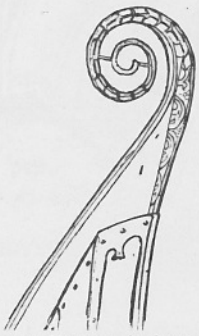
GALIONSFIGUREN

Anthony E. Sokol, Palo Alto, USA

Von jeher hat der Mensch den Trieb empfunden, seine Umgebung, besonders aber seine eigenen Schöpfungen zu verzieren. Oft wollte er damit auch magische Wirkungen erzielen, böse Geister oder Feinde abschrecken, gute Genien für sich gewinnen. Das gilt ganz besonders von Schiffen, die ja mehr Gefahren ausgesetzt sind als Bauten am Lande. Daher gehen symbolische Gestalten, die den späteren Galionsfiguren entsprechen, schon auf die ältesten Zeiten, von denen wir Bilddokumente haben, zurück.
Da aber außer den Felszeichnungen diese Gestalten meist aus leicht verderblichem Material angefertigt waren, haben sich keine davon bis zum heutigen Tag erhalten. Wir kennen sie nur aus indirekten Quellen, Skulpturen, Gemälden, Siegeln, Grabbeigaben und dergleichen. Zwischen der "Galionsfigur" des Oseberg-Schiffes von ca. 800 n.Chr. bis zum Löwen des Schwedischen Linienschiffes WASA (1628) sind keine echten Galionsfiguren auf uns gekommen.



Obzwar dieser Aufsatz keine Geschichte der Galionsfigur sein soll, müssen doch ein paar einleitende Bemerkungen gemacht werden. Wie alle menschlichen Erzeugnisse, folgen die Schiffsverzierungen der Mode ihrer Zeit, in Bedeutung und Form. Während in den älteren Zeiten die magische Absicht vorherrscht, bilden im Mittelalter, bis ins 17. Jahrhundert, Löwen, Drachen oder sonstige Tiere die Mehrzahl. Aber schon in der Renaissance kommen immer mehr Galionsfiguren auf, die die Persönlichkeit des Schiffes oder seines Eigentümers ausdrücken sollen. Im 18. und 19. Jahrhundert sind es besonders Frauengestalten, die für diesen Zweck bevorzugt werden. Manchmal sind es mythologische Gestalten, die vielleicht noch auf den Ausspruch von Plinius dem Älteren zurückgehen, der behauptete, daß ein Sturm durch einen nackten Frauenkörper beruhigt werden könnte. Oft aber sind es Abbildungen wirklicher Frauen-Gattinnen und Töchter, oder auch berühmte Frauen, wie Jenny Lind. Meist sind es kurvenreiche, hochbrüstige, sinnlich betonte Gestalten, an denen sich der Seemann vielleicht erfreute, wenn er monatelang ohne weibliche Gesellschaft bleiben mußte.
Der erste Höhepunkt der Galionsfigur kommt um 1700; obgleich die meisten von handwerksmäßigen Holzschnitzern stammen, gab es auch große Künstler, die sich der Schöpfung dieser Figuren widmeten. Daher gibt es darunter manche von großer Schönheit und Anmut, die sich in jeder Kunstausstellung neben den Werken großer Meister zeigen können. Leider hat sich die Kunstgeschichte mit dieser Art von Kunst nie genügend beschäftigt.
Ein zweiter und letzter Höhepunkt in der Schaffung von Galionsfiguren wurde um 1850 erreicht. Mit dem Verschwinden der Segelschiffe wurden sie aber immer seltener, obzwar sie sich noch einige Zeit auf den älteren eisernen Kriegsschiffen erhielten.
Die meisten der heute noch vorhandenen Figuren stammen aus den Seestaaten England, Frankreich, Amerika, Schweden usw. Daß auch Deutschland schon früh Galionsfiguren kannte, zeigt ein Siegel der Stadt Lübeck von ca. 1230-1250. Es ist sicher, daß auch die Schiffe anderer Hansestädte Galionsfiguren trugen, aber es haben sich davon nur wenige erhalten. Gerade als die Schiffsverzierung im 17. Jahrhundert einen großen Aufschwung nahm, war die deutsche Hanse schon im Abfall begriffen und wurde auch auf diesem Gebiete von den anderen Staaten übertroffen.
Dieser Aufsatz soll aber trotzdem die deutschen Schöpfungen dieser Art betonen, obzwar auch einige Meisterwerke anderer Länder zum Vergleich aufgezeigt werden.
Unter den ersten gut erhaltenen deutschen Figuren sind merkwürdigerweise solche, die als Heck- statt als Bugverzierung dienten, wie die "Minerva" des 1663 gebauten BUZENTAURS (siehe Literaturverzeichnis, Hansen, Galionsfiguren) oder die Figuren des Hamburgischen Konvoyschiffes DIE ADMIRALITÄT VON HAMBURG, 1691 (10).

CARL DER GROSSE, 1862

FREIHERR VOM STEIN

HERTHA
Deutsche Brigg

DE FLORA
1753

Zahlreicher sind die noch bestehenden deutschen Galionsfiguren aus dem 19. Jahrhundert. Von hohem künstlerischen Wert ist z.B. die von der Yacht CAROLINE des bayerischen Königs Maximilian II., oder die weibliche Halbfigur mit hoch getürmtem Haar, sowie die Viertelfigur im Altonaer Museum, Hamburg. Unter anderen hervorragenden Schöpfungen dieser Art ist die weibliche Figur von der Viermastbark CARLA (1899) oder die vom Schiffe MAREN. Vorzügliche Beispiele der Kunst waren auch noch auf den Kriegsschiffen bis um 1900 vorzufinden, wie die weibliche Figur mit Flügelhelm und dem preußischen Wappenadler vom Linienschiff DEUTSCHLAND (1902), wie auch einige der Bugverzierungen der weibliche Namen tragenden kleineren Schiffe, wie NIOBE, VINETA, oder LORELEY. Besonders eindrucksvoll ist auch der Kaiseradler mit der deutschen Kaiserkrone und dem preußischen Wappenschild der Kaiseryacht HOHENZOLLERN (1891). Sehr schön ist die Figur der HERZOGIN CECILIE (1902), die eine der letzten und berühmtesten Viermastbarken geziert hat.