betrachtenden zu den Schiffen gelenkt. Friedrich zeigt auf diese Weise die Bedeutung der Fahrzeuge an. Diese werden jedoch lediglich in den frühen Besprechungen des Gemäldes erwähnt, wobei es über ihre Anzahl und ihr Ziel unterschiedliche Aussagen gibt. Während sie im Jahr 1821 in der Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode als in „schneller Fahrt“ an der Küste vorbeiziehend beschrieben wurden¹²⁷³, sprach Böttinger 1822 von einem einzelnen Schiff, das auf die Küste zufahre und dort erwartet werde.¹²⁷⁴ Börsch-Supan bezeichnete 1973 die beiden Fahrzeuge als „heimkehrend“ und deutete sie als Sinnbild des nahenden Todes.¹²⁷⁵

Bei dem Schiff im Hintergrund handelt es sich um einen mit Schratsegeln getakelten Zweimaster, der an einem Klüverbaum Fock- und ein Klüversegel

¹²⁶⁹ Anonym 1821, S. 975, 997 f. (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95).

¹²⁷⁰ Böttinger 1822, S. 5 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 98).

¹²⁷¹ Hinz 1964, S. 266. Die Skizze ist bei Grummt unter der Nummer 815 aufgeführt.

¹²⁷² Grummt 2011, S. 747.

¹²⁷³ Anonym 1821, S. 975, 997 f. (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95).

¹²⁷⁴ Böttinger 1822, S. 5 (zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 98).

¹²⁷⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 368.

fährt.¹²⁷⁶ Als Schiffstyp kommen hier Heuer, Galeassen und der pommersche Schoner in Frage.¹²⁷⁷

Das zweite Fahrzeug im Vordergrund ist ein kleineres, sprietgetakeltes Segelboot mit einem Focksegel.¹²⁷⁸ Friedrich stellte es bereits in den Gemälden „Mondnacht am Strand mit Fischern“ (1816) und „Frau am Strand von Rügen“ (um 1818) in nahezu gleicher Form dar. In diesen Gemälden war das Fahrzeug durch den Driftbaum am Heck als Zeesboot identifizierbar. Im vorliegenden Gemälde ist das Boot jedoch ohne Driftbaum dargestellt. Es segelt hoch am Wind und fährt auf das Ufer zu. Das Schiff im Hintergrund hat dagegen einen Kurs parallel zur Küste eingeschlagen.

In den Besprechungen des Gemäldes ist dagegen stets die Rede davon, dass die Schiffe die Küste anlaufen. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass die beiden Männer, die auf dem Stein im Wasser stehen, den Eindruck erwecken, als wollten sie die Fahrzeuge „in Empfang“ zu nehmen. So beschrieb es bereits 1939 von Einem:

„[...] zwei Männer, ungeduldiger in ihrer Hoffnung, haben die ersten Steine übersprungen und stehen, einige Schritte näher zum Schiff, inmitten des Wassers und schauen auch in die Ferne.“¹²⁷⁹

Auch die beiden Frauen auf dem Stein schauen aufmerksam zu den Schiffen auf das Meer hinaus. Alle Personen tragen die „Altdeutsche Tracht“, sodass hier ein politisches Bildthema angenommen werden kann. Die beiden großen Stockanker, die im Vordergrund am Ufer liegen, können sicher als Symbol der Hoffnung gedeutet werden. Hier liegt der Schluss nahe, dass sich diese Hoffnung auf politische Ereignisse bezieht. Börsch-Supan sah in ihnen 1973 dagegen das „Symbol der Auferstehungshoffnung“.¹²⁸⁰

Die Schiffe, auf die sich alle Aufmerksamkeit in dem Gemälde richtet, werden zu Motiven, mit denen Friedrich dieser Hoffnung ein Ziel gibt. Die Fahrzeuge, die von den „Altdeutschen“ erwartet

werden, stehen für die Veränderung und die Möglichkeit, zu neuen Ufern aufzubrechen.

¹²⁷⁶ Friedrich diente hier ein Skizzenblatt von 1818 als Vorlage [Abb. G815] (Grummt 815).

¹²⁷⁷ Fleischfresser/Hoffmann 1975, S. 40-43, und 48-53.

¹²⁷⁸ Friedrich diente hier ein Skizzenblatt von 1818 als Vorlage [Abb. G825r] (Grummt 825 recto).

¹²⁷⁹ Von Einem 1939, S. 183.

¹²⁸⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 368.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G815 Segelbootstudien im Stralsunder Hafen, 5. August 1818, Bleistift auf Velin, 12,7 × 20,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 815	
Abb. G825r Auf der Fahrt von Wiek nach Stralsund, Segelschiffstudien im Sund, 11. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 825 recto.	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1821	
Anonym: Über die Dresdner Kunstausstellung im August 1821. Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode, S. 975, 997 f. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.	Auf einem dieser Felsenkegel im Vordergrund sitzen zwey Mädchen, hinausblickend auf das große Naturschauspiel; weiter in die Wellen hinein bis auf den fernsten, schon von Wogen umspülten Kegel, wagen sich zwey Jünglinge, welche dort gedankenvoll betrachtend stehen. Am fernen Horizont ziehen gleich Schwänen zwey schnellsegelnde Schiffe vorüber, ein Silberstreif bezeichnet leise ihre Wellenspur. [...] Er malte überhaupt, (wie er das meist thut [sic]) das Ganze nach der Natur und beweist dadurch aufs Neue, daß, um echt poetisch und ideal in der Landschaftsmalerei zu seyn es nicht nötig ist, selbst erfundene Gegenden darzustellen [...].
1822	
Böttinger: Kunstdruck aus Dresden. C. D. Friedrich. Artistisches Notizenblatt 1822, S. 5. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 96.	Es ist eine magisch beleuchtete Mondscheinszene am Strande der Ostsee bei Stubbenkammer unweit Jasmund. [...] Zwei uns den Rücken zukehrende Männer haben sich durch Sprünge weit hineingewagt und scheinen stehend ein Schiff zu erwarten. Mehr im Vordergrund sitzend, durch weibliche Bedenklichkeit zurückgehalten, ihre zwei Begleiterinnen. Zwei gewaltige Anker, tief in den Sand eingebissen, vielleicht Überreste von Schiffen, die hier strandeten, vertreten die Stelle der Vegetation [...].
1939	
von Einem 1939, S. 169-184.	Das Meer ist still, das niedrige Ufer mit Steinen besät; Am Ufer ein Anker; in der Ferne, ganz am Rande des Meeres, sieht man das Segel eines zum Ufer eilenden Schiffes [...], man erwartet es! Zwei junge Frauen sitzen auf den Steinen und sehen auf das ferne Segel in stiller Hoffnung; zwei Männer, ungeduldiger in ihrer Hoffnung, haben die ersten Steine übersprungen und stehen, einige Schritte näher zum Schiff, inmitten des Wassers und schauen auch in die Ferne; vor ihnen sind noch einige Steine, aber bis zu ihnen kann man schon nicht hinspringen.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 368.	Das Motiv [...] ist mit Gedanken von Kat. 215 (Kreuz an der Ostsee, Anm. d. Verf.) den heimkehrenden Booten als Sinnbild des nahenden Todes und die Anker als Symbol der Auferstehungshoffnung vereinigt.

9.30. Elbschiff im Frühnebel

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22,5 × 30,8 Zentimeter
Ort	Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud, Köln
Datierung	um 1820/25

Beschreibung

Der Maler zeigt hier den Blick über eine Wiese im Vordergrund auf einen Fluss mit einem Kaffenkahn. Das Schiff treibt mit der Strömung flussabwärts. Drei Männer sind an Bord zu sehen: einer bedient die Pinne des großen Ruders am Heck, ein zweiter ist in gebückter Haltung auf Deck beschäftigt, der dritte Mann steht mit einer langen Stange am Bug des Schiffes. Über dem Wasser liegt Nebel, der auch das Fahrzeug umwallt.

Auf der anderen Seite des Flusses ist eine Landschaft mit Baumreihen und Hügelketten zu sehen, die im bläulichen Dunst verschwimmen. Das vorbreitende Schiff zeichnet sich mit seinem Rigg und den Personen deutlich vor dieser Landschaft ab.

Kritische Analyse

Neben dem Gemälde „Das große Gehege bei Dresden“ ist das vorliegende Bild das einzige, in dem der Maler ein Fahrzeug aus der Binnenschifffahrt in den Mittelpunkt seiner Darstellung rückt.

Friedrich lebte in Dresden immer in Wohnungen mit Blick auf den Fluss, zunächst ab 1805 in der Straße „An der Elbe 27“, und ab 1820 mit seiner Familie „An der Elbe 33“¹²⁸¹, wo er bis zu seinem Lebensende blieb.¹²⁸² Von dort aus konnte er den Schiffsverkehr beobachten. Das Gemälde „Frau am Fenster“ (1822) zeigt die Aussicht aus seinem Atelier in dieser Wohnung. Der Maler konnte die typischen Frachtschiffe auch bei seinen Wanderungen entlang der Elbe sehen.

Das hier abgebildete Fahrzeug wurde bereits 1973 von Börsch-Supan zutreffend als elbtypischer

„Frachtkahn“ erkannt.¹²⁸³ Als solchen bezeichnete auch Grohn 1975 das Schiff.¹²⁸⁴ Friedrich zeigt den Kaffenkahn, wie er mit der Strömung flussabwärts treibt. Das Fahrzeug hat dabei ein kleineres Boot im Schlepp. Der aufsteigende Nebel macht deutlich, dass kein Wind weht. Auch der Verklicker des Kaffenkahns hängt unbewegt an der Mastspitze und es sind keine Segel gesetzt.

Die früheste Beschreibung des Gemäldes von 1821, wonach hier ein Schiffer das Fahrzeug lenke, in dem sich ein „sorgloses“ Paar „stillen Träumereien“ ergebe, lässt sich nicht nachvollziehen.¹²⁸⁵ Die Personen an Bord sind vielmehr bei der Ausführung verschiedener Tätigkeiten dargestellt.

Börsch-Supan deutete das Fahrzeug 1973 als Sinnbild des menschlichen Lebens und nahm an, dass das Schiff der Mündung des Flusses entgegenfahre, die den Tod symbolisiere.¹²⁸⁶ Diese Auffassung wiederholte er noch einmal 1990.¹²⁸⁷ Auch im Ausstellungskatalog von 1974 wurde das Schiff als „Lebensschiff“ gedeutet, das der Flussmündung und somit dem Tod entgegenfahre. Das grüne Ufer sei Zeichen der Vergänglichkeit des Lebens.¹²⁸⁸

Gegen eine solche Interpretation spricht die Geschäftigkeit der Personen an Bord. Wolf bemerkte 2007 treffend, dass ein Gemälde wie das „Elbschiff im Frühnebel“ dem Publikum auch schlicht „über alle mögliche Symbolik hinaus [...] einen fraglosen Sehgenuss boten“.¹²⁸⁹

¹²⁸¹ Heute verlaufen hier, am linken Elbufer, die Straßen „Terrasenufer/Käthe-Kollwitz-Ufer“.

¹²⁸² Jensen 1995, S. 68.

¹²⁸³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 369.

¹²⁸⁴ Grohn 1974, S. 245.

¹²⁸⁵ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.

¹²⁸⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 369.

¹²⁸⁷ Börsch-Supan 1990, S. 128.

¹²⁸⁸ Ausst. Kat. Dresden 1974, S. 245.

¹²⁸⁹ Wolf 2007, S. 69.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1821	
Anonym. Über die Dresdener Kunstausstellung im August 1821. Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode. S. 998. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.	Am Ufer hin gleitet eine Gondel durch den stillen Nebel. Ein tüchtiger Schiffer lenkt sie, und sorglos überlässt sich das darin sitzende Paar stillen Träumereien.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 369.	Frachtschiffe dieser Art verkehrten auf der Elbe. [...] Das stromab gleitende Schiff, ein Sinnbild des menschlichen Lebens, fährt der Mündung des Flusses entgegen, die den Tod bedeutet.
1974	
Grohn 1974, S. 245.	Dargestellt ist eines jener Frachtschiffe, wie sie zu Friedrichs Zeiten auf der Elbe verkehrten.
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 138.	Das Elbschiff – Sinnbild der Lebensfahrt – gleitet durch die über dem Strome aufsteigenden Nebelschwaden flußabwärts der Mündung entgegen, vorbei an grünen Ufern mit üppig wachsendem Gras, Blumen und Gebüsch, den Zeichen für die Vergänglichkeit des Lebens.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 128.	Das Schiff ist das Lebensschiff, das stromab der Mündung des Flusses dem Ende des Lebens zutreibt.

9.31. Hafen von Greifswald (Hafen von Greifswald nach Sonnenuntergang / Greifswalder Hafen)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	94 × 74 Zentimeter
Ort	Ehemals Hamburger Kunsthalle, 1931 im Münchner Glaspalast verbrannt
Datierung	um 1820

Beschreibung¹²⁹⁰

Friedrich zeigt den Blick auf eine Hafenanlage, in der eine Vielzahl von Segelschiffen liegt. Sie wird nach links von einer Häuserzeile begrenzt, in der ein runder Turm mit Kegeldach sowie ein Haus mit Giebelfront besonders auffallen. In der rechten Bildhälfte befindet sich eine Werft mit mehreren hölzernen Schuppen.

Im Vordergrund des Gemäldes liegen ein Ruderboot und ein kleines Segelboot am Ufer. Am rechten Bildrand stehen Holzstangen zu einem primitiven Gestell zusammengefügt. Dahinter führt ein schmaler Steg ans Wasser, auf dem eine Frau kniet und Wäsche wäscht. Verschiedene Gerätschaften sind auf dem grasbewachsenen Uferstreifen verteilt. Neben zwei großen Stockankern liegen Holzfässer, Bretter und Balken im Gras verstreut.

Den Mittelgrund nehmen die Schiffskörper und Masten ein, die von dort aus in den Hintergrund gestaffelt sind, wobei die Spitzen ihrer Masten eine nach rechts abfallende Linie bilden. Besonders auffallend ist das große Fahrzeug links, dessen Heck den Betrachtenden zugewandt ist. Der Rumpf ragt hoch aus dem Wasser, von den Masten steht nur noch der Mastbaum, die Stengen sind abgenommen.

Auf dem Wasser sind zwei Personen in einem Ruderboot dabei, die Bordwand zu untersuchen. Weitere Personen in der typischen Fischertracht (weiße, weite Hosen, Hut mit breiter Krempe) sind an der

Steuerbordseite des Schiffes zu sehen. Ein nackter Mann springt hier von der Uferanlage aus in das Wasser, wo bereits ein anderer Mann schwimmt.

Kritische Analyse

Das vorliegende Gemälde wird in den meisten Beschreibungen als Darstellung des Greifswalder Hafens identifiziert¹²⁹¹, und tatsächlich stellt Friedrich darin Gebäude des Greifswalder Hafens dar.¹²⁹² Die Darstellung erinnert grundsätzlich an die „Ansicht eines Hafens“ (1815/16): Beide Bilder zeigen Hafenanlagen, für die Friedrich auf Skizzen des Greifswalder Hafens zurückgriff, die im Jahr 1815 entstanden sind [Abb. G744, G751, G827].¹²⁹³ Statt der Stille in der „Ansicht eines Hafens“ zeigt Friedrich im „Hafen von Greifswald“ jedoch lebhaftes Treiben. Die Menschen sind hier nicht an den Rand gerückt und schauen von dort kontemplativ in das Gemälde hinein. Sie sind vielmehr Teil des Geschehens und werden bei profanen Tätigkeiten dargestellt, wie beim Wäsche waschen oder beim Baden. Vor allem die Darstellung eines nackten Mannes, den Friedrich beim Sprung von der Uferanlage in das Wasser darstellt, ist bemerkenswert und in Friedrichs Werk singulär.

Friedrich zeigt den Hafen hier außerdem als Ort alltäglicher Arbeit. So sind im Hintergrund die Masten eines Segelschiffes zu sehen, das auf seine Steuerbordseite gelegt wurde, um den Rumpf auszubessern. Was mit Schiffen geschah, die nicht mehr repariert werden konnten, kann man an dem

¹²⁹⁰ Der letzte publizierte Titel des Gemäldes stammt aus dem Katalog der Ausstellung im Münchner Glaspalast von 1931 und lautet „Hafen von Greifswald“ (Ausst.-Kat. München 1931, S. 2). Im Bestandskatalog der Hamburger Kunsthalle von 1922, aus der das Gemälde 1931 zur Ausstellung nach München gegeben wurde und verbrannte, ist es als „Hafen von Greifswald nach Sonnenuntergang“ benannt (Kat. Best. Hamburg 1922, S. 55), wurde in der Forschungsliteratur jedoch überwiegend unter dem Titel „Greifswalder Hafen“ besprochen, sodass auch diese Titel hier in Klammern angegeben werden.

¹²⁹¹ Vgl. Wolf 1925; von Einem 1938; Kästner/Rohling/Degner 1940; Beenken 1944.

¹²⁹² Vgl. hierzu die Identifikation des Turmes in der Häuserzeile rechts als den Greifswalder Fangelsturm (Kästner/Rohling/Degner 1940, 68 f) sowie die Tatsache, dass die Hafenanlage tatsächlich schmal war und einem Flussbett glich. Die Lage der Reederei an der gegenüberliegenden Seite der Hafenstraße mit dem Fangelsturm entspricht ebenfalls der Realität. Die beiden Schiffe links laufen aus dem Hafen aus.

¹²⁹³ Grummt 744, 751 und 827.

rechts im Vordergrund aufs Land gezogenen sogenannten Hulk erkennen. Dabei handelt es sich um ein abgetakeltes Fahrzeug, dessen Schiffsrumpf als Lagerplatz oder Wohnschiff genutzt wurde.¹²⁹⁴

Im Hintergrund deutet Friedrich durch den Mastenwald an, dass hier noch viele weitere Schiffe im Hafen liegen. Teile dieser Masten hatte der Maler aus Skizzen [Abb. G744, G827]¹²⁹⁵ in das Gemälde übertragen. Dabei hat er die Stengen vielfach überlang darstellt, was die Masten höher und imposanter erscheinen lässt. Nur die beiden Schiffe am linken Bildrand haben Segel gesetzt, die jedoch schlaff von den Rahen herabhängen. Eventuell hatte Friedrich beobachtet, wie Schiffe im Hafen die Segel zum Trocknen setzten und das Motiv in das Gemälde übernommen. So wurde es auch 1940 in dem Buch „Caspar David Friedrich und seine Heimat“ beschrieben.¹²⁹⁶ Die Autoren identifizierten die beiden Fahrzeuge als Briggen.¹²⁹⁷ Es handelt sich hier jedoch um Galeassen¹²⁹⁸, die in den Gewässern um Rügen sehr viel häufiger vorkamen.

Trotz der erzählerischen Motive geht von dem Bild eine kontemplative Stimmung aus, die Friedrich maßgeblich durch die überlangen Masten erreicht, deren Konturen sich klar vor dem stimmungsvoll gefärbten Himmel abzeichnen. So sah es 1944 auch Beenken, der den Mastenwald als „schärfsten Kontrast“ gegen die Geschäftigkeit in dem Gemälde beschrieb.¹²⁹⁹ Wolfradt schrieb bereits 1928 von einem „schwirren Gewirr“ der Masten.¹³⁰⁰ Eberlein lobte 1925 die saubere Ausführung der Takelage.¹³⁰¹ Beenken schrieb 1944, der Mastenwald rage „starr und braun“ gegen den Abendhimmel empor.¹³⁰² Börsch-Supan sah 1973 in den Schiffen ohne Segel Sinnbilder für das beendete Leben und in dem Hafen und der Werft den Beginn der Lebensfahrt.¹³⁰³

Im Vordergrund des Gemäldes liegen zwei große Anker zwischen den Fischereigerätschaften. Es handelt sich dabei um die gleichen Anker, die

Friedrich 1821 in dem Gemälde „Mondaufgang am Meer“ darstellte. Dies lässt darauf schließen, dass es eine Skizze der beiden Anker gab, die beiden Gemälden zugrunde lag. Von Einem schrieb 1938, dass in dem Gemälde „Anker, Boot und Netzstangen“ die Bedeutungsträger seien.¹³⁰⁴ Börsch-Supan nannte 1973 als Bedeutung der Anker die Hoffnung auf das ewige Leben.¹³⁰⁵

Das Gemälde nimmt einen besonderen Platz in der Reihe der hier besprochenen Bilder ein. Es ist zu kurz gegriffen, in dem Hafen allein ein Symbol des Lebenshafens und in den Fahrzeugen das zu Ende gehende Leben erkennen zu wollen. Einer solchen Bedeutung stehen die vielen Genremotive entgegen, die Friedrich hier so zahlreich zeigt wie in keinem anderen seiner Bilder.

¹²⁹⁴ Dudszus/Köpcke o.J., S. 143.

¹²⁹⁵ Grummt 744, 827.

¹²⁹⁶ Wilhelm-Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 41.

¹²⁹⁷ Ebd., S. 68 f.

¹²⁹⁸ Vgl. hierzu auch die beiden Segelschiffe im Gemälde „Hafen am Abend“, bei denen es sich ebenfalls um Galeassen handelt.

¹²⁹⁹ Beenken 1944, S. 156.

¹³⁰⁰ Wolfradt 1928, S. 118.

¹³⁰¹ Eberlein 1925, S. 24-26.

¹³⁰² Beenken 1944, S. 156.

¹³⁰³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 371.

¹³⁰⁴ Von Einem 1938, S. 74.

¹³⁰⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 371.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G744 Segelschiffe im Hafen, 9 September 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 744	
Abb. G751 Der Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815, Bleistift mit Feder, 20,8 × 30,8 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 751	
Abb. G827 Caspar David Friedrich (1774 – 1840): Studien von Segelschiffen im Greifswalder Hafen, 17. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 827	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1924	
Wolfradt 1924, S. 118.	Das Hamburger Bild des Greifswalder Hafens gibt zwar eine etwas hellere Stunde und ein schwirres Gewirr von Masten, aber ebenso eindringlich das beschwichtigende Niedersenken der Dämmerung wider. [...] Die Masten schwanken leise gegeneinander und die dunkel abgehobenen Vertikalmotive des Vordergrunds verstärken das Moment der Verschiebung weithin. Ähnlich sekundiert dem Wanken der vielen queren Rahen die hier nun überaus deutliche Schrägschiebung der fein verfestigten Wolken und Dunstsichten. [...] Ein Blick gebührt ferner den Segeln am linken Bildrande, jenen eigentümlich steifen, blechern herausgebusten Formen mit fester Belichtung, [...] Es liegt darin die gerade, einfache, zeremoniöse Bürgervornehmheit der Jahrhundertwende, eine gewisse kulturelle Förmlichkeit, die hier, ähnlich wie bei dem kostbaren Wilhelm v. Kobell, ein ganz originäres Naturerlebnis fein durchzuchtet.
1925	
Eberlein 1925, S. 24-26.	Über dem festen Sockel des Hafenufers, der Schiffe und Hütten steigt die Fläche des Himmels, von Masten und Segeln liniert, hoch hinauf. [...] Die linke Bildhälfte scheint durch die großen Schiffe und Anker besonders betont zu sein, findet aber in der rechten Bildhälfte durch Boot und Stangen, durch Uferböschung, Hütten und Wäscherin ein festes Gegenpiel. [...] Raumschaffend wirken die Vordergrundsilhouetten, die schrägliegenden Schiffe, die überschneidenden immer fernerer Maste mit, den Raumtakt abzulesen und die Richtungstiefe zu empfinden. [...] Auch das Fernere, wie die Gruppe der badenden Matrosen am Gegenufer, Turm und Häuser, die Takelage mit den punktierten Seilrollen, ist ebenso genau beachtet wie das Nahe der Blumen und Gräser. [...] Diese Schiffs- und Hafenportraits wirken auf die Zeitgenossen gewiss ähnlich wie die holländischen Marinen dieser Art, die man gerade wegen ihrer sauberen Deutlichkeit liebte.
Wolf 1925, S. 119.	Ein anderes Hauptwerk Friedrichs hatte die Kunsthalle in Hamburg geliehen: den Hafen von Greifswald, wie er im letzten Abendlicht liegt und wie vor der von Wolkenfetzen überflatterten branstigen Abendröte

	der Wald der Masten aufragt: eine Art von magischem Realismus, verbunden mit spukhafter Fantasie.
1938	
Von Einem 1938, S. 74.	Im „Greifswalder Hafen“ sind nicht die Figürchen der Matrosen und der Wäscherin, sondern Anker, Boot und Netzstangen die Bedeutungsträger. Durch sie wird die Zone der Schiffe ins Ferne gerückt, wo sie ein fast geisterhaftes Dasein führen.
1940	
Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 41 und 68 f.	<p>Im „Greifswalder Hafen“ ist ein Abend im hohen Sommer gekennzeichnet mit seiner noch unermüdeten Arbeitskraft. [...] Dementsprechend zeigen auch noch zwei Schiffe in der Hafeneinfahrt die hellen, prallen Vorsegel, die, zum Trocknen gesetzt, sich im flauen Abendwind blähen. [...]</p> <p>Der Greifswalder Hafen ist im Abendrot von Osten gesehen; links im Hintergrund Häuser der Hafenstraße und der „Fangelort“ (Gefangenenturm), der letzte Rest und nordöstliche Eckturm der mittelalterlichen Stadtbefestigung; er ist von Friedrich um einige Stockwerke überhöht. Rechts eine Schiffswerft. Am Heck des vorderen Schiffes steht kaum lesbar der Schiffsname und „Greifswald“. Die Brigg mit Segeln am linken Bildrand ist die gleiche wie im Bilde der „Lebensstufen“.</p>
1944	
Beenken 1944, S. 156.	Friedrich dagegen gibt gerne schon etwas thematisch nie gezeigtes; den Mastwald des Greifswalder Hafens zum Beispiel, wie er starr und braun dunkel gegen den gelblichen, nach unten schon lilagrau getrübbten Abendhimmel emporragt, und wenn auch hier noch nicht alle Geschäftigkeit des Tages zur Ruhe gegangen ist, sei es da noch eine Wäscherin auf dem Steg kniet, ein Nackter ins Wasser springt oder Männer sich unterhalten, so ist dies nicht ein Ausgleich gegen die Ruhe des übrigen, nicht vermittelnder Übergang, sondern schärfster Kontrast. Maßstabslos winzig ist dies alles in die große Stille des Abends gestellt [...] während die Natur selber schon regungslos in ihr großes Schweigen versinkt.
1969	
Kat. Hamburg 1969, S. 374.	Ein Wald von Schiffsmasten vor abendlich gefärbtem Himmel. Links einige abgetakelte Schiffe, dahinter die Häuser der Hafenstraße mit dem „Fangelort“. Im Vordergrund Anker, Tonnen, Schiffsbalken, weiter zurück eine Frau Wäsche waschend und Fischerhäuser.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 371.	Die im Hafen liegenden Schiffe und Boote ohne Segel versinnbildlichen in Übereinstimmung mit dem abendlichen Himmel das beendete Leben. Die Blumen im Vordergrund und die Anker bedeuten die rasche Vergänglichkeit des Lebens und die Hoffnung auf ein ewiges Leben. Diese Sinnbilder sind jedoch einbezogen in Darstellungen menschlicher Tätigkeit. Der Hafen und die Schiffswerft bedeuten auch den Beginn der Lebensfahrt.

9.32. Frau am Fenster

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	44 × 37 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	1822

Beschreibung

Friedrich zeigt eine Frau in Rückenansicht, die an einem geöffneten Fenster steht und auf eine Flusslandschaft hinausschaut. Sie trägt ein beige-grünes, knöchellanges Kleid mit hoher Taille und weißem Rüschenkragen. Ihr Haar ist am Hinterkopf mit einem Kamm hochgesteckt.

Die Frau hat sich auf der Fensterbank aufgestützt, auf der rechts auf einer Papierunterlage Glasflaschen stehen, in denen sich Flüssigkeiten befinden. Die Zimmerwände bilden mit ihren dunklen Beige- und Grüntönen einen farblichen Kontrast zu den im Sonnenlicht hellbeige scheinenden Seitenwänden der Fensternische.

Unmittelbar vor dem Fenster ist der Mast eines Bootes zu sehen, das dort vor dem Haus am Ufer festliegt. Weiter im Hintergrund hebt sich vor der hellgrünen Pappelreihe am anderen Ufer schwach der Mast eines weiteren Bootes ab, das sich auf dem Fluss befindet.

Kritische Analyse

Dem Gemälde liegt die rund 17 Jahre früher entstandene Sepiadarstellung „Blick aus dem Atelier des Künstlers, rechtes Fenster“ [Abb. G418]¹³⁰⁶ zugrunde: Darin sind bereits das zum Fluss geöffnete Fenster der Wohnung in der Straße „An der Elbe 26“¹³⁰⁷, der Blick über die Elbe zu einer Pappelreihe am anderen Ufer und der Mast des vor dem Fenster liegenden Bootes zu sehen. Bei dem Boot handelt es sich um einen Kaffenkahn.

Friedrich malte das Bild jedoch erst nach dem Umzug in die neue Wohnung „An der Elbe 33“ im Jahr 1820. Während in der Sepiadarstellung der Ausblick über die Elbe hin zum anderen Ufer mit Pappeln, Häusern und Feldern zu sehen ist, endet die

Aussicht in dem Gemälde an der Pappelreihe des Ufers gegenüber. Anders als in der Sepiadarstellung befindet sich jetzt außerdem noch ein zweiter Kaffenkahn auf dem Fluss.

Den Mast des Kaffenkahns, der auch in der Sepiadarstellung direkt vor dem Fenster liegt, hat Friedrich im Gemälde größer dargestellt. Dabei hat er die Anordnung des laufenden Guts verändert: Während man in der Sepiazeichnung aufgrund der genauen Wiedergabe von Stag und Wanten¹³⁰⁸ erschließen kann, dass sich der Bug des Schiffes rechts befinden muss, sind im Gemälde die Wanten, Stage und Taue willkürlich an der Mastspitze verteilt.

Die Fahrzeuge wurden in der Literatur teils widersprüchlich beschrieben. Von Einem nannte sie 1938 zwei „vorüberfahrende Elbschiffe“¹³⁰⁹, während Nemitz lediglich von einem „vorübergleitenden Segelboot“ sprach, dessen Mast man durch das Fenster sehe.¹³¹⁰ Börsch-Supan sah 1973 in dem Gemälde „zwei Stadien einer Fahrt“¹³¹¹ desselben Fahrzeugs. 1990 beschrieb er dagegen das zweite Schiff als „am jenseitigen Ufer liegend“, und sah darin die Versinnbildlichung einer Überfahrt im Sinne einer Todesallegorie.¹³¹² Jensen nahm dagegen 1995 an, das weiter entfernte Schiff ankere im Fluss.¹³¹³

Dass die Autoren glaubten, der weiter entfernte Kaffenkahn liege am Ufer oder im Fluss vor Anker, ist wohl darauf zurückzuführen, dass das Fahrzeug keine Segel angeschlagen hat. Die Kaffenkähne fuhren jedoch auch ohne Segel, indem sie sich mit der Strömung den Fluss hinabtreiben ließen. Der Schiffsmast direkt vor dem Fenster gehört dagegen zu einem Kaffenkahn, der vor dem Haus festliegt,

¹³⁰⁸ Das stehende und laufende Gut des Kaffenkahns im Gemälde „Elbschiff im Frühnebel“ ist übrigens genauso angeordnet.

¹³⁰⁹ Von Einem 1938, S. 88, und 1950, S. 130.

¹³¹⁰ Nemitz 1938, S. 42.

¹³¹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 376.

¹³¹² Börsch-Supan 1990, S. 134.

¹³¹³ Jensen 1995, S. 156.

¹³⁰⁶ Grummt 418.

¹³⁰⁷ Frank 2004, S. 78.

denn so nahe am Ufer fuhr kein Kahn. Dazu passt ein Bericht Alfred Lichtwarks, der 1905 die Witwe von Friedrichs Sohn Adolph Friedrich besucht hatte:

„Adolph Friedrich wohnte in demselben Hause, in dem sein Vater und Dahl gelebt hatten¹³¹⁴ [...]. Früher war es ein Anlege- und Umladeplatz. Aus Böhmen kamen die Schiffe, vom Land die Lastwagen.“¹³¹⁵

Es wäre jedoch sicher zu kurz gegriffen, in der Aussicht aus dem Zimmer über den Fluss lediglich die Darstellung einer Alltagssituation erkennen zu wollen. Friedrich stellt hier sehr eindrücklich den Gegensatz zwischen dem dunklen Innenraum und der hellen Außenwelt dar, zu der sich die Frau hinausbeugt. Börsch-Supan erklärte, die Frau „sehne“ sich nach dem jenseitigen Ufer, welches er als das „Dasein nach dem Tode“ und das Gemälde insgesamt in christlichem Kontext deutete.¹³¹⁶

Die Frau trägt die „Altdeutsche Tracht“, sodass hier auch ein politisches Bildthema in Frage kommt. Ihre Bewegung, mit der sie sich ins Feie beugt, kann auch als Wunsch der „Altdeutschen“ nach mehr Freiheit gelesen werden. Dazu passen die Schiffe vor dem Haus und auf dem Fluss, die Friedrich den „Altdeutschen“ häufig als Transportmittel zur Seite stellt, mit denen sie im übertragenen Sinn in die Zukunft aufbrechen können.

¹³¹⁴ Gemeint ist das Haus „An der Elbe 33“, in dem die beiden Maler seit 1823 zusammen gewohnt hatten (Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015, S. 41). Dass dieser Anlegeplatz auch von Friedrichs voriger Wohnung aus, die ja nur einige Häuser weiter lag, zu sehen war, zeigt die Sepiazeichnung.

¹³¹⁵ Lichtwark 1923, S. 126.

¹³¹⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 376.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G418 Blick aus dem Atelierfenster (rechtes Fenster), um 1805/1806, Pinsel, Feder und Bleistiftspuren auf Velin, 31,4 × 23,5 cm, Wien, Belvedere, Inv.-Nr. 1849. Grummt 418	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1925	
Eberlein 1925, S. 32-34.	Die senkrechte Mittelachse ist durch das Fensterkreuz, den fernen Mast, die Frauengestalt und ihr linkes Standbein verschärft, noch deutlicher dadurch, daß Kopf und Oberkörper leicht nach links geneigt, daß der Mast des Segelschiffes leicht nach rechts geneigt sind. [...] Die zarten, fernen Bäumchen bestärken das [gemeint ist das „zierlich weibliche in dem Gemälde“, Anm. d. Verf.] mit zierlichem Geblättern, wie auch die dünnen Seile der Segelboote. [...] Die Teilform der Masten deutet auf Boote und Fluß, die unter dem Fenster zu denken sind.
1938	
Von Einem 1938, S. 88.	Wir sehen die Masten vorüberfahrender Elbschiffe.
Nemitz 1938, S. 42.	Wir sehen nur vom Rücken die schmale Gestalt im hochgegrüneten braun-grünen Kleid mit dem gezackten Kragen am Halse und dem weichen braunen Haar. Sie sieht aus dem Atelierfenster hinaus auf die Elbe, auf ein vorübergehendes Segelboot, dessen Mast durch das Fenster blickt, und auf die weich verschwimmenden Silhouetten der Bäume am anderen Ufer.
1943	
Sigismund 1943, S. 28.	Um diese Zeit hat der Künstler auch seine Frau dargestellt, wie sie sinnend aus dem geöffneten Fenster seines Ateliers schaut. Drunten fließt die Elbe vorbei, auf der ein Kahn mit hohem Mast langsam dahingleitet.
1950	
von Einem 1950, S. 100 u. 130.	Unschärf heben sich aus dem hellen Licht hauchdünne Umrisse. Wir sehen die Mastbäume vorüberfahrender Elbschiffe.
1974	
Grohn 1974, S. 250.	Der Blick aus dem Fenster gibt den Ausblick über den Fluss mit dem Mast eines Schiffes am diesseitigen Ufer, dem eines zweiten inmitten des Stromes und einer Pappelreihe am jenseitigen Ufer wieder.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 376.	Das Schiff, das am diesseitigen Ufer liegt, und das in der Mitte des Flusses befindliche veranschaulichen zwei Stadien einer Fahrt und damit die Bereitschaft der Frau, zum jenseitigen Ufer aufzubrechen.

1990	
Börsch-Supan 1990, S. 134.	Der Fluß, auf dem Bild nicht dargestellt, ist der Tod. Als Hinweis auf den Fluß sieht man den Mast eines Schiffes, das am diesseitigen Ufer festgemacht hat, im Fensterausschnitt emporragen, und da ein gleichartiger Mast von einem anderen, am jenseitigen Ufer liegenden Schiff links daneben erscheint, stellt sich die Vorstellung von einer Überfahrt ein. [...] Das leichte Schwanken der Schiffsmasten, die durch die Bewegung des Wassers hervorgerufen wird, teilt sich der Frauengestalt mit, ja sogar der Architektur. Es scheint, als sinke der Raum nach rechts ab.
1995	
Jensen 1995, S. 156.	Der schmale blaue Streifen macht es deutlich und besonders die beiden Masten: Einer ist nah, man sieht ihn unten durch das geöffnete Fenster, dann in der oberen großen Fensteröffnung, in die er nachdrücklich hereinragt. Seine Spitze endet unterhalb des waagerechten Kreuzarmes, seine Takelage zieht ins untere rechte Fensterrechteck des Oberlichtes mit dünnen Linien ein aufrechtes, annähernd gleichseitiges Dreieck ein. Der zweite Mast muss einem Schiff gehören, das hinter dem ersten ankert, denn wir sehen Mast und Takelung hinter dem ersten (außerdem ist es vermutlich ebenso groß wie das vordere Schiff) im kleinen Ausschnitt der Fensterluke: Der Mast steht direkt unter der Senkrechten des dünnen Fensterkreuzes, und wiederholt nach links versetzt mit seinen Seilen das Dreieck des vorderen, groß erscheinenden Mastes in verkleinertem Maßstab.

9.33. Mondaufgang am Meer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	55 × 71 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	1822

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick von einem Ufer aus auf das Meer, über dem der Vollmond steht. Sein Licht lässt die Wasserfläche am Horizont hell-silbern glänzen. Das Ufer im Vordergrund ist mit Steinen und Findlingen bedeckt.

In die Bildmittelachse hat Friedrich den größten Findling platziert, auf dem ein Mann und zwei Frauen in „Altdeutscher Tracht“ sitzen. Die Frau in der Mitte hat ihren Arm in einer vertrauten Geste um die links neben ihr sitzenden Frau gelegt. Der Mann rechts von ihnen beugt den Oberkörper nach vorn.

Die Gruppe schaut nach links und lenkt den Blick der Betrachtenden damit zu zwei Segelschiffen, die sich der Küste nähern. Während auf dem vorderen Schiff bereits ein Teil der Segel geborgen ist, hat das hintere noch alle Segel gesetzt.

Kritische Analyse

Friedrich zeigt in dem Gemälde eine Variation des ein Jahr früher entstandenen Gemäldes „Mondaufgang am Meer“. Zu sehen ist die Fahrt zweier Rahsegler, von denen Rautmann 1979 vermutete, dass es sich bei ihnen um ein und dasselbe Fahrzeug handeln könne, das von Friedrich in zwei Stadien der Fahrt dargestellt werde.¹³¹⁷ Rautmann bezeichnete die Schiffe richtigerweise als Hochseeschiffe.¹³¹⁸ Als solche erkannte sie 2000 auch Zimmermann.¹³¹⁹ Auf dem vorderen Schiff, bei dem es sich um eine Rahschlup handelt, werden gerade die Bramrah und das Bramsegel heruntergelassen. Auch das Gaffelsegel fällt. Friedrich malte das Schiff mit einem überhöhen Mast und überhoch geschnittenen Segeln. Von dem stehenden und laufenden Gut stellte er

lediglich einige der gestalterisch auffälligsten Taudar, wie zum Beispiel die Toppnanten.

Das zweite Schiff, das sich noch weiter im Hintergrund befindet, hat dagegen noch alle Segel gesetzt. Der voll rahgetakelte Mast lässt hier an eine Brigg

Das Bildthema der Ankunft kommt hier durch die direkt auf das Ufer zufahrenden Schiffe und die deutlich niedergehenden Segel des vorderen Fahrzeugs noch stärker zum Ausdruck als in dem titelgleichen Gemälde aus 1821. Es verwundert nicht, dass in den Beschreibungen des älteren Gemäldes häufig auch von „vorbeisegelnden“ Schiffen die Rede war, während für das vorliegende Gemälde ausnahmslos erklärt wurde, dass sich die Schiffe dem Ufer nähern.¹³²⁰ Börsch-Supan und Schmied sprachen in diesem Zusammenhang auch von einer „Heimkehr“ der beiden Schiffe.¹³²¹

Börsch-Supan sah 1973 in den Schiffen das sich dem Ende zuneigende Leben versinnbildlicht und erklärte, das „Herablassen“ der Segel unterstreiche diesen Gedanken.¹³²² Dies wiederholte er nochmals 1987 und schrieb, den Figuren seien die heimkehrenden Schiffe als Symbole des sich dem Ende zuneigenden Lebens zugeordnet.¹³²³ Zimmermann relativierte 2000 diese Vorstellung mit dem Verweis auf „die drei eher jungen Personen, die auf dem großen Felsblock die Ankunft zweier Hochseeschiffe erwarten“.¹³²⁴

Die Vorstellung, dass Friedrich hier das Ende der Lebensfahrt zeigt, passt nicht zu den Personen in „Altdeutscher Tracht“, die vom Ufer aus zu den Schiffen hinausschauen. Sie zeigen an, dass der Maler eine politische Botschaft mit den Fahrzeugen

¹³¹⁷ Rautmann 1979, S. 93 f.

¹³¹⁸ Rautmann 1979, S. 43 f.

¹³¹⁹ Zimmermann 2000, S. 247 f.

¹³²⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 379; Rautmann 1979, S. 93 f.; Börsch-Supan 1987, S. 138; Busch 2003, S. 156; Zimmermann 2000, S. 247 f.

¹³²¹ Börsch-Supan 1987, S. 138, und Schmied 2002, S. 104.

¹³²² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 379.

¹³²³ Börsch-Supan 1987, S. 138.

¹³²⁴ Zimmermann 2000, S. 247.

verband. Friedrich zeigt in dem Gemälde, wie auch Gaßner 2006 beschrieb¹³²⁵, vor allem das Sichtbarmachen eines zeitlichen Moments: Die Ankunft der Schiffe wird dabei zu einem Sinnbild für die vergehende Zeit und die Bewegung im politischen Sinn: „Mit den Schiffen nähert sich die Zukunft“, so Gaßner.¹³²⁶

¹³²⁵ Gaßner 2006, S. 288.

¹³²⁶ Ebd.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1943	
Sigismund 1943, S. 61 f.	Auf einem ähnlichen Gemälde vom Jahre 1823 (Nationalgalerie, Berlin) zeigt Friedrich drei Personen, die im Abenddunkel auf den mächtigen Steinen des Uferrandes sitzen, in stiller Betrachtung des vom aufgehenden Vollmond beglänzten Meeres, über das zwei Schiffe mit hohen Masten gleiten.
193	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 379.	Die sich dem Ufer nahenden Schiffe versinnbildlichen das sich dem Ende zuneigende Leben. Das Herablassen der Segel bei dem vorderen Schiff unterstreicht diesen Gedanken.
1979	
Rautmann 1979, S. 93 f.	Die Schiffe, die aus der Ferne kommen, steuern auf eine unfruchtbare, steinige Küste zu. [...] Die zeitliche Bewegung bringen auch die heranahenden Schiffe zum Ausdruck. Daß die Schiffe von weither kommen, wird durch ihren Charakter als Hochseeschiffe angezeigt, daß die Küste das Ziel ihrer Fahrt ist, durch das Reffen der Segel auf dem vorderen Schiff. [...] Da die beiden Schiffe gleich aufgebaut sind, wird der Bewegungsakzent durch die Vorstellung eines einzigen Schiffes, das gleichsam in zwei Momenten seiner Fahrt abgebildet ist, unterstützt.
1987	
Börsch-Supan 1987, S. 138.	Den Figuren sind die heimkehrenden Schiffe als Symbole des sich dem Ende zu neigenden Lebens zugeordnet. Bei dem vorderen Schiff werden die Segel bereits eingezogen.
2000	
Zimmermann 2000, S. 247 f.	Wie auf dem Mondaufgang von 1821 erscheint hier die Todesbedeutung gebrochen oder gemildert durch die drei eher jungen Personen, die auf dem großen Felsblock die Ankunft zweier Hochseeschiffe erwarten.
2002	
Schmied 2002, S. 104.	Dort [im Gemälde „Der einsame Baum“, Anm. d. Verf.] steht die Natur – der Baum – im Mittelgrund, hier ist es eine Gruppe von Menschen, die sich auf einem Steinblock am Ufer niedergelassen hat und dem Aufgang des Mondes und der Heimkehr der Segler zusieht.
2003	
Busch 2003, S. 156.	Die vier Linien des Goldenen Schnitts bilden einen gleichmäßig rahmenden rechteckigen „Kasten“ [...], links an diesen „Kasten“ grenzt der aufgehende Mond, dem die heimkehrenden Schiffe folgen. Die beiden oberen Segel des großen vorderen Schiffes ragen in das Innen-

	<p>feld der vom Mond erleuchteten Himmelshyperbel, [...] der gebeugte ältere Mann hinter ihnen in altdeutscher Tracht bleibt mit seinem Barett unterhalb des Hyperbellichts im Schattenbereich, wie das untere geraffte Segel des nahenden Schiffes.</p>
2006	
Gaßner 2006, S. 288.	<p>An diese Stelle der mehr oder weniger glücklichen Vergangenheit ist die steinige Gegenwart getreten, die den Vordergrund des Pendantbildes [zur Dorflandschaft bei Morgenbeleuchtung, Anm. d. Verf.] beherrscht. Auf dem größten und höchsten der Felsbrocken sitzen zwei Frauen und ein Mann, die von dieser harten, trostlos und in tiefer Finsternis liegenden Gegenwart in die Ferne schauen, von wo die zwei Segler und das Licht des aufsteigenden Mondes kommen. [...] Während die drei Menschen reglos verharrend in die für sie noch unerreichte Ferne blicken, steigt der Mond als christliches Symbol der Verheißung auf, und mit den Schiffen nähert sich die Zukunft.</p>

9.34. Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	60 × 74 Zentimeter
Ort	Verschollen, zuletzt in der Galerie Koch, Hannover
Datierung	um 1823

Beschreibung

An einer Küste, an der ein Sturm tobt, liegt der Rumpf eines Bootswracks zwischen großen Steinen. Nur noch der Rumpf ist von dem Boot übriggeblieben, Masten und Aufbauten fehlen. Hohe Wellen schlagen gegen das Bootswrack, über das die Gischt weht. Das Heck des Bootskörpers überragt die Horizontlinie. Der Bug liegt zwischen die großen Steine des Ufers geklemmt, durch die beiden Ankerklüsen sieht man die helle Gischt.

Das Gemälde wurde bei dem Brand von Friedrichs Geburtshaus im Jahr 1901 schwer beschädigt¹³²⁷ und ist heute verschollen. Farbige Reproduktion gibt es nicht.

Kritische Analyse

Friedrich griff für das Gemälde auf die Skizze eines Bootsrumpfes zurück, die er 1818 in Wolgast anfertigte, wobei er mehrere Boote in einer Hafenanlage abbildete [Abb. G808].¹³²⁸ In dieser Skizze ist neben dem Klüverbaum ein Driftbaum zu sehen, sodass es sich bei dem Fahrzeug um ein Zeesenboot handeln muss. Die Aufbauten des Bootes fehlen.

Das Motiv eines gestrandeten Fahrzeugs begegnet in dieser Form bereits im Gemälde „Nach dem Sturm“ von 1817. Auch dort ist ein gescheitertes Boot an einem felsigen Ufer zu sehen, über das der Sturm Wellen und Gischt weht. Die Gemälde unterscheiden sich jedoch durch den Zustand der Fahrzeuge. So ist in dem älteren Gemälde ein Segelboot dargestellt, dessen Mast noch steht und dessen teils noch angeschlagene Segel zeigen, dass die Havarie gerade erst stattgefunden haben muss. Das Fahrzeug im vorliegenden Gemälde ist dagegen bereits seit längerer Zeit fahruntüchtig und seine Aufbauten verschwunden. Diese Havarie hat etwas

Endgültiges. Nicht von ungefähr stellt Friedrich die Ankerklüsen so dar, dass sie an die Augenhöhlen eines Totenschädels erinnern. Der Maler verlieh dem Schiff damit eine Physiognomie, wie bereits Grütter 1986 bemerkte.¹³²⁹ Die karge Landschaft, der wolkenverhangene Himmel und die dramatisch über den Rumpf hinweg wehende Gischt untermalen die Trostlosigkeit der Situation. Börsch-Supan deutete das Gemälde 1973 als ein Gleichnis für den Tod.¹³³⁰ Zschoche nahm dagegen 2006 ein politisches Thema an und verwies dazu auf einen Brief Friedrich aus dem Jahr 1824, in dem dieser geschrieben hatte, der Sturm solle „die Stickluft“ der Restauration vertreiben.¹³³¹

Wie Friedrich es verstand, mit einem solchen Motiv an die Gefühle der Betrachtenden zu appellieren, zeigt der Vergleich mit dem Gemälde „Wrack an der norwegischen Küste“ von Friedrichs Freund Johan Christian Dahl, das nur sechs Jahre später entstand [Abb. 9.34.1.]. Auch bei Dahl liegt ein Schiffsrumpf vor einer felsigen Küste auf Grund. Auch hier schlagen die Wellen gegen das Wrack und es sprüht die Gischt darüber. Dennoch vermittelt Dahls Gemälde einen ganz anderen Blick auf das Geschehen. Ihm ging es um die realistische Darstellung einer Situation und ihrer Umgebung. Er zeigt daher ein Wrack, wie es tatsächlich an der Küste liegen könnte.¹³³² Friedrich dagegen zeigt ein Wrack, das in den Betrachtenden ein bestimmtes Gefühl hervorrufen soll. Er selbst stand zum Ent-

¹³²⁹ Grütter 1986, S. 167.

¹³³⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 384.

¹³³¹ Friedrich schrieb am 1. Januar 1824 an seinen Bruder Adolf: „Daß dich mein Bild erfreuet ist mir lieb und mehr als lieb. Daß es in deiner Seele stürmet wie in dem Bilde – immerhin, der Sturm läutert die Luft. Möge auch dein bewegtes aufgerägtes [sic] innere Leben, heilbringend, nicht zerstörend [sic], auf Seele und Leib wirken und so wenigstens dem Bilde unehulich [sic] (zitiert nach Zschoche 2006, S. 181 und S. 183).

¹³³² Auch Zschoche verglich dieses Gemälde Dahls mit Friedrichs „Schiffsbruchbildern“. Er verwies auf die unterschiedliche Auffassung des Bildthemas zwischen Dahls Gemälde und Friedrichs „Wrack im Mondschein“ von 1830 (Zschoche 1998, S. 139 f.).

¹³²⁷ Zschoche 1998, S. 136.

¹³²⁸ Grummt 808.

stehungszeitpunkt des Gemäldes unter den Eindrücken der Restauration und der Demagogenverfolgung. Die damit verbundene Hoffnungslosigkeit spiegelt sich in dem Bootswrack wider, das den Elementen schutzlos ausgeliefert ist.

Dass das Gemälde bis auf die wenigen erwähnten Beiträge nicht in der Literatur besprochen wird, kann daran liegen, dass es sich lange in Familienbesitz befand¹³³³ und dann 1901 beim Brand von Friedrichs Geburtshaus schwer beschädigt wurde. Der letzte bekannte Eigentümer des Gemäldes, die Galerie Koch in Hannover, besitzt ebenfalls keine Literatur zu dem Gemälde.¹³³⁴

¹³³³ Zuerst bei Friedrichs Bruder und dann bei dessen Enkel (Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 384).

¹³³⁴ Dies teilte mir die Galerie Koch im August 2011 mit.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G808 Schiffsstudien im Wolgaster Hafen, 1. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,6 × 25,4 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 808	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1947	
Aubert 1947, S. 95.	Wrack in der Brandung eines tiefgrünen Meeres unter treibenden Wetterwolken.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 384.	Das Motiv des an felsiger Küste scheiternden Schiffes [...] ist ein Gleichnis für den Tod.
1986	
Grütter 1986, S. 167.	Das Wrack mit seinen beiden Ankerlöchern erweckt Assoziationen mit einer Physiognomie.
1987	
Mertens 1987, S. 87.	Das „Felsige Ufer mit gestrandetem Schiff“ [...] weist dasselbe Kompositionsschema [wie das Gemälde „Nach dem Sturm“, Anm. d. Verf.] auf: die in der vorderen Zone aufeinandergetürmten Steinbrocken, das gestrandete Boot, das gerade von einer Welle überspült wird und dessen Heck die Horizontlinie überschneidet.
2006	
Zschoche 2006, S. 183.	Das Motiv des gescheiterten Schiffes deutet Börsch-Supan als Gleichnis für den Tod. Man kann aber auch an die gescheiterte Hoffnung auf gesellschaftliche Veränderung denken. „Immerhin“, schreibt Friedrich weiter, „der Sturm läutert die Luft“, womit er wohl die Stickluft der Restauration meint.

9.35. Das Eismeer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	96,7 × 126,9 Zentimeter
Ort	Hamburger Kunsthalle
Datierung	1823/24

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick auf eine zugefrorene Wasserfläche, auf der sich mächtige Eisplatten gegen- und übereinander schieben. In der Bildmitte haben sich diese Platten pyramidenförmig aufgetürmt. Links im Mittelgrund befinden sich Baumstämme zwischen den Eisschollen, was die Vermutung nahelegt, dass die Betrachtenden die Szene von einer Küste aus sehen, gegen die das Eis geschoben wird. Das Eis im Vordergrund ist in Braun- und Ockertönen gemalt, als ob es mit Erde durchmischt sei. Die spitz aufragenden Eisgebilde im Hintergrund sind dagegen in Blau- und Grautönen dargestellt.

Am rechten Bildrand ist zwischen den Eisschollen das Heck eines Schiffes zu sehen. Auch ein gebrochener Mast sowie ein Segel an einer Rah sind dort zwischen Schnee und Eis zu erkennen. Das Schiff liegt auf der Backbordseite und ist völlig vom Eis eingeschlossen.

Kritische Analyse

In der Literatur wurde bereits ausführlich der Umstand erörtert, dass das Gemälde bis zur differenzierten Betrachtung durch Stechow 1965¹³³⁵ mit einem verschollenen Gemälde Friedrichs verwechselt wurde. Friedrich hatte dieses Gemälde 1822 zur Dresdener Kunstausstellung gegeben, wo es als „Ein gescheitertes Schiff auf Grönlands Küste im Wonne-Mond“ im Verzeichnis aufgeführt wurde.¹³³⁶ Da das darin gezeigte Schiff den Namen „Hoffnung“ trug, wurde das vorliegende Gemälde durch diese Verwechslung auch irrtümlich als „Die gescheiterte Hoffnung“ bezeichnet.¹³³⁷

In dem Gemälde „Das Eismeer“ verlegte Friedrich Eisschollen, die er während des ungewöhnlich star-

ken Eisgangs 1820/21 an der Elbe beobachtet hatte, auf die offene See. Durch den Größenvergleich zwischen dem Schiff und den Eisschollen wird bei den Betrachtenden der Eindruck erzeugt, sie schauen auf riesige Eisplatten, wie man sie in arktischen Breiten erwarten würde.¹³³⁸

Von der Takelage des Schiffes zwischen den Eisschollen ist nur noch ein Mast mit abgebrochener Spitze zu sehen, an dem eine Rah und ein Segel befestigt sind. Von den Nocken hängen abgerissene Taue herab. Der Schiffsrumpf ist mit dem Heck zu den Betrachtenden gedreht. Es handelt sich um ein überhängendes Heck, das Ruder wird durch einen Koker gefahren. Auffallend ist der blaugrau und golden bemalte Heckspiegel. In der Mitte des Heckspiegels befindet sich ein Feld mit einer wappenartigen Verzierung, die in Gold ausgeführt ist. Zu beiden Seiten des Feldes liegen je zwei Kajütfenster, deren Sprossen zum Teil herausgebrochen sind. Über ihnen befindet sich ein Band mit Ranken, ähnlich einem Arkanthusfries, ebenfalls in Gold gemalt, und schließlich die Reling.

In der Forschung blieb bislang unerwähnt, dass Friedrich für die Darstellung des Schiffes auf die „Studie eines Zweimasters (vor 1816/um 1815)“¹³³⁹ zurückgegriffen hatte [Abb. G757]. Das Heck der dort dargestellten Galeasse wurde von ihm in allen Details in das Gemälde übernommen. Zu sehen sind das Feld in der Mitte des Heckspiegels über dem Koker, das auch in der Studie eine Art Wappen oder Emblem zeigt, die Kajütfenster zu beiden Seiten, Taue, die von der Reling zum Ruder führen, sowie die charakteristische gitternetzartige Struktur der Reling. In dem Gemälde hat Friedrich jedoch die reichen Verzierungen des Heckspiegels in Gold hinzugefügt.

¹³³⁵ Stechow 1965, S. 241-246.

¹³³⁶ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 95.

¹³³⁷ Vgl. Schmied 2002, S. 108.

¹³³⁸ Das beschrieb Mertens bereits 1987 (Mertens 1987, S. 89).

¹³³⁹ Grummt 757.

Zuletzt hat sich Grave 2001 in einer Monographie mit dem Gemälde „Das Eismeer“ beschäftigt.¹³⁴⁰ Er griff darin auch die These auf, dass Friedrich durch Berichte über die Expeditionen von William Edward Parry zu der Darstellung angeregt worden sei. Parry hatte 1819/20 mit zwei Schiffen nach einer Nord-West-Passage zwischen Atlantik und Pazifik gesucht. „Das Eismeer“ wurde mit diesem Bericht in Verbindung gebracht und unter anderem in Dahls Nachlasskatalog mit dem Zusatz: „Nach Perri's Reise“ aufgeführt.¹³⁴¹

Bei den beiden von Parry genutzten Schiffen handelte es sich um eine sogenannte Kanonenbrigg (HMS Griper)¹³⁴² und eine Bombarde (HMS Hecla).¹³⁴³ Parry hatte beide Schiffe mit dem Segelriss einer Bark umbauen lassen, da diese Art der Takelung mit der geringsten Anzahl von Seeleuten zu manövrieren war.¹³⁴⁴ Die Schiffe waren also jeweils mit drei Masten ausgestattet, was sich auch an einem Aquatinta-Stich von Westall nachvollziehen lässt [Abb. 9.35.1.].¹³⁴⁵ Es ist anzunehmen, dass Friedrich diesen Stich gekannt hat, denn in dem verschollenen Gemälde „Die gescheiterte Hoffnung“ hatte er tatsächlich einen Dreimaster im Eis gemalt, wie Carl Töpfer 1826 schrieb: „Mag immerhin jenes Schiff, ein zersplitterter Dreimaster, uns die Größe der Schollen andeuten [...]“.¹³⁴⁶

Abgesehen davon, dass in dem vorliegenden Gemälde kein Dreimaster gezeigt wird, wies Grave bereits richtigerweise darauf hin, dass die Darstellung allein mit dem Hinweis auf die Parry-Expedition nur unzureichend gewürdigt werden könne.¹³⁴⁷ So sah es Börsch-Supan bereits 1973 und schrieb, dass in dem Gemälde „Das Eismeer“ wohl keine einzelne Katastrophe, sondern die „Vergäng-

lichkeit des Menschen“ Thema sei.¹³⁴⁸ Jensen sah dagegen 1995 in dem Schiff ein Sinnbild des in der Restauration gescheiterten Freiheitsgedankens¹³⁴⁹, ebenso wie Wolff 2007¹³⁵⁰, der in dem Gemälde Friedrichs Protest gegen die Restauration und den „politischen Winter“ in Deutschland erkannte.

„Das Eismeer“ ist das einzige Gemälde Friedrichs, in dem er ein Schiff mit einem aufwändig in Gold verzierten Spiegelheck darstellt. Man kann also davon ausgehen, dass er mit diesem Detail eine entsprechende Aussage für sein Bildthema verband. Solche Verzierungen waren an Handelsschiffen oder Fischereifahrzeugen nicht üblich. Sie kamen dagegen an Kriegsschiffen oder Schiffen im Besitz eines Herrscherhauses vor¹³⁵¹, die per Definition „Staatsschiffe“ waren. Hier liegt die Interpretation nah, dass Friedrich das Staatsschiff symbolisieren wollte, das gescheitert und in völliger Bewegungslosigkeit im Eis eingeschlossen ist. Demnach wäre das Bildthema ein politisches, was auch mit der politischen Situation nach der 1819 einsetzenden „Demagogieverfolgung“ zusammenpasst, die Friedrich als erdrückend empfunden hatte.

¹³⁴⁰ Johannes Grave: Caspar David Friedrich und die Theorie des Erhabenen, Weimar 2001.

¹³⁴¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 150.

¹³⁴² „The Griper was a gun brig of one hundred and eighty tons, which had been considerably strengthened and raised upon, to accompany Captain Parry on his first voyage, under the command of Lieutenant now Captain Liddon“ (Lyon 1825, S. 6).

¹³⁴³ „The ships appointed for this expedition, to search for a north-west passage from the Atlantic ocean to the Pacific, are the Hecla, so named after the famous burning mountain in Iceland, in allusion to her destination as a bomb-vessel [...]“ (Officer 1821).

¹³⁴⁴ „The mode of rigging the vessels was that of a barque [...]“ (Parry 1821, S. iii).

¹³⁴⁵ Vgl. Grave 2001, S. 25.

¹³⁴⁶ Töpfer 1826, o.S., zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 107.

¹³⁴⁷ Grave 2001, S. 26.

¹³⁴⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 387.

¹³⁴⁹ Jensen 1995, S. 106.

¹³⁵⁰ Wolff 2007, S. 73.

¹³⁵¹ Vgl. Hansen 1966, S. 115-117.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1824	
Kunstaussstellung in der Akademie zu Prag, zu Anfang des Jahres 1824. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 102.	Nachtrag. Erfunden oder nach der Natur. Oelgemälde. 19 a „Ideale Scene eines arktischen Meeres, ein gescheitertes Schiff unter den aufgethürmten [sic] Eismassen.“
Anonym. Die berliner Kunstaussstellung. Literarische Konservationsblatt, S. 1121. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 104.	Die Kunst schien in dem verflossenen Jahre keine bedeutenden Fortschritte gemacht zu haben, wenn einer der gefeiertsten Meister sich in krankhaftem Streben nach Neuheit und Seltsamkeit bis zu den starren Eisschollen des Nordmeeres verstieg; von denen die eingekeilten Schiffstrümmer das nach Schönheit und Leben suchende Auge zurückscheuchten [...].
1825	
Böttiger, August: Blicke auf einheimische Künstler. Die Professoren Dahl und Friedrich. Artistisches Notizenblatt 1825, S. 21-25. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 106.	Und sähen wir auch heute nur sein zweites Polarbild mit dem Griper zwischen starrenden und gähnenden Eisblöcken eingeklemmt, [...] so würde der Gang belohnt sein.
1859	
Auktionskatalog Johann Christian Dahl zur Versteigerung dessen Nachlasses am 3. Oktober 1859. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 150.	Winterlandschaft mit großen Eisbergen, oder die verunglückte „Hoffnung“ im Polarmeer; nach Perri's Reise.
1888	
Becker, Hermann: Deutsche Maler. Von Asmus Carstens an bis auf die neuere Zeit in einzelnen Werken kritisch geschildert. Leipzig, S. 335. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 161.	Das seltsamste von den Werken dieses Künstlers ist „Ein Schiff vom Eise zertrümmert“.
1891	
Boetticher, Friedrich von: Malerwerke des 19. Jahrhunderts, I., S. 348 f. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 164.	8. Das Eismeer. – Dresd. ak. KA 24. Das Bild „Die zertrümmerte Hoffnung“, Schiffstrümmer, deren größte dem Schiff „Hoffnung“ angehören, zwischen ungeheuren Eisschollen.

1944	
Beenken 1944, S. 237.	Über das Wrack des im Polareis untergegangenen Schiffes „Hoffnung“ haben sich die Eisschollen zu einer glasig-grünlichen Pyramide getürmt, alles Lebendige ist längst dem Tod anheimgefallen.
1969	
Kat. Hamburg 1969, S. 73.	Zwischen ineinandergeschobenen und in der Mitte spitz sich hochturmenden Eisschollen entdeckt man die Reste eines zerstörten Schiffes, den Rumpf rechts am Ansatz des Schollenaufbaus.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 387.	Die Trümmer des Schiffes, dessen Einbettung in die Eisschollen an ein Grab erinnert, bedeuten demgegenüber die Vergänglichkeit des Menschen und die Unmöglichkeit, das Wesen Gottes zu erforschen, ohne daß wohl an eine einzelne Katastrophe gedacht ist.
1987	
Mertens 1987, S. 89.	Rechts daneben entdeckt man den aus Blöcken auftauchenden Rumpf eines Schiffes, dessen wie ein Spielzeug wirkende, miniaturhafte Ausführung auf die außerordentlichen Maße der Schollen hinweist. [...] Lediglich das winzig wirkende Schiff, das zerschmettert unter den Eismassen liegt, gibt einen Hinweis auf Menschen, die entweder das Schiff verlassen haben oder auf ihm umgekommen sind.
1993	
Sala 1993, S. 17.	Inmitten des Eises erblickt man das Heck eines Schiffes, das sich in dieselbe Richtung neigt wie die Blöcke, fast eine biomorphe Form, im Eis eingeschlossen, in der Falle der eigenen Vermessenheit gefangen, zerschmettert, zerbrochen.
1995	
Jensen, Jens Christian: Caspar David Friedrich. Leben und Werk. Köln, S. 206.	Das „Eismeer“ könnte auch die allgemeine Erstarrung in Deutschland versinnbildlichen, die das Schiff, den Freiheitsgedanken, unter sich begräbt.
2000	
Hofmann, Werner. Caspar David Friedrich. Naturwirklichkeit und Kunstwahrheit, München, S. 228.	Im Hamburger Bild scheint das Naturgeschehen aus seinen organischen Stirb-und-Werde-Prozessen herausgetreten und von einer endgültigen Katastrophe heimgesucht worden, die sich auch auf das Werk des Menschen erstreckt: allmählich entdecken wir am rechten Bildrand ein vom Eis erdrücktes Schiffswrack.
2001	
Grave 2001, S. 17 u. 19.	Das umgestürzte Schiff ist, ungefähr auf gleicher Höhe wie die Holzstämme, im rechten Bildteil dargestellt. Seine Lage und die nach links drückenden Eisplatten lassen vermuten, dass der Segler gegen die verdeckte Landzunge gepresst wird. [...] Das Schiff erscheint dem Betrachter ungewöhnlich klein und tritt auch farbig nicht besonders hervor. [...] Erst der Vergleich von Schiff und Eisberg lässt diesen

	<p>ungewöhnlich groß erscheinen. Angesichts der geringen Größe des Schiffes, die eine ziemlich große Entfernung suggeriert, muss es den Betrachter wundern, dass er dennoch – zumindest auf dem Original – Reste des Tauwerks sehen kann.</p>
2005	
Faass/Krämer 2005, S. 146.	<p>Das Eismeer zeigt ein von Eisschollen zerdrücktes Segelschiff in einer Polarlandschaft.</p>
2007	
Wolf 2007, S. 73.	<p>Das von Eisschollen erdrückte Segelschiff in einer ansonsten menschenleeren Polarlandschaft, der das schneidend kalte Kolorit entspricht, ist als pathetisches Sinnbild für eine epochale Katastrophe zu verstehen, wobei sich Momente des Scheiterns und der dennoch vorhandenen Hoffnung, der Zerstörung und des Neuanfangs zum zeichenhaften Protest gegen die bedrückende Restauration des deutschen „politischen Winters“ unter Metternich vereinen.</p>

9.36. Nordische See im Mondlicht

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 30,5 Zentimeter
Ort	Národní Galerie, Prag
Datierung	um 1823

Beschreibung

Das Gemälde zeigt eine felsige Küstenregion bei Nacht. Im Vordergrund des Gemäldes liegt ein Segelboot auf dem Ufer. Der zur Seite geneigte Rumpf wird von Holzstangen gestützt. Von der Mastspitze führen Tauen zum Bootsrumpf, zwei Ruder ragen über die Backbordseite. Auf dem Bug liegt ein heruntergelassenes Segel.

Vor dem steinigen Ufer im Vordergrund sind große Steine und Klippen im Wasser zu sehen. Links im Hintergrund ist eine Küstenlinie oder Insel dargestellt, rechts ragt eine Felseninsel auf. Dazwischen wird der Blick auf das dahinter liegende Meer und den Horizont freigegeben. Über dieser Stelle steht der Mond hinter den Wolken. Die Wasserfläche ist kaum bewegt, auf dem Meer und der Horizontlinie spiegelt sich das Mondlicht.

Kritische Analyse

Der Maler zeigt eine Gegend, die in die nördlichen Regionen des Atlantiks zu gehören scheint. Friedrich hat diese Gegend selbst nie besucht, die Landschaft ist eine Erfindung des Malers. Das von der Ostsee stammende Fischerboot im Vordergrund wirkt in dieser Umgebung deplatziert. Es handelt es sich um ein einmastiges Gebrauchsfahrzeug, wie es unter anderem in der Stellnetz- oder Reusenfischerei genutzt wurde.¹³⁵² Im Boot befinden sich mehrere Stangen zum Markieren der Netze, links neben dem Bug liegt eine Dragge, die zur Befestigung dieser Netze im Wasser dient. Das Boot kann gesegelt, gerudert oder auch gewirgt werden, wie das Wriggloch am Spiegelheck zeigt.

In den Beschreibungen des Gemäldes wird das Boot kaum erwähnt. Ernst nannte es 1943 ein Fischereifahrzeug („Fischerbarke“), das den „Gefahren des

Meeres“ entronnen sei.¹³⁵³ Börsch-Supan sah 1973 in dem an Land gezogenen Boot ein Zeichen für das endende Leben, den daneben liegenden Anker deutete er als ein Symbol der Hoffnung auf Auferstehung.¹³⁵⁴

In dem zur gleichen Zeit entstandenen Gemälde „Felsenriff am Meeresstrand“ (um 1824)¹³⁵⁵ zeigt Friedrich eine ähnliche Landschaft mit bizarr gezackten Gesteinsformationen. Die Unwirtlichkeit und Bedrohlichkeit der Landschaft wird jedoch im vorliegenden Gemälde durch das kleine Fahrzeug in besonderem Maße erfahrbar.¹³⁵⁶ Indem Friedrich das Boot vor diese (Phantasie-)Landschaft stellt, steigert er den Eindruck von Gefährlichkeit und Ödnis. Es liegt nahe, hier als Bildthema die Ausgesetztheit und Machtlosigkeit des Menschen und das Boot als Lebensschiff zu verstehen.

¹³⁵² Rudolph 1961, S. 242.

¹³⁵³ Sigismund 1943, S. 61.

¹³⁵⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 387.

¹³⁵⁵ Börsch-Supan/Jähning Nr. 315.

¹³⁵⁶ Bereits Sigismund hat 1943 von der Gefahr geschrieben, die von dem Meer für das Boot ausgeht (Sigismund 1943, S. 61).

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine. Die Zuordnung einer Federzeichnung im Museum der Bildenden Künste in Budapest durch Marianne Bernhard wurde 2011 von Christina Grummt widerlegt (Grummt 2011, Bd. 2, S. 936).	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1943	
Sigismund 1943, S. 61.	Von den Gefahren des Meeres redet sehr deutlich das schon seit 1842 im Künstlerhaus Rudolphinum zu Prag befindliche Ölgemälde „Eine nordische See, vom Mond beleuchtet“: zahllose Klippen ragen aus dem ruhigen Wasser hervor; den Hintergrund bilden schroffe Felseninseln; die Fischerbarke aber, die im Mondenglanze vorn am flachen Ufer liegt, ist den Fährnissen glücklich entronnen.
1972	
Ausst.-Kat. London 1972, S. 79.	The ship drawn up on the shore signifies the life which has ended, while the anchor nearby offers the hope of resurrection.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 387.	1973, Die Klippen im Meer verweisen möglicherweise auf die Gefahren des Lebens, die das Schiff bestanden hat, dieses symbolisiert das vollendete Leben. Der Anker daneben versinnbildlicht die Hoffnung auf Auferstehung.

9.37. Abend an der Ostsee

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	25,2 × 31,2 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	um 1826

Beschreibung

Auf einem mit Steinen und Geröll übersäten Küstenstreifen liegt ein mächtiger Stockanker. Seine Flanke ragt über die Horizontlinie und zeichnet sich deutlich gegen den hellen Himmel ab. Über den Himmel zieht ein dünnes Wolkenband sowie einigen dunklen Wolken, die den Mond verdecken.

Unmittelbar vor dem Ufer zwischen den Steinen befindet sich ein Segelboot auf dem Wasser, das an dieser Stelle vom Mond beleuchtet ist und den hellsten Teil des Gemäldes darstellt. Die Steine bilden eine halbkreisförmige Bucht, aus der heraus das Boot seine Fahrt beginnt. Das Segel ist gesetzt, der Bug auf das Meer ausgerichtet. Ein Mann steht am Mast und ist dort mit dem Segel beschäftigt, zwei weitere sitzen im Heck des Bootes.

Kritische Analyse

Friedrich zeigt hier ein ähnliches Motiv wie in dem um 1817 entstandenen Gemälde „Abend“. Dort ist ebenfalls ein sprietgetakeltes Boot in Verbindung mit einem großen Stockanker zu sehen. Während jedoch im „Abend“ ein „altdeutsch“ gekleidetes Paar das Boot auf den Anker zusteuert, lässt sich im „Abend an der Ostsee“ die Kleidung der Personen nicht als „Altdeutsche Tracht“ identifizieren. Jensen ging davon aus, dass es sich bei den Personen an Bord um Fischer handele.¹³⁵⁷

In der Literatur wurde bislang irrtümlicherweise davon ausgegangen, dass sich das Boot auf dem Weg zur Küste befindet. Das ist jedoch nicht der Fall, wie man an der Stellung des Spriets erkennen kann, das sich deutlich vor dem Segel abzeichnet. Friedrich hat das Boot vielmehr in Fahrt auf das Meer hinaus dargestellt.

Der Anker wurde von Friedrich im Vergleich zu den Steinen und dem Boot übergroß dargestellt. Dies zeigt die besondere Bedeutung an, die der Maler mit dem Motiv verband. Solche Anker lagen in der Realität nicht an der Küste herum. Friedrich bringt auf diese Weise die Fahrt des Bootes mit der Hoffnung in Verbindung.

Börsch-Supan nahm 1973 an, das Boot kehre zum Ufer zurück, und sah in der Darstellung eine Todesallegorie.¹³⁵⁸ Auch Fiege erkannte 1977 ein an das Land zurückkehrendes Boot und sah in dem Anker ein Glaubenssymbol. Sie nahm an, Friedrich habe eine Heimkehr im Sinne des Lebensabends oder „die Heimkehr zum Glauben“ dargestellt.¹³⁵⁹ Jensen sprach 2002 ebenfalls von einem „Ansteuern“ des Ufers und deutete den Anker als Zeichen des Glaubens.¹³⁶⁰

¹³⁵⁷ Jensen 2002, S. 84.

¹³⁵⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 406.

¹³⁵⁹ Fiege 1977, S. 77.

¹³⁶⁰ Jensen 2002, S. 84.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 406.	Das Boot, das bei aufgehendem Mond ans Ufer zurückkehrt, in Verbindung mit dem Anker am Ufer variiert als Todesallegorie den Gedanken von Kat. 215 [Das Kreuz an der Ostsee, Anm. Verf.] und 238 [Mondnacht am Ostseestrand, Anm. d. Verf.]. Anker und Boot sind in ihren Umrissen als formverwandte und daher zusammengehörige Gegenstände zu sehen.
1977	
Fiege 1977, S. 77.	Die abendliche Heimkehr kann den Lebensabend bedeuten oder sogar die Heimkehr zum Glauben, wie beim Abend an der Ostsee der große Anker am Strand Glauben.
2002	
Jensen 2002, S. 84.	Der mächtige Anker am Ufer, Attribut der Fides, der Figur des Glaubens, scheint dem steinigen, unwirtlichen, verschatteten Ufer Halt und Hoffnung zu geben, im streifigen Mondlicht breiten sich Mond und Meer bis an den Horizont. Das Segelboot mit zwei oder drei Männern an Bord, wohl Fischer, die ihren Fang anlanden, kann also getrost das Ufer ansteuern.

9.38. Schiffe im Hafen am Abend

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	76,5 × 88 Zentimeter
Ort	Staatliche Kunstsammlungen Dresden/Galerie Neue Meister, Dresden
Datierung	1828

Friedrich zeigt den Blick auf eine kleine Hafenanlage, in der sich Segel- und Ruderboote befinden. Es ist Nacht, im Mittelpunkt des Gemäldes steht die Sichel des Mondes hinter den Wolken.

Das Ufer des Hafenbeckens ist rechts im Vordergrund mit Brettern befestigt, dort führt eine Holzterrasse ins Wasser. Hier steht auch eine kleine Hütte, hinter der ein Bootsrumpf auf dem Land liegt. Zwischen dem Hafenbecken und dem Meer liegt eine schmale Landzunge, auf der Stangen, Leinen und andere Fischereigeräte verstreut sind. Dort liegen an der Seeseite Segelboote fest, die rotbraune und blaue Segel gesetzt haben.

Im Hintergrund sind auf dem Meer vier Segelboote zu sehen, die in einer Reihe hintereinander auf die Hafenanlage zufahren.

Kritische Analyse

Der Kunstsammler Maximilian Speck von Sternenburg kaufte das Gemälde wohl 1828 von Friedrich. Es wurde bereits zur Ostermesse dieses Jahres ausgestellt.¹³⁶¹ Die Inschrift auf dem Boot im Vordergrund „Maxn von Speck“ wurde 1973 von Börsch-Supan als Widmungsinschrift und das Gemälde demzufolge als ein zu Lebzeiten des Kunstsammlers entstandenes Gedächtnisbild verstanden.¹³⁶² Neidhardt hatte jedoch bereits 1962 in einem Aufsatz festgestellt, dass die Inschrift auf dem Boot nicht von Friedrich selbst stamme, sondern nachträglich aufgebracht wurde.¹³⁶³ Damit bleibt die Frage offen, ob Friedrich das Gemälde im Auftrag von Sternenburgs gemalt oder dieser es später erworben hat.

Die drei Boote im Mittelgrund des Gemäldes hat Friedrich aus einer Zeichnung übernommen, die er 1818 in Wolgast angefertigt hatte [Abb. G808].¹³⁶⁴ Darauf ist von links ein Segelboot mit zwei Masten zu sehen, daneben ein Boot mit dem charakteristischen Decksprung, das man als Heuer identifizieren kann¹³⁶⁵, sowie ein einmastiges Segelboot, das leck ist und sich stark zur Backbordseite neigt. Die Boote hat Friedrich ohne Änderungen in das Gemälde übertragen.

Von den Booten, die hinter der Landzunge festliegen, sind nur die Segel zu sehen. Friedrich zeigt hier vier sprietgetakelte Boote und in der Mitte, die anderen Fahrzeuge deutlich überragend, ein größeres, gaffelgetakeltes Boot. Die Segel der Fahrzeuge sind im Vergleich mit den auf der Landzunge hängenden Netzen zu groß dargestellt. Grummt wies 2011 außerdem darauf hin, dass der Maler die Hütte rechts sehr viel größer als in der Zeichnung gemalt hat.¹³⁶⁶ Emmrich hatte darüber hinaus schon 1964 die starke Verkürzung des Ruderbootes im Vordergrund mit der Aufschrift „Maxn von Speck“ beschrieben.¹³⁶⁷

Börsch-Supan hatte 1990 das Portalmotiv beschrieben, das sich durch die rechts an das Häuschen gelehnten Stangen und den Mast des zur Seite geneigten Bootes im Hafen ergibt.¹³⁶⁸ In dieses „Portal“ ist eines der Boote eingestellt, die sich in einer Reihe vom Meer her nähern. Wie schon in dem Gemälde „Morgen“ kam es dem Maler darauf an, eine gleichmäßige und deutlich erkennbare Reihung der Fahrzeuge darzustellen, der er die realistische Wiedergabe der Größenverhältnisse unterordnete. So ist das Segel des vom Land aus gesehenen

¹³⁶¹ Spitzer 2010, S. 50.

¹³⁶² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 410.

¹³⁶³ Neidhardt schrieb dazu: „Schon die Tatsache, dass weder der Name des Künstlers noch ein Datum erscheint, ist für eine Widmung ungewöhnlich. Mit Friedrichs Handschrift zeigt der Namenszug keinerlei Ähnlichkeit.“ Er vermutete, dass der Namenszug nach dem Kauf des Bildes im Auftrag des Eigentümers angebracht wurde (Neidhardt 1962, S. 104).

¹³⁶⁴ Grummt 808.

¹³⁶⁵ Rudolph 1961, S. 234-236.

¹³⁶⁶ Grummt 2011, S. 739.

¹³⁶⁷ Emmrich 1964, S. 75.

¹³⁶⁸ Börsch-Supan 1990, S. 154.

dritten Bootes im Verhältnis zum Rumpf viel zu lang dargestellt.

Sigismund schrieb 1943 zu den Booten, ein „verspätetes Schiff“ befinde sich auf dem Weg zum heimischen Hafen¹³⁶⁹, Emmerich beschrieb die Fahrzeuge 1964 als eine Reihe heimkehrender Boote¹³⁷⁰, ebenso wie Börsch-Supan in seinen Ausführungen von 1973¹³⁷¹ und 1990¹³⁷². Für ihn bedeuteten die Fahrzeuge im Hafen Verstorbene und die herannahenden Boote „Lebende, die sich dem Tode nähern“.¹³⁷³ Dem schloss sich Spitzer 2010 an, der den Hafen als einen „Ort der Geborgenheit und des friedvollen Trostes“ begriff und als Metapher der beendeten Lebensfahrt deutete.¹³⁷⁴ Allein Spitzer erwähnte, dass das zur Seite geneigte Boot im Hafenbecken auf Grund liegt. Gleiches nahm er irrtümlicherweise für das Ruderboot im Vordergrund an, auf dem der Name von Specks verzeichnet ist.¹³⁷⁵ Börsch-Supan beschrieb dieses Ruderboot als „Nachen“, den er als die Personifikation des verstorbenen Sammlers verstand.¹³⁷⁶

Von dem Gemälde geht eine kontemplative Stimmung aus, von der bereits in einer der frühesten Bildbeschreibungen von Sigismund die Rede ist.¹³⁷⁷ Auffallend ist der Kontrast zwischen den teils abgetakelten und auf Grund liegenden Fahrzeugen diesseits der Landzunge und denen, die auf der anderen Seite angelegt haben und mit gesetzten Segeln jederzeit wieder in See stechen könnten. Dies spricht gegen eine Deutung des Gemäldes als Todesallegorie.

¹³⁶⁹ Sigismund 1943, S. 84.

¹³⁷⁰ Emmerich 1964, S. 76.

¹³⁷¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 410.

¹³⁷² Börsch-Supan 1990, S. 154.

¹³⁷³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 410, sowie Börsch-Supan 1990, S. 154.

¹³⁷⁴ Spitzer 2010, S. 50.

¹³⁷⁵ Ebd., S. 61.

¹³⁷⁶ Börsch-Supan 1990, S. 154.

¹³⁷⁷ Sigismund 1943, S. 84 f.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G808 Schiffsstudien im Wolgaster Hafen, 1. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,6 × 25,4 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 808	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1857	
Weigel 1957, Nr. 12.	Seegestade mit Schiffen, Fischerbooten und Apparaturen. Ein Untergang des zunehmenden Mondes in der Abendbeleuchtung.
1943	
Sigismund 1943, S. 84 f.	Ein verspätetes Schiff kommt durch die Stille der Nacht, dem heimischen Strande zu, wo es auch Ruhe finden wird.
1962	
Neidhardt 1962, S. 104.	Im Jahre 1933 wurde der Dresdner Gemäldegalerie von einem Düsseldorfer Kunsthändler ein vorzüglich gemaltes Strandbild angeboten. Es zeigt eine Reihe von Kähnen und Fischerbooten im Hafen.
1964	
Emmrich 1964, S. 75 f.	Im äußersten Gegensatz [zu dem Gemälde „Meeresküste bei Mondschein“, Anm. d. Verf.] steht das Bild friedvoller Heimkehr nach beendetem Tagwerk, Schiffe im Hafen am Abend. [...] Dicht unter dem Auge des Betrachters liegen links vorn im seichten Wasser zwei Boote. Alle beide sind scharf plastisch dargestellt, das rechte mit der befremdlichen Bezeichnung Maxn. v. Speck erscheint in starker Verkürzung und überschneidet das längsseits liegende. Beide Boote führen in leichter Schräge ein Stück in den Bildraum hinein bis zum Konzentrationspunkt, einer kompakten Gruppe von Tauen, Netzen, Tonnen und bunter Lappen. [...] Eine Landzunge mit aufgespannten Fischernetzen teilt jetzt die Meeresfläche in Parallelstreifen. Diesseits und jenseits des grasbewachsenen Landarmes haben Boote angelegt. Die Gruppe der Segel, deren Rot noch Tagesfarben strahlt, bildet das zweite, gewichtigere Konzentrationsmoment, diesmal von klarer Tektonik und symmetrischer Dreiecksordnung. Von ihm aus entwickelt sich die Kette heimkehrender Boote, die zweite Diagonale, deren Endpunkt bereits im Unendlichen liegt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 410.	1973, Die Schiffe im Hafen bedeuten Verstorbene, die Reihe der heimkehrenden Boote Lebende, die sich dem Tode nähern. Das Boot mit dem Namen Maxn von Speck ist folglich als Memento mori für den Besitzer und als eine Art zu Lebzeiten gemaltes Gedächtnisbild gemeint, was der Denkweise von Specks entsprach. Mit dem daneben liegenden Boot ist möglicherweise die Gattin von Specks gemeint.

1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 151.	Wie bei den anderen Darstellungen des Themas ist der abendliche Hafen mit den heimgekehrten und heimkehrenden Schiffen Sinnbild für die Endstation der Lebensfahrt. Das Boot mit dem Namen Maxn von Speck ist als des Auftraggebers Lebensschiff zu sehen.
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 154.	Die große Aufschrift auf einem vorne links im Hafen liegenden Nachen „Max v. Speck“ bedeutet die Gleichsetzung des Bootes mit dem Auftraggeber. Das Boot im Hafen ist das beendete Leben. Daß es ein ganz einfacher Nachen ist, erinnert daran, daß der Tod alle Standesunterschiede aufhebt. [...] Die rhythmische Reihe der heimkehrenden Fischerboote durchquert den Hintergrund und zielt nach vorne zum Hafen des Todes. Das vorderste Boot wird wie von einem Portal empfangen, das durch die symmetrisch zueinander strebenden Formen der Stangen, die an das Häuschen gelehnt sind, und den sich nach rechts neigenden Mast gebildet wird. Die fünf Segel der jenseits der Mole liegenden Schiffe bilden eine symmetrische Gruppe; jedes dieser Segel erhält jedoch einen Richtungswert zur Mitte hin, wo die Sichel des zunehmenden Mondes unter den Wolken hervorscheint.
2001	
Spitzer 2001, S. 61.	Dem Symbolcharakter seiner Landschaftsdarstellungen gemäß sind auch in die Seestücke des Malers Gleichnisse des menschlichen Lebens einbegriffen. Segelboote begeben sich aus dem schützenden Hafen hinaus auf die gefahrvolle „Lebensfahrt“ und kehren schließlich an den Ort ihrer Herkunft zurück. [...] Der verkürzte Name [Maximilian Speck von Sternburg, Anm. d. Verf.] erscheint auf jenem Ruderboot vorn, das im sinkenden Licht des Tages schon auf Grund gezogen liegt – ein „Lebensschiff“, das gleichnishaft am Ziel seiner Reise angekommen ist. [...] In scheinbar unendlich sich fortsetzender Reihung streben die Segelboote aus der Weite des Meeres dem uns selbst ganz nahe liegenden Hafen zu.
2010	
Spitzer 2010, S. 50.	Das Boot [im Vordergrund, Anm. d. Verf.] kann als „Lebensschiff“ verstanden werden, das am Ziel seiner Reise angelangt ist. Der abendliche Hafen, in den die Segelboote nach der langen Reise ihrer „Lebensfahrt“ in scheinbar unendlich sich fortsetzender Reihung von der See her zurückkehren, wird zum Ort der Geborgenheit und des friedvollen Trostes. Zum Meer hin ist jener Vordergrundbereich durch die aufgespannten Netze und den Uferstreifen abgeschieden, und in dem flachen Wasser des Hafens neigen sich die segellosen Boote bereits dem Grunde zu.

9.39. Wrack im Mondschein

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	31,3 × 42,5 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	um 1830

Beschreibung

Der Maler zeigt den Blick auf den Rumpf eines Bootes, das vor einem mit Steinen und Felsen bedeckten Ufer auf Grund liegt. Die Masten sind verschwunden, Taue und Rundhölzer über den Rumpf verteilt. Durch die Ankerklüse im Bug ist der Horizont zu sehen.

Das Meer ist still und unbewegt. Es ist Nacht, der Vollmond wird von den Wolken bedeckt. Sein Licht spiegelt sich auf dem ruhigen Wasser direkt vor der Küste.

Kritische Analyse

Das Motiv eines gescheiterten Schiffes, das an einer felsigen Küste auf Grund liegt, begegnet hier zum dritten und letzten Mal in Friedrichs Werk. Zuvor hatte er in den Gemälden „Nach dem Sturm“ (1817) und „Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff“ (um 1823) Wracks an der Küste gezeigt. Während in diesen Gemälden jedoch der Sturm noch herrschte und die Wellen gegen das Ufer schlugen, zeigt Friedrich jetzt den Zustand nach diesem Ereignis und den Blick auf eine kaum bewegte Wasserfläche. Er steigert auf diese Weise das Bildthema der Endgültigkeit und Hoffnungslosigkeit.

Die Unbeweglichkeit des Wracks, das zwischen den Felsen festgekitet ist, wirkt in dieser Umgebung umso eindringlicher. Friedrich hat für die Darstellung des Wracks auf die Zeichnung eines Bootsrumpfes zurückgegriffen, die er 1818 in Wolgast angefertigt hatte [Abb. G808].¹³⁷⁸ Der Maler hat das Fahrzeug seitenverkehrt in das Gemälde übertragen.¹³⁷⁹

Hannesen schrieb 1997, Friedrich steigere „den Eindruck des Scheiterns auf expressive Weise“, indem er das Heck des Wracks über den Horizont aufragen lasse: „Damit wird deutlich, daß dieses Schiff keine Fahrt mehr machen wird, daß Hilflosigkeit und Todesstarre eingetreten sind.“¹³⁸⁰ Tatsächlich wurden die Ankerklüsen von dem Maler sehr bewusst positioniert. Wie in dem Gemälde „Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff“ hat er sie so dargestellt, dass man durch die Löcher auf einen helleren Hintergrund schaut. Die Ankerklüsen wirken auf diese Weise wie die Augenhöhlen eines Totenschädels. So sah es 1987 auch Börsch-Supan, der darin „die Gleichsetzung von Schiff und Mensch, von endgültig beendeter Seefahrt und Tod“ erkannte und das Gemälde entsprechend als Metapher des beendeten Lebens deutete.¹³⁸¹ Auch in der 1992 erschienenen Publikation „Caspar David Friedrich. Meeresufer im Mondschein 1836“ wurde das Fahrzeug als Gleichnis für beendetes Leben beschrieben.¹³⁸²

Das Gemälde entstand zu einer Zeit, in der die Pariser Junirevolution von 1830 auch in Deutschland zu politischen Protesten geführt hatte.¹³⁸³ Die Obrigkeit verstärkte daraufhin den Druck auf die Bevölkerung, und eine neue Welle drastischer Verbote wurde erlassen.¹³⁸⁴ Es liegt nah, dass der Maler dieses Gemälde zur Versinnbildlichung dieser politischen Situation genutzt hat, die er als gescheitert empfand.

¹³⁷⁸ Grummt 808.

¹³⁷⁹ Von dem gestrandeten Boot existiert außerdem eine weitere Darstellung, die Friedrich mit Pinsel und Bleistift ausgeführt hat [Abb. G1002]. Grummt datiert das Blatt auf die Zeit nach 1831/vor 1839 (Grummt 2011, S. 907).

¹³⁸⁰ Hannesen 1997, S. 60.

¹³⁸¹ Börsch-Supan 1987, S. 174.

¹³⁸² Börsch-Supan 1992, S. 19.

¹³⁸³ Hahn/Berding 2010, S. 428 f.

¹³⁸⁴ Ebd., S. 456 f.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G808 Schiffsstudien im Wolgaster Hafen, 1. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,6 × 25,4 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 808	
Abb. G1002 Gestrandetes Boot, nach 1831/vor 1839 Pinsel in Braun über Bleistift, mit Bleistift umrandet, weiß belassener Randstreifen. München, Privatbesitz. Grummt 1002	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1977	
Prause 1977, S. 458 f.	Das Bild zeigt ein Schifferboot, das, nahezu den gesamten Mittelgrund ausfüllend, am nahen Ufer gestrandet ist und hinter einem großen Felsblock liegt. [...] Die Takelage des Schiffs ist gebrochen. Silhouettierend hebt sich der Hauptmast gegen den Himmel ab und stellt kompositionell das Gegengewicht zu dem weit über den Horizont ragenden Heck des Schiffes im linken Teil des Bildes her. [...] Friedrich hat das Boot, als er es ins Gemälde übertrug, nur in unwesentlichen Details verändert, sogar den halb im Wasser liegenden schlanken Stab mit den dazu parallel verlaufenden Tauen links im Bild kann man im Gegensinne auf der in Wolgast entstandenen Zeichnung erkennen.
1987	
Börsch-Supan 1987, S. 174.	Ein Schiff ist gescheitert und liegt als Wrack an der Küste vor einer Reihe großer Steine. Sein Umriß ragt zur Hälfte in den Himmel. Die beiden leeren Ankerlöcher wirken wie Augen und geben dem Schiffsrumpf einen physiognomischen Ausdruck, der die Gleichsetzung von Schiff und Mensch, von endgültig beendeter Seefahrt und Tod unmittelbar anschaulich macht. Das linke der beiden Augenlöcher liegt genau auf dem Horizont, so daß es fixiert in dem Gefüge der Komposition erscheint, die streng und einfach ist, aber doch nicht völlig gefestigt. Das Auge verbindet den Mond, das Ankerloch auf der Horizontlinie und den Lichtreflex des Mondes dicht vorne bei den Achse, die leicht nach rechts gekrümmt ist und alles Wesentliche im Bild verbindet. Gekreuzt wird diese Linie in der Bildmitte durch den Horizont, der nicht waagrecht verläuft, sondern nach links absinkt, so als reagiere diese Neigung auf die sich noch schwach aufrichtenden Linien des Klüverbaums, der Leinen und des abknickenden Mastes.
1992	
Börsch-Supan 1992, S. 19 f.	Das gescheiterte Schiff, Gleichnis für beendetes Leben, beherrscht den Vordergrund, und die beiden Ankerlöcher lassen an die Augenhöhlen eines Schädels denken. Das eine liegt genau vor dem Horizont, so daß eine Beziehung zum Vollmond entsteht, der teilweise, umgeben von einem Stückchen Firmament, hinter einer Wolke hervorschaut.

1997	
Hannesen 1997, S. 59 f.	<p>Das Wrack eines Segelschiffs ist mit gebrochener Takelage hinter einem großen Felsblock auf Grund geraten. Der Hauptmast zeichnet sich gegen den Nachthimmel ab und das Heck erhebt sich weit über den Horizont. [...] Während das Heck des Schiffes auf der Sepiazeichnung den Horizont kaum noch überragt, steigerte Friedrich im Gemälde den Eindruck des Scheiterns auf expressive Weise, indem er das Heck weit über den Horizont emporragen ließ. Damit wird deutlich, daß dieses Schiff keine Fahrt mehr machen wird, daß Hilflosigkeit und Todesstarre eingetreten sind. Ähnlich wie auf dem um die gleiche Zeit entstandenen Bild der Nationalgalerie „Meeresküste bei Mondschein“ ist das gestrandete Schiff nicht von Wogen, sondern von einer bereits wieder geglätteten See umspült.</p>

9.40. Augustusbrücke in Dresden (Die Augustusbrücke in Dresden)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	28 × 35,2 Zentimeter
Ort	Ehemals Hamburger Kunsthalle, 1931 im Münchner Glaspalast verbrannt
Datierung	um 1830

Beschreibung¹³⁸⁵

Am Geländer einer Uferterrasse stehen zwei Männer mit dem Rücken zu den Betrachtenden. Der linke Mann trägt einen Umhang und ein Barett, der rechte einen Gehrock. Sie blicken über einen Fluss hin zu einer Brücke, die sich im Mittelgrund des Gemäldes über die gesamte Bildbreite spannt. Hinter dieser Brücke sind am linken Bildrand Bäume zu sehen, die dort entlang des Flussufers wachsen. Rechts hinter der Brücke stehen Häuser, vor denen Kaffenkähne angelegt haben, deren hohe Masten sich gegen den Himmel abzeichnen.

Im Hintergrund ist in der Ferne eine hügelige Landschaft dargestellt. Darüber werden die Wolken von der untergehenden Sonne gelbrot angeleuchtet.

Kritische Analyse

Börsch-Supan wies 1973 als Erster darauf hin, dass Friedrich in dem Gemälde die stark veränderte Ansicht der Umgebung der Augustusbrücke in Dresden wiedergegeben hat. Er vermutete, dass der Maler zur Gestaltung des Vordergrundes mit dem gepflasterten Belag und dem Geländer eine Studie der Brühlschen Terrasse genutzt habe. Börsch-Supan nahm an, dass der Maler auch für die Darstellung des Hintergrundes Studien verwendet hatte.¹³⁸⁶ Hofmann erklärte dazu 2000, die Terrasse liege in Wirklichkeit im rechten Winkel zur Augustusbrücke, während es dagegen in dem Gemälde so aussehe, als ob sie parallel zu der Brücke verlau-

fe.¹³⁸⁷ Diesen Umstand beschrieb auch Börsch-Supan im selben Jahr.¹³⁸⁸

Eine von Adrian Zingg erstellte Umrissradierung aus dem Jahr 1809 zeigt jedoch, dass Friedrich den Blick von der Jungfernbastei der Brühlschen Terrasse nach Westen zur Augustusbrücke darstellt [Abb. 9.40.1.]. Von der Bastei aus gesehen liegt das Gelände tatsächlich parallel zur Brücke. Der Vergleich mit der Radierung zeigt außerdem, wie exakt Friedrich sowohl die Terrasse mit dem charakteristischen Geländer und den Platten als auch die Augustusbrücke mit dem Kreuzifix auf dem mittleren Brückenpfeiler in das Gemälde übertragen hat.

Etwa zur gleichen Zeit wie Friedrichs Ölgemälde entstand auch eine Umrissradierung, die den Blick von der Brühlschen Terrasse in Richtung Augustusbrücke zeigt [Abb. 9.40.2.] und von einem unbekanntem Künstler stammt¹³⁸⁹. Darin ist die Baumreihe links hinter der Augustusbrücke zu sehen, die Friedrich ebenso wiedergegeben hat wie die Häuser am gegenüberliegenden Ufer und die Anlegestelle mit den Masten der Kaffenkähne.¹³⁹⁰ Der Vergleich mit diesen Werken zeigt, dass Friedrich in dem Gemälde die topographischen Gegebenheiten rund um die Augustusbrücke sehr genau dargestellt hat.

Die beiden Männer im Vordergrund schauen über den Fluss und die Brücke in die Landschaft hinaus. Die Komposition hat Ähnlichkeit mit dem Gemälde „Frau am Fenster“, in dem die „altdeutsch“ gekleidete Frau ebenfalls über einen Fluss in eine Landschaft hinaus blickt. Dort sind es die Wände des Zimmers, die zwischen der Frau und der Landschaft liegen, während hier das Geländer, der Fluss

¹³⁸⁵ Der letzte publizierte Titel des Gemäldes stammt aus dem Katalog der Ausstellung im Münchner Glaspalast von 1931 und lautet „Augustusbrücke in Dresden“ (Ausst. Kat. München 1931, S. 2). Im Bestandskatalog der Hamburger Kunsthalle von 1922, aus der das Gemälde 1931 zur Ausstellung nach München gegeben wurde und verbrannte, ist es als „Die Augustusbrücke in Dresden“ aufgeführt, sodass dieser Titel hier in Klammern angegeben wird (Kat. Best. Hamburg 1922, S. 55).

¹³⁸⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 421.

¹³⁸⁷ Hofmann 2000, S. 160.

¹³⁸⁸ Börsch-Supan 2000, S. 187.

¹³⁸⁹ Dresden, Kupferstich-Kabinett, Inventar-Nummer A 1995 – 3539.

¹³⁹⁰ Friedrich selbst hatte diese Anlegestelle bereits in der um 1805/06 entstandenen Sepiazeichnung „Blick aus dem Atelierfenster (linkes Fenster)“ dargestellt (Abb. G419, Grummt 419).

und die Brücke die Personen im Vordergrund von der Landschaft trennen.

Das Gemälde entstand zu einer Zeit, in der die Pariser Junirevolution von 1830 auch in Deutschland zu politischen Protesten geführt hatte.¹³⁹¹ Hier sei auf die Theorie Koopmanns hingewiesen, der in seiner Arbeit über das Zeitverständnis des „Jungen Deutschland“ die Dämmerung als Metapher der Veränderung beschreibt:

„Daß sich die Zeit als Übergangszeit deutete, als Interregnum zwischen Gewesenem und Zukünftigem, geht gelegentlich auch aus anderen Sinnbildern hervor – etwa dem der Dämmerung, dem des roten Himmels, dessen Farbe nicht erkennen ließ, ob es eine Morgen- oder Abenddämmerung war, ob sich der Beginn einer neuen oder nur das Ende einer alten Zeit anzeigte. [...].“⁴¹³⁹²

Es ist fraglich, ob die Kaffenkähne im Hintergrund zur Verdeutlichung eines Bildthemas beitragen. Börsch-Supan, der die Fahrzeuge in dem Gemälde 1973 als „Schiffe mit herabgelassenen Segeln“ beschrieb, deutete sie als Metapher für die Verstorbenen, die am jenseitigen Ufer angekommen seien.¹³⁹³

Friedrich hatte sich bei der Darstellung der Umgebung der Augustusbrücke jedoch an der Realität orientiert, zu der auch die Anlegestelle im Hintergrund gehörte. Die Masten dort erfüllen eine kompositorische Aufgabe. Sie schließen das Bild zur rechten Seite ab und verleihen ihm Tiefe, ebenso wie es die Bäume in der linken Bildhälfte tun.

¹³⁹¹ Hahn/Berding 2010, S. 428 f.

¹³⁹² Koopmann 1970, S. 95 f.

¹³⁹³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 421.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 421.	Die Schiffe mit herabgelassenen Segeln, die am jenseitigen Ufer liegen, bedeuten Verstorbene.
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 186.	Drei viel zu hohe Schiffsmasten, die den Ausschiffungs-Platz markieren, ragen mit ihren Spitzen in den Himmel.

9.41. Abend am Ostseestrand (Abend an der Ostsee)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	54 × 72 Zentimeter
Ort	Staatliche Kunstsammlungen Dresden/Galerie Neue Meister, Dresden
Datierung	1831

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick von einem Uferstreifen auf das nächtliche Meer, auf dem mehrere Segelschiffe zu sehen sind. Auf dem schmalen Küstenstreifen im Vordergrund sind Fischereiutensilien verstreut. Holzfässer liegen neben zwei Ruderbooten auf dem Ufer, Netze und Garn hängen zum Trocknen über Stöcken. Vor diesen Netzen stehen zwei Männer an einem Feuer. Links von ihnen liegt ein mächtiger Stockanker am Ufer.

Von rechts schiebt sich eine Landzunge in das Bild und zeigt an dieser Stelle die Einfahrt in einen Fluss oder Hafen an. Hinter den Männern befindet sich ein Schiff, das diese Einfahrt hinauf segelt. Ein weiteres Segelschiff sowie ein kleines Segelboot sind links im Hintergrund auf dem Meer zu sehen. Ein großes Schiff ist weit draußen auf der Horizontlinie dargestellt, wo es in Fahrt von achtern zu sehen ist.

Kritische Analyse

Für die Darstellung der Schiffe und Boote hat Friedrich auf fünf Skizzenblätter zurückgegriffen¹³⁹⁴, darunter auch zwei seiner frühesten Darstellungen von Booten, die während seiner Zeit an der Kopenhagener Akademie entstanden sind [Abb. 27, G44, G740, G826r u. G828].

Als Vorlage für die Darstellung der beiden Männer am Feuer dienten Friedrich zwei Blätter, auf denen er den Fischer Johann Daniel Lembk dargestellt hatte. Friedrich zeichnete den Mann einmal flüchtig neben seinen Fischereiutensilien [Abb. G825v]¹³⁹⁵ und einmal ausführlicher, am Ufer stehend [Abb. G826r].¹³⁹⁶

Bei dem Schiff, das hinter den beiden Männern zu sehen ist, handelt es sich um eine Galeasse¹³⁹⁷, die Friedrich auf einem Skizzenblatt von 1815 festgehalten hatte [Abb. G740]¹³⁹⁸. Der Maler hatte darauf sowohl das Ziel des Schiffes („nach Lissabon“) als auch die Wetterbedingungen („Windstille“) notiert.¹³⁹⁹ Fock- und ein Stagesegel sind gesetzt. Am Großmast sind Großsegel, Besan und das aufgegeite Marssegel zu sehen. Der Besanmast ist mit einem Gaffelsegel getakelt, im Besantopp weht in der Zeichnung sowie im Gemälde eine Flagge mit einem hellen Kreuz auf dunklem Grund. Es kann sich bei ihr sowohl um die schwedische als auch die dänische Flagge handeln.¹⁴⁰⁰ Schmied¹⁴⁰¹ und Spitzer¹⁴⁰² identifizierten sie als die schwedische Flagge. Schmied vermutete 2002, dass sie den Wunsch des Malers nach Freiheit illustriere. So gehe auch der Blick der Betrachtenden hinaus auf das freie Meer, wo „jenseits der Ostsee“ Schweden liege.¹⁴⁰³

An der Backbordseite der Galeasse hängt der Anker außenbords. Börsch-Supan schrieb 1973, das Schiff mit dem Anker bedeute das Leben, das sich dem Ende zuneige. Es sei den Fischern zugeordnet, die sich dem Feuer und damit einem Symbol des Glaubens zugewandt hätten.¹⁴⁰⁴ Aus Friedrichs Skizzen kann man jedoch schließen, dass er das Schiff während des Anlegemanövers gezeichnet hatte, wobei der Anker bereits am Kranbalken hing.¹⁴⁰⁵ Friedrich

¹³⁹⁷ Im Museumsheft der Stadt Greifswald wurde das Schiff als Hukergaleasse beschrieben (Dufke/Karstädt/Mohr 1981, S. 30), ebenso wie das Schiff am linken Bildrand. Die Hukergaleassen waren Untertypen der Galeassen. Da eine genaue Unterscheidung dieser Schiffstypen anhand der Gemälde nicht vorgenommen werden kann, wird hier weiter der Oberbegriff Galeasse verwendet.

¹³⁹⁸ Grummt 740.

¹³⁹⁹ Grummt 2011, S. 688.

¹⁴⁰⁰ Norie/Hobbs 1971, Abb. 72 und 109.

¹⁴⁰¹ Schmied 2002, S. 116.

¹⁴⁰² Spitzer 2012, S. 52.

¹⁴⁰³ Schmied 2002, S. 116.

¹⁴⁰⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 425.

¹⁴⁰⁵ Grummt 741. Dass es sich bei dem Schiff auf diesem Skizzenblatt um dasselbe Fahrzeug handelt wie auf dem Blatt davor, wurde bislang in der Forschungsliteratur nicht erwähnt.

¹³⁹⁴ Grummt 44, 740, 826 recto und 828 sowie Brigg von achtern, um 1798.

¹³⁹⁵ Siehe Grummt 825 verso, von Friedrich datiert auf den 18. August 1818.

¹³⁹⁶ Grummt 826 recto, von Friedrich auf den 18. August 1818 datiert.

hatte ihn in dem Gemälde also nicht bewusst hinzugefügt, sondern der Anker war bereits in der Skizze so vorhanden.

Als Vorbild für die Galeasse am linken Bildrand diente Friedrich ein Fahrzeug, das er am 18. August 1818 auf der Ostsee in der Nähe des Klosters Eldena gezeichnet hatte [Abb. G826r u. 828].¹⁴⁰⁶ Das Schiff wirkt wie aus trapezförmigen und dreieckigen Flächen zusammengesetzt.¹⁴⁰⁷ Friedrich hat in dem Gemälde Klüverbaum und Bugspriet des Fahrzeugs im Vergleich zu der Skizze deutlich verlängert. Auf diese Weise erscheint das Schiff noch größer und imposanter.

Im Hintergrund, in der Bildmittelachse des Gemäldes, zeigt Friedrich eine Brigg von achtern mit hoch aufragenden Masten, wie er sie bereits in seiner Federzeichnung aus der Zeit um 1789 dargestellt hat [Abb. 27]. Schmied ging 2002 irrtümlich davon aus, das Schiff fahre in Richtung der Küste.¹⁴⁰⁸ Das ist jedoch nicht der Fall, wie man an dem Gaffelsegel erkennen kann, das auf Steuerbordbug steht und die übrigen Segel überschneidet.

Das Gemälde strahlt eine große Ruhe aus. Von dem Feuer, das die beiden still dastehenden Männer bescheint, führt der Blick auf die ruhige Wasseroberfläche mit der Galeasse und weiter in Richtung des Horizonts und der Brigg.¹⁴⁰⁹

Übergroß hat Friedrich den Stockanker dargestellt, der im Vordergrund links von den beiden Männern am Ufer liegt. Börsch-Supan deutete ihn als ein „Sinnbild der Hoffnung auf Auferstehung“.¹⁴¹⁰ 2008 nannte er den Anker dann ein „Symbol der Hoffnung“, das auf die Zukunft verweise.¹⁴¹¹ Spitzer ging in seiner Beschreibung des Gemäldes 2010 ebenfalls auf den Anker ein, den er „Zeichen der Hoffnung“ nannte.¹⁴¹²

¹⁴⁰⁶ Grummt 826 recto und 828.

¹⁴⁰⁷ Ein Umstand, auf den bereits Grummt im Zusammenhang mit der dem Schiff im Gemälde zugrunde liegenden Skizze hinwies (Grummt 2011, S. 758).

¹⁴⁰⁸ Schmied 2002, S. 116.

¹⁴⁰⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 425. Sumowski schrieb mit Blick auf das Feuer im Vordergrund: „Friedrich interessiert sich hier bereits, wohl von niederländischen Meistern angeregt, für den Gegensatz von natürlichem und künstlichem Licht, für ein Problem, das ihn nach 1830 wiederholt beschäftigen wird“ (Sumowski 1970, S. 174).

¹⁴¹⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 425.

¹⁴¹¹ Börsch-Supan 2008, S. 30.

¹⁴¹² Spitzer 2010, S. 52.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
<p>Abb. G44 Liegende Boote, 16. Februar 1798, Feder, 13 × 12 cm, Standort unbekannt. Grummt 44</p> <p>Abb. 27 Brigg von achtern, um 1798, Federzeichnung, 12,9 × 9,8 cm, verschollen. Bei Grummt als Nr. 89 ohne Abbildung, dort irrtümlich als „Segelboot von vorn“ beschrieben.</p> <p>Abb. G740 Studien verschiedener Segelschiffe bei Wieck, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 740</p> <p>Abb. G825v Segelschiffstudien im Sund, 11. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 825 verso</p> <p>Abb. G826r Segelstudien und Fischer, 12. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 826 recto</p> <p>Abb. G828 Segelschiff am Greifswalder Hafen, 18. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 828</p>	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1831	
<p>Anonym. Correspondenznachrichten. Dresden im September 1831. Wiener Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater und Mode. S. 1130.</p> <p>Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 116.</p>	<p>Der im Mondlicht glänzende gerade Wellenstreif am Horizont, der stille Himmel, wo die freundliche Mondscheibe selbst nicht sichtbar ist, und wo die einzelnen Wölkchen als Segler der Lüfte ebenso duftig und geistartig hingeleiten, wie unten die fernen Segelkähne; das flache Gestade vorne, wo das angezündete kleine Feuer nur dient, um die Dunkelheit sichtbar zu machen, die beyden sich daran wärmenden Matrosen selbst in ihrer gradlinigen ächten [sic] Schifferstellung, alles ist ein Bild der Dämmerung und Öde, welches doch dichterisch anzieht durch die Harmonie und Einfachheit der Auffassung.</p>
1973	
<p>Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 425.</p>	<p>Die Küste erinnert an Kat. 446 [Segelschiff in der Wiecker Bucht bei Greifswald, Anm. d. Verf.]. Das Schiff, das in die Mündung einfährt und dessen Anker genau zu erkennen ist, bedeutet das Leben, das sich dem Ende zuneigt. Das Schiff ist den beiden Fischern zugeordnet, die nach getaner Arbeit an einem Feuer stehen, dem Symbol des Glaubens, das [...] mit dem Mondlicht als Christussymbol korrespondiert. Neben ihnen liegt ein großer Anker als Sinnbild der Hoffnung auf Auferstehung. Das an Land gezogene Boot links bedeutet ebenso wie das umgekehrte Boot Verstorbene, letzteres soll möglicherweise die Assoziation an einen Sarg erwecken.</p>

1974	
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 155.	Die beiden ihre Mahlzeit wärmenden Fischer im Vordergrund stehen ausnahmsweise dem Betrachter zugewandt und wirken eher staffagehaft, während die am Abend einfahrenden Schiffe wie auch der Anker im Vordergrund Heimkehr von der Lebensfahrt bedeuten können.
2002	
Schmied 2002, S. 116.	Dargestellt ist wahrscheinlich der Ostseestrand in der Nähe von Greifswald, der Greifswalder Bodden mit der Mündung des Ryck. [...] Das ferne Segelschiff am Horizont, das auf uns zufährt, wie das (nur ungelentk erfaßte) umgekippte Ruderboot links im Vordergrund stammen von Blättern aus dem Jahr 1798, der Zweimaster in der Mitte von einer bei Wieck entstandenen Zeichnung aus dem September 1815 mit dem Vermerk „Windstille“, [...] den rechten Fischer und das Segelschiff links finden wir im Osloer Skizzenbuch von 1818. [...] Freiheit – vielleicht ist das die geheime Botschaft des Bildes. [...] In der Mitte des Bildes, in der hellen Zone des Mondlichtes, erscheint die schwedische Fahne. Ist sie nur zufällig dahin geraten, weil sie schon auf der Studie des Seglers aus dem Jahr 1815 zu sehen war?
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 30.	Ein Mondscheinbild mit einem kleineren Segler, der nun parallel zur Bildebene in eine Flußmündung einfährt, wohl auch eine Erinnerung an die Ryck-Mündung, hat Friedrich 1831 dem Sächsischen Kunstverein verkaufen können. Genau unter dem Segler stehen zwei Fischer, und vor ihnen brennt ein kleines Feuer [...]. Die Erscheinung des Mondes und das Einlaufen des Schiffes in den Hafen sind die zu erwartenden Ereignisse. Auf Zukunft verweist auch der Anker als Symbol der Hoffnung, der inmitten der unordentlichen Arbeitswelt der Fischer mit ihren Gerätschaften liegt.
2010	
Spitzer 2010, S. 52.	Schiffe am Meeresufer und auf die weite See hinausfahrend, wie sie dem gebürtigen Küstenbewohner von Kindheit an vertraut waren, gehörten zu dem bevorzugten Themenkreis der Bildkompositionen Friedrichs. [...] Die im Bilde dargestellte Küstenpartie erinnert nach Börsch-Supan an den Greifswalder Bodden mit der Mündung des kleinen Flusses Ryck, in den gerade ein Segelboot dem Hafen zu einfährt. [...] Anders als in den Bildkompositionen Friedrichs mit jenen Rückenfiguren, die stellvertretend für die Anschauung und Empfindungen des Betrachters in eine weite Ferne hinaus blicken, stehen die beiden Männer hier, abgeschirmt gegen den Fernraum noch durch die aufgespannten Netze, dem Bildbetrachter frontal zugewandt, und dabei genau unterhalb des einlaufenden Segelbootes, das die schwedische Fahne trägt. Auffällig ist auch der große Anker, Zeichen der Hoffnung, der links neben ihnen am Ufer liegt.

9.42. Meeresküste bei Mondschein

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	77 × 97 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	um 1830

Beschreibung

Der Maler zeigt den Blick von einem steinigem Uferstreifen auf das Meer, über dem der Vollmond steht. Vor dem Ufer liegt ein Segelboot im flachen Wasser zwischen den Steinen. Es ist auf die Backbordseite gekippt, der Rumpf ist jedoch ebenso wie Mast, Stage und Wanten unbeschädigt.

Zwei Männer sitzen auf einem großen Stein neben dem Boot an einem Feuer, das den hellsten Punkt des Gemäldes darstellt. Von dort aus wird der Blick der Betrachtenden über die Männer zu der Takelage des Bootes und schließlich zur Spitze des Mastes mit dem roten Verklicker geführt.

Der Himmel ist von dunklen Wolken bedeckt. Ganz am oberen Bildrand über dem Feuer scheint der Mond durch eine Wolkenlücke.

Kritische Analyse

Seit den frühesten Besprechungen im Jahr 1833 sahen die Autoren in dem Gemälde ein gestrandetes Segelboot, das nach einem Sturm auf die Felsen an der Küste geschleudert wurde. So beschrieb es als Erster Raabe 1833, der hierzu mit einiger Fantasie erklärte, der Sturm habe anderswo gewaltige Schiffe zertrümmert, während hier „nur ein leichtes Fahrzeug herangeweht“ worden sei.¹⁴¹³ Börsch-Supan schrieb 1973 ebenfalls von einem „Schiff“¹⁴¹⁴, das vom Sturm an Land geworfen wurde.¹⁴¹⁵ Tatsächlich lassen nur die dunklen Wolken den Rückschluss auf ein eben überstandenes Unwetter zu. Die Meeresoberfläche ist dagegen ganz unbewegt. Hannesen sah 1997 in dem Gemälde eine gleichmäßige, hohe Dünung, die der Sturm hinterlassen habe.¹⁴¹⁶ Diese Beobachtung lässt sich jedoch nicht nachvollziehen,

dass Wasser wird von Friedrich vielmehr bis auf eine leichte Kräuselung der Oberfläche sehr ruhig dargestellt.

Die beiden Personen am Feuer werden in der Literatur unterschiedlich beschrieben. Raabe vermutete, die Mannschaft sei umgekommen und die beiden Männer wollten nun Waren bergen oder stehlen.¹⁴¹⁷ Börsch-Supan schrieb 1973, bei den Männern handele es sich um die Mannschaft, die das Boot nun bewache und womöglich versuche, es wieder instand zu setzen. Dem schloss sich 1997 Hannesen an¹⁴¹⁸, während Börsch-Supan dann 2008 davon sprach, dass sich die Mannschaft gerettet habe.¹⁴¹⁹ Er deutete das Schiff als Symbol des gescheiterten Lebens: „Die Instandsetzung des Schiffes weist jedoch wenig wahrscheinlich [...] voraus auf eine neue Fahrt, die als Aufbruch zum ewigen Leben zu verstehen ist.“¹⁴²⁰ Eine geplante Instandsetzung des Bootes kann man an der Szene jedoch nicht ablesen, im Übrigen ist das Boot intakt. Von den beiden Männern am Feuer geht eine große Ruhe aus, die sich nur schwer mit einem gerade überstandenen Schiffsbruch oder der in Kürze beginnenden Reparatur des Fahrzeugs in Verbindung zu bringen ist.

¹⁴¹³ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 120.

¹⁴¹⁴ Das Fahrzeug wurde in der Folge von allen Autoren als „Schiff“ bezeichnet. Lediglich Werner Hofmann beschrieb es 2000 richtigerweise als Segelboot (Hofmann 2000, S. 241).

¹⁴¹⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 241.

¹⁴¹⁶ Hannesen 1997, S. 52.

¹⁴¹⁷ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 120.

¹⁴¹⁸ Hannesen 1997, S. 57.

¹⁴¹⁹ Börsch-Supan 2008, S. 31.

¹⁴²⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 241.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1833	
Verzeichnis der dritten Kunst- und Gewerbeausstellung in Königsberg, Katalog Nummer 30. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 120.	Meeresufer in nächtlicher Dunkelheit. Ein Schiff, das zur Wiederherstellung auf die Seite gelegt ist, wird von einem Feuer erhellt, neben dem zwei Männer sitzen.
Raabe, Ferdinand: Die Dritte Kunst- und Gewerbeausstellung in Königsberg. Hartungs'sche Zeitung, S. 28 f. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 120.	Es ist Nacht. Der Sturm hat ausgewütet, aber noch decken düstre Wolken in schweren Massen den Himmel. [...] Schiffe von gewaltigem Gebäu und Umfang hatte der gewaltige Sturm an Felsen und Klippen zertrümmert, aber hier am seichten Strande, wo alte Naturrevolution und das tobende Meer nur Klumpen von Grantitblöcken hinwarfen, wo glattbewaschene Sandsteine treppenartig sich tief hinabziehen, hier ist nur ein leichtes Fahrzeug herangeweht und halb umgeworfen zwischen den Steinen eingeklemmt worden. Die Schiffer haben sich gerettet oder sind umgekommen. Das Fahrzeug liegt ohne Segel da und einige Leute, die von Block zu Block bis dahin geklettert sind, haben auf einem Stein ein Feuer angezündet und wollen Waren bergen oder das verlassene Schiffchen berauben.
1924	
Wolfradt 1924, S. 126.	Doch wird man auch hier Responionen der Kurven diesseits und jenseits der straffen Mittelteilung bemerken, zum Teil parallelisierende, zum Teil hyperbolisierende Beziehungen der Gewölkkurvaturen zu dem Gesamtkontur der in sehr bezeichnender Weise hinausgeschobenen Geröllhalbinsel, auf deren letzten Steinen um ein helles Feuer neben einem umgeschlagenen Segelboot ein paar Figuren hocken.
1950	
Von Einem 1950, S. 71.	In dem Bild „Meeresküste bei Mondschein“ liegt ein Fahrzeug ohne Segel da. Einige Leute haben auf einem Stein ein Feuer angezündet.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 426.	Im Katalog der Königsberger Ausstellung ist von einem Schiff die Rede, das „zur Wiederherstellung auf die Seite gelegt ist“. Es handelt sich wohl genauer um ein gestrandetes Schiff, dessen Mannschaft, zwei Seeleute, es beim Feuer bewachen und es vielleicht wieder instand zu setzen versuchen. [...] Das Schiff ist durch einen Sturm, dessen Nachwirkungen in den Wolkenbildern zu erkennen ist, an Land geworfen. Es ist ein Symbol des gescheiterten Lebens. Die Instandsetzung des Schiffes weist jedoch wenig wahrscheinlich, wie Katalog 220 [Ansicht eines Hafens, Anm. d. Verf.], voraus auf eine neue Fahrt, die als Aufbruch zum ewigen Leben zu verstehen ist. Das Feuer bedeutet den Glauben. Die Spitze des Mastes überschneidet als

	<p>einzigem Gegenstand den Horizont und ragt in den Himmel; der Wimpel ist genau unter der von Wolken verschleierten Scheibe des Vollmondes, der Christus symbolisiert, angeordnet.</p>
1992	
Börsch-Supan 1992, S. 19.	<p>Das gestrandete Schiff, neben dem zwei auf einem Felsblock sitzende Seeleute ein Feuer entzündet haben, deutet darauf, daß der Sturm vorüber ist. Die Wolken ziehen nach links, und bald wird der Vollmond unverhüllt zu sehen sein. Das kleine Licht, das die Menschen gemacht haben, und der Mond, der stets ein Sinnbild für Christus ist, sind Gegensätze.</p>
1997	
Hannesen 1997, S. 57.	<p>Die dramatisch bewegten Wolken weisen auf ein vergangenes Unwetter hin, denn die See mit dem steinigen Strand ist wieder ruhig. [...] Erst sehr genaue Betrachtung zeigt, daß als Nachklang des Sturmes in der Ferne noch eine gleichmäßig hohe Dünung steht. Ein auf der Seite liegendes Segelschiff ist, wohl vom Sturm, ans Ufer geworfen worden. Die beiden Seeleute, die das Boot auf einem im Wasser liegenden Steinbrocken sitzend bewachen, haben ein Feuer entfacht.</p>
1998	
Zschoche 1998, S. 138.	<p>Er [der Rezensent, Anm. d. Verf.] sieht die lichten Funken am Horizont, die gleichmäßig hohe Dünung als Nachklang des Sturmes, der das kleine Segelboot ans Ufer geworfen und zwischen den Steinen eingeklemmt hat.</p>
2000	
Hofmann 2000, S. 241.	<p>Aber dieses Memento [an den Tod, Anm. d. Verf.] ist nicht deutlicher als etwa in der „Meeresküste bei Mondschein“ aus der ersten Hälfte der dreißiger Jahre, die ein gestrandetes Segelboot zeigt [...].</p>
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 31.	<p>Es scheint, als habe der Sturm das schräg liegende Schiff an der steinigen Küste stranden lassen. Zwei Seeleute haben sich gerettet und ein kleines Feuer entfacht.</p>

9.43. Seestück bei Mondschein auf dem Meer (Seestück bei Mondschein)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	25,2 × 31,2 Zentimeter
Ort	Museum der Bildenden Künste / Maximilian Speck von Sterneburg Stiftung, Leipzig
Datierung	um 1827/28

Beschreibung

Friedrich zeigt ein Segelschiff, das sich bei Nacht auf dem offenen Meer befindet. Es hat den Bug in Richtung der Betrachtenden gewandt. Ein Mast ist zu erkennen, dazu zwei Rahsegel und mehrere Stagegel am Klüverbaum. Um das Schiff herum wird das Wasser vom Mondlicht hellweiß beschienen.

Das Meer ist in blau-schwarzen Farbtönen gehalten, wobei der Bereich am unteren Bildrand am dunkelsten ist, während das Wasser zum Horizont hin immer heller wird. Die Horizontlinie ist als ein vom Mondlicht fast durchgängig beschienener, heller Streifen dargestellt.

Kritische Analyse

Friedrich hat für die Darstellung des Segelschiffes auf eine Skizze zurückgegriffen, die im Sommer 1818 während einer Reise nach Rügen entstand. [Abb. G817]¹⁴²¹. Das Skizzenblatt ist insofern bemerkenswert, als dass der Maler darauf vermerkte, dass er die Zeichnungen von einem Wachtschiff¹⁴²² aus anfertigte, mit dem er den Strelasund befuhr.¹⁴²³ Der Maler suchte also nach Möglichkeiten, um die Schiffe möglichst aus der Nähe und aus unterschiedlichen Perspektiven in Fahrt skizzieren zu können. Friedrich hat das Fahrzeug in seinem Skizzenbuch mit wenigen Bleistiftstrichen wiedergegeben, Details der Takelung sind nicht dargestellt. Dementsprechend zeigt der Maler das Fahrzeug auch in dem Gemälde ohne diese Einzelheiten. In den frühesten Beschreibungen aus dem Jahr 1864 hieß es, das Schiff habe die Segel „aufgezogen“.¹⁴²⁴ Der Eindruck ist jedoch falsch und entsteht

dadurch, dass das Gaffelsegel auf der Steuerbordseite hinter Fock und Stagfock kaum zu sehen ist.

Friedrich zeigt das Schiff auf dem offenen Meer, wo es effektiv vom Mond beleuchtet wird. Er betonte dabei die vertikalen Elemente des Fahrzeuges, wie den hoch aufragenden Mast, den außerdem auf der Bildmittelachse platzierte. Im Bestandskatalog des Museums der bildenden Künste Leipzig wurde bereits 1961 und noch einmal 2000¹⁴²⁵ auf diesen Gegensatz zwischen der Vertikale des Schiffes und der Horizontalen des Meeres und des Himmels hingewiesen.

Anders als zum Beispiel in dem motivisch vergleichbaren Gemälde „Schiff auf hoher See mit vollen Segeln“ zeigt der Maler hier ein unauffälliges Fahrzeug in recht flüchtiger Ausführung. Friedrich hatte 1824/25 eine gesundheitliche Krise erlebt, von der er sich nur schwer erholte, und verbrachte 1826 einen Kuraufenthalt in Rügen (es sollte seine letzte Reise in die alte Heimat sein).¹⁴²⁶ Dem Gemälde liegt daher vielleicht weniger der „fundamentale Gedanke der Romantik“ oder die „umfassende Sehnsucht nach Einsamkeit“¹⁴²⁷ zugrunde als das Lebensgefühl des Malers zum Entstehungszeitpunkt des Werkes. Das Schiff kann in diesem Zusammenhang auch als Metapher der Lebensreise und somit als Lebensschiff gedeutet werden. Hofmann beschrieb es 2000 als einen „mächtigen Segler, einem Totenschiff vergleichbar“.¹⁴²⁸

¹⁴²¹ Grummt 817.

¹⁴²² Der Maler hat das Blatt selbst mit dem Hinweis „Stralsund vom Wachtschiffe den 6. August 1818“ versehen (Grummt 2011, S. 784).

¹⁴²³ Zschoche 1998, S. 98.

¹⁴²⁴ Siehe Parthey und Boetticher 1864. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 152 und 166.

¹⁴²⁵ Jahn 1961, S. 83, und Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 74.

¹⁴²⁶ Geismeyer 1974, S. 26.

¹⁴²⁷ Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 74.

¹⁴²⁸ Hofmann 2000, S. 241.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G817 Studien von Segelschiffen, 6. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 817	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1864	
Parthey, Gustav: Deutscher Bildersaal, 2. Bd. Berlin 1863 und 1864. I, S. 459 f. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 152.	Seestück im Mondschein. Ein Boot mit aufgezogenen Segeln wird langsam auf ruhigem Meere fortgetrieben.
Boetticher, Friedrich von: Malerwerke des 19. Jahrhunderts. I, S. 348 f. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 166.	Seestück im Mondschein. Ein Boot mit aufgezogenen Segeln treibt langsam auf dem ruhigen Meere.
1961	
Jahn 1961, S. 83.	Auf dem kaum bewegten, fast schwarzen Meer liegt das Licht in breiten, horizontalen Bahnen, vertikal durchschnitten von dem hohen Mast des fast genau in der Mitte befindlichen Segelbootes.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 426.	Die Idee des Bildes ist die, daß Christus, der durch den Mond symbolisiert wird, den Weg des Lebensschiffes in der Dunkelheit des irdischen Daseins erleuchtet, obgleich die vom Wind getriebenen Wolken als Gleichnisse für die Widrigkeiten des Lebens die Lichtquelle dem Blick entziehen.
1974	
Ausst.-Kat. 1974, S. 155.	Die Beschränkung der Darstellung auf Himmel und Meer, in dem das einsame Segelschiff allein auf das menschliche Leben hindeutet, lenkt den Sinn auf das Elementare der Naturerscheinung.
2000	
Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 74.	Friedrich konzentriert sich in diesem Gemälde auf das außerordentlich eindrucksvolle Motiv eines einzelnen Schiffes auf hoher See. Keine Küste, kein weiteres Lebenszeichen sind in Sicht. [...] Laut Börsch-Supan bedeutet für Friedrich ein Schiff die Reise durch das Leben. Das Mondlicht, das sich im Sog des Schiffes auf dem Wasser spiegelt, symbolisiert Christus. [...] Nichts lenkt von dem Schiff, das sich genau in der Mitte des Bildes befindet, ab. Der Mond lässt sein silbernes Licht um das Schiff spielen, das nur als dunkle Silhouette wiedergegeben ist. Die Vertikale des Schiffes durchdringt die starken Horizontalen der See und des Himmels und stellt gleichzeitig das Bindeglied zwischen ihnen dar. [...] In diesem bewegenden Bild eines einzelnen Schiffes, das allein

	<p>im Dunkeln zwischen Wasser und Himmel seinen Weg sucht, hat Friedrich eindrucksvoll einen fundamentalen Gedanken der Romantik ausgedrückt: den der umfassenden Sehnsucht, der Sehnsucht nach Ferne, der Sehnsucht nach Einsamkeit und schließlich der Sehnsucht nach Erlösung.</p>
Hofmann 2000, S. 241.	<p>Aber dieses Memento [des Todes, Anm. d. Verf.] ist nicht deutlicher als etwa in der „Meeresküste bei Mondschein“ aus der ersten Hälfte der dreißiger Jahre, die ein gestrandetes Segelboot zeigt, oder im „Seestück bei Mondschein“, wo ein mächtiger Segler, einem Totenschiff vergleichbar, die Bildmitte einnimmt.</p>

9.44. Sumpfiger Strand

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	25,4 × 31 Zentimeter
Ort	Neue Pinakothek München, Leihgabe aus Privatbesitz
Datierung	um 1832

Beschreibung

Vor einem sumpfigen Küstenstreifen auf dem Schilf und Gras wachsen, liegt ein kleines Segelboot am Ufer. Ein schmaler Pfad trockenem Lande führt zwischen ausgedehnten Wasserflächen von dem unteren Bildrand aus bis zu der Stelle, an der das Boot an der Küste liegt. Das Mondlicht spiegelt sich auf den Wasserflächen. Das Meer leuchtet silbergrau, auch der Himmel ist mit hellgrauen Wolken bedeckt.

Rechts neben dem Boot stehen zwei Männer, die Hüte und weite Hosen tragen. Entlang des Ufers sind Netze und Reusen an Stangen zum Trocknen aufgehängt. Im Vordergrund am unteren Bildrand wurden drei Stangen pyramidenartig zusammengestellt.

Kritische Analyse

Der Maler wird sich bei der Darstellung an der Küste des Greifswalder Boddens orientiert haben, wie 1965 schon Hentzen vermutete.¹⁴²⁹ Das Boot, ein kleines, einmastiges Fahrzeug, liegt mit der Steuerbordseite am Ufer fest. Sein Klüversegel ist gefallen, die Stagfock ist noch gesetzt. Das Piekfall der Gaffel ist gefiert und das Gaffelsegel hängt lose am Mast. Hentzen stellte bereits 1965 fest, dass die Segel des Bootes sowohl halb herabgelassen als auch halb aufgezogen sein könnten.¹⁴³⁰ Es ist daher unklar, ob der Maler hier den Vorgang der Ankunft oder der bevorstehenden Abfahrt des Fahrzeugs dargestellt hat. Börsch-Supan verstand 1973 das Fahrzeug als ankommend und deutete es entsprechend als Metapher für das zu Ende gehende Leben.¹⁴³¹

Die beiden Männer neben dem Boot erinnern in ihrer Kleidung und Haltung an die Männer in dem Gemälde „Abend an der Ostsee“ von 1831. Sie stehen etwas abseits des Fahrzeugs, ein direkter Bezug zwischen ihnen und dem Boot besteht nicht. Grundsätzlich ist das Boot ein Transportmittel, das für die beiden Männer am Ufer bereitliegt oder sie eventuell auch an das Ufer gebracht haben kann.

¹⁴²⁹ Hentzen 1965, S. 169.

¹⁴³⁰ Ebd.

¹⁴³¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1965	
Hentzen 1965, S. 169-170.	Ein Bild von der Ostseeküste, wahrscheinlich aus Erinnerungen und Studien vom Greifswalder Bodden entstanden: Über den von Wasserlachen durchzogenen, von Schilf und Gras bewachsenen Vordergrund sieht man auf das ruhige Meer unter dem hohen, wolkenbedeckten Himmel. [...] Ein Fischerboot mit halb herabgelassenen Segeln liegt mit der Breitseite am Strand, und rechts und links davon ist das Ufer bedeckt mit Stäben, die zum Trocknen aufgespannte Netze tragen [...]. Im Vordergrund stehen drei oben verbundene Stöcke ohne Netze in denkmalhafter Größe und erheben sich durch ihre Nähe genau bis zur Höhe der Mastspitze des Bootes.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 428.	1973, Bei dem Bild Friedrichs symbolisiert das zurückgekehrte Boot das beendete Leben.

9.45. Flachlandschaft am Greifswalder Bodden

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	25,7 × 31,5 Zentimeter
Ort	Museum Georg Schäfer, Schweinfurt
Datierung	1830/32

Beschreibung

Friedrich zeigt den Blick auf einen morastigen Küstenstreifen. Ein kleines Segelboot mit zwei Personen an Bord liegt dort mit gesetzten Segeln am Ufer. Drei Männer stehen daneben und schauen auf das Meer hinaus. Sie tragen flache Kopfbedeckungen und Umhänge.

Am Ufer sind Netze und Reusen auf Stangen aufgehängt. Links im Vordergrund stehen Stangen, über denen Leinen hängen. Das Meer wird von dem Mond, der hinter den Wolken steht, silbern beleuchtet.

Kritische Analyse

Die Ähnlichkeit dieses Gemäldes mit dem Gemälde „Sumpfiger Strand“ hat Börsch-Supan bereits 1973 zu der Annahme gebracht, dass die beiden gleich großen Gemälde auch zeitgleich entstanden seien.¹⁴³²

Zu sehen ist ein Küstenstreifen mit Fischereitensilien und einem kleinen Segelboot, das in der rechten Bildhälfte am Ufer liegt. Im Heck sitzen zwei Personen. Links neben dem Boot stehen drei Männer am Ufer, die aufgrund ihrer Kleidung (Barett und halblanger Mantel) auch in der Literatur als „Altdeutsche“ bzw. „Demagogen“ beschrieben werden.¹⁴³³

Der Darstellung des Segelbootes liegt eine Bleistiftskizze aus dem Jahr 1815¹⁴³⁴ zugrunde, die das Boot in Fahrt auf einem offenen Gewässer zeigt [Abb. G723]. Dies stellte zuerst Hinz 1966 fest, die die Skizze als „Segelboot mit ruderndem Mann am Heck“ beschrieb.¹⁴³⁵ Bei den Stangen handelt es sich jedoch nicht um Ruder, sondern um Stangen, die in der Fischerei benötigt wurden. Friedrich hat das

Boot, das sich in der Skizze in Fahrt auf dem Wasser befindet, in dem Gemälde direkt am Ufer dargestellt. Durch die gesetzten Segel wirkt es dort so, als sei das Fahrzeug eben in voller Fahrt an der Küste angekommen.

Als Thema des Gemäldes nannte Börsch-Supan 1973 den Augenblick des Todes, der durch die Ankunft des Bootes am Ufer versinnbildlicht werde.¹⁴³⁶ Dem widersprach 2002 Jensen und schrieb: „Das mit zwei Figuren besetzte Boot legt m. E. eine solche Deutung nicht nahe“.¹⁴³⁷

Die beiden Männer in „Altdeutscher Tracht“ zeigen an, dass Friedrich mit dem Gemälde auch eine politische Botschaft verband. Man kann vermuten, dass diese „Altdeutschen“ mit dem Boot zu neuen Ufern und damit im übertragenen Sinn in die von ihnen herbeigesehnte bessere Zukunft aufbrechen können.

¹⁴³² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428.

¹⁴³³ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428, und Jensen 2002, S. 86.

¹⁴³⁴ Grummt 723.

¹⁴³⁵ Hinz 1966, S. 78, Anm. 3.

¹⁴³⁶ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428, und Jensen 2002, S. 86.

¹⁴³⁷ Jensen 2002, S. 86.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G723 Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 723.	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1859	
Auktionskatalog Sammlung Dahl 1859, Nr. 93. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 150.	Mondscheinlandschaft an der pommerschen Küste bei der Insel Rügen, mit einem Fischerboot am Strande und einigen Figuren.
1964	
Hinz 1964, S. 266.	Segelboot mit rudermann am Heck.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 428.	Die Aussage als Todesallegorie ist nahezu die gleiche wie in Kat. 394 (Sumpfiger Strand, Anm. d. Verf.), nur ist hier das Boot im Moment des Landens dargestellt, wodurch der Augenblick des Todes versinnbildlicht wird.
2002	
Jensen 2002, S. 86.	Für Börsch-Supan sind diese Uferlandschaften im Mondlicht in der Regel Todesallegorien [...]. Das mit zwei Figuren besetzte Boot legt m. E. eine solche Deutung nicht nahe. Die wunderbar stille „Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“ mit der Gegenüberstellung der drei andächtig verharrenden Demagogen und der tätigen Seeleute im Boot, die heimkehren, entfaltet auch ohne solche aufgesetzte Interpretation ihren stetigen sanften Zauber.

9.46. Fischerboot an der Ostsee (Fischerboot zwischen Findlingen am Ostseestrand)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	22 × 31,2 Zentimeter
Ort	Museo Thyssen-Bornemisza, Madrid
Datierung	1830/35

Beschreibung

Ein Segelboot liegt zwischen zwei großen Findlingen vor einem steinigen Ufer im Wasser. Das Fahrzeug hat alle Segel gesetzt, an Bord sind mehrere Männer zu sehen. Am Ufer stehen weitere Personen zwischen den beiden Findlingen, die diese Anlegestelle wie ein Tor einrahmen. Zwei Frauen, die mit Umhängen und Schuten bekleidet sind, scheinen darauf zu warten, an Bord gehen zu können. Dies wird durch die auffordernde Geste des Mannes links von ihnen noch unterstrichen. Hinter den Frauen stehen zwei Männer abwartend am Ufer. Sie tragen Umhänge und Barette.

Die Takelage des Segelbootes wird von der Sonne effektiv angestrahlt. Von dem Boot und dem dunklen Ufer im Vordergrund geht der Blick in die Ferne, wo die von der Sonne gelb beleuchtenden Wolken über dem Horizont einen besonderen Farbakzent setzen.

Kritische Analyse

Friedrich zeigt hier eine ähnliche Situation wie in dem im gleichen Zeitraum entstandenen Gemälde „Flachlandschaft am Greifswalder Bodden“. Zum Entstehungszeitpunkt des Gemäldes lag die letzte Rügenreise Friedrichs aus 1826 bereits einige Jahre zurück. Sie hatte ihn unter anderem nach Sassnitz geführt, wo bis heute der Findling Uskam im Wasser liegt, der große Ähnlichkeit mit dem ganz rechts im Wasser liegenden, flachen Steinblock hat. Zschoche vermutete 1998 außerdem in dem rechten der beiden hochstehenden Blöcke den Wächterstein eines Hünengrabes als Vorbild.¹⁴³⁸

Zwischen den zwei hoch aufragenden Findlingen am Ufer liegt ein einmastiges, sprietgetakeltes Segelboot, an dem sich mehrere Personen in „Altdeutscher Tracht“ versammelt haben. Beide Stagssegel

sind gesetzt, ebenso wie das Sprietsegel. Das Fahrzeug ist bereit zum Losfahren.

Börsch-Supan schrieb 1973, das Boot habe gerade angelegt, und sah darin ein Zeichen des zu Ende gehenden Lebens.¹⁴³⁹ Zschoche erklärte dagegen 1998, die Segel des Bootes seien aufgezogen und stellte daher die Frage, ob hier die „Demagogen“ ihre Heimat verließen.¹⁴⁴⁰

In der Literatur blieb bislang unerwähnt, dass es sich bei dem näher am Boot stehenden Figuren paar um zwei Frauen handelt [Abb. 9.46.1.]. Sie tragen Schuten und Umhänge. Hinter ihnen treten zwei Männer paarweise an das Boot heran.¹⁴⁴¹ Ein fünfter Mann, der kein Baret trägt, wendet sich den beiden Frauen mit einer auffordernden Geste und einer Verbeugung zu. Die paarweise Anordnung von Männern und Frauen in „altdeutscher Tracht“ begegnete so bereits in dem Gemälde „Mondaufgang am Meer“ (1821). Während dort die Männer und Frauen die heranfahrenden Schiffe am Ufer erwarteten, machen sie sich nun bereit, an Bord zu gehen. Auf dem Boot sind weitere Männer zu sehen, die teils Barette und teils zylinderartige Kopfbedeckungen tragen.

Zur Entstehungszeit des Gemäldes hatte Friedrich seit mehreren Jahren keine „Altdeutschen“ mehr zusammen mit Schiffen oder Booten dargestellt. Nachdem sich Friedrichs Hoffnung auf eine politische Erneuerung der Gesellschaft nach dem Hambacher Fest von 1832 zerschlagen hatte, könnte es sein, dass für ihn das Motiv der aufbrechenden „Altdeutschen“ für ihn neue Aktualität erhalten hat.

¹⁴³⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 429.

¹⁴⁴⁰ Zschoche 1998, S. 143.

¹⁴⁴¹ Zschoche erkannte lediglich in dem „dominanten Figuren paar im Zentrum des Bildes“ zwei Altdeutsche (Zschoche 1998, S. 143).

¹⁴³⁸ Zschoche 1998, S. 143.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Keine	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1941	
Lorck, Carl v.: Fünf neuentdeckte Bilder von Caspar David Friedrich. In: Die Kunst für Alle 56, S. 145-150. Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 191.	Zwei große braune Granitfindlinge ragen aus dem warmblauen Vordergrund [...] in den violett bewölkten Himmel [...] Die Sonne leuchtet tief unter den Wolken hervor aus einem Streifen gelbrosa Himmels und wirft einen rötlichgelben Schein über die Segel des Bootes und über die kleinen Wellen des preußischblauen Meeres.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 429.	Das anlegende Boot bedeutet wie in Kat. 395 [Flachlandschaft im Greifswalder Bodden, Anm. d. Verf.] das Ende des Lebens.
1998	
Zschoche 1998, S. 143.	Die Größe der Findlinge wird noch gesteigert durch die kleinen Gestalten. Es sind ungewöhnlich viele, im Boot und am Ufer jeweils fünf. Die Granitblöcke bilden einen natürlichen Hafen. Da sie das Boot und die Menschengruppe zu verbergen scheinen, entsteht aber auch der Eindruck eines geheimen Treffpunktes. Für wen? Das dominante Figurenpar im Zentrum des Bildes trägt altdeutsche Tracht. Die Segel des Bootes sind aufgezo- gen. Verlassen hier „Demagogen“ die Heimat?

9.47. Das Große Gehege bei Dresden (Das Große Gehege)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	73,5 × 102,5 Zentimeter
Ort	Staatliche Kunstsammlungen Dresden / Galerie Neue Meister, Dresden
Datierung	um 1832

Beschreibung

Dargestellt ist der Ausblick über eine Landschaft mit einem Wasserlauf, Wiesen und Baumreihen sowie Höhenzügen im Hintergrund. Der Vordergrund des Gemäldes zeigt Schwemmland mit Wasserlachen, Rinnsalen und dazwischenliegenden Land- und Sandflächen. Hier ist ein Kaffenkahn unterwegs.

Im Mittelgrund des Gemäldes befinden sich Wiesen, auf denen Schafe weiden, und in der linken Bildhälfte eine Baumreihe mit einer dahinter liegenden Landschaft.

Am Himmel steht über dem Horizont ein schmales, hellvioletttes Wolkenband. Darüber ist der Himmel gelb gefärbt. Die Farben spiegeln sich in den Wasserlachen und Rinnsalen im Vordergrund.

Kritische Analyse

Der Bildtitel, nach dem es sich hier um die Ansicht des sogenannten Großen Geheges oder Ostra-Geheges handelt, stammt nicht von Friedrich selbst und ist irreführend.¹⁴⁴² Vor allem die charakteristische Lindenallee und die Schwemmlandschaft haben zu der Annahme beigetragen, dass der Maler diese Gegend am Elbufer bei Dresden zeige. Ohara kam bereits 1984 zu dem Schluss, dass eine genaue Bestimmung der Landschaft nicht möglich sei und im Übrigen auch nicht zum besseren Verständnis des Gemäldes beitrage.¹⁴⁴³ Tatsächlich hat Friedrich die Landschaft aus mehreren Skizzenblättern zusammengestellt, die er in der Gegend um Dresden anfertigte.¹⁴⁴⁴

Auf die Wasserfläche in den Vordergrund hat Friedrich einen Kaffenkahn platziert. Dieser hat das Segel gesetzt und fährt mit Wind von achtern nach links auf die Uferzone zu. Der Kahn hat Holz geladen. Eine Person am Heck bedient das Steuer, eine weitere Person steht am Bug.

Für die Darstellung des Kaffenkahns griff Friedrich auf eine Studie vom 5. Mai 1804 zurück [Abb. G400v].¹⁴⁴⁵ Bei der Übertragung in das Gemälde hat der Maler die Stellung des Segels verändert, das im Gemälde gleichmäßig im achterlichen Wind steht, während in der Studie der Wind von der Backbordseite kommt. Auf diese Veränderung hat Ohara bereits 1984 hingewiesen.¹⁴⁴⁶ Unerwähnt bleibt bei ihr, dass Friedrich in dem Gemälde auch die Person am Steuer sowie die Person am Bug hinzugefügt hat.

In der frühesten Beschreibung des Schiffes sprach Sigismund von einem „einsamen Kahn“, der ruhig über das mondglänzende Wasser treibe.¹⁴⁴⁷ Börsch-Supan sah 1973 in der Fahrt auf dem seichten Gewässer die unmittelbar bevorstehende Havarie und deutete die Darstellung daher als Metapher für das „dem Tod entgegengehende Leben“.¹⁴⁴⁸ 1974 wurde diese Aussage im Ausstellungskatalog der Hamburger Kunsthalle als „befremdlicher Schluss“ bezeichnet, in dem das „freundliche Segelschiff“ zu einer Todesmetapher werde.¹⁴⁴⁹

Börsch-Supan bekräftigte seine Interpretation noch einmal 1990 und schrieb, das Schiff werde „unfehlbar auf Grund laufen“ und sei ein „Sinnbild des Todes“, das die Betrachtenden durch die Bewegung des Schiffes „von rechts nach links und aus dem

¹⁴⁴² Zu den verschiedenen Bezeichnungen des Gemäldes siehe Ohara 1984, S. 109-112.

¹⁴⁴³ Ohara 1984, S. 117.

¹⁴⁴⁴ Die von Ohara als Vorlagen für das Gemälde identifizierten Zeichnungen zeigen Flussansichten [Grummt 406-408] sowie den Ausblick über die Elbe auf den Zufluss der Weißeritz (Grummt 566). Dieser kleine Fluss, der im 18. Jahrhundert durch das Ostra-Gehege führte und dort in die Elbe mündete,

brachte Sand und Geröll mit, was zu den charakteristischen Ablagerungen im Mündungsbereich führte, wie sie im Vordergrund des Gemäldes zu sehen sind.

¹⁴⁴⁵ Grummt 400 verso. Siehe Ohara 1984, S. 116.

¹⁴⁴⁶ Ohara 1984, S. 116.

¹⁴⁴⁷ Sigismund 1943, S. 93.

¹⁴⁴⁸ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 431.

¹⁴⁴⁹ Ausst. Kat. Hamburg 1974, S. 291.

Mittelgrund nach vorne“ als Geste auf sich selbst und damit als Verweis auf ihr eigenes Schicksal verstanden.¹⁴⁵⁰ Zuletzt beschrieb er 2008 die Darstellung als eine Art Geschichte zum Weiterdenken, in der sich eine „Katastrophe“ anbahnt und das Schiff in den nächsten Minuten stranden werde.¹⁴⁵¹

Der Dresdner Ausstellungskatalog sah in der Darstellung dagegen die „verirrte“ Lebensfahrt des einsamen Schiffes.¹⁴⁵²

Jensen interpretierte das Gemälde 1995 als Darstellung der Vergänglichkeit und sah in dem Schiff einen „Lastkahn“, der in „vollkommener Stille wie ein Totenschiff“ durch das Bild fahre.¹⁴⁵³ Im Katalog der Dresdner Galerie Neuer Meister wurde 2001 ebenfalls die Veränderung als Bildthema genannt. So wie auf die Dämmerung die Nacht und auf den Sommer der Herbst folge, neige sich die die Fahrt des Bootes dem Ende zu und „scheint im flachen Wasser zwischen den Landinseln zu versanden.“¹⁴⁵⁴ So sah es 2002 auch Schmied.¹⁴⁵⁵

Tatsächlich zeigt der Maler deutlich, dass die Fahrt des Kaffenkahns an dieser Stelle nicht mehr weitergehen kann. Der Wasserlauf stößt am linken Bildrand auf das Ufer, und auch das versandete Areal im Vordergrund bietet dem Fahrzeug keine ausreichende Wassertiefe mehr. Die gänzlich „diesseitige“ Ausstattung des Fahrzeugs mit einer Ladung Holz und zwei Mann Besatzung widerspricht jedoch einer Deutung des Gemäldes als Ende des Lebensweges oder Todesallegorie.

Diesen Widerspruch benannte auch Ohara. Sie erklärte dies damit, dass Friedrich den Kaffenkahn schlicht ohne Veränderungen aus der Zeichnung übernommen habe. Seine Absicht habe jedoch nicht in der Wiedergabe des Holzkahns gelegen sondern vielmehr „in einer Konkretisierung und genaueren Darstellung der Bildidee“. Das Boot treibe in dem Gemälde nun einsam und still in der überwältigenden Natur.¹⁴⁵⁶

Friedrich hat jedoch nicht nur die Ladung des Kaffenkahns detailliert dargestellt, sondern auch die Personen an Bord hinzugefügt. Das lässt den

Schluss zu, dass sie für sein Bildthema wichtig waren. Vor allem die Person am Bug ist dabei hervorzuheben, die dort das Anlegen des Kaffenkahns abwartet. Friedrich illustriert so das Bildthema der Ankunft und zeigt, dass das Schiff am Ende seiner Fahrt angekommen ist.

Börsch-Supan verwies 2008 darauf, dass die Bäume der vorderen und hinteren Allee im Vergleich zu dem Schiff zu hoch dargestellt seien.¹⁴⁵⁷ Tatsächlich wirkt das Fahrzeug im Vergleich zu seiner Umgebung sehr klein. Der Kaffenkahn wird auf diese Weise Teil der Landschaft, ohne diese zu dominieren. Gleichzeitig wirkt er wie ein Fremdkörper in der Schwemmlandzone, die kein Fahrwasser für diese großen Binnenschiffe darstellt. Hofmann sah 2000 in dem Fahrzeug ein motivisches Mittel des Malers, den Vordergrund für die Betrachtenden überhaupt als Region fassbar zu machen.¹⁴⁵⁸

¹⁴⁵⁰ Börsch-Supan 1990, S. 170.

¹⁴⁵¹ Börsch-Supan 2008, S. 12.

¹⁴⁵² Ausst. Kat. Dresden 1974, S. 159.

¹⁴⁵³ Jensen 1995, S. 66.

¹⁴⁵⁴ Kat Dresden 2001, S. 62.

¹⁴⁵⁵ Schmied 2002, S. 112.

¹⁴⁵⁶ Ohara 1984, S. 116.

¹⁴⁵⁷ Börsch-Supan 2008, S. 15.

¹⁴⁵⁸ Hofmann 2000, S. 199.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G400v Fichte, 5. Mai 1804, Bleistift auf Velin, 18,4 × 11,8 cm, Privatbesitz. Grummt 400 verso	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1943	
Sigismund 1943, S. 93.	Links erblickt man die schöne Allee des Ostrageheges (die übrigens auch Friedrichs Schüler Oehme zu künstlerischer Darstellung verlockte), rechts das Piescher Ufer und im Hintergrund die Höhen zu beiden Seiten der Elbe. Der Mittelgrund aber ist durchzogen von dem mondglänzenden Wasserspiegel, auf dem ein einsamer Kahn ruhig dahintreibt.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 111.	Die Bäume machen die Ausdehnung nach links mit, und schließlich folgt dieser Bewegung auch das Schiff, das durch seine unerklärliche Kleinheit im Verhältnis zu den Bäumen wiederum ein Element des Inkommensurablen ist.
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 431.	Das Schiff, das auf das seichte Gewässer zutreibt, wo es zu stranden droht, symbolisiert das dem Tod entgegenghende Leben.
1974	
Ausst.-Kat. Hamburg 1974, S. 291.	Allerdings erklärt er [Börsch-Supan, Anm. d. Verf.] neuerdings den befremdlichen Blickwinkel aus der Tatsache, daß Friedrich hier den Blick von einer Brücke habe andeuten wollen und zieht aus dieser noch halbwegs einleuchtenden Beobachtung den befremdlichen Schluss, daß diese (mutmaßliche) Brücke „den Übergang vom irdischen in das jenseitige Leben“ bedeutet, weshalb denn auch das freundliche Segelschiff seiner Meinung nach das „dem Tod entgegenghende Leben“ symbolisiert.
Ausst.-Kat. Dresden 1974, S. 159.	Nur der schwache Reflex dieses Lichtes liegt über dem Fluß. Er symbolisiert das unruhvolle Leben, in dem sich das einsame Boot auf seiner „Lebensfahrt“ zu verirren droht [...].
1984	
Ohara 1984, S. 116.	Nehmen wir den einsamen Kahn, dessen kleines weißes Segel sich durch die Verlagerung jetzt vor der dunklen Silhouette der Baumreihe befindet. Es stellt sich die Frage, warum dieses Schiff, dieses melancholische Motiv, das als Symbol der Vergänglichkeit des menschlichen Lebens interpretiert wurde, mit Hölzern beladen ist und nicht von einem Meditierenden, sondern von den mit alltäglicher Arbeit beschäftigten Menschen gesteuert wird. Dies ist kein Wunder, wenn wir wissen, daß Friedrich den bereits in der Grundlage flüchtig wiedergegebe-

	<p>nen Kahn unter Zuhilfenahme einer Zeichnung [...] präzierte. Die Modifikation, die er dem unteren Teil des Segels und der Stellung des Mastes gab, sowie auch die Größe und Anordnung des Kahns im ganzen Bildraum verraten aber, daß seine Absicht nicht so sehr in der Wiedergabe des Holzkahns lag, als vielmehr in einer Konkretisierung und genaueren Darstellung der Bildidee, die ihm die Skizze [...] gab. Alle anderen Objekte, die an den Menschen erinnern – die stehende und die rudende Figur und die Gebäude –, sind weggenommen. Das Boot treibt nun einsam still in der überwältigenden Natur.</p>
1990	
Börsch-Supan 1990, S. 170.	<p>Das Schiff, das von rechts herangeschwommen kommt, wird hier unfehlbar auf Grund laufen. Dieses Sinnbild des Todes wird jedoch durch das Spiel der Farben verklärt. [...] Unwillkürlich empfindet der Betrachter das Schiff als Sinnbild des eigenen Schicksals. Die Bewegung des Schiffs von rechts nach links und aus dem Mittelgrund nach vorne wirkt wie eine Geste, mit der der Betrachter auf sich selbst weist.</p>
1995	
Jensen 1995, S. 63 u. S. 66.	<p>Die Landschaft ist menschenleer, nur der Elbkahn mit dem aufgesetzten Treibsegel signalisiert die Anwesenheit von Menschen. [...] Der Zusammenklang der Farben ist außergewöhnlich. Man hat den Eindruck, er sei nur für einen Augenblick festgehalten, ehe er vergeht wie der Lastkahn, der langsam vorübertreibt. Er fährt in vollkommener Stille wie ein Totenschiff nach links durch das Bild, folgt dem allgemeinen Strom der Formen.</p>
2000	
Hofmann 2000, S. 199.	<p>Im „Großen Gehege“ gibt der Vordergrund Rätsel auf. Für sich gesehen sind die blassen Wasserläufe und Lachen so fremd und unvertraut wie die Topographie eines fernen Planeten. Sobald wir das Segelboot im Mittelgrund ausmachen, verwandelt sich die kosmische Landschaft in Erdbrocken und seichte Tümpel.</p>
2001	
Kat. Dresden 2001, S. 62.	<p>Vom Motiv her gesehen ist der Blick über die Elbe auf das Große Ost-Gehege, nordwestlich vor den Toren der Stadt Dresden gelegen, nur wenig spektakulär. Doch hat die universale Bildsprache Friedrichs hier zweifellos ein Maximum ihres Konzentrationsvermögens erreicht. Kaum bemerkbar auf den ersten Blick, verliert sich die Reise eines Segelbootes in der abendlichen Flusslandschaft. [...] Von leicht erhöhtem, gleichsam überirdischen Blickpunkt aus wird die Welt im Zustand sanfter Übergänge erschaut: der Tag ist vor dem Einbruch der Nacht von der Dämmerung abgelöst worden, der Sommer neigt sich dem Herbst zu, die Fahrt des Bootes scheint im flachen Wasser zwischen den Landinseln zu versanden.</p>

2002	
Schmied 2002, S. 122.	Wir vermögen nicht zu entscheiden, ob das Wasser des Vordergrundes mit dem Lastenkahn die Elbe meint oder das Überschwemmungsgebiet des damals noch unregulierten Stromes, eine Uferbank oder ein Seitenarm. [...] Caspar David Friedrich hat in seinem Bild [...] einen Augenblick des Übergangs gemalt, des Übergangs vom Spätsommer zum Herbst, vom Abend zur Nacht, vom Leben zum Tod. Eine Allee bricht plötzlich ab, ein Fluß verläuft in vielen schmalen Rinnsalen, ein Schiff wird stranden.
2008	
Börsch-Supan 2008, S. 12 u. 14 f.	Das mit Holz beladene Schiff, dessen Segel in schwachem Wind von rechts sich leicht bläht, wird unweigerlich auf Grund laufen. Eine Katastrophe bahnt sich an, aber keine jähe, sondern ein sanftes Scheitern. [...] Der Ablauf der folgenden Minuten ist hier mit beklemmender Bestimmtheit vorgegeben. Die Sonne ist noch nicht untergegangen. Ehe sie gänzlich verschwindet, wird sie noch einmal kurz in dem hellen Himmelsstreifen über dem das Wiesengelände begrenzenden Waldsaum auftauchen. Ungefähr zu dieser Zeit wird das Schiff, vielleicht genau unterhalb der Sonne, stranden. [...] Nimmt er zum Beispiel das Schiff zum Maßstab, wird er die Bäume der vorderen Allee und erst recht die der hinteren als viel zu hoch erkennen. Nicht nur das Schiff scheitert, sondern auch das Bemühen des Betrachters, das Unermessliche ermessen zu wollen.

9.48. Die Lebensstufen

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	73 × 94 Zentimeter
Ort	Museum der Bildenden Künste, Leipzig
Datierung	um 1834

Beschreibung

Eine Gruppe von Personen befindet sich am Ufer eines Gewässers, auf dem Boote und Schiffe unterwegs sind. Es ist Nacht, die Sichel des Mondes steht am Himmel. Hinter zwei kleinen Segelbooten, die sich im Vordergrund an der Küste befinden, ist ein großes Segelschiff an das Ufer herangesegelt. Zwei weitere Segelschiffe sind im Hintergrund auf der Horizontlinie zu sehen. Sie fahren ebenfalls auf die Küste zu.

Wie ein Dreieck schiebt sich eine kleine Landzunge vom unteren Bildrand in das Gemälde hinein. Hier steht im Vordergrund ein alter Mann mit dem Rücken zu den Betrachtenden. Er trägt einen langen Mantel mit Pelzkragen und ein Barett, sein rechter Arm ist auf einen Stock gestützt. Ihm hat sich ein jüngerer Mann in Anzug und Zylinder zugewandt, der ihn heranzuwinken scheint, während er mit der anderen Hand auf zwei am Ufer sitzende Kinder zeigt. Ein Junge hält dort eine schwedische Flagge an einem Stöckchen in die Höhe, ein Mädchen neben ihm greift danach. Rechts neben den Kindern sitzt eine Frau in einem roten, hochgegurten Rock. Ihr Haar ist am Hinterkopf aufgesteckt, um die Schultern hat sie einen blauen Schal gelegt. Auch die Frau deutet auf die Kinder.

Kritische Analyse

Friedrich malte das Bild 1834, in dem Jahr, in dem er einen ersten Schlaganfall erlitt. Wie Börsch-Supan 1973 schrieb, hatte Friedrich es für seinen Bruder Johann Heinrich oder dessen Sohn, der ebenfalls Johann Heinrich hieß, gefertigt.¹⁴⁵⁹ Da es sich in Familienbesitz befand, gibt es von dem Gemälde keine zeitgenössischen Beschreibungen. Zum ersten Mal wurde es 1905 bei der „Ausstellung von Werken deutscher Landschaftler in Berlin“

gezeigt, dabei wurde Johanna Friedrich aus Greifswald als Besitzerin genannt.¹⁴⁶⁰ Das Gemälde wurde dort unter dem Titel „Lebensstufen“ ausgestellt. In der Zeitschrift für Bildende Kunst ging man wohl davon aus, dass der Titel von Friedrich selbst stammte und merkte kritisch an, es habe dem Maler nicht genügt, „ein paar einfache Staffagefiguren vor dem mit Segelschiffen belebten Meere anzubringen, sondern seine Figuren müssten ausdrücklich die Lebensstufen darstellen“.¹⁴⁶¹

Als Vorlage für die beiden kleinen Segelboote im Vordergrund nutzte Friedrich zwei Blätter aus dem Osloer Skizzenbuch von 1818 [Abb. G812 u. G813].¹⁴⁶² Das Segelschiff in der Bildmitte ist bereits in dem Gemälde „Hafen von Greifswald“ (um 1820) zu sehen, worauf als Erster Wolfradt 1924 hinwies, der die Übereinstimmung jedoch lediglich für die Segel erkannte.¹⁴⁶³ Auf der Rah stehen zwei Personen, die dort mit dem Segel beschäftigt sind. Untersegel sowie ein Vorsegel sind bereits gefallen, das Gaffelsegel wurde ebenfalls geborgen. Die Betrachtenden nehmen das Schiff, bei dem es sich um eine Galeasse handelt, auf diese Weise als „ankommend“ wahr. Auch auf dem Schiff rechts im Hintergrund, das ebenfalls eine Galeasse darstellt, ist zu erkennen, dass Bram- und Untersegel fallen. Dagegen hat das Schiff, das sich am weitesten von der Küste entfernt befindet, noch alle Segel gesetzt. Der Schiffstyp kann nicht bestimmt werden.

Friedrich hat mit den drei Fahrzeugen auch die verschiedenen Stadien des Anlegemanövers ins Bild gesetzt. Je näher die Fahrzeuge der Küste kommen, umso mehr Segelfläche wird eingeholt. Die Schiffe steuern eine flache, sandige Stelle im Vordergrund des Gemäldes an. Börsch-Supan sprach 1973 in diesem Zusammenhang von einem Hafen.¹⁴⁶⁴ Das

¹⁴⁶⁰ Ebd.

¹⁴⁶¹ Gensel 1905, S. 312.

¹⁴⁶² Grummt 812 und 813.

¹⁴⁶³ Wolfradt 1924, S. 120.

¹⁴⁶⁴ Börsch-Supan 1976, S. 214.

¹⁴⁵⁹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

mittlere Fahrzeug beschrieb er als ein Schiff¹⁴⁶⁵, bzw. später als Frachtschiff, das von großer Fahrt zurückgekehrt sei.¹⁴⁶⁶ Auch in dem 2000 erschienenen Katalog „Romantiker, Realisten, Revolutionäre“ wurde beschrieben, dass das größte der Schiffe mit gerefften Segeln¹⁴⁶⁷ einen Hafen anlaufe. Schmied sprach 2000 ebenfalls von einem „kleinen Hafen“, fügte jedoch einschränkend hinzu, dass dieser eigentlich nur Anlegestelle für Boote und ein Ankerplatz sei.¹⁴⁶⁸ Diese Beschreibung griff auch Sugiyama 2007 auf, die den Ort als „Anlegestelle für Boote und einen Ankerplatz für Schiffe“ bezeichnete und erklärte, das größte Segelschiff laufe in den „vorne liegenden, kleinen Hafen“ ein.¹⁴⁶⁹

Semrau vermutete bereits 1917, dass es sich bei dem Küstenabschnitt um den „Utkiek“ bei Greifswald handle.¹⁴⁷⁰ Börsch-Supan griff dies 1973 auf¹⁴⁷¹, und auch Sander identifizierte 2006 das Ufer als den Utkiek in Wieck bei Greifswald.¹⁴⁷²

Dort mündet der Ryck, der zum Greifswalder Hafen führt, in die dänische Wiek. Während es sich bei der dänischen Wiek jedoch um eine Bucht handelt, zeigt Friedrich im vorliegenden Gemälde den Blick auf eine offene Wasserfläche. Eimer vermutete daher 1975, Friedrich habe den Strand der Halbinsel Wittow auf Rügen dargestellt.¹⁴⁷³ Dieser war Anlaufpunkt für die schwedischen Postschiffe, die von Ystad kamen und bis nach Stralsund segelten. Bei den Postschiffen handelte es sich aber ausnahmslos um Jachten, während in dem vorliegenden Gemälde Galeassen dargestellt werden.

Der Bezug zwischen den Fahrzeugen auf dem Wasser und den Personen an Land wurde in der Literatur unterschiedlich gedeutet. Sinnoffen ging Jahn 1961 an das Gemälde heran und schrieb, es sei dahingestellt, ob die Übereinstimmung der Zahl der Figuren mit den Schiffen eine Bedeutung habe.¹⁴⁷⁴ Börsch-Supan war sich dieser Bedeutung dagegen sicher und sah 1973 in dem Gemälde das Ende des Lebens und damit der Lebensfahrt dargestellt, die dem alten Mann und dem großen Schiff

im Bildvordergrund unmittelbar bevorstehe. Dass nach dieser Deutung auch die beiden kleinen Segelboote und damit die Kinder auf das Ende des Lebens zusteuern müssten, begründete er wie folgt:

„Die Verbindung des Alters mit der Kindheit besteht für Friedrich darin, daß beide dem Religiösen besonders nahe stehen. Das wird durch die geringe Entfernung der kleinen Boote sowohl wie des großen Schiffes vom Hafen zum Ausdruck gebracht.“¹⁴⁷⁵

In seinem 1976 erschienenen Aufsatz wandelte er diese Vorstellung etwas ab und schrieb, dass die beiden kleinen Boote „wie zu einer Spazierfahrt in der Nähe der Küste segeln und so den spielenden Kindern zuzugesellen sind“.¹⁴⁷⁶

Ganz anders sah Winkler 1979 das Bild, indem er die Schiffe als „Sendboten aus dem freien Norden“ verstand und das Gemälde insgesamt als Allegorie der Veränderung im politischen Sinn deutete.¹⁴⁷⁷ Er griff damit den bereits 1975 geäußerten Gedanken Eimers auf, der die Örtlichkeit als Wittow auf Rügen und die Schiffe als Postschiffe aus Schweden identifizierte und daraus eine geistige Verbindung mit dem befreundeten Land im Norden ableitete.¹⁴⁷⁸

Börsch-Supan bekräftigte 1987 noch einmal seine Deutung, nach der die Schiffe Lebensschiffe darstellen.¹⁴⁷⁹ So beschrieb auch Jensen 1995 das Gemälde.¹⁴⁸⁰ Im Katalogtext der Ausstellung „Romantiker, Realisten, Revolutionäre“ von 2000 hieß es dagegen zurückhaltender, es „liege nahe“ die beiden Gruppen (Schiffe und Menschen) in Beziehung zu setzen.¹⁴⁸¹ Ähnlich äußerte sich 2000 auch Schmied, der auf eine explizite Deutung der Darstellung als Allegorie der Lebensfahrt verzichtete.¹⁴⁸²

Als Gleichnis der Lebensfahrt wurde das Gemälde erneut 2004 im Katalog des Museums der Bildenden Künste Leipzig beschrieben¹⁴⁸³, und auch Sugiyama sah in ihrer 2007 erschienenen Dissertation darin die Lebensfahrt, die Heimkehr und das Lebensende versinnbildlicht.¹⁴⁸⁴

¹⁴⁶⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

¹⁴⁶⁶ Börsch-Supan 1976, S. 214.

¹⁴⁶⁷ Im Katalogtext ist irrtümlicherweise von „gerafften“ Segeln die Rede (Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 76).

¹⁴⁶⁸ Schmied 2002, S. 124.

¹⁴⁶⁹ Sugiyama 2009, S. 212 und S. 253.

¹⁴⁷⁰ Semrau 1917, S. 14.

¹⁴⁷¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

¹⁴⁷² Sander 2006, S. 134.

¹⁴⁷³ Eimer 1975, S. 75 f.

¹⁴⁷⁴ Jahn 1961, S. 82.

¹⁴⁷⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 438.

¹⁴⁷⁶ Börsch-Supan 1976, S. 214.

¹⁴⁷⁷ Kat. Leipzig 1979, S. 197.

¹⁴⁷⁸ Eimer 1974, S. 75 f.

¹⁴⁷⁹ Börsch-Supan 1987, S. 172.

¹⁴⁸⁰ Jensen 1995, S. 216.

¹⁴⁸¹ Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 76.

¹⁴⁸² Schmied 2002, S. 124.

¹⁴⁸³ Sander 2006, S. 135.

¹⁴⁸⁴ Sugiyama 2009, S. 253.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G812 Segelboote in Stralsund, 4. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 812	
Abb. G813 Boote und Segelboote mit Besatzung, 4. August 1818, Bleistift auf Velin. 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 813	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1905	
Gensel 1906, S. 312.	Bei dem fünften Bilde hat es ihm nicht genügt, ein paar einfache Staffagefiguren vor dem von Segelschiffen belebten Meere anzubringen, sondern seine Figuren müssen ausdrücklich die Lebensstufen darstellen, so daß sich allerlei Gedanken über die Fahrt des Lebens anspinnen.
1924	
Wolfradt 1924, S. 120.	Das Bild „Die Lebensstufen“ zum Beispiel gibt die Segel geradeso wider [wie die Segel im Gemälde „Greifswalder Hafen“, die Wolfradt als „steif und blechern herausgebuste Formen“ beschreibt, Anm. d. Verf.].
1936	
Leonhardi 1936, S. 28.	So kann Friedrich z.B. auf dem Bilde „Lebensstufen“ die geometrische Klarheit der Segeltakelage mit größter Genauigkeit darstellen, mit klarster mathematischer Schärfe, ohne leer zu wirken; denn diesem Streben nach Klarheit liegt ein tiefer Drang nach Verstehen der inneren Gesetzlichkeit zu Grunde, der die Bilder stets in eine höhere Sphäre hebt.
1961	
Jahn 1961, S. 82 f.	Auch, ob die Übereinstimmung der Zahl der Figuren mit der der Schiffe etwas bedeuten soll, muß dahingestellt bleiben. [...] Die Komposition hat wie des Öfteren bei Friedrich ein zentrales Motiv in Gestalt des genau in der Mittelachse hoch aufragenden Segelschiffes. Eine sich etwa dadurch anbahnende Symmetrie wird aber wieder aufgehoben, indem den drei Seglern auf der rechten Seite nur einer auf der linken gegenübersteht.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 438.	1973, Die fünf Schiffe sind den Figuren zuzuordnen; die beiden kleinen Boote, die sich noch im Schutz der Küste aufhalten, den Kindern, die großen Schiffe den Erwachsenen. Das mittlere Schiff, das, von einer großen Fahrt zurückkehrend, bald anlegen wird und dessen Segel eingezogen werden, gehört zu dem Greis, der dem Tod nahe ist. Das umgekehrte Boot an Land ist ein Memento Mori und soll möglicherweise an einen Sarg denken lassen, während die Markierungsfähnchen

	links daneben an ein Grabkreuz erinnern. [...] Das Bild scheint die Zuversicht auszudrücken, daß er [Friedrich, Anm. d. Verf.] nach seinem Tod in seinen Kindern weiterlebt. Das wird besonders auch durch die Anordnung des mittleren Schiffes zu der Kindergruppe in einer Bildachse sinnfällig gemacht. Die Verbindung des Alters mit der Kindheit besteht für Friedrich darin, daß beide dem Religiösen besonders nahe stehen. Das wird durch die geringe Entfernung der kleinen Boote sowohl wie des großen Schiffes vom Hafen zum Ausdruck gebracht.
1974	
Ausst. Kat. Dresden 1974, S. 117.	Die fünf Schiffe, in verschiedenen Entfernungen von der Küste, sind den fünf Gestalten zugeordnet: die beiden kleinen, noch im Schutz des nahen Ufers verharrend, den Kindern, die beiden mit vollen Segeln hinausfahrenden den Erwachsenen und das nach langer Fahrt heimkehrende große Schiff, dessen Segel eingezogen werden, dem Greis, dessen Leben sich dem Ende zuneigt. Das umgekehrte Boot an Land ist Zeichen für die beendete Lebensfahrt.
Eimer 1974, S. 75 f.	Das allein für die nächsten Angehörigen gemalte und in Familiensitz verbliebene Bild der „Lebensstufen“ von 1831/31 schildert einen ganz bestimmten Ort auf Rügen. Leider ist der Titel des Bildes, wie in vielen anderen Fällen im Werk Friedrichs, nicht authentisch [...]. Die schwedischen Postschiffe liefen seit Jahrhunderten den Strand von Wittow auf Rügen an, bevor sie nach Stralsund weitersegelten. Die Verbindung zum Land musste auf kleinen Beibooten erfolgen. Die dort am Strande im Stil Dahlbergs errichteten Posthäuser sind mehrfach von Friedrich dargestellt worden, die im Modell nachgebauten und aus Plänen fast alle bekannten Postsegler kann man zum Teil genau identifizieren. Auf dem Gemälde ist der Blick den ankommenden Schiffen zugewandt. Im Sinne Arndts ist die Verbindung mit dem befreundeten Land im Norden hergestellt. Im kompositorischen Mittelpunkt, durch die Vertikalachse des größten Schiffes hervorgehoben, halten die Kinder – vielleicht Friedrichs eigene – die schwedische Flagge empor.
1979	
Kat. Leipzig 1979, S. 197.	Allgemein wurde die auf dem Gemälde dargestellte Örtlichkeit in Wiek bei Greifswald liegend und im norddeutschen Volksmund als „Utkiek“ bezeichnet erkannt. [...] Die Schiffe versinnbildlichen inmitten einer dem neuen Morgen vorangehenden und die Sehnsucht unterstützenden Abendstimmung ankommende Sendboten aus dem freien Norden und sind in Verbindung mit dem im Vordergrund angeordneten seeuntüchtigen Boot zugleich Sinnzeichen ewiger Veränderung durch Kommen und Vergehen. [...] Der 1906 aufkommende Titel „Lebensstufen“ ist nicht vom Künstler gewählt, er entspricht einer außerhistorischen Betrachtungsweise, die den einzelnen Figuren jeweils ein Schiff zuordnet, wobei freilich das sechste, das verwitterte, unbeachtet bleibt.
1987	
Börsch-Supan 1987, S. 172.	Den fünf Personen sind die fünf Schiffe zugeordnet. Das große Schiff in der Mitte, das von einer Hochseefahrt zurückkehrt und seine Segel

	<p>bereits einzieht, ist das Lebensschiff Friedrichs; es scheint links in die Mündung eines Flusses einzulaufen. Zwischen der Gestalt des Mannes und seinem Lebensschiff steht, noch kaum wahrzunehmen, die Sichel des zunehmenden Mondes [...]. Die anderen Schiffe sind den übrigen vier Personen zugeordnet, die kleinen seeuntüchtigen Boote offenbar den beiden Kindern. Ein kieloben liegendes Ruderboot im Vordergrund, das in der Form an einen Sarg erinnert, bedeutet beendetes Leben.</p>
1995	
Jensen 1995, S. 216-218.	<p>Man ist versucht, den fünf Figuren die fünf Schiffe zuzuordnen: die beiden Boote den Kindern, den großen Segler der Rückenfigur, dem jungen Mann den Segler dahinter und das von fern kommende Schiff dem Mädchen. Jedes der Schiffe müsste dann das Leben oder die Lebenszeit der Personen versinnbildlichen. Merkwürdig nur, daß alle Schiffe dem Ufer zufahren. Von der Form her scheint die Kindergruppe gleichsam überhöht in dem großen Segler vorn und den kleinen Booten [...]. Man sieht (und spürt?) auch, daß der Segler vorn, der schon die Segel einholt, dem älteren Mann als der beherrschenden Figur der Gruppe zugehört. [...] Vom Wasser her aber kommen die Schiffe. Sie fahren der Bucht entgegen [...]. Denn das Bild ist als Heimkehrbild zu deuten. So, wie die Schiffe dem Ufer entgegensegeln, um zu ankern, so schreitet der ältere Mann seinem letzten Ruheort zu. [...] Das umgestürzte Boot, die auf dem Land abgelegten langen bewimpelten Stöcke, mit denen die Netze markiert werden, signalisieren die Endstation. Die Netze sind eingeholt, das Boot aufs Trockene gezogen, das Leben abgeschlossen.</p>
1998	
Zschoche 1998, S. 153.	<p>Und dann die „doktrinären“ Schiffe, die in der Tat ganz augenfällig mit den fünf Menschen in einer symbolischen Beziehung stehen. Aber in welcher? Haben wir sie nur nach ihrer Größe und ihrer Entfernung vom Ufer den Lebensaltern der dargestellten Personen zuzuordnen? Mit der kleinen Bucht vorne wäre dann der Lebenshafen gemeint. Aber auf ihn segeln gerade die kleinen Boot zu, die doch ausfahren müssten, da die Kinder ihr Leben noch vor sich haben. Sollten die langen Wimpel eine Art Lebensfaden andeuten, der dann bei dem großen Schiff schon auffällig kurz wäre? [...] Das Fähnchen ist also Reminiszenz an die Zeit, als Friedrichs Heimat schwedisch war. Für ihn, der sich für einen halben Schweden hielt, liegt dieses Land nun jenseits des Meeres. Soll das Schiff ihn dorthin bringen, oder soll die Reise für die Kinder einst in das Land der Freiheit gehen?</p>
2000	
Ausst.-Kat. Leipzig 2000, S. 76.	<p>Ein umgedrehtes Boot, das im Vordergrund auf einem Felsen liegt, ist ein von Friedrich oft verwendetes Sinnbild für einen Sarg. [...] Da die Zahl der Schiffe hier exakt mit der Zahl der Personen übereinstimmt, liegt es nahe, die beiden Gruppen miteinander in Beziehung zu setzen. Die kleinen, noch nicht seetauglichen Schiffe repräsentieren die Kin-</p>

	<p>der, während das größte der Schiffe, das mit gerafften Segeln den Hafen anläuft, wohl den alten Mann symbolisiert, dessen Reise schon dem Ende zugeht. Die zwei anderen Schiffe müssten dem jungen Mann und der jungen Frau zuzuordnen sein, deren unvollendete Reisen noch voller Möglichkeiten sind. [...] Dieses Symbol [der Dreieinigkeits Anm. d. Verf.] ist in dem Dreieck der drei großen Schiffe wiederholt. Sie führen das Auge von der dunklen Küste über das Meer bis hinauf in den lichterfüllten Himmel.</p>
Hofmann 2000, S. 240.	<p>Die Pantomime wird von fünf Seglern unterstützt und zusätzlich verwirrt. Der größte nimmt gleich einem ragenden Turm die Mittelachse ein und schlägt so den Symmetrieakkord an, der freilich um ihn herum mehrfach zurückgenommen wird. Wie der riesige Segler von den beiden ufernahen Booten asymmetrisch gerahmt wird, sind auch die beiden ihm (der Lebensmitte!) zugeordneten spielenden Kinder nicht gleichgewichtig flankiert. Und die beiden Boote verhalten sich zum großen Segler ebenso asymmetrisch wie zu dem Alten. So entsteht eine Art Parallelogramm, das den Alten und den mächtigen Segler aufeinander bezieht: Jeder ist in seiner Kategorie der Größte. Die Zweierbeziehungswise Viererbeziehung öffnet sich, wenn wir auf die beiden Segelschiffe in der Ferne blicken. Dann entstehen neue Gewichtsbeziehungen. [...] Die fünf Schiffe bilden eine Partitur aus senkrechten Zeichen, die schwebend leicht über die spiegelglatte Meeresfläche zu gleiten scheinen.</p>
2002	
Schmied 2002, S. 124.	<p>Das Bild gibt uns eine Abenddämmerung an der Küste, führt uns einen kleinen Hafen vor Augen, der eigentlich nur eine Anlegestelle für Boote und ein Ankerplatz ist. Auf dem Meer sind drei Segelschiffe zu sehen, die heimzukehren scheinen, das große in der Mitte des Bildes, nicht mehr weit vom Ufer entfernt, hat schon begonnen, die Segel einzuziehen. Zwei kleinere Segelboote vorne sind dem Landeplatz bereits ganz nahe, das rechte, in dem wir zwei Männer sitzen sehen, steuert direkt die Stelle am Ufer an, wo sich eine Gruppe von fünf Menschen befindet. [...] Die Gruppe der Figuren am Strand bildet einen Halbkreis, der von der Form des Ufers aufgenommen wird und wie ein Bug aufs Meer hinausweist, dem einfahrenden Schiff mit den gerafften Segeln entgegen. [...]</p> <p>Fünf Menschen am Strand, fünf Schiffe auf dem Meer. Alle Schiffe sind landwärts gerichtet, fahren dem Ufer zu. Aber ihre Ordnung ist eine andere. Das große Schiff in der Mitte – sein Bug weist genau auf die beiden Kinder mit dem Fähnchen und stellt einen innigen Zusammenhang mit ihnen her, die Segel sind beinahe wie ein schützendes Dach über ihnen, und dieses Schiff, das größte, uns nächste, das wir geneigt sind, zuallererst mit der größten, uns nächsten Figur, mit dem alten Mann in Beziehung zu setzen, ist nicht isoliert, es wird von den beiden kleinen Segelbooten flankiert, die zu ihm zu gehören scheinen. Die beiden anderen Segelschiffe sind noch draußen auf dem offenen Meer, und es wird dunkel, bis sie den Ankerplatz erreicht haben. Sind</p>

	<p>die Schiffe gekommen, den Mann abzuholen? Halten die kleineren aufs Land zu, um ihn überzusetzen, an Bord zu nehmen? Oder soll die Heimkehr der Schiffe den Abend suggerieren, der über der Szene heraufzieht und den Himmel verfärbt? Noch ein weiteres Boot ist da: Umgekippt liegt es auf dem Ufer, seine Umriss erinnern an einen Sarg, seine Spitze weist genau auf den alten Mann, und zugleich wiederholt die Form des kieloben liegenden Ruderbootes die Einbuchtung des Strandes daneben, wo das klare Wasser den Himmel spiegelt. [...] Wir wissen nicht genau, welche topografische Situation das Bild bezeichnet. Überwiegend wird angenommen, dass der „Utkiek“ in Wieck bei Greifswald gemeint ist, ein Platz, von dem der Schiffsverkehr gut zu beobachten ist. Neuerdings wird von Gerhard Eimer die Identifizierung mit dem Strand von Wiltow auf Rügen vorgeschlagen.</p>
2006	
Sander 2006, S. 134.	<p>Die Beziehung der fünf Schiffe zu den Personen unterstreicht die Deutung des Bildes als Gleichnis der Lebensfahrt: Geschützt in Ufernähe gehen den Kindern gleich die kleinen Schiffe auf Fahrt, weit auf dem Meer die Schiffe der Erwachsenen, wie diese mitten im Leben stehend, heimgekehrt ankert das große Schiff, wie der Greis seine Fahrt durchs Leben langsam endend. Als mahnendes Memento mori liegt gleich einem Sarg ein leckgeschlagenes Boot am Ufer.</p>
2009	
Sugiyama 2009, S. 212-241 u. 253.	<p>Auf dem Bild sieht man eine Küstenszene in der Abenddämmerung. Es zeigt eine Anlegestelle für Boote und einen Ankerplatz für Schiffe, wovon beide Segelboote am Ufer sowie ein großes Schiff in der Mitte zeugen. Zwei weitere Segelschiffe, die sich im Hintergrund auf dem Meer befinden, lassen die tiefe Ausdehnung des Raumes erkennbar werden. Der Mast des größten, zentralen Schiffes und der klar gezogene Meereshorizont im Hintergrund zeichnen eine Kreuzform und bestimmen damit die Grundkomposition des Bildes. [...] Der vom Wasser umgeben Uferboden wirkt eng, das offene Meer hingegen weit. Dort scheint das große Schiff, Segel einholend, zu ankern. Zugleich stellt es formal mit den zwei begleitenden Booten erneut ein Dreieck her. Alle Schiffe sind mit dem Bug zum Ufer hin ausgerichtet, d. h. gleichsam ankommend. [...] In der gesamten Komposition der Lebensstufen ragt vor allem das mittlere Segelschiff heraus. Sein hoher Mast markiert nahezu die senkrechte Mittelachse des Bildes – man darf hier die kleine Verschiebung nach links für die weitere gestalterische Beobachtung nicht übersehen. [...] Die Frachtschiffe beziehen sich auf den Handel und die Kaufleute. [...] Die Segelboote im Vordergrund sind seeuntüchtig, d.h. eher für Ufergewässer geeignet, daher entsprechen sie den Kindern, also der jungen Generation. Die Segelschiffe im Hintergrund erfüllen ihre Funktion der Seefahrt, passen daher zu den beiden Erwachsenen der reifen Generation. Das große Segelschiff in der Mitte kehrt von seiner Fahrt zurück und holt die Segel ein, wie ein alter Mann am Lebensabend. Es entspricht so der alten Generation. Zudem sieht man auf dem vorderen Uferboden ein umgefallenes Boot,</p>

	<p>dessen Aussehen an einen Sarg denken lässt. So verbindet es sich mit dem Todesgedanken. [...] Von den fünf dargestellten Schiffen ist das mittlere, größte Segelschiff besonders auffallend. Seine Anordnung und Größe verdeutlichen seine Bedeutung für die gesamte Szene und ihre Aussage in Bezug auf eine bestimmte Lebensphase. Dieses Schiff läuft in den vorne liegenden kleinen Hafen ein, woraufhin die Seeleute die Segel einholen. Es handelt sich hier also um eine Heimkehr, und somit eine Abendszene, die wiederum analog zur Abendphase des menschlichen Lebens gesehen werden kann.</p>
--	---

9.49. Meeresufer im Mondschein

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	134 × 169,2 Zentimeter
Ort	Hamburger Kunsthalle
Datierung	1836

Beschreibung

Die Betrachtenden schauen vom einem mit Steinen bedeckten Ufer auf das Meer hinaus. Dort nähern sich zwei sprietgetakelte Segelboote dem Land. Der Maler hat die Boote symmetrisch zur Bildmittelachse angeordnet. Ihre Mastspitzen ragen gleich hoch über die Horizontlinie und zeichnen sich vor dem silbrig glänzenden Wasser ab. Ein weiteres sprietgetakeltes Segelboot ist rechts im Hintergrund zu sehen. Es segelt parallel zur Küste.

Im Vordergrund liegt eine Vielzahl von kleineren Anker zwischen den Steinen, die am unteren linken Bildrand eine kleine Bucht bilden, in der zwei hölzerne Ruderboote im Wasser liegen.

Auf der ruhigen Wasseroberfläche spiegelt sich der Mond, der am oberen Bildrand genau in der Bildmittelachse hinter den Wolken steht.

Kritische Analyse

Bei dem Bild handelt es sich um das letzte Ölgemälde, das Caspar David Friedrich gemalt hat. Es wurde im August 1836 auf der Dresdner Akademieausstellung unter dem Titel „Meeresufer im Mondschein“ gezeigt.¹⁴⁸⁵ Wie aus einem Brief Wilhelm von Kügelgens vom 2. März 1836 hervorgeht, machte Friedrich, der im Jahr zuvor einen Hirnschlag erlitten hatte, zu diesem Zeitpunkt den Eindruck, „als könne er kaum ein halbes Jahr mehr leben“.¹⁴⁸⁶

Nach einem zweiten Schlaganfall im Jahr 1837 war Friedrich schließlich vollständig gelähmt und geriet in wirtschaftliche Bedrängnis. Carl Gustav Carus setzte sich für den Maler ein und versuchte erfolglos, die Dresdner Galerie dazu zu bewegen, das Gemälde anzukaufen. In dem Ablehnungsschreiben

des Direktors Friedrich Matthäi kritisiert dieser den Widerspruch zwischen den gesetzten Segeln der beiden Boote und dem spiegelglatten, unbewegten Wasser:

„Was sollen nun aber die symmetrisch gepaarten Schiffe mit ebenso symmetrisch gepaarten Segeln, letztere im Widerspruch mit der spiegelglatten, auch nicht von leisen Lüftchen bewegten See bedeuten? Hier tritt das Unwahre, Unnatürliche dem Zusammenhang der Idee entgegen und mir wenigstens wird der hier verborgene Sinn nicht klar.“¹⁴⁸⁷

Was Matthäi an darstellerischen Widersprüchen auffiel, war Friedrichs Vorgehen geschuldet, seine Bilder aus verschiedenen Skizzen zusammenzustellen, ohne dabei einen realistischen Gesamtzusammenhang der einzelnen Motive zu beachten oder auch nur zu beabsichtigen. So diente ihm für die beiden nebeneinander auf dem Wasser fahrenden Segelboote ein Blatt des Osloer Skizzenbuchs von 1818 als Vorlage [Abb. G812].¹⁴⁸⁸ Er übertrug die Boote so in das Gemälde, wie er sie seinerzeit bei Stralsund gesehen hatte: bei achterlichem Wind und mit gut gefüllten Segeln über ein offenes Gewässer fahrend. In dem Gemälde wird die Wasseroberfläche jedoch tatsächlich von keinem Windhauch bewegt.

Am Ufer sind Anker zwischen den Steinen verteilt. Sechs waren es auf der Saßnitzer Skizze, aus der sie Friedrich in das Gemälde übertrug und noch um drei weitere Anker¹⁴⁸⁹ ergänzte, für die ihm Blätter aus dem Jahr 1827 als Vorlage dienten.¹⁴⁹⁰ Die Häufung der Anker zeigt an, dass sie für Friedrichs

¹⁴⁸⁷ Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 216.

¹⁴⁸⁸ Grummt 812.

¹⁴⁸⁹ 1992 stellte Börsch-Supan dazu fest, dass es sich hierbei um ein und denselben Anker handelte, den Friedrich in verschiedenen Positionen am Elbufer gezeichnet hatte (Börsch-Supan 1992, S. 8).

¹⁴⁹⁰ Grummt 906 und 907.

¹⁴⁸⁵ Zschoche 1998, S. 148.

¹⁴⁸⁶ Von Kügelgen 1925, S. 355.

Bildthema eine besondere Bedeutung hatten. Börsch-Supan interpretierte sie 1973 als Zeichen der Hoffnung auf Auferstehung und benannte als Bildthema das zu Ende gehende Leben, das durch die ans Land segelnden Boote versinnbildlicht werde.¹⁴⁹¹ Zu diesem Schluss kam er noch einmal in der Publikation der Hamburger Kunsthalle von 1992, in der die Ankunft der Boote, die im Übrigen nur dort als Fischerboote beschrieben wurden, als Ende der Lebensfahrt gedeutet wird. In dem Text ist von einem Hafen bzw. einer sicheren Bucht die Rede, die diese Boote ansteuern.¹⁴⁹² Im Gemälde ist dagegen kein Hafen zu sehen. Lediglich die beiden Ruderboote vor dem Ufer im Vordergrund links hat der Maler auf eine vom Mond beschienene Wasserfläche gesetzt, die wie eine kleine Bucht wirkt.¹⁴⁹³

Das dritte, parallel zum Land segelnde Boot, bilde, wie Zschoche schrieb, mit dem „dunklen Wolkenvorhang“ rechts das kompositionelle Gegengewicht zu dem ansonsten sehr symmetrischen Kompositionsaufbau.¹⁴⁹⁴ Es hat zwei Masten, von denen der vordere kürzer ist. Im Heck sind zwei Personen zu erkennen. Die nach unten hin schmaler werdende Silhouette der Segel entspricht der des Bootes oben rechts auf dem Blatt des Osloer Skizzenbuchs [Abb. G812]¹⁴⁹⁵. Friedrich hat dieses Boot spiegelverkehrt in das Gemälde übertragen. Ihm ging es also darum, das Boot in Richtung der beiden anderen Boote nach links fahrend darzustellen. Alle Boote sind damit auf das Ufer und die dort liegenden Anker ausgerichtet. Als Bildthema lässt sich hier an die endende Lebensfahrt denken.

¹⁴⁹¹ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 458.

¹⁴⁹² Börsch-Supan 1992, S. 6.

¹⁴⁹³ Friedrich hat die Boote aus einem Blatt von 1826 in das Gemälde übertragen. Dort liegen sie vor dem Ufer zwischen den Steinen (Grummt 904, Abb. G904). Die Andeutung einer Bucht taucht dagegen erst in dem Gemälde auf.

¹⁴⁹⁴ Zschoche 1998, S. 149.

¹⁴⁹⁵ Grummt 812.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
<p>Abb. G812 Segelboote in Stralsund, 4. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 812</p> <p>Abb. G904 Steinigtes Ufer mit Booten und Anker bei Sassnitz, 29. Juni 1826, Bleistift auf Velin, 12,6 × 20,5 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet. Grummt 904</p>	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1837	
<p>Brief von Carus an das Gemälde-Galerie-Comité in den Akten der Kunstakademie, Dresden, Staatsarchiv. Cap. VII No 31.</p> <p>Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 215.</p>	<p>Ew. Excellenz frage ich andurch ergebenst, ob vielleicht die Gallerie das letzte Gemälde des unglücklichen Prof. Friedrich, eine große Landschaft mit Gewitterhimmel bei Nacht an der See zu kaufen geneigt seyn (sic) könnte?</p>
<p>Antwort des Galeriedirektors Friedrich Mattaei in den Akten der Kunstakademie, Dresden, Staatsarchiv. Cap. VII No 31.</p> <p>Zitiert nach Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 216.</p>	<p>Gern gebe ich zu, daß ich den poetischen Sinn des Gemäldes nicht zu fassen vermag: Auf einer dünnen, steinigen Meeresküste liegen eine Anzahl gleichsam zurückgebliebener verlassener Anker und wenn ich dies mit den zwei an diesem Ufer liegenden leeren kleinen Barken in Verbindung bringe, denke ich allerdings an die eiteln nichtigen Hoffnungen, mit welchen der Mensch sich an seine Erdscholle festklammert, während das Meer, über welches der Blick dahinschweift den Gedanken an das Unendliche hervorruft und so unser Hoffen nach dem Himmel, aus dessen undurchdringlichen Dunkel ein Strahl des Lichts die Bahn erhellt, hinweist. Was sollen nun aber die symmetrisch gepaarten Schiffe mit ebenso symmetrisch gepaarten Segeln, letztere im Widerspruch mit der spiegelglatten, auch nicht von leisesten Lüftchen bewegten See bedeuten? Hier tritt das Unwahre, Unnatürliche dem Zusammenhang der Idee entgegen und mir wenigstens wird der hier verborgene Sinn nicht klar. Die Wolken erkenne ich nicht als Gewitterwolken.</p>
1973	
<p>Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 458.</p>	<p>Das Mondlicht, das zwischen den dunklen Wolken hervorbricht und das Meer erleuchtet, bedeutet Christus, der in der Dunkelheit des Lebens einen Weg weist. Die beiden ans Land gezogenen Boote versinnbildlichen Verstorbene, die Anker, auf die die Lichtbahn im Wasser hinzielt, die Hoffnung auf Auferstehung und die Boote auf See Lebende, die dem Tod entgehen.</p>

1992	
Börsch-Supan 1992, S. 6, 8, 17.	Während sich der Himmel verdüstert und Sturm droht, streben Fischerboote mit je zwei Segeln dem Hafen zu. Eines ist noch weit draußen, zwei sind schon der Küste und damit der schützenden Bucht nahe. Von dem fernen Boot geht die Blickbahn über das rechte der beiden fast schon angekommenen Fahrzeuge zu zwei Kähnen, die ruhig am Ufer liegen. [...] Das Boot rechts in der Ferne ist nur ganz flüchtig gemalt. [...] Es sollte sein Abschied vom Leben als Maler sein, dargestellt jedoch als Ankunft im Hafen nach der Lebensfahrt.

Anhang: Fraglich zugeschriebene Werke

I.1. Schiff im Eismeer

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	29,6 × 21,9 Zentimeter
Ort	Hamburger Kunsthalle
Datierung	1798

Kritische Beschreibung

Das Gemälde zeigt ein Vollschiiff, das zwischen Eisschollen festliegt. Das Schiff ist stark zur Steuerbordseite geneigt. Die unteren Rahen wurden abgenommen, an den übrigen Rahen sind die eingeholten Segel zu sehen. Neben dem Schiff stehen Personen auf dem Eis. Eine große Flagge weht am Heck, die in Längsstreifen die Farben Rot, Gelb und Grün zeigt. Im Vordergrund links befindet sich eine Schaluppe auf dem eisfreien Bereich des Gewässers, die die gleiche Flagge am Heck führt. Die Besatzung rudert in Richtung des Schiffes. Ein Mann in rotem Mantel steht am Heck und bläst ein Signalhorn. Andere Männer halten Bootshaken bereit. Die Personen schauen in Richtung des Schiffes, wo Pulverdampf anzeigt, dass dort gerade einen Kanonenschuss abgegeben wird.

Die Hamburger Kunsthalle hat das Bild 1951 aus dem Besitz der Familie von Carl Bechly, einem Nachkommen Friedrichs, gekauft. Von der Osten hat es 1955 als Erster eine Arbeit Friedrichs genannt.¹⁴⁹⁶ Dem folgte 1957 Petrenz, der den Schriftzug der Datierung am unteren Bildrand als Beleg für die Urheberschaft Friedrichs anführte. Er erklärte, dass die Zuschreibung als gesichert anzunehmen sei, auch wenn Friedrich sonst auf die „vor 1800 datierten Zeichnungen nur die beiden letzten Ziffern der Jahreszahl schreibt“.¹⁴⁹⁷ Hentzen sah 1958 durch das Gemälde als erwiesen an, dass sich Friedrich schon früh mit dem Thema des Schiffsbruchs beschäftigt habe, was er auf die Anregung durch holländische Vorbilder des 17. Jahrhunderts zurückführte.¹⁴⁹⁸ Börsch-Supan äußerte dagegen bereits

1960 Zweifel an der Urheberschaft Friedrichs¹⁴⁹⁹, und nahm daher das Gemälde in seinem 1973 erschienenen Katalog im Kapitel „Zweifelhafte und irrtümlich zugeschriebene Werke“ auf. Er begründete sein Urteil damit, dass Friedrich darin im Vergleich zu den vorhergehenden Studien „wenig Verständnis für den Bau eines Schiffes“ zeige. Auch gebe es keine allegorische, sondern nur eine rein erzählerische Bildsprache.¹⁵⁰⁰

Von Friedrich sind keine Zeichnungen oder Skizzen von Vollschiiffen bekannt. In der Zeit vor 1798 ist nur auf einem Blatt überhaupt ein größeres Fahrzeug dargestellt [Abb. G51].¹⁵⁰¹ Börsch-Supans Argument, dass die Darstellung des Schiffes hier im Gegensatz zu den Schiffsstudien Friedrichs aus der Kopenhagener Zeit „wenig Verständnis für den Bau eines Schiffes“ zeige¹⁵⁰², ist also entgegenzuhalten, dass es entsprechendes Vergleichsmaterial überhaupt nicht gibt.

Börsch-Supans Hinweis auf die fehlende „allegorische Bildsprache“ widersprach Sumowski 1970 und stützte sich in seiner Zuschreibung „auf den Nachweis friedrichhafter Momente“¹⁵⁰³ in dem Gemälde. Die Darstellung gehe über eine reine „Ereignisschilderung“ der niederländischen Vorbilder hinaus und zeige den „Gegensatz des Menschlichen und des Elementaren“.¹⁵⁰⁴ Hansen schrieb dagegen 1975, das Hamburger Gemälde lasse sich schwer in das Oeuvre Friedrichs einordnen. So fehle in Friedrichs

¹⁴⁹⁶ Von der Osten 1955, S. 278.

¹⁴⁹⁷ Petrenz 1957, S. 55.

¹⁴⁹⁸ Hentzen 1958, S. 152.

¹⁴⁹⁹ Börsch-Supan 1960, S. 66, Anm. 1.

¹⁵⁰⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 485.

¹⁵⁰¹ Grummt 51. Friedrich hatte im Mai 1798 eine Jacht und eine Galiot von Bord des Schiffes aus gemalt, das seiner Notiz nach vor Kopenhagen auf Reede lag und ihn zurück nach Greifswald bringen sollte.

¹⁵⁰² Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 485.

¹⁵⁰³ Sumowski 1970, S. 55.

¹⁵⁰⁴ Ebd.

übrigen Gemälden „jegliche auf dergleichen Bildern vorhandene direkte Schilderung der Walfängerei und -verarbeitung, von Eisbärjagd oder Robbenschlag“. Hansen nahm an, dass es sich bei dem Gemälde „vielleicht auch um eine nach dem Walfangschema fixierte Jugendreminiszenz an ein vor der Ryck-Mündung im Eis eingeschlossenes Schiff“ handeln könne.¹⁵⁰⁵

Den Mittelpunkt der Darstellung bildet das auf dem Eis liegende Vollschiff. Im Hamburger Ausstellungskatalog von 1974 wird dazu ein Experte aus dem Museum Altona zitiert, der das Fahrzeug als Pink identifizierte:

„Nach Auskunft von Herrn Dr. J. Mayer, Altona, ist der Schiffstyp einwandfrei erfasst und das Takelsystem einer Pink, wie man im Ostseeraum ein Vollschiff nennt, durchaus eingehalten.“¹⁵⁰⁶

Abweichend davon wurde im Katalog der Ausstellung von 2005 ein Fregattschiff als möglicher Schiffstyp ins Spiel gebracht.¹⁵⁰⁷ Tatsächlich sind diese beiden Schiffstypen nur schwer voneinander zu unterscheiden, sodass auch an dieser Stelle keine Festlegung des hier gezeigten Schiffes auf den einen oder anderen Fahrzeugtyp getroffen werden soll.¹⁵⁰⁸

Friedrich kannte das Aussehen von Vollschiffen unter Segeln nicht aus eigener Anschauung. Dazu hätte der Maler selbst Hochseefahrten unternehmen müssen, von denen jedoch bis auf die Fahrt zwischen Greifswald und dem Studienort Kopenhagen nichts bekannt ist. Erst recht hatte er keine Vorstellung davon, wie solche Schiffe im Packeis aussehen. Die Darstellung des Schiffes in dem Gemälde zeugt dagegen von Sachkenntnis, denn das zur Seite geneigte Fahrzeug ist ohne die unteren Rahen dargestellt. Tatsächlich wurden die Rahen in einer solchen Situation abgenommen, um zu verhindern, dass sie auf dem Eis zersplittern.¹⁵⁰⁹ Unlogisch ist dagegen die Darstellung der Brassen auf der Backbordseite, die in der Luft zu stehen scheinen, statt herabzuhängen. Man kann daraus schließen, dass der Maler kein Fachmann der Seemannschaft war.

Mit Blick auf die abgenommenen Rahen lässt sich daher an eine Vorlage denken, die von einem der Seemannschaft sachkundigen Maler geschaffen wurde. Vielleicht wurde das darauf gezeigte Schiff in sehr viel stärkerer Schräglage in das vorliegende Gemälde übertragen, ohne die Takelage entsprechend anzupassen.

Friedrich hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt hauptsächlich mit der Darstellung von Pflanzen, Parks und Denkmälern in der Nähe Kopenhagens beschäftigt. Es wäre bemerkenswert, wenn er sich in einem seiner ersten Ölgemälde mit der Grönlandfahrt auseinandergesetzt hätte. Börsch-Supan brachte in diesem Zusammenhang die These ins Spiel, dass es sich bei dem Gemälde auch um das Geschenk eines befreundeten Künstlers aus der Kopenhagener Studienzeit handeln könnte.¹⁵¹⁰

¹⁵⁰⁵ Hansen 1975, S. 108.

¹⁵⁰⁶ Grohn 1974, S. 118.

¹⁵⁰⁷ Kat. Ausst. Hamburg 2005, S. 112.

¹⁵⁰⁸ Auch Szymanski räumte 1972 ein, dass die Unterschiede zwischen diesen beiden Schiffstypen nicht „nicht mit Sicherheit“ beantwortet werden können (Szymanski 1972, S. 60).

¹⁵⁰⁹ Dies wurde im Ausstellungskatalog „Seestücke“ beschrieben (Kat. Ausst. Hamburg 2005, S. 112).

¹⁵¹⁰ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 485.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
keine	
Beschreibungen und Interpretationen	
1955	
Von der Osten 1955, S. 277-280.	Hackert ist noch zu nennen, ein 1798 datiertes Bildchen von C. D. Friedrich und ein bedeutender Zugang von Nazarenern, die in der Kunsthalle bisher ganz gefehlt hatten.
1957	
Petrenz 1957, S. 55.	Das „Wrack im Eismeer“ würde, neben seiner Bedeutung als Vorstufe der verunglückten „Hoffnung“, das erste nachweisbare Ölgemälde Friedrichs sein. Außerdem wäre es – neben dem Friedhof im Schnee – ein weiteres datiertes Gemälde in seinem Oeuvre. Da die Schriftzüge und die Jahreszahl der Signierung von den üblichen Schriftzeichen nicht abweichen, obwohl er auf die vor 1800 datierten Zeichnungen nur die beiden letzten Ziffern der Jahreszahl schreibt, ist die Zuschreibung als gesichert anzunehmen.
1958	
Hentzen 1958, S. 152.	Wir wussten bisher, daß die Zeitungsnachricht eines tragischen Schiffsunglücks in der Beringstraße Friedrich sehr bewegt hatte und daß dann das große Eistreiben auf der Elbe in dem kalten Winter 1821 den Natureindruck für das große Bild [Die gescheiterte Hoffnung, Anm. d. Verf.] lieferte. [...] Nun ist durch das neu erworbene, signierte und 1798 datierte kleine Bild „Schiffswrack im Eis“ erwiesen, daß dieses Thema Friedrich schon früher beschäftigte, wahrscheinlich ange-regt durch holländische Vorbilder des 17. Jahrhunderts.
1960	
Börsch-Supan 1960, S. 66, Anm.1.	Für das kürzlich bekannt gewordene Ölbild „Wrack im Eismeer“ ist die Urheberschaft Friedrichs nicht zweifelsfrei. Die Schriftzüge der Datierung „den 12. Nov. 1798“ stimmen nicht, wie Petrenz behauptet, mit den anderen Datierungen dieser Zeit überein.
1970	
Hüttinger 1970, S. 214 f.	Durch Stechow sind unlängst die Tatsachen geklärt worden: es gab mindestens drei Polarbilder von Friedrich, ein Jugendwerk von 1798 (Kunsthalle Hamburg) ein verschollenes Werk von 1822 (hier und nur hier trug das Schiff den Namen „Hoffnung“), endlich das Hamburger Bild mit dem ursprünglichen Titel „Eismeer“: die heutige gescheiterte Hoffnung. [...] Erst das Bild von 1824 erreicht den Stand hoher Kunst; dasjenige von 1798 steht mit seinem anekdotisch-harmlosen Gehalt in der Tradition der Überlieferung holländischer Gemälde mit arktischen Szenen.
Sumowski 1970, S. 55.	Vor einigen Jahren wurde mit dem „Wrack im Eismeer“ vom 12. November 1798, jetzt in der Hamburger Kunsthalle, erstmals ein malerisches Frühwerk bekannt. [...] Stilistisch könnte das Bild von J. Juel

	<p>ausgehen: Figuren, breit behandeltes Eis und der Hintergrund mit dunstig-nebliger Atmosphäre erinnern an die „Rauhreiflandschaft“ der Sammlung Cederfeld de Simonsen. [...] Die Zuschreibung dieses Gemäldes kann sich nicht auf Stilvergleiche stützen, sondern nur auf den Nachweis friedrichhafter Momente. Die Wahl des ungewöhnlichen, in seinem Ernst über den Sentimentalismus hinausreichenden Themas würde der düsteren Mentalität des Malers entsprechen. Dazu kommt, daß die niederländischen Vorbilder, Ereignisschilderungen ohne Hintergründigkeit, in für Friedrich glaubhafter Weise verarbeitet wurden, denn das „Wrack im Eismeer“ ist eine Katastrophendarstellung, in der die Situation Vorwand wird, den Gegensatz des Menschlichen und des Elementaren zu gestalten. Hier scheinen Ideen aufzutauchen, die erst im Hamburger „Polarbild“ von 1824 zu Ende gedacht worden sind.</p>
1973	
Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 485.	<p>Die Urheberschaft Friedrichs wurde bisher nur von mir wegen der Form und der Handschrift der Datierung bestritten. [...] Außer dem bereits genannten Argument sprechen folgende Gründe gegen eine Zuweisung an Friedrich: Das Hamburger Bild zeigt eine ganz andere Handhabung der Technik als Kat. 16 und 17, die man wohl als ungefähr gleichzeitige Versuche Friedrichs in der Ölmalerei akzeptieren muss. Die Malweise ist uneinheitlich. Während der Vordergrund mit dem holländisierenden Motiv der Männer in den Booten nicht ohne Routine ausgeführt wurde, ist die Takelage des Wracks stellenweise gar nicht gemalt, sondern mit dem Bleistift in einer flüchtigen Manier gezeichnet. Im Gegensatz zu den Schiffsstudien Friedrichs aus der Kopenhagener Zeit zeigt die Wiedergabe wenig Verständnis für den Bau eines Schiffes. [...] Das Hamburger Bild mit seinem dramatischen Thema ist [...] rein erzählerisch als Darstellung einer Schiffskatastrophe aufgefasst und zielt auf einen äußerlichen Effekt.</p>
1974	
Grohn 1974, S. 118.	<p>Was das Fehlen allegorischer Bezüge betrifft, so sei darauf verwiesen, daß etwa auch die aquarellierte Zeichnung „Abschiedsszene am Strand“ vom 16. Mai 1799 rein erzählerischen Charakter trägt. Nach Auskunft von Herrn Dr. J. Mayer, Altona, ist der Schiffstyp einwandfrei erfasst und das Takelsystem einer Pink, wie man im Ostseeraum ein Vollschiff nennt, durchaus eingehalten.</p>
1975	
Hansen 1975, S. 108 ff.	<p>Die [...] der Hamburger Kunsthalle gehörende kleine Eislandschaft lässt sich schwer in sein Oeuvre einordnen. Von Börsch-Supan ist ihre Eigenhändigkeit bezweifelt worden [...]. Das Bild wirkt am ehesten wie eine Wiedergabe der damals in Seefahrerkreisen sehr populären Darstellungen von Walfangschiffen im Polarkreis, auf denen, zurückgehend auf holländische Vorbilder vom Ende des 17. Jahrhunderts, in ganz ähnlicher Position wie auf dieser Hamburger Ölskizze, geradezu obligatorisch immer ein vom Eis eingeschlossenes Schiff abgebildet ist und im offenen Wasser des Vordergrundes als Staffage ein Boot mit</p>

	<p>mehreren Insassen. Fast sicher handelt es sich hier in Thematik und Aufbau um keine eigene Erfindung Friedrichs. [...] Dennoch: da bei Friedrich jegliche auf dergleichen Bildern vorhandene direkte Schilderung der Walfangerei und -verarbeitung, von Eisbärjagd oder Robbenschlag fehlt, könnte es sich vielleicht auch um eine nach dem Walfangschema fixierte Jugendreminiszenz an ein vor der Ryck-Mündung im Eis eingeschlossenes Schiff handeln, das, damaliger Praxis entsprechend und auf dem Bilde am Mündungsfeuer und an der bis zum Rand reichenden großen weißen Pulverdampf Wolke erkennbar, durch Kanonenschüsse gegen die Eispackungen freizukommen versucht. Die Leute auf dem Eis jedenfalls scheinen zu prüfen, ob das Schiff wieder klarzubringen ist; auch befindet sich anscheinend links im Hintergrund wieder offenes Wasser mit der Andeutung eines Schiffs unter Segeln. Die kaum ohne Beziehung so auffällig am Heck von Schiff und Boot hängenden rot-gelb-blauen Flaggen allerdings zeigen die Farben Ostfrieslands [...]. Verbindungen Friedrichs zu Ostfriesland jedoch sind nicht zu bezeugen und auch wenig wahrscheinlich. [...] Gewiss aber ist das Vollschiß auf der Ölskizze von 1798, mit völlig intaktem Rumpf und Rigg, wie in der Literatur durchweg falsch angegeben, kein Wrack.</p>
2005	
Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 112 und 144.	<p>Auf dem Gemälde [...] hat Caspar David Friedrich ein Dreimast-Vollschiß festgehalten, das sich im Polareis festgefahren hat. Es ist „vom Eis besetzt“ und durch seine Gewalt stark auf die Seite gedrückt worden. Der Großsegler scheint dennoch völlig intakt geblieben zu sein, auf dem Deck herrscht Ordnung. Auch gab es wohl bis dahin keinen Grund, das Schiff aufzugeben, denn immer noch weht vom Heck eine Flagge. Die Rahen für die Fock am Vortopp und das Großsegel am Großtopp sind allerdings abgenommen worden, weil sie bei weiterer Schlagseite des Fahrzeugs leicht hätten zersplittern können. Nur den freistehenden Rahen ließ man die Segel, um sofort, wann immer das Fahrzeug freikäme, wieder Fahrt aufzunehmen und damit seine Steuerfähigkeit wieder herzustellen. Dieser Augenblick scheint gerade gekommen, denn ein lauer Wind bringt nicht allein Dunst und unsichtiges Tauwetter. Er treibt auch die Schollen hinter dem Heck auseinander, sodass das Ruderblatt schon wieder frei wird. Am Heck des Seglers wird ein Kanonenböllchen ausgelöst, der vermutlich die siebenköpfige Besatzung einer auf Erkundungsfahrt befindlichen Schaluppe über die veränderte Situation in Kenntnis setzt und zur Rückkehr auffordert. Mit Hilfe eines Signalhorns bestätigt der Kapitän von der Schaluppe aus, die Nachricht erhalten zu haben. Sie nimmt Kurs auf das Heck des Seglers. [...]</p> <p>S. 144: Das Bild wurde 1951 aus dem Besitz der Nachkommen Friedrichs für die Hamburger Kunsthalle angekauft. Trotz dieser Provenienz wird die Urheberschaft Friedrichs von Börsch-Supan bestritten, da das Bild aus einer Zeit stammt, aus der bisher nur Zeichnungen des Künstlers bekannt sind. Andere Friedrich-Experten, wie z.B. Sumowski und Sigrid Hinz, erkennen das Gemälde jedoch als Frühwerk des Künstlers an.</p>

I.2. Der Greifswalder Hafen (Schiffe im Hafen von Greifswald)

Technik	Öl auf Leinwand
Maße	90 × 70 Zentimeter
Ort	Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Berlin
Datierung	um 1818/20

Kritische Beschreibung

Das Gemälde wurde 1919 von der Nationalgalerie Berlin aus dem Besitz des Konteradmirals a.D. Kirchhof aus Warnemünde erworben.¹⁵¹¹ Im Katalog der Hundertausstellung deutscher Kunst wurde es 1906 als „Greifswalder Hafen nach Sonnenuntergang“ bezeichnet und in der Ausstellung unter dem Titel „Seestück“ geführt.¹⁵¹²

Sumowski datierte das Gemälde in die Zeit „gegen 1820“ und bezog sich dabei auf eine Zeichnung Friedrichs aus dem Jahr 1818 [Abb. G721]¹⁵¹³, in der er ein Vorbild für das große Segelschiff in der Bildmitte erkannte.¹⁵¹⁴ Börsch-Supan schrieb 1973, dass diese Studien nicht für das Gemälde verwendet wurden und damit die Autorenschaft Friedrichs nicht stützen könnten. Das Gemälde wurde von ihm mit Verweis auf „den mangelnden allegorischen Sinngehalt der Darstellung“ nicht in sein Werksverzeichnis aufgenommen. So handele es sich bei den Figuren im Vordergrund ausschließlich um erzählerische Motive, was ebenfalls gegen eine Urheberschaft Friedrichs spreche.¹⁵¹⁵ Eine Infrarotaufnahme aus dem Jahr 1974 ergab, dass diese Figuren sowie das Boot im Vordergrund tatsächlich erst später in das Bild gemalt wurden. Hannesen vermutete, dass der Auftraggeber „Friedrichs Reduktion des Erzählerischen im Bild nicht verstand“ und dem Gemälde durch die Figuren wohl das Aussehen eines niederländischen Gemäldes des 17. Jahrhunderts geben wollte.¹⁵¹⁶

Zu den Schiffen in dem Gemälde schrieb Börsch-Supan 1973:

„Auf dem Ryck herrscht ein reger Verkehr in beiden Richtungen. Bei Friedrich würde das Ein-

laufen der Schiffe in den Hafen bei hereinbrechender Nacht auf den Tod hindeuten. Das gleichzeitige Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen würde dieser Sinngabe jedoch entgegenstehen.“¹⁵¹⁷

Das Segelschiff im Vordergrund werde von dem Ruderboot aus dem Hafen geschleppt und damit Schiffe gleichzeitig in Fahrt aus dem Hafen hinaus und hinein gezeigt, was Börsch-Supan ebenfalls als Hinweis auf die fremde Urheberschaft wertete, da „eine künstlerische Freiheit dieser Art bei Friedrich durch einen symbolischen Sinn motiviert wäre“.¹⁵¹⁸ Im Katalog der Berliner Ausstellung von 1976 wurde darauf hingewiesen, dass ein- und auslaufende Schiffe bei Friedrich sehr wohl vorkommen. Als Beispiele wurden die Gemälde „Hafen von Greifswald“ (um 1820) und die „Ansicht eines Hafens“ (1815/16) genannt.¹⁵¹⁹ Tatsächlich sind jedoch auch in diesen beiden Gemälden keine ein- und auslaufenden Schiffe zu sehen. Im „Hafen von Greifswald“ haben nur zwei der Schiffe überhaupt Segel angeschlagen, die zum Trocknen gesetzt sind. In dem Gemälde „Hafen von Greifswald“ nähert sich von See aus ein Schiff, es fährt aber kein Schiff aus dem Hafen heraus.

Aber auch Börsch-Supan irrte, als er in dem vorliegenden Gemälde die gleichzeitige Ein- und Ausfahrt der Schiffe sah. Das große Schiff im Vordergrund wird von dem Ruderboot nicht aus dem Hafen herausgeschleppt, sondern von ihm beim Manövrieren vor Topp und Takel in den Hafen hinein unterstützt.¹⁵²⁰ Das Schiff hat alle Segel aufgegeit¹⁵²¹ und treibt nun mit dem Wind, der recht ordentlich bläst, wie man an den anderen Booten

¹⁵¹¹ Hannesen 1997, S. 40.

¹⁵¹² Ausst. Kat. Berlin 1906, S. 164.

¹⁵¹³ Grummt 721.

¹⁵¹⁴ Sumowski 1970, S. 76.

¹⁵¹⁵ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 484.

¹⁵¹⁶ Hannesen 1997, S. 40.

¹⁵¹⁷ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 484.

¹⁵¹⁸ Ebd.

¹⁵¹⁹ Kat. Berlin 1976, S. 126.

¹⁵²⁰ Diesen Hinweis verdanke ich Dr. Boye Meyer-Friese.

¹⁵²¹ Im Bestandskatalog der Alten Nationalgalerie ist 2001 die Rede „von den Segeln befreiten Masten des Schiffes“ (Kat. Berlin 2001, S. 127). Diese Beschreibung ist falsch.

erkennen kann, rückwärts in den Hafen hinein. Das Ruderboot lenkt das Schiff dabei durch entsprechendes Drehen des Bugs in die gewünschte Richtung. Wenn das Schiff an seinem Liegeplatz angekommen ist, wird es den Anker fallen lassen, der bereits am Kranbalken außenbords bereit hängt. Das Schiff könnte nicht mit dem Bug voran in den Hafen segeln, da der Wind es dann über den fallenden Anker hinweg schieben würde. Der Bug muss daher in den Wind gedreht werden, wie es hier richtig dargestellt ist.

Wie bereits beschrieben, führte Sumowski die Darstellung des Schiffes auf eine Zeichnung Friedrichs zurück, die um 1818 datiert ist¹⁵²². Er schrieb, dass es sich dabei um „ein außergewöhnlich ähnliches Schiff“ handle.¹⁵²³ Börsch-Supan lehnte das Blatt dagegen als Vorlage für das Gemälde ab.¹⁵²⁴

Die besagte Zeichnung zeigt eine filigran ausgeführte und in ihren Proportionen richtig wiedergegebene Galeasse. Sie unterscheidet sich von der Galeasse in dem Gemälde durch eine Reihe von Details. Auffällige Unterschiede bestehen in der Darstellung des Rumpfs, der in dem Gemälde im Vergleich zur Takelage groß und massig dargestellt ist, sowie im Anstellwinkel des Klüverbaums und dem Abstand zwischen Groß- und Besanmast. Weiter hängt in dem Gemälde ein Anker außenbords, während in der Zeichnung beide Anker an Deck verstaut sind. In dem Gemälde ist der Anker bereit zum Fallen, sobald das Schiff seinen Liegeplatz erreicht hat. In der Zeichnung ist das Schiff am Kai vertäut, sodass die Anker nicht benötigt werden. Die Galeasse in der Zeichnung hat keine Segel angeschlagen, während im Gemälde richtigerweise alle aufgegeiten Segel zu sehen sind, denn das Schiff befand sich ja bis vor kurzem noch in Fahrt auf dem offenen Gewässer.

Änderungen zwischen den Fahrzeugen in der Vorlage und im Gemälde werden bei Friedrich nie vor dem Hintergrund seemännischer Logik vorgenommen. Die insgesamt kenntnisreiche Darstellung eines seemännischen Manövers lässt daher an der Urheberschaft Friedrichs zweifeln. So sind auch alle Fahrzeuge in dem Gemälde mit dem Wind aus der

gleichen Richtung unterwegs. Darüber hinaus geben die Mondsichel und der rot gefärbte Himmel der Darstellung zwar eine romantische Stimmung, das Gemälde vermittelt jedoch keine Botschaft, sondern zeigt den Betrieb auf einer Hafenzufahrt.

¹⁵²² Die Bezeichnung „Greifswald 1. July 1818“ auf dem Blatt, auf die sich auch Sumowski bezog, stammte nicht von Friedrich selbst (Vgl. Grummt 2011, S. 627).

¹⁵²³ Sumowski 1970, S. 76.

¹⁵²⁴ Börsch-Supan/Jähning 1973, S. 484.

Skizzen und Zeichnungen von Fahrzeugen	
Abb. G721 Segelschiff, um 1815, Bleistift auf Velin, 33,3 × 24,8 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. SZ 41. Grummt 721	
Beschreibungen und Interpretationen von Fahrzeugen	
1906	
Ausst.-Kat. Berlin 1906, S. 156.	Greifswalder Hafen nach Sonnenuntergang. Dunkelbrauner Vordergrund. Die braunen Schiffe stehen im grauen Nebel, der die ferneren ganz verhüllt. [...] Figurierte auf der Ausstellung unter dem Titel „Seestück“.
1919	
Justi 1919, S. 315 f.	In dem Gemälde des Greifswalder Außenhafens ist ein Schiff, ruhig vor Anker liegend, der Hauptgegenstand; die heimliche Musik dieses Bildes erschließt sich uns erst, wenn wir die innere Belebtheit des Schiffes fühlen. [...] Die Segel sind abgenommen, das nautische Gerüst, genau und scharf gezeichnet, steht vor dem Himmel, so wie auf jenem Friedhof das blattlose Gezweig, die kahle Chorruipe [...].
1968	
Kat. Berlin 1968, S. 65.	Das Hafengebilde von 1816 aus dem Berliner Schloß (jetzt Potsdam) mit einem Ruderboot und zwei Segelschiffen gibt keine Hinweise auf Greifswald.
1970	
Sumowski 1970, S. 76.	Alle Stilmerkmale weisen eher auf die Zeit gegen 1820. Leider haben sich keine Studien erhalten, die meine Hypothese bestätigen. Sicher ist jedoch, daß das Hauptschiff keineswegs auf eine frühe Zeichnung zurückgeht. Sein Typus erscheint bei Friedrich ab 1815. Ein Blatt vom 1. Juli 1818 in Berlin bringt ein außergewöhnlich ähnliches Schiff. Vielleicht hat Friedrich für das Gemälde in Berlin eine verwandte verschollene Zeichnung des gleichen Jahres benutzt.
1973	
Börsch-Supan/Jähning S. 484.	1973, Die Staffagefiguren – zwei Männer, die ein Boot mit Steinen be- oder entladen und ein Fischer – dienen nur der Bereicherung des Bildes mit erzählenden Motiven. Sie haben keine Bedeutung in dem Sinne, wie sie Staffagefiguren Friedrichs in dieser Größe haben. Die gleiche Neigung zum Schildern von Vorgängen ohne allegorischen Bedeutungsgehalt zeigen die Schiffe. Auf dem Ryck herrscht ein reger Verkehr in beiden Richtungen. Bei Friedrich würde das Einlaufen der Schiffe in den Hafen bei hereinbrechender Nacht auf den Tod hindeuten. Das gleichzeitige Auslaufen eines Schiffes aus dem Hafen würde dieser Sinngebung jedoch entgegenstehen. Das vordere Hochseeschiff ist das zentrale Motiv und müsste als Erfindung Friedrichs symbolisch gedeutet werden. Dies ist nicht möglich. Unklar ist auch, ob das große Schiff durch

	das Ruderboot, mit dem es durch ein (allerdings schlaff durchhängendes) Seil verbunden ist, abgeschleppt wird, was schwer vorstellbar ist. Eine künstlerische Freiheit dieser Art wäre bei Friedrich durch einen symbolischen Sinn motiviert. [...] Als Maler kommt der Stralsunder Johann Wilhelm Brüggemann in Betracht.
1974	
Grohn 1974, S. 220.	Jedenfalls neigt Sumowski dazu, das Berliner Gemälde erst gegen 1820 zu datieren, zumal da der Hauptsegler im Typ auf Studien zurückgeht, die ab 1815 bei Friedrich erscheinen und eine Berliner Zeichnung vom 1.7.1818 in der Tat „ein außergewöhnlich ähnliches Schiff“ wiedergibt. [...] H. Börsch-Supan hat die bisher niemals bezweifelte Urheberschaft Friedrichs in Frage zu stellen versucht und den schwachen Stralsunder Maler Johann Wilhelm Brüggemann (tätig 1828-1844) als Schöpfer in Erwägung gezogen, einen bescheidenen Marinemaler und Landschaftler im Stile holländischer Vorbilder, dem ein derart stimmungsvolles Bild wie das Berliner kaum zuzutrauen ist.
1976	
Kat. Berlin 1976, S. 125 f.	Am überzeugendsten die Hypothese von W. Sumowski 1970, 75 ff „gegen 1820“ mit dem Hinweis auf eine 1818 datierte Zeichnung eines dem Hauptschiff „außergewöhnlich ähnlichen Schiffes“. [...] Die übrigen Argumente H. Börsch-Supans betreffen den angeblich mangelnden allegorischen Gehalt des Bildes: So deute z.B. das Einlaufen des Hochseeschiffes in den Hafen am Abend auf den Tod hin, während das gleichzeitige Auslaufen eines anderen Schiffes dem widersprechen würde. Sowohl das verbrannte Hamburger Hafenbild als auch die in Potsdam befindliche „Ansicht eines Hafens“ weisen jedoch ebenfalls einwärts wie auswärts gerichtete Schiffe auf.
1997	
Hannesen 1997, S. 40.	Wie so oft bei Friedrich erscheint durch zentrale Lage und Größe betont ein Protagonist, hier ein Segelschiff, dessen Masten, weit in den Himmel hineinreichend, vor dem Licht der untergehenden Sonne stehen. Mit den Rahen, die zu den Segeln der Nachbarboote überleiten, ist ein dreieckiges Kompositionsschema in die Mitte vor die vertikalen Zonen vor den Vordergrund, Wasser und Himmel mit Wolken und Licht gestellt. Eine zusätzliche Bewegungsrichtung von vorne links nach rechts hinten wird durch die Hintereinanderstaffelung der Boote und durch das immer mehr im Dunst verschwindende Ufer erreicht. [...]
2001	
Kat. Berlin 2001, S. 138.	Ein besonders prächtiges großes Segelschiff, dessen Bestimmung es ist, im Unterschied zu den Booten der Fischer, die Weiten der Meere und der Ozeane zu durchziehen, hat Friedrich bedeutungsvoll ins Zentrum seiner Komposition gerückt. Vor der Stadtsilhouette [...] ragen die von den Segeln befreiten Masten des Schiffes auf. Über der irdischen Geschäftigkeit der Fischer und Matrosen erhebt sich das abendliche Firmament in goldschimmernder Unermesslichkeit.

2002	
Schmied 2002, S. 78 f.	Die Stadt Greifswald, die auf Bildern wie „Greifswald im Mondschein“ oder „Wiesen bei Greifswald“ als eschatologische Vision erscheint – als hätte sie sich gerade auf den Horizont herabgesenkt, ohne mit ihm ganz zu verschmelzen –, wird hier nüchterner, diesseitiger, realistischer begriffen, sie ist fest in den Bildaufbau verspannt und wird von den hohen Masten der Segelschiffe überragt. Schiffe und Kirchen entstammen dem gleichen irdischen Bereich. [...] Die Zeichnung des Segelschiffes, wie es die Infrarotaufnahme belegt hat, ist zielbewußt und konstruktiv.

10. Glossar

<i>Abtakeln</i>	Ein Schiff, das eine längere Liegezeit vor sich hatte, wurde abgetakelt. Dazu wurden Segel, Taue, Rahe und Stengen abgenommen und wetterfest eingelagert. Auch Schiffe, die seeuntüchtig geworden waren, wurden abgetakelt.
<i>Abwracken</i>	Das Abbauen und Auseinandernehmen eines seeuntüchtigen Schiffes.
<i>Achtern</i>	Hinten.
<i>Achterschiff</i>	Der hintere Teil eines Schiffes vom Großmast ab.
<i>Achtersteven</i>	Der Steven am hinteren Ende des Kiels.
<i>Amwindkurs</i>	Segelstellung, bei der der Wind von vorne kommt.
<i>angeschlagen</i>	Miteinander verbunden, zum Beispiel das Segel mit der Rah.
<i>Ankerarm</i>	Auch Ankerschaft genannt. Der quer zu den Flunken (den sich eingrabenden Spitzen) stehende Stock.
<i>Ankerstock</i>	Der Ankerstock ist oben am Ankerarm befestigt und steht im rechtem Winkel zu ihm.
<i>Aufbauten</i>	Umbauter Raum über dem Deck.
<i>aufgeien</i>	Ein Segel mit Hilfe der Geitau und Gordings unter die Rah aufholen.
<i>aufsuchen</i>	Ordentliches Zusammenlegen von abgenommenen oder geborgenen Segeln.
<i>Außenklüver</i>	Das äußere am Klüverbaum gefahrene Segel.
<i>Backbord</i>	Die in Fahrtrichtung gesehene linke Schiffsseite.
<i>Backbordbug</i>	Segelstellung, bei der das Segel über der Backbordseite des Schiffes oder Bootes steht.
<i>Barkasse</i>	Ein großes Beiboot.
<i>Baumstütze</i>	Senkrechte, einsteckbare Stütze als Auflieger für den Baum, wenn das Segel geborgen ist.
<i>Besanmast</i>	Der hintere, nur mit Schratsegeln versehene Mast.
<i>Besanstengen</i>	Der obere, aufsetzbare Teil des Besanmastes.
<i>binnenbords</i>	Innerhalb des Schiffes oder Bootes.
<i>Blinderah</i>	Rahsegel, das unter dem Bugspriet geführt wurde, um das Schiff besser steuern zu können.
<i>Blöcke</i>	Hölzernes Gehäuse mit einer Rolle im Inneren zum Umleiten von Tauwerk.
<i>Bootsdavids</i>	Schwenkbarer Kran, mit dem Boote von und an Bord bewegt werden.
<i>Bootshaken</i>	Eine lange Stange mit einem Haken an der Spitze.
<i>Bramrah</i>	Die Rah des Bramsegels.

<i>Bramsegel</i>	Das Rahsegel, das über dem Marssegel gefahren wird, also das dritte Segel von unten.
<i>Brassen</i>	An den Rahenden befestigte Tauen zum seitlichen Drehen der Rah, um die Segelstellung der Windrichtung anzupassen.
<i>Breitfock</i>	Ein Rahsegel, das auf mit Schratsegeln ausgerüsteten Schiffen genutzt wird, um auf Kursen mit achterlichen oder querab einfallenden Winden fahren zu können.
<i>Breitfockrah</i>	Die Rah, an der die Breitfock gefahren wird.
<i>Brigantine</i>	Ein ähnlich der Brigg gebauter Zweimaster, der am hinteren Mast Schratsegl fährt.
<i>Brigg</i>	Ein vollständig rahgetakelter Zweimaster.
<i>Bug</i>	Das vordere Ende eines Bootes oder Schiffes.
<i>Bugspriet</i>	Der fest mit dem Schiff verbundene Mast, der gerade oder schräg über den Bug hinausragt.
<i>Dalbe</i>	Pfahlgruppen im Wasser zum Festmachen der Boote und Schiffe.
<i>Decksprung</i>	Die nach vorne und achtern ansteigende Decksebene.
<i>Dichtsetzen</i>	Die Segel so setzten, dass sie sich etwa in der Mitte des Schiffes oder Bootes befinden.
<i>Dirk</i>	Ein Tau, das vom Ende eines Baums zum Mast läuft. Es dient dazu, den Baum in Position zu halten und die Baumnock bei Bedarf hochziehen zu können.
<i>Dragge</i>	Ein Anker mit vier über Kreuz stehenden Flunken.
<i>Drift</i>	Die Bewegung des Fahrzeugs über Grund bei dichtgesetzten Segeln. In der Zeesenfischerei der Zeitraum, in dem die Zeese über Grund gezogen wird.
<i>Driftbaum</i>	Die auf den Zeesenbooten über das Heck und den Bug hinausragenden Stangen, zwischen denen die Zeese gespannt wurde.
<i>Eineinhalbmastig</i>	Zweimastige Schiffe, bei denen der hintere Mast niedriger ist als der vordere.
<i>Eselhaupt</i>	Verbindungsstück auf dem Topp eines Mastes oder einer Stenge, das den nächsthöheren Mastteil in seiner Lage hält.
<i>Fieren</i>	Lose geben, herunterlassen.
<i>Flagge</i>	Tücher, die in der Schifffahrt etwas kenntlich machen und sich im Unterschied zu Fahnen an Masten oder Stöcken hissen lassen.
<i>Flaggenstock</i>	Stock, an dem die Flagge befestigt ist.
<i>Flunke</i>	Der schaufelförmige Teil des Ankers an den Enden des Ankerarms.
<i>Fock</i>	Das unterste Rahsegel des vorderen Mastes oder das Schratsegl vor dem vorderen Mast.
<i>Fockmast</i>	Der vordere Mast bei mehrmastigen Schiffen oder Booten.
<i>Fregatte</i>	Ein komplett rahgetakelter Dreimaster.
<i>Gaffel</i>	Das Rundholz oben am Gaffelsegel.

<i>Gaffelbaum</i>	Das Rundholz unten am Gaffelsegel.
<i>Gaffelsegel</i>	Schratsegel, das oben an der Gaffel und unten am Gaffelbaum befestigt ist.
<i>Gaffeltoppsegel</i>	Ein leichtes, dreieckiges oder trapezförmiges Segel über der Gaffel und dem Gaffelsegel.
<i>Galeasse</i>	Ein eineinhalbmastiges Küstenfracht- und Fischereischiff der pommerschen Ostseeküste. Kennzeichnend für die Takelung der Galeassen war der höhere vordere Großmast. Die Galeassen fuhren an beiden Masten Gaffelsegel. Am Großmast wurden zusätzlich Rahsegel über dem Gaffelsegel gesetzt.
<i>Galerie</i>	Die Begrenzung des meist erhöhten Teils des Achterdecks, häufig ein gedeckter Umgang.
<i>Galion</i>	Der Vorbau, der das Bugspriet stützt, auch Schiffsschnabel genannt. Am Galion kann auch die Galionsfigur angebracht sein.
<i>Galiot</i>	Ein eineinhalb- oder in selteneren Fällen auch dreimastiges Küstenfrachtschiff mit flachem Boden und vollem Vor- und Achterschiff. Am vorderen Mast fuhren die Galioten Rah- und Gaffelsegel, am hinteren ein Gaffelsegel.
<i>Gei</i>	Die beiden Gordinge, die zu den unteren Ecken der Rahsegel laufen.
<i>Gig</i>	Ein kleines Beiboot, das vor allem von der Schiffsführung benutzt wurde, mit vier bis sechs Riemen.
<i>Gording</i>	Alles Tauwerk, das dazu dient, die Segel aufzuholen (beispielsweise zur Rah oder zur Gaffel).
<i>Großmarsrah</i>	Die Rah, an der das Marssegel am Großmast gesetzt ist.
<i>Großmast</i>	Der zweite Mast von vorne auf mehrmastigen Schiffen, bzw. der große Mast auf eineinhalbmastigen Schiffen.
<i>Großsegel</i>	Das an der unteren Rah des Großmastes geführte Segel.
<i>Halsen</i>	Ein Segelmanöver, bei dem das Boot oder Schiff mit dem Heck durch den Wind dreht.
<i>Heck</i>	Das Achterteil eines Schiffes.
<i>Heckspiegel</i>	Auch Spiegel genannt, Abschlussfläche des Hecks eines Bootes oder Schiffes, das nicht rund oder spitz ausläuft.
<i>Hulk</i>	Außer Dienst gestelltes Boot oder Schiff ohne Takelage und Aufbauten, das beispielsweise als Lagerplatz oder Wohnschiff genutzt wird.
<i>Innenklüver</i>	Das innerste Segel am Klüverbaum.
<i>Jacht</i>	Fahrzeuge mit einem durchgehenden, nicht aus Stengen zusammengeführten Mast sowie langem Bugspriet mit Klüverbaum. Sie führen ein Gaffelgroßsegel sowie eine Stagfock samt Klüver und darüber vielfach ein Rahtoppsegel.
<i>Jager</i>	Das äußerste Segel am Klüverbaum, auch Außenklüver genannt.
<i>kabbelig</i>	Unregelmäßige, durcheinanderlaufende, kurze Wellen.

<i>Kaffenkahn</i>	Binnenschiff, Lastensegler mit charakteristisch langem Mast, der sich in der Mitte des Schiffes befindet. Fortbewegt wurden die Kaffenkähne durch die Strömung des Flusses mit Unterstützung eines großen Rahsegels. Sie konnten aber auch getreidelt werden.
<i>Kajüte</i>	Schiffswohnraum.
<i>Kiel</i>	Der Grundbalken des Schiffsrumpfs, an dem die Spanten befestigt sind.
<i>Klau</i>	Gabel- oder klauenartiger Beschlag am inneren Ende einer Gaffel als Anlage- und Drehpunkt am Mast.
<i>Klaufall</i>	An der Klau setzt das Klaufall an, mit dem die Gaffel geheißt wird.
<i>Klinker</i>	Bauart von Booten oder Schiffen, bei der die Planken dachziegelartig übereinander liegen.
<i>Klüver</i>	Das dreieckige Stagesegel zwischen Fockmast und Klüverbaum, auch Binnen- oder Innenklüver genannt.
<i>Klüverbaum</i>	Die über den Steven hinausragende Spiere, an der die Vorsegel (z.B. Innen- und Außenklüver) gefahren werden.
<i>Klüversegel</i>	Dreieckige Segel, die am Klüverbaum angeschlagen sind.
<i>Koker</i>	Die Öffnung im Achterdeck, durch die der Ruderschaft läuft.
<i>Kranbalken</i>	Ein auf beiden Seiten des Bugs ausladender Balken zum Hochziehen und Tragen des Ankers.
<i>kraweel</i>	Bauart von Schiffen und Booten, bei der die Planken stumpf aneinander stoßen.
<i>Laufendes Gut</i>	Taue, die zum Auf- und Niederholen beispielsweise der Segel dienen. Sie sind im Gegensatz zum stehenden Gut beweglich und nur an einem Ende festgemacht.
<i>Lee</i>	Die windabgewandte Seite des Bootes oder Schiffes. („Was Du auch tust auf See, tu es stets nach Lee.“)
<i>Liek</i>	Die Kanten des Segels, die oftmals extra verstärkt sind.
<i>Luggertakelung</i>	Eine Takelung, bei der ein Schratsegel an einer schräg stehenden Rah gesetzt wird.
<i>Luv</i>	Die windzugewandte Seite des Bootes oder Schiffes.
<i>Marsrah</i>	Die Rah, die das Marssegel hält.
<i>Marssegel</i>	Das Segel, das sich über dem untersten Segel am Mast befindet.
<i>Nock</i>	Ende eines Rundholzes (Rah, Gaffel, Baum).
<i>Pardunen</i>	Starke Taue zum Absteifen der Stengen seitlich nach außen.
<i>Piekfall</i>	Fall zum Fieren und Heißen einer Gaffel.
<i>Pinasse</i>	Ein großes Beiboot ähnlich der Schaluppe, meist mit zusätzlicher Besegelung.
<i>Püttingswanten</i>	Wanten, die durch die Pütting (ein Rüsteisen) mit dem Bootsrumpf befestigt sind.
<i>querab</i>	Im rechten Winkel zur Längsseite des Schiffes oder Bootes.
<i>Rah</i>	Rundhölzer, die an der Vorkante eines Mastes befestigt sind und die Rahsegel tragen.

<i>Rahnock</i>	Das äußere Ende einer Rah.
<i>Rahschlup</i>	Einmastige, breite Schiffe mit großer Tragfähigkeit. Die Schaluppen fuhren ein Gaffelsegel, das oben breiter war als das der Jachten. Darüber waren Mars- und Bramsegel befestigt. Eine Stagfock war das Vorsegel. An dem festen Bugspriet mit Klüverbaum waren ein Klüver und ein Jager angebracht.
<i>Rahsegel</i>	Die an den Rahen befestigten Segel, die quer zum Schiffsrumpf stehen.
<i>Rahsegler</i>	Ein Schiff mit einem oder mehreren Masten, an denen ausschließlich Rahsegel gefahren werden.
<i>raumer Kurs</i>	Ein Kurs mit Wind von achtern.
<i>Reede</i>	Ein natürlicher Ankerplatz.
<i>Reling</i>	Das Geländer um das Deck des Bootes oder Schiffes.
<i>Riemen</i>	Eine runde Stange mit blattförmigem Ende, die zur Fortbewegung eines Bootes dient.
<i>Rigg</i>	Die Takelungsart eines Fahrzeugs, bestehend aus dem stehenden und laufenden Gut und allem, was sich über Deck befindet, wie Masten, Stengen und Spieren.
<i>Ruder</i>	Die Vorrichtung zum Lenken des Bootes oder Schiffes.
<i>Rumpf</i>	Der Schiffs- oder Bootskörper ohne Aufbauten.
<i>Rundholz</i>	Ein langes, im Querschnitt rundes Stück Holz.
<i>Saling</i>	Vorrichtung am Mast zur Auspreizung der oberen Wanten, um so den Mast besser zu stützen.
<i>Schaluppe</i>	siehe Schlup
<i>Schlup</i>	siehe Rahschlup.
<i>Schoner</i>	Mehrmaster mit nicht vollgetakelten Masten, bei dem der hintere Mast der längere ist.
<i>Schonerbrigg</i>	Zweimastiger Schoner mit vollgetakeltem Fockmast, bei dem der hintere Mast höher ist als der vordere.
<i>Schomergaleasee</i>	Eine Galeasse, bei der der hintere Mast höher ist als der vordere.
<i>Schratsegel</i>	Bezeichnung für alle Segel, die nicht quer, sondern längs zum Schiff stehen, wie z.B. die Klüver.
<i>Schute</i>	Sammelbegriff für verschiedene kleine Binnen- und Lastfahrzeuge, meist kastenförmiges, flaches Schleppfahrzeug.
<i>Seemannschaft</i>	Kenntnisse und Fertigkeiten, die zur Handhabung des Bootes oder Schiffes notwendig sind.
<i>Spanten</i>	Die auf dem Kiel sitzenden Rippen des Bootes oder Schiffes, die seine Rumpfform ausmachen.
<i>Spiegel</i>	siehe Heckspiegel
<i>Spiere</i>	Die Bezeichnung für lange Rundhölzer.

<i>Spitzgatt</i>	Ein Heck, das spitz zuläuft.
<i>Spriet</i>	Eine diagonal zum Mast stehenden Spiere, auch Sprietbaum genannt, mit der das Sprietsegel aufgespannt wird.
<i>sprietgetakelt</i>	Takelung mit einem Spriet und einem Sprietbaum.
<i>Sprietsegel</i>	Ein rechteckiges Segel, meist bei kleinen Küstenbooten, das mit einem Spriet aufgespannt wird.
<i>Stag</i>	Stehendes Gut, das die Masten nach vorne und achtern stützt.
<i>Stagfock</i>	Segel, das am Vorstag gefahren wird.
<i>Stagsegel</i>	Segel, das an einem Stag gefahren wird.
<i>stehendes Gut</i>	Taue, die im Gegensatz zum laufenden Gut unbeweglich und an beiden Enden festgemacht sind, wie zum Beispiel die Wanten.
<i>Stenge</i>	Der aufsetz- und abnehmbare Teil eines Mastes.
<i>Steuerbord</i>	Die in Fahrtrichtung gesehene rechte Schiffsseite.
<i>Steuerbordbug</i>	Segelstellung, bei der das Segel über der Steuerbordseite des Bootes oder Schiffes steht.
<i>Steven</i>	Die Verlängerung des Kiels nach vorne und achtern.
<i>Stockanker</i>	Ein Anker, bei dem durch den oberen Teil des Ankerschaftes senkrecht zu den Flunken ein Stock geht, der bei Zug auf den Anker bewirkt, dass sich diese in den Ankergrund eingraben.
<i>Takelung</i>	Die Gesamtheit der Anordnung von Masten und Segeln auf einem Boot oder Schiff.
<i>Tau</i>	Strick oder Seil.
<i>Tiefgang</i>	Die Eintauchtiefe eines Fahrzeugs.
<i>Topp</i>	Das oberste Ende eines Mastes oder einer Stenge.
<i>Toppnanten</i>	Die Taue zum Abstützen einer Rah, die von dem Mast zu den Enden der Rah laufen und diese in der Waagerechten halten.
<i>Toppsegel</i>	Das Segel, das im Masttopp gefahren wird.
<i>Unterseegel</i>	Das unterste Segel am Mast.
<i>Verklicker</i>	Ein kleiner Wimpel in der Mastspitze, der die Windrichtung anzeigt.
<i>vollgetakelt</i>	Vollständig mit Rahsegeln getakelt.
<i>völlig</i>	rund
<i>Vollschiff</i>	Ein Schiff mit mindestens drei vollgetakelten Masten.
<i>Vordeck</i>	Der vordere Teil des Decks.
<i>Vorliek</i>	Die vordere Kante eines Segels.
<i>Vorschiff</i>	Der vordere Teil eines Schiffes.

<i>Vorstag</i>	Das Tau, das vom vorderen Mast zum Bug des Bootes oder Schiffes führt und den Mast nach vorne stabilisiert.
<i>Vorstengenstagsegel</i>	Vorsegel, das im Gegensatz zu den Klüvern nicht am Klüverbaum angeschlagen ist, sondern am Vorstag.
<i>Vorsteven</i>	Der Steven am vorderen Ende des Kiels.
<i>Wanten</i>	Die Verspannung der Masten zu den Seiten des Fahrzeugs.
<i>Wenden</i>	Ein Segelmanöver, bei dem das Boot oder Schiff mit dem Bug durch den Wind dreht.
<i>Wriggen</i>	Das Vorwärtsbewegen eines Bootes mittels eines Riemens, der über das Heck ins Wasser ragt. Der Riemen wird hin- und her bewegt und das Boot so in Fahrt gebracht.
<i>Wriggloch</i>	Eine halbkreisförmige Mulde am Heck eines Bootes, in der beim Wriggen der Riemen geführt wird.
<i>Zeesboot</i>	Zeesboote fuhren einen oder zwei Masten, von denen der hintere länger ist. Sie fuhren Gaffelsegel und darüber ein Gaffeltoppsegel sowie am Besanmast ein Lugersegel, es waren aber auch Takelungsarten mit Rahsegeln am vorderen Mast möglich. Sie hatten einen platten Rumpf.
<i>Zeese</i>	Ein spezielles Schleppnetz, das von Zeesbooten aus für den Fischfang eingesetzt wurde.
<i>Zeeskahn</i>	Die Zeesenkähne waren größer als die Zeesboote und hatten einen völligen Rumpf.

11. Literaturverzeichnis

Andree 1985

Andree, Rolf: Caspar David Friedrich. Blick auf die Ostsee, in: Kunstmuseum Düsseldorf (Hg.): Führer durch die Sammlungen 1. Alte Kunst 19. Jahrhundert, Düsseldorf 1985, S. 126.

Arndt 1806

Arndt, Ernst Moritz: Reise durch Schweden im Jahr 1804, Berlin 1806.

Arndt 1814

Arndt, Ernst Moritz: Ueber Sitte und Kleidertracht. Ein Wort aus der Zeit, Frankfurt am Main 1814.

Arndt 2013

Arndt, Andreas: Friedrich Schleiermacher als Philosoph, Berlin/Boston 2013.

Atterbom 1867

Atterbom, Peter Daniel Amadeus: Aufzeichnungen über berühmte deutsche Männer und Frauen nebst Reiseerinnerungen aus Deutschland 1817-1819, Berlin 1867.

Aubert 1915

Aubert, Andreas: Caspar David Friedrich. Gott, Freiheit, Vaterland, Berlin 1915.

Aubert 1947

Aubert, Andreas: Die nordische Landschaftsmalerei und Johan Christian Dahl, Berlin 1947.

Ausst.-Kat. Berlin 1906

Ausstellung deutscher Kunst aus der Zeit von 1775-1875 in der königlichen Nationalgalerie Berlin, 2 Bde., (Ausst.-Kat. Berlin, Nationalgalerie), München 1906.

Aust.-Kat Berlin 1997

Jan Porcellis. Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert, (Ausst.-Kat. Rotterdam, Museum Boijmans Van Beuningen, 21. Dezember 1996 bis 23. Februar 1997; Berlin, Gemäldegalerie im Bodemuseum, 21. März-25. Mai 1997), Berlin 1997.

Ausst.-Kat. Berlin 2004

Caspar David Friedrich – Der Watzmann, hg. v. Birgit Verwiebe (Ausst.-Kat. Berlin, Alte Nationalgalerie, 30. Oktober 2004 bis 30. Januar 2005), Köln 2004.

Ausst.-Kat. Dresden 1974

Caspar David Friedrich und sein Kreis, hg. v. Joachim Neidhardt (Ausst.-Kat. Dresden, Gemäldegalerie Neue Meister, 24. November 1974 bis 16. Februar 1975), Dresden 1974.

Ausst.-Kat. Dortmund 1990

Caspar David Friedrich. Winterlandschaften, hg. v. Kurt Wettengl (Ausst.-Kat. Dortmund, Museum für Kunst und Kulturgeschichte, 16. Juni bis 29. Juli 1990), Dortmund 1990.

Ausst.-Kat. Hamburg 1974

Caspar David Friedrich. Kunst um 1800, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 14. September bis 3. November 1974), München 1974.

Ausst.-Kat. Hamburg 1983

Luther und die Folgen für die Kunst, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 10. November 1983 bis 8. Januar 1984), München 1983.

Ausst.-Kat. Hamburg 2005

Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde, hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede (Ausst. Kat Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005.

Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006

Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik, hg. v. Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat. Essen, Museum Folkwang, 5. Mai bis 20. August 2006; Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 7. Oktober 2006 bis 28. Januar 2007), München 2006.

Ausst.-Kat. Hamburg 2009

Nicolai Abildgaard. Der Lehrer von Friedrich und Runge, hg. v. Jenns E. Howoldt und Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 6. März bis 14 Juni 2009), Hamburg 2009.

Ausst.-Kat. Hamburg 2006

Caspar David Friedrich und Umkreis (Ausst.-Kat. Hamburg, Galerie Hans, November 2006 bis März 2007), Münsterschwarzach 2006.

Ausst.-Kat. Hamburg 2010

Segeln, was das Zeug hält. Niederländische Gemälde des Goldenen Zeitalters, hg. v. Martina Sitt und Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat., Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 4. Juni bis 12. September 2010), Hamburg 2010.

Ausst.-Kat. Kiel 2005

Die Kopenhagener Schule. Meisterwerke dänischer und deutscher Malerei von 1770 bis 1850, hg. v. Dirk Luckow und Dörte Zbikowski (Ausst.-Kat. Kiel, Kunsthalle, 28. Mai bis 28. August 2005), Kiel 2005.

Ausst.-Kat. Kopenhagen 1991

Caspar David Friedrich og Danmark. Caspar David Friedrich und Dänemark, hg. v. Kasper Monrad und Colin J. Bailey (Ausst.-Kat. Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, 11. Oktober bis 8. Dezember 1991), Kopenhagen 1991.

Ausst.-Kat. Kopenhagen/Amsterdam 2001

Two Golden Ages. Masterpieces of Dutch and Danish Painting, hg. v. Lene Bøgh Rønberg, Kasper Monrad und Ragni Linnet (Ausst.-Kat. Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, 26 Januar bis 6. Mai 2001; Amsterdam, Rijksmuseum, 16. Juni bis 16. September 2001), Zwolle 2001.

Ausst.-Kat. Köln 1995

Aus Dänemarks Goldener Zeit. Landschaftsmalerei des frühen 19. Jahrhunderts aus dem Statens Museum for Kunst, Kopenhagen, hg. v. Wallraf-Richartz-Museum Köln (Ausst.-Kat. Köln, Wallraf-Richartz-Museum, 21. April bis 18. Juni 1995), Köln 1995.

Ausst.-Kat. Leipzig 2000

Romantiker, Realisten, Revolutionäre. Meisterwerke des 19. Jahrhunderts aus dem Museum der Bildenden Künste Leipzig, hg. v. Edgar Peters Bowron (Ausst.-Kat. Leipzig, Museum der Bildenden Künste, 29. Juni bis 20. August 2000), München u.a. 2000.

Ausst.-Kat. London 1972

Caspar David Friedrich 1774-1840. Romantic Landscape Painting in Dresden, bearb. v. William Vaughan, Helmut Börsch-Supan, Hans Joachim Neidhardt (Ausst.-Kat. London, The Tate Gallery, 6. September bis 16. Oktober 1972), London 1972.

Ausst.-Kat. Los Angeles/New York 1994

The Golden Age of Danish Painting, hg. v. Paul Anbinder (Ausst.-Kat. Los Angeles, County Museum of Art, 24. Oktober 1993 bis 2. Januar 1994; New York, Metropolitan Museum of Art, 13. Februar bis 24. April 1994), New York 1993.

Ausst.-Kat. Madrid 2010

Caspar David Friedrich. The Art of Drawing, hg. v. Fundación Juan March (Ausst.-Kat. Madrid, Fundación Juan March, 16. Oktober 2009 bis 10. Januar 2010), Barcelona 2010.

Ausst.-Kat. München 1931

Münchener Kunstausstellung 1931 im Glaspalast (Ausst.-Kat. München, Glaspalast, 1. Juni bis Anfang Oktober 1931), München 1931.

Ausst.-Kat. Nürnberg 1966

Klassizismus und Romantik in Deutschland. Gemälde und Zeichnungen aus der Sammlung Georg Schäfer, Schweinfurt, bearb. v. Konrad Kaiser (Ausst.-Kat. Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum, 1. Juli bis 2. Oktober 1966), Nürnberg 1966.

Ausst.-Kat. Oslo/Dresden 2015

Dahl und Friedrich – Romantische Landschaften, hg. v. den Staatlichen Kunstsammlungen Dresden, Petra Kuhlmann-Hodick, Gerd Spitzer und dem Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Oslo, Ernst Haverkamp, Bodil Sørensen (Ausst.-Kat. Oslo, Nasjonalgalleriet, 10. Oktober 2014 bis 4. Januar 2015; Dresden, Albertinum, 6. Februar bis 3. Mai 2015), Dresden 2015.

Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997

Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert, hg. v. Jeroen Giltaij und Jan Kelch (Ausst.-Kat. Rotterdam, Museum Boijmans Van Beuningen, 21. Dezember 1996 bis 23. Februar 1997; Berlin, Gemäldegalerie im Bodemuseum, 21. März bis 25. Mai 1997), Berlin 1997.

Ausst.-Kat. Rouen 1999

La marine à voile de 1650 à 1890, hg. v. Claude Pétry (Ausst.-Kat. Rouen, Musée des Beaux-Arts, 20. Juli bis 14. September 1999), Rouen 1999.

Ausst.-Kat. Schweinfurt 2000

Deutsche Romantiker. Zeichnungen und Aquarelle im Museum Georg Schäfer, hg. v. Jens Christian Jensen (Ausst.-Kat. Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, 24. September 2000 bis 7. Januar 2001), München 2000.

Ausst.-Kat. Zürich 1985

Gemälde der deutschen Romantik aus der Nationalgalerie Berlin, Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz. Caspar David Friedrich, Karl Friedrich Schinkel, Carl Blechen, hg. v. Peter Krieger (Ausst.-Kat. Zürich, Kunsthaus Zürich, 14. Juni bis 11. August 1985), Berlin 1985.

Bailey 1989

Bailey, Colin J.: Religious Symbolism in Caspar David Friedrich, in: Bulletin of the John Rylands University Library of Manchester 71 (1989), S. 5-20.

Barth 1974

Barth, Suse: Lebensalter Darstellungen im 19. und 20. Jahrhundert. Ikonographische Studien (zugl. München, Ludwig-Maximilian-Univ., Diss., 1970), Bamberg 1974.

Becker 1814

Becker, Rudolph Zacharias: Das Deutsche Feyerkleid zur Erinnerung des Einzugs der Deutschen in Paris am 31sten März 1814 eingeführt von deutschen Frauen, Gotha 1814.

Beenken 1944

Beenken, Hermann: Das 19. Jahrhundert in der deutschen Kunst. Aufgaben und Gehalte, München 1944.

Berckenhagen 1995

Berckenhagen, Ekhart: Schiffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 40), Hamburg 1995.

Bernhardt 1974

Bernhardt, Marianne (Hg.): Caspar David Friedrich. Das gesamte graphische Werk, mit einem Nachwort von Hans H. Hofstätter, München 1974.

Blumenberg 1997

Blumenberg, Hans: Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher, 6. Aufl., Frankfurt am Main 1997.

Boerner 1963

Boerner, Peter (Hg.) u.a.: Johann Wolfgang von Goethe, Bd. 44: Tagebücher 1810-1832, München 1963.

Börne 1832

Börne, Ludwig: Gesammelte Schriften. Neunter Theil, Hamburg 1832.

Börne 1840

Börne, Ludwig: Gesammelte Schriften. Dritte, vermehrte und rechtmäßige Ausgabe, Stuttgart 1840.

Börsch-Supan 1960

Börsch-Supan, Helmut: Die Bildgestaltung bei Caspar David Friedrich (zugl. Berlin, Freie-Univ., Diss., 1958), München 1960.

Börsch-Supan 1965

Börsch-Supan, Helmut: Bemerkungen zu Caspar David Friedrichs Mönch am Meer, in: Zeitschrift des deutschen Vereins für Kunstwissenschaft XIX (1965), S. 63-76.

Börsch-Supan 1969

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrichs Gedächtnisbild für den Berliner Arzt Johann Emanuel Bremer, in: Pantheon. Internationale Zeitschrift für Kunst XXVII (1969), S. 399-409.

Börsch-Supan/Jähning 1973

Börsch-Supan, Helmut/Jähning, Karl Wilhelm: Caspar David Friedrich. Gemälde, Druckgraphik und bildmäßige Zeichnungen, München 1973.

Börsch-Supan 1973

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich, München 1973.

Börsch-Supan 1974

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich, New York 1974.

Börsch-Supan 1976

Börsch-Supan, Helmut: Zur Deutung der Kunst Caspar David Friedrichs, in: Münchner Jahrbuch der Bildenden Kunst XXVII (1976), S. 199-222.

Börsch-Supan 1987

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich. 4. Auflage, München 1987.

Börsch-Supan 1990

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich. 4. Auflage. München 1990.

Börsch-Supan 1992

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich. Meeresufer im Mondschein 1836, hg. v. Jenns E. Howoldt (Kulturstiftung der Länder, Patrimonia 56), Berlin 1992.

Börsch-Supan 2008

Börsch-Supan, Helmut: Caspar David Friedrich. Gefühl als Gesetz, München/Berlin 2008.

Bracker 2005

Bracker, Jürgen: Monumente aus Schnee, in: Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde, hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede (Ausst. Kat Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005, S. 111-119.

Brötje 1974

Brötje, Michael: Die Gestaltung der Landschaft im Werk C. D. Friedrichs und in der holländischen Malerei des 17. Jahrhunderts, in: Jahrbuch der Hamburger Kunstsammlungen 19 (1974), S. 43-88.

Brück 2000

Brück, Thomas: Die Greifswalder Schifffahrt im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit (1250-1774), in: Horst Wernicke (Hg.): Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin 2000, S. 235.

Buchholz 1999

Buchholz, Werner (Hg.): Pommern (Deutsche Geschichte im Osten Europas), Berlin 1999.

Burkhardt 1988

Burkhardt, Albert (Hg.): Johann Jacob Grumbke. Streifzüge durch das Rügenland, Leipzig 1988.

Busch 1998

Busch, Werner: Caspar David Friedrichs „Tetschener Altar“, in: Marek Siemek (Hg.): Natur, Kunst, Freiheit: deutsche Klassik und Romantik aus gegenwärtiger Sicht, Amsterdam 1998, S. 263-280.

Busch 2003

Busch, Werner: Caspar David Friedrich. Ästhetik und Religion, München 2003.

Busch 2006

Busch, Werner: Friedrichs Bildverständnis, in: Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik, hg. v. Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat. Essen, Museum Folkwang, 5. Mai bis 20. August 2006; Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 7. Oktober 2006 bis 28. Januar 2007), München 2006, S. 32-47.

Büttner 1983

Büttner, Frank: Der Streit um die „Neudeutsche Religiös-Patriotische Kunst“, in: Aurora Jahrbuch der Eichendorff-Gesellschaft 43 (1983), S. 55-72.

Cibura 2003

Cibura, Sabine: Das Schiff als politische Metapher bei Caspar David Friedrich, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 26 (2003), S. 217-257.

Cibura 2013

Cibura, Sabine: Paradigmenwechsel in der Landschaftsmalerei: von der malerischen Kulisse zur religiösen Metapher, in: Religion und Landschaft, Sankt Augustin 2013, S. 110-117.

Cibura 2016

Cibura, Sabine: Die übermalten Schiffe in Caspar David Friedrichs „Mönch am Meer“. Neue Erkenntnisse nach der Restaurierung des Gemäldes in der Alten Nationalgalerie Berlin, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 38 (2015), 1. Aufl. 2016, S. 381-391.

Dickel 1991

Dickel, Hans: Caspar David Friedrich in seiner Zeit. Zeichnungen der Romantik und des Biedermeier. (Die Zeichnungen und Aquarelle des 19. Jahrhunderts der Kunsthalle Mannheim, Bd. 3, hrsg. v. Manfred Fath), Weinheim 1991.

Dudszus/Köpcke o.J.

Dudszus, Alfred/Köpcke, Alfred: Das große Buch der Schiffstypen. O.O., o.J.

Dufke/Karstädt/Mohr 1981

Dufke, Edeltraud/Karstädt, Heinz/Mohr, Lutz: Greifswald Maritim. Schifffahrt, Schiffbau und Fischerei in Vergangenheit und Gegenwart, Neue Greifswalder Museumshefte 10 (1981), Greifswald 1981.

Eberle 1980

Eberle, Matthias: Individuum und Landschaft. Zur Entstehung und Entwicklung der Landschaftsmalerei, Kunstwissenschaftliche Untersuchungen des Ulmer Vereins 8 (1980), Gießen 1980.

Eberlein 1924

Eberlein, Kurt Karl: Caspar David Friedrich. Bekenntnisse, Leipzig 1924.

Eberlein 1925

Eberlein, Kurt Karl: Caspar David Friedrich in seinen Meisterwerken, Berlin 1925.

Eberlein 1939

Eberlein, Kurt Karl: Caspar David Friedrich der Landschaftsmaler. Ein Volksbuch deutscher Kunst, Bielefeld/Leipzig 1939.

Eimer 1960

Eimer, Gerhard: Caspar David Friedrichs „Auf dem Segler“, in: Zeitschrift für Ostforschung 9 (1960), S. 230-241.

Eimer 1963

Eimer, Gerhard: Caspar David Friedrich und die Gotik, Hamburg 1963.

Eimer 1974

Eimer, Gerhard: Caspar David Friedrich. Auge und Landschaft. Zeugnisse in Bild und Wort, Frankfurt am Main 1974.

Eimer 1982

Eimer, Gerhard: Zur Dialektik des Glaubens bei Caspar David Friedrich, Frankfurt am Main 1982.

Emmrich 1964

Emmrich, Irma: Caspar David Friedrich, Weimar 1964.

Erhardt 2005

Erhardt, Christine: Religion, Bildung und Erziehung bei Schleiermacher, Göttingen 2005.

Ewe 1994

Ewe, Herbert: Das alte Stralsund. Kulturgeschichte einer Ostseestadt, Weimar 1994.

Faass 2005

Faass, Martin: Meeresstille, in: Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde, hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede (Ausst.-Kat Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005, S. 18-33.

Faass/Krämer 2005

Faass, Martin/Krämer, Felix: Kommentierter Katalog, in: Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde. hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede. (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005, S. 137-163.

Faltblatt „Küstenfischerei“ 1999

Deutsches Meeresmuseum Stralsund (Hg.): Faltblatt „Am Ostseestrand. Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern“, Stralsund 1999.

Feist 1956

Feist, Peter H.: Der Hallmarkt als Hafen. Zu einem Gemälde von C. D. F., in: Hallesche Monatshefte 3 (1956), S. 449-452.

Fiege 1977

Fiege, Gertrud: Caspar David Friedrich in Selbstzeugnissen und Bilddokumenten, Reinbek 1977.

Fleischfresser/Hoffmann 1975

Fleischfresser, Kurt/Hoffmann, Rudolf: Segler von Haff und Bodden. Pommersche Küstenschiffahrt, Norderstedt 1975.

Frank 2004

Frank, Hilmar: Aussichten ins Unermessliche. Perspektivität und Sinnoffenheit bei Caspar David Friedrich, Berlin 2004.

Franke 2012

Franke, Thilo: Die Nationalität von Kunstwerken. Schriften zum Kulturgüterschutz, Berlin/Boston 2012.

Gaßner 2006

Gaßner, Hubertus: Kompositionen, in: Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik, hg. v. Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat. Essen, Museum Folkwang, 5. Mai bis 20. August 2006; Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 7. Oktober 2006 bis 28. Januar 2007), München 2006, S. 271-337.

Gehler 1999

Gehler, Jörg: Ein Blick in die Natur – Aussicht in die Ewigkeit. C. D. Friedrichs Friedhofseingang und die Malerei der Romantik in Deutschland, Kiel 1999.

Geismeyer 1973

Geismeyer, Willi: Caspar David Friedrich, Leipzig 1973.

Geismeyer 1998

Geismeyer, Willi: Caspar David Friedrich. 6. Aufl., Leipzig 1998.

Gensel 1905

Gensel, Walther: Die Ausstellung von Werken Deutscher Landschaftler in Berlin, in: Zeitschrift für bildende Kunst 16 (1905), S. 309-322.

Goedde 1997

Goedde, Lawrence O: Das Meer als Historie und Metapher, in: Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert, (Ausst.-Kat. Rotterdam, Museum Boijmans Van Beuningen, 21. Dezember 1996 bis 23. Februar 1997; Berlin, Gemäldegalerie im Bodemuseum, 21. März-25. Mai 1997), Berlin 1997, S. 59-75.

Grave 2000

Grave, Johannes: Eine wahrhaft Kosegartensche Wirkung? Caspar David Friedrichs Kreidelfsen auf Rügen, in: Pantheon 58 (2000), S. 138-149.

Grave 2001

Grave, Johannes: Caspar David Friedrich und die Theorie des Erhabenen, Weimar 2001.

Grave 2005

Grave, Johannes: Zwischen Historienmalerei, Illustration und Landschaft. Caspar David Friedrichs Kopenhagener Erfahrungen, in: Die Kopenhagener Schule. Meisterwerke dänischer und deutscher Malerei von 1770 bis 1850, hg. v. Dirk Luckow und Dörte Zbikowski (Ausst.-Kat. Kiel, Kunsthalle, 28. Mai bis 28. August 2005), Kiel 2005, S. 72-77.

Grave 2012

Grave, Johannes: Caspar David Friedrich, München 2012.

Grohn 1974

Grohn, Hans Werner: Katalog, in: Caspar David Friedrich. Kunst um 1800, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 14. September bis 3. November 1974), München 1974, S. 111-314.

Gross 1990

Gross, Friedrich: Noch Fortschritte in der Caspar David Friedrich-Forschung? Die Dortmunder Caspar CDF-Tagung vom 27. bis 29. Juli zwischen Deutungsanstrengungen, Kennerschaft und naturwissenschaftlichem Spezialistentum, in: Kritische Berichte. Zeitschrift für Kunst und Kulturwissenschaften 18 (1990), S. 96-102.

Grummt 2007

Grummt, Christina: Der Wald bei Caspar David Friedrich. Kunst als religiöse Umdeutung der Natur, in: Ute Jung-Kaiser (Hg.): Der Wald als romantischer Topos. 5. Interdisziplinäres Symposium der Hochschule für Musik und Darstellende Kunst, Frankfurt/Main 2007.

Grummt 2011

Grummt, Christina: Caspar David Friedrich. Die Zeichnungen. Das gesamte Werk, Bd. 1-2, München 2011.

Grütter 1986

Grütter, Tina: Melancholie und Abgrund. Die Bedeutung des Gesteins bei Caspar David Friedrich. Ein Beitrag zum Symboldenken der Frühromantik (zugl. Zürich, Univ., Diss., 1983/84), Berlin 1986.

Hahn/Berding 2010

Hahn, Hans-Werner/Berding, Helmut: Reformation, Restauration und Revolution. Gebhardt Handbuch der deutschen Geschichte, Bd. 14, 10. Auflage, Stuttgart 2010.

Hamann 1906

Hamann, Richard: Ein Gang durch die Jahrhundert-Ausstellung, Berlin 1906.

Hannesen 1997

Hannesen, Hans Gerhard: C. D. Friedrich. Greifswalder Hafen/Mondaufgang am Meer/Frau am Fenster/Meeresküste bei Mondschein, in: Nationalgalerie Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz (Hg.): Galerie der Romantik. Katalog der ausgestellten Werke, Berlin 1997.

Hansen 1966

Hansen, Hans-Jürgen (Hg.): Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer, Oldenburg/Hamburg 1966.

Hansen 1975

Hansen, Hans-Jürgen: Kunstwissenschaft und Seefahrt. Betrachtungen anlässlich des Caspar-David-Friedrich-Jahres 1974, in: Stallings maritimes Jahrbuch 1975/1976, Oldenburg/Hamburg 1975, S. 98-113.

Hansen 1977 (Segelschiff)

Hansen, Hans Jürgen: Das „Segelschiff“ von Caspar David Friedrich. Anmerkungen zu einem von König Maximilian I. erworbenen Gemälde, in: Zeitschrift für Kunstgeschichte 40 (1977), S. 63-65.

Hansen 1977

Hansen, Hans Jürgen: Deutsche Marinemalerei, Oldenburg/Hamburg 1977.

Hauber 1782

Hauber, E. C.: Beschreibung der königlich dänischen Residenz-Stadt Kopenhagen und der königlichen Landschlösser, Dritte vermehrte Auflage, Kopenhagen 1782.

Harring 1828

Harring, Harro: Rhongar Jarr. Fahrten eines Friesen in Dänemark, Deutschland, Ungarn, Holland, Frankreich, Griechenland, Italien und der Schweiz, Bd. 3, München 1828.

Held 1990

Held, Jutta: Monument und Volk. Vorrevolutionäre Wahrnehmung in Bildern des ausgehenden Ancien Régime. Europäische Kulturstudien, Bd. 1, Köln/Wien 1990.

Henking 1929

Henking, Hermann: Die Ostseefischerei, in: Handbuch der Seefischerei Nord-Europas, Band V, Heft 3, Stuttgart 1929.

Henningsen 1968

Henningsen, Henning: Der Danebrog als Schiffsflagge, in: Alfred Kamphausen (Hgg. im Namen der Gesellschaft für Schleswig Holsteinische Geschichte): Schleswig Holstein und der Norden. Festschrift für Olaf Klose zum 65. Geburtstag, Neumünster 1968.

Hentzen 1958

Hentzen, Alfred: Hamburger Kunsthalle. Erwerbungen 1951-1957. Gemälde, in: Jahrbuch der Hamburger Kunstsammlungen, Bd. 3 (1958), S. 145-192.

Hentzen 1965

Hentzen, Alfred: Erwerbungen für die Gemäldegalerie im Jahre 1964, in: Jahrbuch der Hamburger Kunstsammlungen, Bd. 10 (1965), S. 169-170.

Hermard 2001

Hermard, Jost: Caspar David Friedrichs „Eiche im Schnee“ im Umkreis der Befreiungskriegsthematik, in: Ekkehard Mai (Hg.): Die Zukunft der Alten Meister. Perspektiven und Konzepte für das Kunstmuseum von heute, Köln/Weimar/Wien 2001, S. 217-243.

Hermann 2011

Hermann, Jost: Politische Denkbilder. Von Caspar David Friedrich bis Neo Rauch, Köln/Weimar/Berlin 2011.

Hinrichs 2011

Hinrichs, Nina: Caspar David Friedrich – ein deutscher Künstler des Nordens. Analyse der Friedrich-Rezeption im 19. Jahrhundert und im Nationalsozialismus, Schleswig-Holsteinische Schriften zur Kunstgeschichte (Band 20), Kiel 2011.

Hinz 1964

Hinz, Sigrid: Zur Datierung der norddeutschen Landschaften Caspar David Friedrichs, in: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch (4) 1964, S. 241-268.

Hinz 1966

Hinz, Sigrid: Caspar David Friedrich als Zeichner. Ein Beitrag zur stilistischen Entwicklung der Zeichnungen und ihrer Bedeutung für die Datierung der Gemälde (zugl. Greifswald, Ernst-Moritz-Arndt-Univ., Diss., 1966), ungedruckt.

Hinz 1968

Hinz, Sigrid (Hg.): Caspar David Friedrich in Briefen und Bekenntnissen, München 1968.

Hinz 1974

Hinz, Sigrid: Caspar David Friedrich in Briefen und Bekenntnissen, 2. Aufl., München 1974.

Hoch 1985

Hoch, Karl-Ludwig: Caspar David Friedrich – unbekannte Dokumente seines Lebens, Dresden 1985.

Hoch 1986

Hoch, Karl-Ludwig: Caspar David Friedrich, Ernst Moritz Arndt und die sogenannte Demagogenverfolgung, in: Pantheon 44 (1986), S. 72-75.

Hoch 1990

Hoch, Karl-Friedrich: Zur Ikonographie des Kreuzes bei C. D. Friedrich, in: Caspar David Friedrich. Winterlandschaften, hg. v. Kurt Wettengl, (Ausst.-Kat. Dortmund, Museum für Kunst und Kulturgeschichte, 16. Juni bis 29. Juli 1990), Dortmund 1990, S. 71-75.

Hofmann 1974

Hofmann, Werner: Friedrichs Bildthemen und die Tradition, in: Caspar David Friedrich. Kunst um 1800, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 14. September bis 3. November 1974), München 1974, S. 48-68.

Hofmann 2000

Hofmann, Werner: Caspar David Friedrich. Naturwirklichkeit und Kunstwahrheit, München 2000.

Holsten 1974

Holsten, Sigmar: Häfen, in: Caspar David Friedrich. Kunst um 1800, hg. v. Werner Hofmann (Ausst.-Kat. Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 14. September bis 3. November 1974), München 1974, S. 32 f.

Howoldt 2006

Howoldt, Jens: Verschlüsselte Botschaften – Patriotische Bilder, in: Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik, hg. v. Hubertus Gafner (Ausst.-Kat. Essen, Museum Folkwang, 5. Mai bis 20. August 2006; Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 7. Oktober 2006 bis 28. Januar 2007), München 2006, S. 58-66.

Hüttinger 1970

Hüttinger, Eduard: Der Schiffbruch. Deutungen eines Bildmotivs im 19. Jahrhundert, in: Ludwig Grote (Hg.): Beiträge zur Motivkunde des 19. Jahrhunderts (Studien zur Kunst des 19. Jahrhunderts 6), München 1970, S. 211-244.

Isergina 1956

Isergina, Antonia: Unbekannte Bilder von Caspar David Friedrich, in: Bildende Kunst. Zeitschrift für Malerei, Plastik, Grafik, Kunsthandwerk und Volkskunst 5 (1956), S. 263-266 und S. 275 f.

Jahn 1810

Jahn, Friedrich Ludwig: Deutsches Volksthum, Lübeck 1810.

Jahn 1961

Jahn, Johannes: Das Museum der Bildenden Künste Leipzig, Leipzig 1961.

Jarcke 1831

Jarcke, Carl-Ernst: Carl Ludwig Sand und sein an dem kaiserlich-russischen Staatsrath von Kotzebue verübter Mord, Berlin 1831.

Jensen 1974

Jensen, Jens Christian: Caspar David Friedrich. Leben und Werk, Köln 1974.

Jensen 1995

Jensen, Jens Christian: Caspar David Friedrich. Leben und Werk, 10. Aufl., Köln 1995.

Jensen 2002

Jensen, Jens Christian: Gemäldekatalog, in: Bruno Bushart, Matthias Eberle und Jens Christian Jensen (Hg.): Museum Georg Schäfer Schweinfurt. Erläuterungen zu den ausgestellten Werken, 2. Aufl., Schweinfurt 2002, S. 77-86.

Jensen 2007

Jensen, Jens Christian: Replik oder Kopie – die Frage der Eigenhändigkeit im Werk Caspar David Friedrichs am Beispiel des „Kreuz an der Ostsee“, in: Artibus et Historiae 56 (2007), S. 141-155.

Justi 1919

Justi, Ludwig: Deutsche Malkunst im neunzehnten Jahrhundert. Ein Führer durch die Nationalgalerie von Ludwig Justi, Berlin 1919.

Kat. Aukt. Luzern 1939

Auktionskatalog Galerie Fischer, Luzern. Mobilien des Herrn Reichenbach, St. Gallen, aus Züricher und Waadtländer Privatbesitz, Gemälde alter und neuer Meister, diverser Privatbesitz. Auktion im Hotel National am 23., 24., 25. und 26. August 1939.

Kat. Aukt. Hannover 2005 (Sotheby's)

The Royal House of Hanover/Das Königshaus von Hannover. Bd. II. Auktion 5. Oktober bis 15. Oktober 2005, Sotheby's München.

Kat. Berlin 1968

Verzeichnis der vereinigten Kunstsammlungen Nationalgalerie (Preußischer Kulturbesitz). Galerie des 20. Jahrhunderts (Land Berlin), Berlin 1968.

Kat. Berlin 1976

Nationalgalerie Berlin. Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz. Verzeichnis der Gemälde und Skulpturen des 19. Jahrhunderts, Berlin 1976.

Kat. Berlin 1997

Nationalgalerie Staatliche Museen zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz (Hg.): Galerie der Romantik. Katalog der ausgestellten Werke, Berlin 1997.

Kat. Berlin 2001

Angelika Wesenberg/Eve Förschl (Hg.): Nationalgalerie Berlin. Das XIX. Jahrhundert. Katalog der ausgestellten Werke, Leipzig 2001.

Kat. Dresden 2001

Ulrich Bischoff (Hg.): Gemäldegalerie Neue Meister. Staatliche Kunstsammlungen Dresden, München/Berlin 2001.

Kat. Gotha 1890

Herzogliches Museum zu Gotha. Katalog der Herzoglichen Gemäldegalerie, Gotha 1890.

Kat. Hamburg 1922

Kunsthalle zu Hamburg. Katalog der Neueren Meister, Hamburg 1922.

Kat. Hamburg 1969

Eva Maria Krafft/Carl-Wolfgang Schümann (Hg.): Katalog der Meister des 19. Jahrhunderts in der Hamburger Kunsthalle, Hamburg 1969.

Kat. Hannover 1990

Niedersächsische Landesgalerie Hannover (Hg.): Die Gemälde des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts in der niedersächsischen Landesgalerie Hannover. Bearbeitet von Ludwig Schreiner, neu bearbeitet und ergänzt von Regine Timm, Bd. 1., Textband, Hannover 1990.

Kat. Leipzig 1979

Gerhard Winkler (Hg.): Das Museum der Bildenden Künste Leipzig, Leipzig 1979.

Kat. Schweinfurt 2000

Bruno Bushart/Matthias Eberle/Jens Christian Jensen (Hg.): Museum Georg Schäfer Schweinfurt. Erläuterungen zu den ausgestellten Werken (Kataloge des Museums Schweinfurt), Schweinfurt 2000.

Kat. Schweinfurt 2002

Bruno Bushart/Matthias Eberle/Jens Christian Jensen (Hg.): Museum Georg Schäfer Schweinfurt. Erläuterungen zu den ausgestellten Werken (Kataloge des Museums Schweinfurt), 2. Aufl., Schweinfurt 2002.

Kat. Winterthur 1951

Stiftung Oskar Reinhart Winterthur. Katalog der Gemälde und Skulpturen, Winterthur 1951.

Kat. Winterthur 1979

Stiftung Oskar Reinhart Winterthur (Hg.): Stiftung Oskar Reinhart Winterthur, Bd. 2, Deutsche und österreichische Maler des 19. Jahrhunderts, Zürich 1979.

Kästner/Rohling/Degner 1940

Kästner, Kurt-Wilhelm/Rohling, Ludwig/Degner, Karl-Friedrich: Caspar David Friedrich und seine Heimat, in: Kurt-Wilhelm Kästner (Hg.): Bekenntnisse Deutscher Kunst, Bd. 2, Greifswald 1940.

Kelch 1997

Jan Kelch: Jan Porcellis, in: Herren der Meere – Meister der Kunst. Das holländische Seebild im 17. Jahrhundert, (Ausst.-Kat. Rotterdam, Museum Boijmans Van Beuningen, 21. Dezember 1996 bis 23. Februar 1997; Berlin, Gemäldegalerie im Bodemuseum, 21. März bis 25. Mai 1997), Berlin 1997, S. 145-156.

Kesting 1969

Kesting, Anna Maria: Ein Brief Caspar David Friedrichs an Louise Seidler, in: Wallraf-Richartz-Jahrbuch XXXI (1969), S. 255ff.

Kier 2001

Kier, Hiltrud: Kleine Kunstgeschichte Kölns, München 2001.

Koerner 1990

Koerner, Joseph Leo: Caspar David Friedrich and the Subject of Landscape, London 1990.

Koerner 1998

Koerner, Joseph Leo: Caspar David Friedrich. Landschaft und Subjekt, München 1998.

Koerner 2009

Koerner, Joseph Leo: Caspar David Friedrich and the Subject of Landscape, 2. Aufl., London 2009.

Koopmann 1970

Koopmann, Helmut: Das Junge Deutschland. Analyse seines Selbstverständnisses, Stuttgart 1970.

Kosegarten 1803

Kosegarten, Ludwig Gotthard: Jucunde: eine ländliche Dichtung in fünf Eklogen, Berlin 1803.

Kosegarten 1827

Kosegarten, Ludwig Gotthard: Dichtungen, 12. Band, Greifswald 1827.

Kotzebue 1818

Kotzebue, August von: Literarisches Wochenblatt Nr. 50, Weimar 1818.

Kraus 2013

Kraus, Hans-Cristof: Bedeutung und Grenzen der akademischen Freiheit in Preußen 1815 bis 1848, in: Thomas Becker, Uwe Schnaper (Hg.): Die Gründung der drei Friedrich-Wilhelms-Universitäten. Universitäre Weiterbildungsreform in Preußen, Berlin/Boston 2013, S. 21-44.

Krämer 2005

Krämer, Felix: Sturm und Untergang, in: Seestücke. Von Caspar David Friedrich bis Emil Nolde, hg. v. Martin Faass, Felix Krämer und Uwe M. Schneede (Ausst. Kat Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 24. Juni bis 11. September 2005), Berlin/München/London 2005, S. 35-37.

Kürz 1994

Kürz, Jutta: Badeleben an Nord- und Ostsee, Heide 1994.

Lehmann 2009

Lehmann, Matthias: C.D. Friedrichs „Gedächtnisbild“: Wer ist der richtige Bremer? In: Mainzer Zeitschrift. Mittelrheinisches Jahrbuch für Archäologie, Kunst und Geschichte 104 (2009), S. 183-185.

Leonhardi 1936

Leonhardi, Klaus: Die romantische Landschaftsmalerei Caspar David Friedrichs (zugl. München, Ludwig-Maximilians-Univ., Diss., 1935), Würzburg 1936.

Lewandowski 1992

Lewandowski, Fritz: Dokumente und Briefe C.D. Friedrichs und der Familie Friedrich in Greifswald, in: Haese/Lewandowski/Vogel (Hg.): C.D. Friedrich und seine norddeutsche Heimat, Bremen 1992, S. 19-39.

Lichtwark 1923

Lichtwark, Alfred: Briefe an die Kommission für die Verwaltung der Kunsthalle, Bd. 2, Hamburg 1923.

Loeck 1990

Loeck, Gottfried: Caspar David Friedrich und das Meer. Das Portrait zum 100. Todestag, in: Schiff und Zeit 32 (1990), S. 39-45.

Lyon 1825

Lyon, George Francis: A Brief Narrative Of An Unsuccesfull Attempt To Reach Repulse Bay In His Majesty's Ship Griper, In The Year MDCCCXXIV, London 1825.

Martius 1959

Martius, Lilly: Carl Friedrich von Rumohr und Friedrich Nerly – Lehrer und Schüler, in: Ernst Schlee (Hg.): Kunst in Schleswig Holstein 1959 (Jahrbuch des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums Schleswig/Schloss Gottorp), S. 77-91.

Maritim Lexikon 2004

Das große Maritim Lexikon, o.A., Königswinter 2004.

Märker 1974

Märker, Peter: Caspar David Friedrich. Geschichte als Natur (zugl. Kiel, Christian-Albrechts-Univ., Diss., 1974), Kiel 1974.

Märker 1976

Märker, Peter: Caspar David Friedrich zur Zeit der Restauration, in: Bürgerliche Revolution und Romantik: Natur und Gesellschaft bei Caspar David Friedrich (Kunstgeschichtliche Untersuchungen des Ulmer Vereins, Verband für Kunst- und Kulturwissenschaften, Bd. 6), Gießen 1976.

Märker 2007

Märker, Peter: Caspar David Friedrich. Geschichte als Natur, 2. Aufl., Heidelberg 2007.

Meyer-Friese 1981

Meyer-Friese, Boye: Marinemalerei in Deutschland im 19. Jahrhundert (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums 13), Oldenburg u.a. 1981.

Meyer-Friese 2007

Boye Meyer-Friese (Hg.): Das Schiffsporträt. Dekoration und Dokument (Bestandskatalog der Sammlung, Band I), Bremen 2007.

Meyer-Friese 2008

Boye Meyer-Friese (Hg.): Das Schiffsporträt. Dekoration und Dokument (Bestandskatalog der Sammlung, Band II), Bremen 2008.

Menzel 1997

Menzel, Horst: Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 47), Hamburg 1997.

Mertens 1987

Mertens, Sabine: Seesturm und Schiffbruch. Eine motivgeschichtliche Studie (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 16), Bremerhaven/Hamburg 1987.

Middendorf 2010

Middendorf, Friedrich Ludwig: Bemastung und Takelung der Schiffe (1903), Bremen 2010.

Monrad 1995

Monrad, Kasper: Die dänische Landschaftsmalerei des sogenannten Goldenen Zeitalters, in: Aus Dänemarks Goldener Zeit. Landschaftsmalerei des frühen 19. Jahrhunderts aus dem Statens Museum for Kunst, Kopenhagen, hg. v. Wallraf-Richartz-Museum Köln (Ausst.-Kat. Köln, Wallraf-Richartz-Museum, 21. April bis 18. Juni 1995), Köln 1995.

Neidhardt 1962

Neidhardt, Hans-Joachim: Caspar David Friedrichs „Schiffe im Hafen am Abend“. Die Geschichte einer Zuschreibung, in: Dresdner Kunstblätter, Monatsschrift der Staatlichen Sammlungen Dresden 7 (1962), S. 104-109.

Neidhardt 2005

Neidhardt, Hans-Joachim: Caspar David Friedrich und die Malerei der Dresdner Romantik. Aufsätze und Vorträge, Leipzig 2005.

Nemitz 1938

Nemitz, Fritz: Caspar David Friedrich. Die unendliche Landschaft, München 1938.

Noll 2006

Noll, Thomas: Die Landschaftsmalerei von Caspar David Friedrich. Physikotheologie, Wirkungsästhetik und Emblemik, München/Berlin 2006.

Norie/Hobbs 1971

Norie, J. W./Hobbs, J. S.: Flaggen aller seefahrenden Nationen, 2. Aufl., Hamburg 1971.

Officer 1821

An Officer Of The Expedition: Letters Written During The Late Voyage Of Discovery In The Western Arctic Sea, London 1821.

Ohara 1984

Ohara, Mayumi: Über das sogenannte „Große Gehege“ Caspar David Friedrichs, in: Zeitschrift für Kunstgeschichte 47 (1984), S.100-117.

Olesen 2008

Olesen, Jens E.: Schwedisch-Pommern in der schwedischen Politik nach 1806, in: Michael North/Robert Riemer (Hg.): Das Ende des Alten Reiches im Ostseeraum. Wahrnehmung und Transformation, Köln/Weimar/Berlin 2008.

Otto 2013

Otto, Hans-Dieter: Für Einigkeit und Recht und Freiheit. Die deutschen Befreiungskriege gegen Napoleon 1806-1815, Ostfildern 2013.

Parry 1821

Parry, William Edward: Journal of a Voyage to discover a North-west Passage from the Atlantic to the Pacific; performed in the Years 1819-1820 in His Majesty's ships Hecla and Griper, under the orders of William Edward Parry, R.N., F.R.S, and Commander of the Expedition, London 1821.

Peesch 1961

Peesch, Reinhard: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee, in: Veröffentlichungen des Institutes für Deutsche Volkskunde 28 (1961), S. 45-226.

Petrenz 1957

Petrenz, Werner: Niederländische Einflüsse in der Kunst Caspar David Friedrichs (zugl. Berlin, Freie Univ., Diss., 1957), Berlin 1957.

Pierer's Universal-Lexikon 1858

Heinrich A. Pierer (Hg.): Pierer's Universal-Lexikon oder Neuestes encyclopädisches Wörterbuch der Wissenschaften, Künste und Gewerbe, Bd. 6, 4. Aufl., Altenburg 1858.

Pohland 1996

Pohland, Günter.: Ein guther Seegell, ist 55 Ellen langk, 32 Ellen breit. Betrachtungen zum Segeltragvermögen älterer Binnenschiffe, in: Das Logbuch. 32 (1996), S. 200 f.

Prause 1963

Prause, Marianne: Carl Gustav Carus als Maler (zugl. Köln, Univ., Diss., 1963), Köln 1964.

Prause 1968

Prause, Marianne: Carl Gustav Carus. Leben und Werk, Berlin 1968.

Prause 1977

Prause, Marianne: Wrack im Mondschein. Ein neuentdecktes Bild von Caspar David Friedrich, in: Festschrift für Otto von Simson zum 65. Geburtstag, Berlin 1977, S. 458-463.

Preißler 1728

Preißler, Johann Daniel: Die durch Theorie erfundene Practic oder gründlich verfaßte Reguln deren man sich als einer Anleitung zu berühmter Künstlere bestens bedienen kann, Nürnberg 1728.

Raupp 1980

Raupp, Hans-Joachim: Zur Bedeutung von Thema und Symbol für die holländische Landschaftsmalerei des 17. Jahrhunderts, in: Staatliche Kunstsammlungen in Baden-Württemberg (Hg.): Jahrbuch der Staatlichen Kunstsammlungen in Baden-Württemberg 17 (1980), S. 85-111.

Raupp 2001

Raupp, Hans-Joachim/Rudolf E. O. Ekkart/Dr. Ulrich Großmann (Hg.): Niederländische Malerei des 17. Jahrhunderts der SøR-Rusche-Sammlung, Bd. 3. Landschaften und Seestücke, Münster u.a. 2001.

Rautmann 1979

Rautmann, Peter: Landschaft als Sinnbild entfalteter bürgerlicher Wirklichkeitsaneignung, Frankfurt am Main 1979.

Rautmann 1991

Rautmann, Peter: C. D. Friedrich. Das Eismeer. Durch Tod zu neuem Leben, Frankfurt am Main 1991.

Reitharovà/Sumowski 1977

Reitharovà, Eva/Sumowski, Werner: Beiträge zu Caspar David Friedrich, in: Pantheon 35 (1977), S. 41-50.

Richter 1885

Richter, Ludwig: Lebenserinnerungen eines deutschen Malers, Frankfurt/Main 1885.

Rosenblum 1975

Rosenblum, Robert: Modern Painting and the Northern Romantic Tradition. Friedrich to Rothko, London 1975.

Rudolph 1958

Rudolph, Wolfgang: Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen, (Deutsches Jahrbuch für Volkskunde, 4), Berlin 1958.

Rudolph 1961

Rudolph, Wolfgang: Die Boote der Gewässer um Rügen, in: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee, Veröffentlichungen des Instituts für Deutsche Volkskunde 28 (1961), S. 226-259.

Rudolph 1966

Rudolph, Wolfgang: Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland, in: Veröffentlichungen des Institutes für Deutsche Volkskunde 41 (1966), S. 13-154.

Rudolph 1969

Rudolph, Wolfgang: Segelboote der deutschen Ostseeküste, Berlin 1969.

Rudolph 1993

Rudolph, Wolfgang: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900, (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 32), Hamburg 1993.

Runge 1840

Philipp Otto Runge: Hinterlassene Schriften, Bd. II, Hamburg 1840.

Sala 1993

Sala, Charles: Caspar David Friedrich und der Geist der Romantik, Paris 1993.

Sander 2006

Sander, Dietulf: Caspar David Friedrich, in: Hans-Werner Schmidt (Hg.): Museum der Bildenden Künste Leipzig. Museumsführer, 2. Aufl., Leipzig 2006, S. 134 f.

Schäfer 1972

Schäfer, Eckard: Das Staatsschiff. Zur Präzision eines Topos, in: Toposforschung. Eine Dokumentation, Frankfurt/Main 1972, S. 259-292.

Scherer 1986

Scherer, Franz: Greifswalder und Wolgaster Segelschiffe in Wort und Bild. Ein Beitrag zur Geschichte der Seeschifffahrt in den Ostkreisen des Bezirkes Rostock, in: Küstenbilder. Beiträge zur Heimatgeschichte und zur Denkmalpflege im Bezirk Rostock, Rostock 1986, S. 29-39.

Scherer 2000

Scherer, Franz: Zur Schifffahrt und zum Schiffbau 1775 bis 1900, in: Horst Wernicke (Hg.): Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin 2000, S. 254.

Schermaul 2013

Schermaul, Sebastian: Die Umsetzung der Karlsbader Beschlüsse an der Universität Leipzig 1819-1848, Berlin 2013.

Scheven 1966

Scheven, Friedrich: Neubrandenburg im Werk C. D. Friedrichs, in: Das Carolinum 32 (1966), S. 7-36.

Schiller o.J.

Friedrich Schiller (Hg.): Musen-Almanach für das Jahr 1797, Tübingen o.J.

Schmied 1975

Schmied, Wieland: Caspar David Friedrich, Köln 1975.

Schmied 1992

Schmied, Wieland: Caspar David Friedrich, 4. Aufl. und Sonderausgabe, Köln 1992.

Schmied 1999

Schmied, Wieland: Caspar David Friedrich: Zyklus, Zeit und Ewigkeit, München u.a. 1999.

Schmied 2002

Schmied, Wieland: Caspar David Friedrich, 5. Aufl., Köln 2002.

Schleiermacher 1806

Schleiermacher, Friedrich: Über die Religion. Reden an die Gebildeten unter ihren Verächtern. Zweite Ausgabe, Berlin 1806.

Schleiermacher 1999

Schleiermacher, Friedrich: Über die Religion. Reden an die Gebildeten unter ihren Verächtern, in: Andreas Arndt (Hg.): Friedrich Schleiermacher: Kritische Gesamtausgabe, Bd. I/2, Schriften aus der Berliner Zeit 1769-1799, Berlin/New York 1999.

Schmittmann 1995

Schmittmann, Birgit: Caspar David Friedrich, in: Angesichts der Natur. Positionen der Landschaft in Malerei und Zeichnung zwischen 1780 und 1850. Aus dem Bestand des Kunstmuseums Düsseldorf im Ehrenhof mit Sammlungen der Kunstakademie NRW (Ausst.-Kat. Düsseldorf, Kunstmuseum, 26. März bis 2. Juli 1995), Köln 1995, S. 48-51.

Schneider 2002

Schneider, Eva Maria: Herkunft und Verbreitungsformen der „Deutschen Nationaltracht der Befreiungskriege“ als Ausdruck politischer Gesinnung (zugl. Bonn, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Univ., Diss., 2001), Bonn 2002.

Schneider 2002 (Bildteil)

Schneider, Eva Maria: Herkunft und Verbreitungsformen der „Deutschen Nationaltracht der Befreiungskriege“ als Ausdruck politischer Gesinnung, Band II, Bildteil (zugl. Bonn, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Univ., Diss., 2001), Bonn 2002.

Scholl 2007

Scholl, Christian: Romantische Malerei als neue Sinnbildkunst. Studien zur Bedeutungsgebung bei Philipp Otto Runge, Caspar David Friedrich und den Nazarenern (zugl. Göttingen, Georg-August-Univ., Habil.-Schr., 2005), München/Berlin 2007.

Schubert 1808

Schubert, Gotthilf Heinrich: Ansichten von der Nachtseite der Naturwissenschaft, Dresden 1808.

Schubert 1855

Schubert, Gotthilf Heinrich von: Der Erwerb aus einem vergangenen und die Erwartungen von einem zukünftigen Leben. Eine Selbstbiographie, Erlangen 1855.

Schulz 2011

Schulz, Matthias: Das 19. Jahrhundert (1789-1914), Stuttgart 2011.

Semler 1806

Semler, Christian August: Ideen zu allegorischen Zimmerverzierungen, Leipzig 1806.

Semler 1809

Semler, Christian August: Über einige Landschaften des Malers Friedrich in Dresden. Dresden im Februar 1809, in: Journal des Luxus und der Moden 24 (1809), S. 233-240.

Semrau 1917

Semrau, Max: Caspar David Friedrich, der Greifswalder Maler. Bilder aus Greifswalds Vergangenheit, Greifswald 1917.

Siegel 1974

Siegel, Linda: Synaesthesia and the Paintings of Caspar David Friedrich, in: Art Journal, 33/3 (1974), S. 196-204.

Sigismund 1943

Sigismund, Ernst: Caspar David Friedrich. Eine Umrisszeichnung, Dresden 1943.

Spitzer 2001

Spitzer, Gerd: Schiffe im Hafen am Abend, in: Gemäldegalerie Neue Meister. Staatliche Kunstsammlung Dresden, München/Berlin 2001, S. 61.

Spitzer 2010

Spitzer, Gerd: Caspar David Friedrich in der Dresdener Galerie, Dresden 2010.

Spitzer 2012

Spitzer, Gerd: Meisterwerke der Romantik in der Galerie Neue Meister Dresden, München 2012.

Stechow 1965

Stechow, Wolfgang: Caspar David Friedrich und der „Griper“, in: Gert von der Osten/Georg Kaufmann (Hg.): Festschrift für Herbert von Einem zum 16. Februar 1965, Berlin 1965, S. 241-246.

Staiger 1983

Staiger, Emil: Vor drei Bildern, Zürich/München 1983.

Steinhaus 1858

Steinhaus, Carl Ferdinand: Die Schiffbaukunst in ihrem ganzen Umfange erläuternd dargestellt, 2 Bde., Hamburg 1858.

Strasser-Klotz 2005

Strasser-Klotz, Susanne: Runge und Ossian. Kunst, Literatur, Farbenlehre (zugl. Regensburg, Univ., Diss., 2005), Regensburg 2005.

Stauch 1935

Stauch, Liselotte: Anker (als Symbol und Attribut), in: RDK 1, 1935, Sp. 705-708.

Sugiyama 2009

Sugiyama, Akane: Wanderer unter dem Regenbogen. Die Rückenfigur bei Caspar David Friedrich (zugl. Berlin, Humboldt-Univ., Diss., 2007), Berlin 2009.

Sumowski 1970

Sumowski, Werner: Caspar David Friedrich Studien, Wiesbaden 1970.

Sumowski 1990

Sumowski, Werner: Zur Frage der Repliken bei C. D. Friedrich, in: Caspar David Friedrich. Winterlandschaften, hg. v. Kurt Wettengl, (Ausst.-Kat. Dortmund, Museum für Kunst und Kulturgeschichte, 16. Juni bis 29. Juli 1990), Dortmund 1990, S. 42-54.

Szymanski 1972

Szymanski, Hans: Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin 10), 2. Aufl., Berlin 1972.

Thiel 1997

Thiel, Erika: Geschichte des Kostüms. Die europäische Mode von den Anfängen bis zur Gegenwart, Berlin 1997.

Töpfer 1826

Töpfer, Carl: Erste Kunstausstellung in Hamburg. Originalien aus dem Gebiete der Wahrheit, Kunst, Laune und Phantasie, o.O. 1826.

Vogel 1992

Vogel, Gerd-Helge: Niederländische Einflüsse auf das Werk C.D. Friedrichs, in: Haese/Lewandowski/Vogel e.a. (Hg.): C.D. Friedrich und seine norddeutsche Heimat, Bremen 1992, S. 38-85.

von Boen 1924

von Boehn, Max: Die Mode. Menschen und Moden im 19. Jahrhundert. 1818-1842 (Die Mode, 6), 5. Aufl., München 1924.

von der Osten 1955

von der Osten, Gert: Die Hamburger Neuerwerbungen, in: Kunstchronik 10 (1955), S. 277-280.

von Einem 1938

von Einem, Herbert: Caspar David Friedrich, Berlin 1938.

von Einem 1939

von Einem, Herbert: Wassilij Andrejewitsch Joukowski und Caspar David Friedrich, in: Hubert Schrader (Hg.): Das Werk des Künstlers 1, Stuttgart 1939, S. 169-184.

von Einem 1950

von Einem, Herbert: Caspar David Friedrich, 3. Aufl., Berlin 1950.

von Kügelgen 1925

Von Kügelgen, Wilhelm: Zwischen Jugend und Reife des alten Mannes, Leipzig 1925.

von Kügelgen 1989

Von Kügelgen, Wilhelm: Jugenderinnerungen eines alten Mannes, Leipzig 1989.

von Ramdohr 1809

von Ramdohr, Friedrich Wilhelm Basilius: Ueber ein zum Altarblatte bestimmtes Landschaftsgemälde von Herrn Friedrich in Dresden, und über Landschaftsmalerei, Allegorie und Mysticismus überhaupt, in: Zeitung für die elegante Welt 12, 13, 14, 15 (1809).

Wächter 2000

Wächter, Joachim: Greifswald in der Schwedenzeit, in: Horst Wernicke (Hg.): Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin 2000, S. 85-93.

Weigel 1857

Weigel, Rudolph: Verzeichnis von Oelgemälden ausgezeichneter neuer und alter Meister aus der Verlassenschaft der Herren Max Freiherr v. Speck-Sterneburg. 22.6.1857, Leipzig 1857.

Wernicke 2000

Wernicke, Horst (Hg.): Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin 2000.

Winkler 2007

Winkler, Hermann: Zeesboote. Segler durch die Zeiten, Rostock 2007.

Wolf 1925

Wolf, Georg Jacob: Verlorene Meisterwerke deutscher Romantiker, München 1925.

Wolf 2007

Wolf, Norbert: Caspar David Friedrich (1774-1840). Der Maler der Stille, Köln 2007.

Wolfradt 1924

Wolfradt, Willi: Caspar David Friedrich und die Landschaft der Romantik, Berlin 1924.

Zacharias 2006

Zacharias, Kyllikki: Landschaften, in: Caspar David Friedrich. Die Erfindung der Romantik, hg. v. Hubertus Gaßner (Ausst.-Kat. Essen, Museum Folkwang, 5. Mai bis 20. August 2006; Hamburg, Hamburger Kunsthalle, 7. Oktober 2006 bis 28. Januar 2007), München 2006, S. 195-223.

Ziesak 1999

Ziesak, Anne-Katrin: Der Verlag Walter de Gruyter 1749-1990, Berlin/New York 1999.

Zimmermann 2000

Zimmermann, Reinhard: Das Geheimnis des Grabes und der Zukunft: Caspar David Friedrichs „Gedanken“ in den Bildpaaren, in: Jahrbuch der Berliner Museen 42 (2000), S. 187-257.

Zschoche 1998

Zschoche, Herrmann: Caspar David Friedrich auf Rügen, Amsterdam/Dresden 1998.

Zschoche 2006

Zschoche, Herrmann: Caspar David Friedrich. Die Briefe, 2. Aufl., Hamburg 2006.

12. Abbildungsnachweis

12.1. Abbildungen im Textteil

Bei den Maßangaben steht die Höhe vor der Breite. Die Nummern entsprechen den Nummern der Abbildungen im Textteil.

Alle im Textteil und auch der gesamten Arbeit erwähnten Skizzen und Zeichnungen Friedrichs werden in diesem Abbildungsnachweis unter 12.3 aufgeführt. Zu jeder publizierten Abbildung ist eine Quelle angegeben, unter der die Abbildung zu finden ist.

Abb. 1

Jens Juel (1745-1802): Im Mondschein am Kleinen Belt bei Snoghøi, 1787, Öl auf Leinwand, 37,5 × 48,5 cm, Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, Inv.-Nr. KMSsp868.

Quelle: URL: <https://collection.smk.dk/#/en/detail/KMSsp868>
zuletzt aufgerufen am 16.03.2017.

Abb. 2

Jens Juel: Ein seeländischer Bauernhof bei aufziehendem Gewitter, um 1793, Öl auf Leinwand, 57,6 × 75,6 cm, Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, Inv.-Nr. KMS137.

Quelle: URL: <https://collection.smk.dk/#/en/detail/KMS137>
zuletzt aufgerufen am 16.03.2017.

Abb. 3

Jan van de Velde II (1593-1641): Aurora, um 1620, Radierung aus der Serie „Die Tageszeiten“.

Quelle: URL: https://kgi.ruhr-uni-bochum.de/projekte/weltlauf/archiv/3_4/10092_1.htm
zuletzt aufgerufen am 15.03.2017.

Abb. 4

Jan Porcellis (1584-1632): Schiffbruch am Strand, 1631, Öl auf Leinwand, 36,5 × 66,5 cm, Den Haag, Mauritshuis, Koninklijk Kabinet van Schilderijen, Inv.-Nr. 969.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 155.
Quelle: URL: <https://www.mauritshuis.nl/nl-nl/verdiep/de-collectie/kunstwerken/schipbreuk-voorhet-strand-969/>
zuletzt abgerufen am 15.03.2019.

Abb. 5

Simon Jacobsz de Vlieger (um 1601-1653): Ansicht einer holländischen Küste, 1643, Öl auf Leinwand, 60,6 × 83,5 cm, Den Haag, Mauritshuis, Koninklijk Kabinet van Schilderijen, Inv.-Nr. 558.

Quelle: URL: <https://www.mauritshuis.nl/nl-nl/verdiep/de-collectie/kunstwerken/strandgezicht-558/>
zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 6

Willem van de Velde d.J. (1633-1707): Schiffe vor der Küste, 1672, Öl auf Leinwand, 45 × 55 cm, Vaduz, Sammlung des Fürsten von Liechtenstein, Inv.-Nr. 981.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 345.

Abb. 7

Simon Jacobsz de Vlieger (um 1601-1653): Schiffe auf der Reede mit Fischern bei Windstille, 1651/52, Öl auf Leinwand, 69 × 91 cm, Strassburg, Musée des Beaux-Arts, Inv.-Nr. 434.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 201.

Abb. 8

Simon Jacobsz de Vlieger (um 1601-1653): Salutschliessende Fregatte mit Einmaster bei Windstille, um 1645/48, Öl auf Eichenholz, 25,1 × 34,5 cm, Frankfurt, Städelsches Kunstinstitut, Inv.-Nr. 537.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 202.

Abb. 9

Jan van de Capelle (1626-1679): Windstille, um 1650, Öl auf Eichenholz, 47,5 × 59 cm, Köln, Wallraf-Richartz-Museum, Inv.-Nr. WRM 2535.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 297.

Abb. 10

Hendrik Jakobsz Dubbels (1621-1707): Ansicht einer holländischen Reede, 1650/55, Öl auf Leinwand, 58, 66,5 cm, Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, Inv.-Nr. 3921.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 259.

Abb. 11

Hendrik Jakobsz Dubbels (1621-1707): Hafen mit zahlreichen ankernden Schiffen, 1655/58, Öl auf Leinwand, 58 × 90,7 cm, Kassel, Staatliche Museen Schloß Wilhelmshöhe, Inv.-Nr. 426.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 261.

Abb. 12

Willem van de Velde d.Ä. (um 1611-1693): Stille See, 2. Hälfte 17. Jahrhundert, Öl auf Leinwand, 43 × 50,5 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Inv.-Nr. HK-226.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2010, S. 152.

Abb. 13

Simon Jacobsz de Vlieger (um 1601-1653): Strand mit landenden Fischerbooten, um 1642, Öl auf Eichenholz, 83 × 145 cm, London, Kunsthandel.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 192.

Abb. 14

Willem van de Velde d.J. (1633-1707) und Adriaen van de Velde (1636-1672): Die Küste bei Scheveningen, um 1660, Öl auf Leinwand, 42,6 × 56,5 cm, London, National Gallery, Inv.-Nr. 873.

Aus: Ausst.-Kat. Rotterdam/Berlin 1997, S. 343.

Abb. 15

Claude Joseph Vernet (1714-1789): Meereshafen bei Vollmond, 1771, Öl auf Leinwand, 98 × 164 cm, Paris, Musée du Louvre, Inv.-Nr. 8334.

Quelle: URL: https://cartelfr.louvre.fr/cartelfr/visite?srv=car_not_frame&idNotice=11521
zuletzt aufgerufen am 01.02.2018.

Abb. 16

Claude Joseph Vernet (1714-1789): Küstenlandschaft mit Fischern im Vordergrund, 1781, Öl auf Leinwand, 38,5 × 50 cm, ehemals Etienne Bignou, Paris, 2014 bei Sotheby's in New York versteigert, heute Privatbesitz.

Quelle: URL: <http://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2014/old-master-paintings-n09102/lot.280.html?locale=en>
zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 17

Unbek. Maler: Rahschlup „Der junge Prinz von Rostock“. Erbaut 1820 in Rostock, Aquarell, 35 × 52 cm, Rostock, Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum, Inv.-Nr. 1010015.

Aus: Szymanski 1972, Tafel 18, Abb. 126.

Abb. 18

Caspar David Friedrich (1774-1840): Ansicht eines Hafens, 1815/16 (Detail), Öl auf Leinwand, 90 × 71 cm, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im Schlosspark Charlottenburg, Berlin, Inv.-Nr. GKI 6180.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 295.

Abb. 19

Unbek. Maler: Die Galeasse „Lucia von Anklam“, nach 1815, Aquarell, 51 × 61 cm, Anklam, Museum im Steintor, Inv.-Nr. V0529.

Aus: Dudszus/Köpcke o.J., S. 125.

Abb. 20

Jacob Ahrend Böttger (1781-1860): Die Fregatte „Variable“, wahrsch. zwischen 1808 und 1819, Feder und Aquarell auf Karton, 43,6 × 55,9 cm, Hamburg, Altonaer Museum, Inv.-Nr. AB5361.

Aus: Meyer-Friese 2007, S. 66.

Abb. 21

Kaffenkahn um 1800 in Seiten- und Vorderansicht. Die Abbildung stammt aus einem unveröffentlichten Manuskript für einen Vortrag, geschrieben 2008 von Dr. Volker Koesling mit dem Titel „Kompletieren, inszenieren oder was? Ein Kaffenkahn in Berlin“.

Abb. 22

Gudrun Böttger: Stellnetzfisherei (Detail), Grafik.

Aus: Deutsches Meeresmuseum Stralsund (Hg.): Faltblatt „Am Ostseestrand. Küstenfisherei in Mecklenburg-Vorpommern“, Stralsund 1999.

Abb. 23

Caspar David Friedrich (1774-1840): Morgen (Detail), um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 30,2 cm, Hannover, Niedersächsisches Landesmuseum, Inv.-Nr. PNM 635.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 382.

Abb. 24

Caspar David Friedrich (1774-1840): Morgen (Detail), um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 30,2 cm, Hannover, Niedersächsisches Landesmuseum, Inv.-Nr. PNM 635.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 382.

Abb. 25

Gudrun Böttger: Zeesenfisherei (Detail), Grafik.

Aus: Deutsches Meeresmuseum Stralsund (Hg.): Faltblatt „Am Ostseestrand. Küstenfisherei in Mecklenburg-Vorpommern“, Stralsund 1999.

Abb. 26

Eduard Hildebrandt (1818-1869): Fischer von Lohme auf Rügen, 1838, Bleistiftzeichnung, 18,8 × 13,5 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Kupferstichkabinett, Ident.-Nr. SZ Hildebrandt 518 (Erwerbungsbuch-Nr. F II 121).

Aus: Rudolph 1993, S. 19.

Abb. 27

Caspar David Friedrich (1774-1840): Brigg von achtern, um 1798, Federzeichnung, 12,9 × 9,8 cm, verschollen.

Aus: Kästner/Rohling/Degner 1940, S. 43.

Abb. 28

Unbekannter Künstler: Vorschlag zur Einführung eines „Ehrenkleides für die deutschen Frauenvereine“, 1814, in: Rudolph Zacharias Becker: Das deutsche Feyerkleid zur Erinnerung des Einzugs der Deutschen am 31sten März in Paris eingeführt von deutschen Frauen, Gotha 1814, Tafel I, II.

Aus: Schneider 2002 (Bildteil), S. 28.

Abb. 29

Unbekannter Künstler: Friedrich Ludwig Jahn, um 1850, Lithografie, 13,8 × 21,2 cm, Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, Bild-Nr. 10002498.

Aus: Schneider 2002 (Bildteil), S. 16.

Abb. 30

Johann Michael Voltz (1784-1858): Sand der Freie, um 1820, kolorierter Kupferstich, 24,9 × 33,5 cm, Würzburg, Institut für Hochschulkunde an der Universität Würzburg, Slg. des Verbands Alter Corpsstudenten (VAC), Inv.-Nr. 882/F3.273-1.

Aus: Schneider 2002 (Bildteil), S. 71.

12.2. Abbildungen im Katalogteil

Bei den Maßangaben steht Höhe vor Breite. Die Nummerierung der Abbildungen im Katalog entspricht der Nummerierung der Kapitel.

Alle im Katalogteil und auch der gesamten Arbeit erwähnten Skizzen und Zeichnungen Friedrichs werden in diesem Abbildungsnachweis unter 12.3 aufgeführt.

Abb. 9.1.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Meeresstrand mit Fischer, um 1807, Öl auf Leinwand, 33,5 × 51 cm, Wien, Oberes Belvedere, Inv.-Nr. 3701.

Aus: Hofmann 2000, S. 39.

Abb. 9.2.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Meeresstrand im Nebel, um 1807, Öl auf Leinwand, 34,2 × 50,2 cm, Wien, Oberes Belvedere, Inv.-Nr. 3700.

Aus: Hofmann 2000, S. 38.

Abb. 9.3.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mönch am Meer, 1808/10, Infrarotaufnahme, 110 × 171,5 cm, Inv.-Nr. NG 9/85. © Staatliche Museen zu Berlin, Nationalgalerie, Foto: Kristina Mösl, Francesca Schneider.

Quelle: URL: blog.smb.museum/caspar-david-friedrich-alte-nationalgalerie/
zuletzt aufgerufen am 07.07.2017

Abb. 9.4.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Hafen bei Mondschein, 1811, Öl auf Papier, 24 × 36,5 cm, Winterthur, Museum Oskar Reinhart, Inv.-Nr. 161.

Aus: Kat. Winterthur 1979, S. 90.

Abb. 9.5.(I)

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Kreuz an der Ostsee, 1815, Öl auf Leinwand, 26 × 19,3 cm, Hamburg, Galerie Hans, Privatbesitz.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2006, S. 17.

Abb. 9.5.(I).1.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Kreuz an der Ostsee (Detail), Öl auf Leinwand, 26 × 19,3 cm, Hamburg, Galerie Hans, Privatbesitz.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2006, S. 17.

Abb. 9.5.(I).2.

Julius Hintz (vor 1805-1862): Normannische Felsenküste vor schwerem Sturmhimmel, o.J., Öl auf Leinwand, 60 × 87 cm, Hamburg, Peter Tamm sen. Stiftung, Inv.-Nr. K-71.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 41.

Abb. 9.5.(I).3.

Friedrich Nerly (1807-1878): Küstenansicht mit Booten bei Travemünde, 1827, Federzeichnung, 25,1 × 36,2 cm, Wien, Akademie der bildenden Künste, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. HZ 8453.

Aus: Martius 1959, S. 81.

Abb. 9.5.(II)

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Kreuz an der Ostsee, 1815, Öl auf Leinwand, 45 × 33,5 cm, Berlin, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im Schlosspark Charlottenburg, Inv.-Nr. GK I 30203.

Aus: Kat. Berlin 1997, S. 34.

Abb. 9.5. (III)

Caspar David Friedrich (1774-1840), Kopie: Das Kreuz an der Ostsee, nach 1815, Öl auf Leinwand, 46 × 33,5 cm, Köln, Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud, Inv.-Nr. 2483.

Aus: Jensen 2007, S. 146.

Abb. 9.5. (IV)

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Kreuz auf Rügen, nach 1815, Öl auf Leinwand, 45,5 × 33 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. MGS 146.

Aus: Jensen 2007, S. 145.

Abb. 9.5. (V)

Unbekannter Maler: Das Kreuz an der Ostsee, nach 1815, Öl auf Leinwand, 46,5 × 34,5 cm, Hamburg, Privatbesitz.

Aus: Jensen 2007, S. 148.

Abb. 9.5. (IV)

Unbekannter Maler: Das Kreuz am Baltischen Meer, Öl auf Leinwand, 45,5 × 36,51 cm, ehemals Schloß Marienburg bei Hannover, Marienburg Spezial Inventar 1906/07, Inv.-Nr. 65/162, 2005 bei Sotheby's versteigert.

Quelle: URL: <http://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/2005/property-from-the-royal-house-of-hanover-mm0986/lot.1761.html?locale=en>
zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 9.6.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiff auf hoher See mit vollen Segeln, um 1815, Öl auf Leinwand, 45 × 32 cm, Hamburg, Privatbesitz.

Aus: Ausst.-Kat. Dortmund 1990, S. 128.

Abb. 9.6.1.

Jacob Gerritsz Loef (1605/06-1683/85): Das Schiff der Kirche, um 1645, Öl auf Leinwand, 90 × 105 cm, Utrecht, Museum Catharijneconvent, Inv.-Nr. BMH s00400.

Quelle: URL: <https://data.collectienederland.nl/page/aggregation/catharijneconvent/BMH-s400> zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 9.7.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff, um 1815, Öl auf Leinwand, 71,5 × 49,5 cm, Chemnitz, Städtische Kunstsammlungen, Inv.-Nr. 21522.

Aus: Ausst.-Kat. Dortmund 1990, S. 129.

Abb. 9.8.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Ansicht eines Hafens, 1815/16, Öl auf Leinwand, 90 × 71 cm, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Neuer Pavillon im Schlosspark Charlottenburg, Berlin, Inv.-Nr. GKI 6180.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 295.

Abb. 9.9.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Greifswald im Mondschein, 1817, Öl auf Leinwand, 22,5 × 30,5 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Inv.-Nr. NG.M.00387.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 318.

Abb. 9.10.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Gedächtnisbild für Johann Emanuel Bremer, um 1817, Öl auf Leinwand, 43,5 × 57 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. G.K.I. 30159.

Aus: Kat. Berlin 1997, 37.

Abb. 9.11.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Nach dem Sturm, 1817, Öl auf Leinwand, 22,2 × 30,8 cm, Kopenhagen, Statens Museum for Kunst, Inv.-Nr. KMS8817.

Quelle: URL: www.smk.dk/udforsk-kunsten/soeg-i-smk/#/detail/KMS8817 zuletzt aufgerufen am 08.04.2017

Abb. 9.12.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Morgen, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 30,2 cm, Hannover, Niedersächsisches Landesmuseum, Inv.-Nr. PNM 635.

Aus: Börsch-Supan 1990, S. 107.

Abb. 9.13.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mittag, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 30 cm, Privatbesitz, Standort unbekannt.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg/Essen 2006, S. 382.

Abb. 9.14.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Abend, um 1817, Öl auf Leinwand, 22 × 30 cm, 22 × 30 cm, Privatbesitz, Standort unbekannt.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 23.

Abb. 9.15.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Nacht, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 30 cm, Privatbesitz, Standort unbekannt.

Aus: Hofmann 2000, S. 174 f.

Abb. 9.16.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mondnacht am Ostseestrand, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 23 × 31,5 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. MGS 1601.

Aus: Kat. Schweinfurt 2002, S. 80.

Abb. 9.17.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mondnacht mit Schiffen auf der Ostsee, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 22,5 × 31,5 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. MGS 1602.

Aus: Kat. Schweinfurt 2002, S. 81.

Abb. 9.18.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mondnacht am Strand mit Fischern, 1816, Öl auf Leinwand, 21 × 30 cm, Privatbesitz, Kassel.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 27.

Abb. 9.19.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiffe auf der Reede, um 1816/18, Öl auf Leinwand, 21 × 30 cm, Lübeck, Museum Behnhaus Drägerhaus, Leihgabe aus Privatbesitz.

Aus: Ausst.-Kat. Hamburg 2005, S. 26.

Abb. 9.20.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Küstenlandschaft im Abendlicht, 1816/18, Öl auf Leinwand, 22 × 31 cm, Lübeck, Museum Behnhaus Drägerhaus, Inv.-Nr. 1950/5.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 302.

Abb. 9.21.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Dame am Meeresstrand (Am Meeresufer), 1818, Öl auf Leinwand, 21 × 29,5 cm, ehemals Gotha, Herzogliches Museum, 1931 im Münchner Glaspalast verbrannt.

Aus: Börsch-Supan 2008, S. 139.

Abb. 9.22.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Frau am Strand von Rügen, um 1818, Öl auf Leinwand, 21 × 29,5 cm, Winterthur, Museum Oskar Reinhart, Inv.-Nr. 162.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 303.

Abb. 9.23.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Küstenlandschaft im Mondschein, um 1818, Öl auf Leinwand, 22 × 31 cm, Paris, Louvre, Inv.-Nr. R.F. 2000-3.

Quelle: URL: https://cartelfr.louvre.fr/cartelfr/visite?srv=car_not_frame&idNotice=8648

Zuletzt aufgerufen am 01.02.2018.

Abb. 9.24.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Auf dem Segler, 1818/20, Öl auf Leinwand, 71 × 56 cm, St. Petersburg, Staatliche Eremitage, Inv.-Nr. GE 9773.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 265.

Abb. 9.25.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Kreidefelsen auf Rügen, um 1818, Öl auf Leinwand, 90,5 × 71 cm, Winterthur, Museum Oskar Reinhart, Inv.-Nr. 165.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 255.

Abb. 9.26.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Die Schwestern auf dem Söller am Hafen, 1818/20, Öl auf Leinwand, 74 × 52 cm, St. Petersburg, Staatliche Eremitage, Inv.-Nr. GE 9774.

Aus: Schmied 2002, S. 91.

Abb. 9.27.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fischerboote auf der Ostsee, um 1825/26, Öl auf Leinwand, 21,8 × 30,5 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. MGS 317.

Aus: Kat. Schweinfurt 2002, S. 84.

Abb. 9.27.1.

Unbekannter Fotograf: Zeesenboote des rügenschens Gebiets mit am Mast aufgehängter Flügelzeese, o.J.,o.O.

Aus: Henking 1929, S. 61.

Abb. 9.28.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Blick auf die Ostsee, um 1820/25, Öl auf Leinwand, 34,5 × 44 cm, Düsseldorf, Stiftung Museum Kunstpalast, Inv.-Nr. M7.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 217.

Abb. 9.29.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mondaufgang am Meer, 1821, Öl auf Leinwand, 135 × 170 cm, St. Petersburg, Staatliche Eremitage, Inv.-Nr. GE 6396.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 277.

Abb. 9.30.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Elbschiff im Frühnebel, um 1820/25, Öl auf Leinwand, 22,5 × 30,8 cm, Köln, Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud, Inv.-Nr. WRM 2667.

Aus: Hofmann 2000, S. 187.

Abb. 9.31.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Hafen von Greifswald (Hafen von Greifswald nach Sonnenuntergang), Öl auf Leinwand, um 1820, 94 × 74 cm, ehemals Hamburger Kunsthalle, 1931 im Münchner Glaspalast verbrannt.

Aus: Eberlein 1939, Abb. 8.

Abb. 9.32.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Frau am Fenster, 1822, Öl auf Leinwand, 44 × 37 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. A I 918.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 267.

Abb. 9.33.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Mondaufgang am Meer, 1822, Öl auf Leinwand, 55 × 71 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. NG 78.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 323.

Abb. 9.34.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Felsiges Ufer mit gestrandetem Schiff, um 1823, Öl auf Leinwand, 60 × 74 cm, zuletzt Hannover, Galerie Koch, heute verschollen.

Aus: Sumowski 1970, S. 175.

Abb. 9.34.1.

Johan Christian Clausen Dahl (1788-1857): Schiffswrack an der norwegischen Küste, 1829, Öl auf Leinwand, 28,5 × 36,5 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.M.02326.

Quelle: URL: <https://samling.nasjonalmuseet.no/no/object/NG.M.02326#>
zuletzt aufgerufen am 21.04.2017.

Abb. 9.35.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Eismeer, 1823/24, Öl auf Leinwand, 96,7 × 126,9 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Inv.-Nr. 1051.

Aus: Aust.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 315.

Abb. 9.35.1.

Westall, William (1781-1850): Situation of H.M.S. Hecla Griper, Sept. 20th 1819, Kupferstich nach einer Zeichnung von Lieut. Beechey, in: William Edward Parry: Journal of Voyage forthe Discovery ofthe North-West-Passage from the Atlantic tothe Pacific 1819 to 1820, S. 92.

Quelle: URL: <https://lhldigital.lindahall.org/cdm/singleitem/collection/ice/id/1117/rec/5>
zuletzt aufgerufen am 21.04.2017.

Abb. 9.36.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Nordische See im Mondlicht, um 1823, Öl auf Leinwand, 22 × 30,5 cm, Prag, Národní Galerie, Inv.-Nr. RM 238/V.

Aus: Hofmann 2000, S. 233.

Abb. 9.37.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Abend an der Ostsee, um 1826, Öl auf Leinwand, 25,2 × 31,2 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. MGS 1467.

Aus: Kat. Schweinfurt 2002, S. 85.

Abb. 9.38.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiffe im Hafen am Abend, 1828, Öl auf Leinwand, 76,5 × 88 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden/Galerie Neue Meister, Gal.-Nr. 2645.

Aus: Börsch-Supan 1990, S. 155.

Abb. 9.39.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Wrack im Mondschein, um 1830, Öl auf Leinwand, 31,3 × 42,5 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. GK I 30303.

Aus: Kat. Berlin 1997, S. 59.

Abb. 9.40.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Augustusbrücke in Dresden (Die Augustusbrücke in Dresden), um 1830, Öl auf Leinwand, 28 × 35,2 cm, ehemals Kunsthalle Hamburg, 1931 im Münchner Glaspalast verbrannt.

Quelle: URL: <https://bildindex.de/document/obj20146191>
zuletzt aufgerufen am 21.04.2017.

Abb. 9.40.1.

Adrian Zingg (1734-1816): Blick vom westlichen Ende der Jungfernbastei auf der Brühlschen Terrasse in Dresden nach Westen, 1809, Umrissradierung, laviert, 8,9 × 14,1 cm, Dresden, Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. A 1995-3549.

Quelle: URL: <https://skd-online-collection.skd.museum/Details/Index/1277239>
zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 9.40.2.

Unbekannter Künstler: Ansicht von Dresden von der Brühlschen Terrasse aus. Blick vom westlichen Ende der Jungfernbastei nach Westen, mit Augustusbrücke und Teile der Alt- und Neustadt, um 1830, Umrissradierung, koloriert, 10 × 16 cm, Dresden, Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. A 1995-3539.

Quelle: URL: <https://skd-online-collection.skd.museum/Details/Index/1276502>
zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 9.41.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Abend am Ostseestrand, 1831, Öl auf Leinwand, 54 × 72 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen/Galerie Neue Meister, Gal.-Nr. 2197 C.

Aus: Geismeyer 1998, Abb. 91.

Abb. 9.42.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Meeresküste bei Mondschein, um 1830, Öl auf Leinwand, 77 × 97 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. A I 749.

Aus: Kat. Berlin 1997, S. 58.

Abb. 9.43.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Seestück bei Mondschein auf dem Meer, um 1827/28, Öl auf Leinwand, 25,2 × 31,2 cm, Leipzig, Museum der Bildenden Künste, Maximilian Speck von Sterneburg Stiftung, Inv.-Nr. 1732.

Aus: Ausst.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 307.

Abb. 9.44.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Sumpfiger Strand, um 1832, Öl auf Leinwand, 25,4 × 31 cm, München, Neue Pinakothek, Leihgabe aus Privatbesitz, Inv.-Nr. L 2063.

Aus: Ausst.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 306.

Abb. 9.45.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Flachlandschaft am Greifswalder Bodden, 1830/32, Öl auf Leinwand, 25,7 × 31,5 cm, Schweinfurt, Museum Georg Schäfer, Inv.-Nr. L 3958.

Aus: Börsch-Supan 1990, S. 165.

Abb. 9.46.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fischerboot an der Ostsee, 1830/35, Öl auf Leinwand, 22 × 31,2 cm, Madrid, Sammlung Thyssen-Bornemisza, Inv.-Nr. CTB.1994.15.

Aus: Ausst.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 309.

Abb. 9.46.1.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fischerboot an der Ostsee (Detail), 1830/35, Öl auf Leinwand, 22 × 31,2 cm, Madrid, Sammlung Thyssen-Bornemisza, Inv.-Nr. CTB.1994.15.

Quelle: URL: <https://www.museothyssen.org/en/collection/artists/friedrich-caspar-david/fishing-boat-baltic-sea>

zuletzt aufgerufen am 20.04.2019.

Abb. 9.47.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Das Große Gehege bei Dresden, um 1832, Öl auf Leinwand, 73,5 × 102,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden/Galerie Neue Meister, Gal.-Nr. 2197 A.

Geismeyer 1998, Abb. 94.

Abb. 9.48.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Die Lebensstufen, um 1834, Öl auf Leinwand, 73 × 94 cm, Leipzig, Museum der Bildenden Künste, Inv.-Nr. 1217.
Aus: Ausst.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 327.

Abb. 9.49.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Meeresufer im Mondschein, 1836, Öl auf Leinwand, 134 × 169,2 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Inv.-Nr. 5489.
Aus: Ausst.-Kat. Essen/Hamburg 2006, S. 293.

Fraglich zugeschriebene Werke.

Abb. I.1.

Caspar David Friedrich (1774-1840) zugeschrieben: Schiff im Eismeer, 1798, Öl auf Leinwand, 29,6 × 21,9, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Inv.-Nr. 1923.
Aus: Aust.-Kat. Hamburg 2005, S. 24.

Abb. I.2.

Caspar David Friedrich (1774-1840) zugeschrieben: Der Greifswalder Hafen, um 1818/20, Öl auf Leinwand, 90 × 70 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Alte Nationalgalerie, Inv.-Nr. A II 356.
Aus: Schmied 2002, S. 79.

12.3. Skizzen und Zeichnungen

In diesem Teil des Abbildungsnachweises werden alle in dieser Arbeit besprochenen Skizzen und Zeichnungen Caspar David Friedrichs aufgeführt. Ihre Nummerierung entspricht dabei der Nummerierung des 2011 von Christina Grummt publizierten Werkverzeichnis „Caspar David Friedrich. Die Zeichnungen. Das gesamte Werk“. Skizzen und Zeichnungen, die dort aufgeführt sind, werden in der vorliegenden Arbeit mit einem „G“ sowie der Nummer bei Grummt bezeichnet.

Abb. G44

Caspar David Friedrich (1774-1840): Liegende Boote, 16. Februar 1798, Feder laviert, 13 × 12 cm, Standort unbekannt.
Aus: Grummt 2011, S. 89.

Abb. G51

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiffstudien, 3./5. Mai 1789, Bleistift auf Bütten, 27 × 22 cm, Standort unbekannt.
Aus: Grummt 2011, S. 91.

Abb. G54

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studie eines Jünglings mit überschlagenem Bein, 7. Mai 1798, Bleistift auf Bütten, 14,6-14,9 × 20,6-20,9 cm (beschnitten), Prag, Nationalgalerie, Inv.-Nr. DK 464.
Aus: Grummt 2011, S. 95.

Abb. G91

Caspar David Friedrich (1774-1840): Baum, Boot, Netze, um 1798, Bleistift auf Bütten, 14,9 × 16,5 cm, Greifswald, Pommersches Landesmuseum, Inv.-Nr. K2/720.
Aus: Grummt 2011, S. 117.

Abb. G94

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelmast, um 1798, Bleistift auf Bütten, 16,1 × 10,7 cm, Greifswald, Pommersches Landesmuseum, Inv.-Nr. K2/721.

Aus: Grummt 2011, S. 118.

Abb. G206

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff von vorn, um 1799/1800, Feder über Bleistift, 14 × 7,8 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. C 1927-76.

Aus: Grummt 2011, S. 209.

Abb. G304

Caspar David Friedrich (1774-1840): Arkona, 22. Juni 1801, Feder in Dunkelbraun über Bleistift, 23,6 × 36,6 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. C 1974-509.

Aus: Grummt 2011, S. 305.

Abb. G307

Caspar David Friedrich (1774-1840): Südküste von Rügen (Mönchgut), 17. August [1801], Feder in Braun über Bleistift, 23,1 × 36,6 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. 41094.

Aus: Grummt 2011, S. 309.

Abb. G308

Caspar David Friedrich (1774-1840): Südküste von Rügen mit Segelbooten auf Rügen (Mönchgut), 17. August 1801, Feder in Braun über Bleistiftspuren, 23,5 × 36,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. C 1974-508.

Aus: Grummt 2011, S. 311.

Abb. G323

Caspar David Friedrich (1774-1840): Seeufer auf Rügen mit zwei Fischerbooten, um 1802, Feder und Pinsel in Braun über Bleistiftspuren, laviert, 9 × 20,5 cm, Hamburg, Hamburger Kunsthalle, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. 41104.

Aus: Grummt 2011, S. 329.

Abb. G400v

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fichte, 5. Mai 1804, Bleistift auf Velin, 18,4 × 11,8 cm, Privatbesitz.

Aus: Grummt 2011, S. 389.

Abb. G418

Caspar David Friedrich (1774-1840): Blick aus dem Atelierfenster (rechtes Fenster), um 1805/06, Pinsel, Feder und Bleistiftspuren auf Velin, 31,4 × 23,5 cm, Wien, Belvedere, Inv.-Nr. 1849.

Aus: Grummt 2011, S. 404.

Abb. G427

Caspar David Friedrich (1774-1840): Auf dem Segler, um 1806, Bleistift auf Velin, 18,2 × 11,8 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16069-006.

Aus: Grummt 2011, S. 413.

Abb. G448

Caspar David Friedrich (1774-1840): Rügenlandschaft bei Kap Arkona, 18. Juli 1806, Bleistift auf Velin, 11,8 × 18,2 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16069-026.
Aus: Grummt 2011, S. 428.

Abb. G721

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff, um 1815, Bleistift auf Velin, 33,3 × 24,8 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. SZ 41.
Aus: Grummt 2011, S. 672.

Abb. G723

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelboote vor Lauterbach am Vilm, 3. August 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-002.
Aus: Grummt 2011, S. 674.

Abb. G725

Caspar David Friedrich (1774-1840): Rügische Küste bei Zicker, 3./8. August 1815. Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-004.
Aus: Grummt 2011, S. 675.

Abb. G731

Caspar David Friedrich (1774-1840): Zeesennetz am Gestänge, 8. August 1815, Bleistift auf Velin, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-010.
Aus: Grummt 2011, S. 680.

Abb. G739

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiffe (Zweimaster) in der Hafeneinfahrt von Wieck bei Greifswald, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-018.
Aus: Grummt 2011, S. 687.

Abb. G740

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studien verschiedener Segelschiffe bei Wieck, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-019.
Aus: Grummt 2011, S. 687.

Abb. G741

Caspar David Friedrich (1774-1840): Sechs Segelbootstudien, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-020.
Aus: Grummt 2011, S. 688.

Abb. G742

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fischerboote im Greifswalder Bodden, Strand von Wiek und Westfassade der Ruine Eldena von der Seite, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-021.
Aus: Grummt 2011, S. 689

Abb. G743

Caspar David Friedrich (1774-1840): An der Ryckmündung bei Wieck/Greifswald, um 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-022.
Aus: Grummt 2011, S. 690.

Abb. G744

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiffe im Hafen, 9 September 1815, Bleistift auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1602.0045-023.
Aus: Grummt 2011, S. 691.

Abb. G746

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiffstudien, Steine und Netzgabeln am Strand von Wieck, 11. September 1815, Bleistift und Aquarell auf Velin, 17,7 × 11,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.1962.0045-025.
Aus: Grummt 2011, S. 693

Abb. G748

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiffe im Hafen, um 1815/18, Bleistift auf Velin, 35,7 × 25,2 cm, Standort unbekannt.
Aus: Grummt 2011, S. 694.

Abb. G751

Caspar David Friedrich (1774-1840): Greifswalder Hafen mit Steinbecker Brücke, 10. September 1815, Bleistift mit Feder schwarz umrandet auf Velin, 15,5 × 24,4 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16025.
Aus: Grummt 2011, S. 697.

Abb. G755

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff, nicht vor 1815, Federzeichnung, 16,7 × 18,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstich-Kabinett, Inv.-Nr. C1920-183.
Aus: Grummt 2011, S. 701.

Abb. G757

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studie eines Zweimasters, vor 1816, um 1815, Bleistift, aquarelliert, auf Velin, 34,9 × 24,5 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlungen, Kupferstich-Kabinett, Inv. Nr. C 2604.
Aus: Grummt 2011, S. 703.

Abb. G758

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schonerbrigg im Hafen, um 1815, Bleistift, aquarelliert, auf Velin, 35,7 × 25,3 cm, Mannheim, Kunsthalle Mannheim, Inv.-Nr. G 443.
Aus: Grummt 2011, S. 704.

Abb. G808

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiffsstudien im Wolgaster Hafen, 1. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,6 × 25,4 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16026.
Aus: Grummt 2011, S. 738.

Abb. G809

Caspar David Friedrich (1774-1840): Schiffsstudien bei Vierow, 3. Juli 1818, Bleistift auf Velin, 35,8 × 25,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16027.

Aus: Grummt 2011, S. 741.

Abb. G810

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studie zu „Auf dem Segler“, um 1818, Aquarell und Bleistift auf Velin, 36 × 26 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16028.

Aus: Grummt 2011, S. 743.

Abb. G812

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelboote in Stralsund, 4. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K.&H.B.16068-001.

Aus: Grummt 2011, S. 744

Abb. G813

Caspar David Friedrich (1774-1840): Boote und Segelboote mit Besatzung, 4. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-002.

Aus: Grummt 2011, S. 745.

Abb. G815

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelbootstudien im Stralsunder Hafen, 5. August 1818, Bleistift auf Velin, 12,7 × 20,3 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-003.

Aus: Grummt 2011, S. 747.

Abb. G817

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studien von Segelschiffen, 6. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-005.

Aus: Grummt 2011, S. 748.

Abb. G819

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelboot und liegende Figur, 7. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-007.

Aus: Grummt 2011, S. 749.

Abb. G825r

Caspar David Friedrich (1774-1840): Auf der Fahrt von Wieck nach Stralsund, Segelschiffstudien im Sund, 11. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-013.

Aus: Grummt 2011, S. 754.

Abb. G825v

Caspar David Friedrich (1774-1840): Fischer am Ufer mit Fischfanggeräten, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-013.

Aus: Grummt 2011, S. 754.

Abb. G826r

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelstudien und Fischer, 12. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.Nr. NG.K&H.B16068-014.
Aus: Grummt 2011, S. 755.

Abb. G827

Caspar David Friedrich (1774-1840): Studien von Segelschiffen im Greifswalder Hafen, 17. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-015.
Aus: Grummt 2011, S. 757.

Abb. G828

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff am Greifswalder Hafen, 18. August 1818, Bleistift auf Velin, 20,2 × 12,7 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16068-016.
Aus: Grummt 2011, S. 757.

Abb. G831

Caspar David Friedrich (1774-1840): Strandbild mit einer Brigg und Fischernetzen, links zwei Häuser, nicht vor 1815, um 1818, Feder in Grau über Bleistift auf Velin, 13,3 × 18 cm, Dresden, Staatliche Kunstsammlung Dresden, Kupferstich-Kabinett WV B 621; Inv.-Nr. C 1908-534.
Aus: Grummt 2011, S. 759.

Abb. G833

Caspar David Friedrich (1774-1840): Segelschiff und Boote am Strand, 1816-1821, Feder auf Velin, 21,8 × 17,9 cm, Privatbesitz.
Aus: Grummt 2011, S. 762.

Abb. G904

Caspar David Friedrich (1774-1840): Steiniges Ufer mit Booten und Anker bei Sassnitz, [29.] Juni 1826, Bleistift auf Velin, 12,6 × 20,5 cm, Oslo, Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design, Nasjonalgalleriet, Inv.-Nr. NG.K&H.B.16050.
Aus: Grummt 2011, S. 818.

Abb. G973.

Caspar David Friedrich (1774-1840): Meeresufer mit Segelschiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,7 × 34,6 cm, verschollen, ehemals Kunsthalle Bremen, Inv.-Nr. 37/598.
Aus: Grummt 2011, S. 881.

Abb. G974

Caspar David Friedrich (1774-1840): Küste mit vier Schiffen, um 1835/37, Bleistift und Pinsel, 24,8 × 34,8 cm, Standort unbekannt, ehemals Haarlem, Sammlung Koenigs, im Zweiten Weltkrieg als Leihgabe des Museums Boymans van Beuningen, Rotterdam.
Aus: Grummt 2011, S. 881.

Abb. G987

Caspar David Friedrich (1774-1840): Tollense-See, nicht vor 1837, Pinsel in Braun und Bleistift, 24,8 × 39,3 cm, Kopenhagen, Det Kongelige Bibliothek, Inv.-Nr. I, 3 a-2.
Aus: Grummt 2011, S. 893

Abb. G993

Caspar David Friedrich (1774-1840): Der Tollense-See bei Neubrandenburg, um 1837, Bleistift, Ritzungen, 25,3 × 38,8 cm, Berlin, Staatliche Museen zu Berlin, Kupferstichkabinett, Inv.-Nr. SZ 29.

Aus: Grummt 2011, S. 899.

Abb. G994

Caspar David Friedrich (1774-1840): Der Tollense-See bei Neubrandenburg, um 1837, Pinsel in Braun, Bleistift, 25, × 39,3 cm, Leipzig, Museum der Bildenden Künste, Graphische Sammlung, Inv.-Nr. I 6502.

Aus: Grummt 2011, S. 900.

Abb. G1002

Caspar David Friedrich (1774-1840): Gestrandetes Boot, nach 1831/vor 1839, Pinsel in Braun über Bleistift, München, Privatbesitz.

Aus: Grummt 2011, S. 906.