

Wolfgang Peiffer

ANDREAS ACHENBACH

1815–1910

Seestücke

MICHAEL IMHOF VERLAG



DAS MEER

„Wie lieb ich das Meer, ich bin mit diesem wilden Element so ganz herzlich vertraut worden, und es ist mir wohl, wenn es tobt“, schrieb Heinrich Heine (1797–1856) am 14. Oktober 1826 an seinen Dichterfreund Karl Immermann (1796–1840).¹ Er verbrachte in diesem Jahr bereits seinen zweiten Urlaub an der Nordsee. Urlaub – das war etwas ziemlich Neues – eine Erfindung des 19. Jahrhunderts. Gegenüber seiner Schwester spitzte Heine den Kern seines Interesses an der See noch weiter zu: „Ich bewundere den Aufruhr der Natur; denn das bewegte Meer gleicht dem Leben“.² Kein bedeutender deutschsprachiger Dichter vor Heine wählte die Nordsee als poetischen Gegenstand. Er selbst hielt aus der Rückschau hierzu fest: „Denn wer kannte damals in Deutschland das Meer? [...] Damals schilderte man etwas der lesenden Menge völlig Unbekanntes, wenn man das Meer beschrieb, und das ist immer misslich. Ich musste mich, weil ich es obendrein in Versen beschrieb, an das Banalste halten. [...] Wenn ich das alles damals hätte dichterisch behandeln wollen, hätte es keiner verstanden, eben weil es unbekannte Dinge waren [...]“³

Doch warum geriet das Meer weder ins Bewusstsein deutscher Dichter noch in das der Gesellschaft und seltsamerweise ebenso wenig in den Blickwinkel der Politik, wo doch schon im 17. und 18. Jahrhundert England, Frankreich und Spanien als bedeutende Seefahrernationen in aller Munde waren? Diese Merkwürdigkeit ist wesentlich mit der politischen Geschichte Deutschlands verknüpft. Im Jahr 1815 – nach den Napoleonischen Kriegen – entstand der Deutsche Bund als Nachfolger des 1806 untergegangenen Heiligen Römischen Reiches. In Bezug auf die Macht auf dem Meer, die zunächst eine untergeordnete Rolle spielte, ist bemerkenswert, dass drei Fürsten des neuen Bundes in Personalunion Könige von Ländern mit eigener Flotte waren. Das Königreich Hannover wurde durch Georg III. (1738–1820) regiert, König des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Irland, das über die mächtigste Flotte der Welt gebot. Das Großherzogtum Luxemburg wurde durch Wilhelm I. (1772–1843) regiert, König der Niederlande in Personalunion, und der König von

Dänemark, Friedrich IV. (1768–1839), war gleichzeitig auch Herzog von Schleswig und Holstein. Eine einheitliche Marine war jedoch bei Gründung des Deutschen Bundes nicht vorgesehen. Darüber hinaus besaß Österreich-Ungarn eine eigene Kriegsflotte im Mittelmeer. Preußen dagegen verfügte lediglich über eine unbedeutende Seestreitmacht, deren zeitgemäßer Ausbau auf dem



Stand neuerer Technik erst 1867 mit der Gründung des Norddeutschen Bundes einsetzte.

Die deutsche Romantik-Bewegung des 19. Jahrhunderts, die Literaten, bildende Künstler und Musiker gleichsam erfasste, traf auf das Spannungsfeld der Frühindustrialisierung innerhalb des neuen europäischen Machtgefüges, das eigene Formen der Demonstration von Macht und Stärke hervorbrachte. Die Großmachtpropaganda des Deutschen Bundes unter Preußens Führung sorgte trotz fehlender Flotte durchaus für ein Seemachts- und Schifffahrtsbewusstsein bei der Bevölkerung, obwohl ein Zugang zu den Weltmeeren vor der Reichsbundgründung nur bedingt vorhanden war. Dieser ergab sich erst 1867, als aus der Preußischen Marine die Marine des Norddeutschen Bundes wurde. 1870/71 traten schließlich die süddeutschen Staaten dem Norddeutschen Bund bei. Die Politik förderte anschließend die Seefahrt in neuer Dimension und aus machtpolitischen Erwägungen. Diese Entwicklung setzte sich fort und gipfelte 1896 in dem hochtrabenden Ausspruch Kaiser Wilhelms II. (1859–1941): „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Meer.“⁴

Im Zuge der Industrialisierung war der Schiffsbau und damit die Seefahrt von höchstem Interesse für die wirtschaftliche Entwicklung des Deutschen Reiches. Nicht nur der Transport von Waren, sondern mit zunehmender Bedeutung



auch der von Personen, wurde zum großen Geschäft. Dies belegen die Gründungen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) 1847, die auch kurz Hamburg-Amerika-Linie genannt wurde, und des Norddeutschen Lloyd 1857 in Bremen. Beide Reedereien bedienten anfänglich vor allem mit dem Passagierverkehr der Auswanderer die transatlantischen Verbindungen.

Die schnelle Ausweitung des Schiffsverkehrs, zumal des Transatlantikverkehrs, verursachte aufgrund der technisch eingeschränkten Möglichkeiten natürlich verstärkt Probleme mit den Naturgewalten. Als im Jahr 1865 in Form eines unabhängigen Vereins die *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* gegründet wurde, strandeten allein vor den deutschen Nordseeinseln im Jahr etwa 50 Schiffe.⁵

Mangelnde Ausrüstung und das Strandrecht verhinderten oft Rettungsmaßnahmen. „Gott segne unseren Strand“, mit diesen Worten endete die Predigt eines jeden Pastors in den Kirchen der Nordküsten. Was die Strände an Treibgut hergaben, erleichterte das Überleben unter den bestehenden harten Lebensbedingungen.⁶ In seinem 1861 erschienenen berühmten Buch *La mer* schrieb der französische Historiker und Dichter Jules Michelet (1798–1874):

„Man fürchtet sich vor dem Meer. Jedes Schiff ist ein Feind, und strandet es, eine Beute. Die Plünderungen der Schiffbrüchigen, das adelige Bergerecht, ist eine der Einkünfte der Feudalherren.“⁷



Hiermit ist eine politische Besonderheit in Frankreich angesprochen. Was Michelet damit meinte, erklärt sich in seiner Anspielung auf die zeitgenössischen Machenschaften des jüngsten unehelichen Sohnes von Napoleon, des Grafen Charles Léon Denuelle (1806–1881):

„Man weiß von dem Grafen von Léon, der an seinem Riff reich wurde, einem kostbaren Stein, wie er sagte, kostbarer denn alle, die man in den Kronen der Könige bewundert“.⁸

In Deutschland hielt sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts das überlieferte Strandrecht, nach dem der Finder geborgene Teile eines Wracks oder angeschwemmte Ladung behalten durfte. Das führte bisweilen zu unschönen Auswüchsen, zu unterlassener Hilfe und letztlich zum Tod zahlreicher Menschen. Ein markanter Vorfall auf der Nordseeinsel Borkum am 10. September 1860 sollte maßgeblich zu grundlegendem Umdenken beitragen.⁹ In der Nacht war vor der Insel die hannoversche Brigg „Alliance“, die Kohlen von England nach Geestemünde bringen sollte, nahe dem Strand im Sturm auf ein Riff gelaufen. Die Einheimischen, die die verzweifelten Hilferufe der neunköpfigen Besatzung gehört hatten, unternahmen jedoch nichts, sondern warteten auf die erhoffte Beute. Alle Verunglückten ertranken. Die Besonderheit dieses Vorfalles war, dass es auf Borkum zu dieser Zeit bereits einen relativ regen Tourismus gab und zahlreiche Kurgäste, geweckt durch die Schreie, zum Schauplatz der Tragödie eilten. Obwohl alle Versuche der Feriengäste, die einheimischen Fischer zur Rettung der Schiffbrüchigen zu bewegen, gescheitert waren, verbreitete sich immerhin die Kunde von diesem Unglück und der Barbarei der unterlassenen Hilfeleistung über Zeitungsberichte in ganz Deutschland. Die Empörung war so groß und sie beflügelte schon länger bestehende Diskussionen über die Notwendigkeit des Aufbaus eines professionellen Rettungswesens an den Küsten. Kurz nach dem Unglück der „Alliance“ erschien in der illustrierten Zeitschrift *Die Gartenlaube* ein Beitrag mit dem dramatischen Untertitel *eine Mahnung an die deutsche Nation*,





STÜRMISCHE HAFENEINFAHRT

31,8 cm x 39,2 cm
l. u. sign. u. dat. 1837
Öl auf Leinwand



FISCHERBOOTE AN DER KÜSTE

37 cm x 46 cm
r. u. sign. u. dat. (18)95
Öl auf Holz



KÜSTE VON PALERMO

21,2 cm x 29,7 cm
r. u. sign. u. dat. 1846
Aquarell auf Papier



SCILLA, KALABRISCHE KÜSTE

112 cm x 172,5 cm
l. u. sign. u. dat. 1861
Öl auf Leinwand



BAYERISCHES SKIZZENBUCH, STRANDSZENE

10,5 cm x 16,9 cm
r. u. sign. u. dat. 1836
Pinsel in Grau



BAYERISCHES SKIZZENBUCH, KÜSTENLANDSCHAFT MIT BAUTASTEIN

10,5 cm x 16,9 cm
r. u. monogr. u. dat. 1836
Bleistiftzeichnung



BLANKENBERGER FISCHER

19,1 cm x 15 cm

r. u. sign. u. dat. 1858

Lithographie auf Chine Collé

erschieden im Düsseldorfer Künstleralbum 1859, Bd. 9



SCHEVENINGER FISCHER

20,5 cm x 15,1 cm

nicht signiert, nicht datiert

Lithographie

erschieden im Düsseldorfer Künstleralbum 1857, Bd. 7



ISLE OF WIGHT

25,2 cm x 25,6 cm

l. u. sign. u. M. o. bezeichnet: Isle of Wight, 1838

Bleistiftzeichnung, graublau laviert