



# Ein Schiff wird kommen

Einst gehörten Galionsfiguren an jedes Schiff, heute ist Claus Hartmann vielleicht der Einzige weltweit, der die Glücksbringer noch professionell schnitzt. Seine Kundschaft ist dementsprechend exquisit, er selbst hingegen mag es lieber bodenständig. Ein Werkstattbesuch beim letzten Schiffsbildhauer an der Weser.

Von Nadine Kraft

Die Autofahrt zieht sich. Bald hinter Bremen werden die Lücken zwischen den einzelnen Ortschaften größer. Schließlich biegt man ab auf eine schmale Straße, überquert eine kleine Brücke – und landet auf einer langgestreckten Insel mitten in der Weser. Naturschutzgebiet, jede Menge Kühe, knapp 20 Gehöfte im Marschland, ein Ausflugslokal. Abgeschiedener als Claus Hartmann kann man trotz Großstadtnähe kaum leben. „Für mich könnte es noch einsamer sein“, sagt der Künstler zur Begrüßung in die Stille ringsum.

Seit fast 20 Jahren lebt und arbeitet Hartmann gemeinsam mit seiner Frau Birgit und den beiden Kindern auf einem der ältesten Höfe von Harriersand, wie die Weserinsel heißt. Der 57-jährige Schiffsbildhauer und die 41-jährige Grafikerin gelten als weltweit einzige professionelle Schnitzer von Galionsfiguren.

Die Schmuckstücke, die zur Zeit hölzerner Schiffsrümpfe an keinem Bug fehlen durften, haben etwas Romantisches, oft sogar Mystisches. Schön waren sie, meist weiblich, oft heilig und damit heilsbringend für Schiff und Besatzung. Aber auch wild, stolz und mutig, wie sie das Gesicht offen in Wind und Wellen hielten.

Jahrhundertlang war der Beruf des Schiffsbildhauers ehrbar und weit verbreitet. In allen Häfen der Welt wurde an den Verzierungen gehämmert und gefeilt. Keine spanische Galeone (von der sich der Name der Figur ableitet), keine englische Fregatte, kein Kaperfahrer, der sich nicht einen solchen Glücksbringer geleistet hätte. Etliche waren so beeindruckend, dass sie in die Geschichte der Seefahrt eingegangen sind.

Nun sind nur noch ein Dutzend Tischler und Kunsthandwerker weltweit übrig geblieben, die hin und wieder Galionsfiguren schnitzen. Und die Hartmanns, die das traditionsreiche Kunsthandwerk zu ihrem Lebensinhalt gemacht haben.

Trotz mancher Ausflügler ist die Ruhe auf Harriersand beinahe körperlich spürbar. Erstaunlich, wie schnell man das Gefühl für Zeit verlieren kann. Noch erstaunlicher, wie trügerisch dieses Idyll ist. Überschwemmungen gehören hier zum Alltag – im Herbst durch die Sturmfluten, die das Nordseewasser in die Weser drücken. Im Sommer durch die Städter. Dann ist die Stille teilweise dahin. Mit der Ruhe vorbei ist es jedoch auch, wenn Claus Hartmann mit der Arbeit beginnt. Wütend kreischt dann die Motorsäge in der alten Remise des Hofes, die Hartmann bewusst nicht Atelier, sondern Werkstatt nennt. So romantisch die Vorstellungen über die Fabelwesen am Bug eines Schiffes, so unromantisch geht es bei deren Erschaffung zu.

Kein feinfühliges Gehämmert mit Hammer und Stechbeitel, sondern ein fast schon wildes Gemetzel beginnt, wenn Hartmann einem Baumstamm, meist einer Esche oder Eiche, zu Leibe rückt. Jede Galionsfigur ist eine Bestellung, zuvor haben sich Schiffseigner

**Hartmanns Schnitzkunst ist nicht billig zu haben. Dafür ist der Aufwand, den er treibt, einfach zu groß.**

und Künstler auf das Aussehen der Figur und das Material verständigt, aus dem sie bestehen soll, Holz oder Metall. Ein Modell zeigt, wie die Figur später aussehen wird. Die Farben sind hochtechnisch, wind- und wasserbeständig. „Die Sinnhaftigkeit einer Figur interessiert mich nicht“, sagt Hart-

mann nüchtern. „Ich will dem Schiff ein Antlitz geben, damit stehe ich in einer langen Tradition.“

Die grobe Form wird mit der groben Säge geschnitten. Sie hinterlässt tiefe Furchen und scharfe Kanten im Holz. Drei Tage schwere körperliche Arbeit – manche Figur ist vier Meter groß –, die belohnt wird mit der schon deutlich erkennbaren Gestalt. Zwei weitere Wochen wird Hartmann nun schleifen, schleifen, schleifen. Mit immer

**Galionsfiguren sollten einst Seeleute und Schiff vor Unglück schützen und auf dessen Kurs achten.**

feineren Fräsen, bis zu den feinen Linien der Augenpartie: „Manchmal brauche ich auch ein Skalpell.“ Führen kann er es: Hartmann ist Arzt. Allerdings kein praktizierender.

Lange hat er sein Glück in Naturwissenschaft und Medizin gesucht: abgebrochenes Biologiestudium, Heilpraktikerausbildung, Medizinstudium. „Ich hatte das Physikum gerade überlebt, da begann ich zu schnitzen“, sagt Hartmann. Im Handwerk fand er Ausgleich.

Dabei hatte ihn Kunst nie sonderlich interessiert, Galionsfiguren und Seefahrt taten dies hingegen schon. Der Schiffsbildhauer entstammt einer alten Kapitänsfamilie, ein Urgroßvater sammelte sogar Galionsfiguren. Nun fügte sich alles zusammen. Das verwaiste Ferienhaus der Eltern auf Harriersand bot Platz, erste Kunden kamen, seine Frau Birgit brachte ihr künstlerisches Talent mit ein.

Die erste Galionsfigur, die sie fertigstellten, war für die Bark „Lili Marleen“ des früheren „Traumschiff“-Reeders Peter Deilmann. „Das Schiff war die totale Sensation. Mit ihm wurde auch meine Arbeit bekannt“, sagt Hartmann. Sein Studium wurde während dieser Zeit zum Hobby, das Hobby zu einem Beruf, von dem er leben kann.

In den vergangenen zehn Jahren hat das Künstlerpaar sein Tun professionalisiert: „Wir haben uns praktisch unseren eigenen Markt geschaffen.“ Das klappte, weil viele Vermögende

sich Schiffe bauen lassen. Und diese repräsentativen Gefährten benötigen vielfach eben auch ein repräsentatives Antlitz. Dutzende Galionsfiguren sind mittlerweile auf Harriersand entstanden, meist aus Holz. Bekannte Großsegler wie die russische „Sedov“, das deutsche Segelschulschiff „Gorch Fock“ und das Segelschiff von Popstar Joey Kelly, die „Santa Barbara Anna“, tragen Figuren aus Hartmanns Werkstatt am Bug. Ein weiteres Standbein des Ateliers sind Skulpturen, Bilder, Bugornamente und Heckschilder.

Zu den Höhepunkten ihrer Karriere zählt für die Hartmanns eine Galionsfigur für die „Royal Clipper“, das fünfmastige, zur Zeit größte Kreuzfahrtschiff der Welt und einer der Drehorte für die ARD-Serie „Unter weißen Segeln“. Das Paar hat den Neubau des schwedischen Unternehmers Mikael Kraftt entstehen sehen und der Galionsfigur das Gesicht der Reeders-tochter verliehen. Bei der Taufe durch Königin Silvia von Schweden waren die Hartmanns dabei.

Der Schiffsbildhauer lehnt sich entspannt zurück. Den Zirkus mache man eine Zeit lang mit, schließlich seien die potenziellen Kunden betuchte Leute, seine Kunst nicht aus der Portokasse bezahlbar: „Aber in der gehobenen Kunstszene spielen wir keine Rolle.“

Ein wenig schwingt da Enttäuschung mit, dass ihm, dem erfolgreichen Kunsthandwerker mit einzigartigem Profil, die höheren Weihen versagt bleiben. Dann erzählt er stolz, wie er aus einer angeschwemmten Bohle ein aufwendiges Meeresrelief schnitzte und ein zufälliger Besucher es ihm praktisch unter dem Werkzeug hinweg abgekauft hatte. „Moderne Kunst interessiert mich nicht, ich mag es traditionell“, fügt er schnell noch hinzu.

Hartmann hat nicht nur Skulpturen für Schiffe geschnitzt. Auch der Schauspieler Maximilian Schell hat eine Galionsfigur bekommen – mit Filmrolle als Schärpe. Reizen würde es ihn, den Politiker Gregor Gysi zu verewigen. Als Galionsfigur der Linken sozusagen, meint Hartmann und grinst.

Sein nächstes Projekt wird jedoch zunächst mal ein anderes politisches Format haben. In seiner Werkstatt auf Harriersand hängt eine Figur am Haken, die das russische Segelschulschiff „Mir“ schmücken soll. Hartmann will sie den Russen schenken, sobald sie fertig ist. Ihn erschreckte die wieder aufgeflammete Sprache des Kalten Krieges, sagt er. „Mir“ jedoch heißt „Frieden“.

## SEEMANN, LASS DAS TRÄUMEN

Die Galionsfigur des deutschen Segelschiffes Alexander von Humboldt II aus der Werkstatt von Claus Hartmann auf Harriersand bei Bremen. Eine Seltenheit: Trotz seines stählernen Rumpfes trägt das Schiff den traditionellen Bugschmuck. (foto: privat)

## GALIONSFIGUREN EWIG JUNG UND SCHÖN

### SCHMUCK UND SCHAU

Das 16. Jahrhundert hatte kaum begonnen, da entstand auf spanischen und portugiesischen Werften ein Schiffstyp, der seinen Erfindern für mehr als zwei Generationen die uneingeschränkte Herrschaft auf den Weltmeeren bescherte: Die Galeone setzte an Seetauglichkeit, Bewaffnung und Zweckmäßigkeit neue Maßstäbe im Kriegsschiffbau und wurde rasch von anderen Seefahrernationen wie England und den Niederlanden kopiert. Eines der vorstechenden Merkmale der Galeone war das Galion, eine vorspringende Plattform am Bug unterhalb des Bugspriets. Die Gestaltung des Galions wurde im Laufe der Zeit immer aufwendiger und prächtiger, vor allem im 17. und 18. Jahrhundert gehörten überbordende Schnitzereien, Vergoldungen sowie Figuren zum guten Ton.

### FARBEN UND FORMEN

Besonders beliebt waren stets weibliche Darstellungen mit einem Schwerpunkt auf Nixen. Ob nun aus ästhetischen Gründen, als Ausdruck von Seefahrer-Sehnsüchten oder als Versinnbildlichung von allerlei Seemannsgarn – den Figuren wurde stets eine heilbringende Wirkung nachgesagt, sie galten als Talisman für Schiff und Besatzung. Für die Seeleute verkörperte die Galionsfigur schlicht die Seele ihres Schiffes, zu der sie demnach eine ganz besondere, emotionale Beziehung hatten. Gewünscht war vom Bauherrn oft eine Verbindung von Figur und Schiffsname beziehungsweise dem Namensgeber. So waren Tierköpfe nicht ungewöhnlich, ebenso wie die Wappen und die Porträts realer Personen. Der Fantasie waren dabei wenig Grenzen gesetzt. Wer es dezenter mochte, wählte mitunter eine Verzierung in Form einer Schnecke oder einer Geige, ein sogenannter Bugkopf.

### NAMEN UND NUANCEN

Wie die Handwerkskunst selbst, kam die Bezeichnung Galionsfigur im Lauf des 16. Jahrhunderts nach Norddeutschland. Zwischenstation war Holland, was sich in der Entwicklung des Wortes widerspiegelt. So wurde laut Duden das Spanische „galeón“ im Französischen zu „galion“ und im Mittelniederländischen zu „galjoen“. (arts/fotos: kraft)



**KUNSTHANDWERK** Schiffsbildhauer Claus Hartmann ist etwas enttäuscht, dass er mehr als Handwerker denn als Künstler wahrgenommen wird. (foto: kraft)

