

M E E R E S K U N D E

BAND XVI, 10

HEFT 186

**SCHMUCK UND ZIER  
DES SCHIFFES**

VON  
**AUGUST KÖSTER**



BERLIN 1929 / VERLEGT BEI E. S. MITTLER & SOHN

# MEERESKUNDE

## SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Neben andern erschienen folgende Hefte. Die Nummer bezeichnet die einzelnen Hefte in der Folge ihres Erscheinens. Von Nr. 157 ab erscheinen die Hefte der Meereskunde in zwangloser Folge; je zehn Hefte werden zu einem Bande zusammengefaßt. Vollständiges Verzeichnis stellt der Verlag auf Wunsch kostenlos zur Verfügung.

### == Die Meeresräume, ihre Wasserfüllung und ihre Küsten. ==

- 35 Das Eis des Meeres. Von Dr. L. Mecking.
- 29 Die Küste der englischen Riviera. Von H. Spethmann.
- 31 Unsere Kalisalzlager, ein Geschenk des Meeres. Von W. Stahlberg.
- 49 Der Deichschutz an Deutschlands Küsten. Von Dr. W. Behrmann.
- 51 Der Golfstrom. Von Dr. Ludwig Mecking.
- 57 Die Häfen der Adria. Von Dr. N. Krebs.
- 71 Meer und Küste von Rügen bis Alsen. Von H. Spethmann.
- 77 Land- und Seeklima. Von Dr. A. Merz.
- 150 Die Farbe des Wassers. Von Dr. E. Oettinger.
- 153 Borkum, Strand- u. Dünenstudien. Von Privatdoz. Dr. W. Behrmann.
- 181 Mit der Deutschen Atlantischen Expedition auf dem Forschungsschiff „Meteor“. Von Dr. Günther Böhnecke.
- 185 Magnetische Kräfte über dem Meere. Von Prof. Dr. A. Nippoldt.

### == Tier- und Pflanzenwelt des Meeres. ==

- 26 Die westindischen Korallenriffe. Von Dr. R. Hartmeyer.
- 36 Die Scholle, ein Nutzfisch der deutschen Meere. Von Dr. V. Franz.
- 41 Gefiederte Bewohner des Meeres. Von Dr. K. Wenke.
- 63 Das schwimmende Leben der Hochsee. Von Dr. G. H. Fowler.
- 68 Tierisches Licht in der Tiefsee. Von Prof. Dr. E. Mangold.
- 84 Neue Forschungen über die Biologie der Tiefsee. V. Prof. Dr. F. Doflein.
- 86 Die zoologische Station in Neapel. Von Prof. Dr. Armin v. Tschermak.
- 93 Wehr und Schutz der Meerestiere. Von Dr. L. Glaesner.
- 159 Die Vogelfreistätten der deutschen Nordseeküste. Von Dr. Weigold.

### == Geschichte, Seekriegsgeschichte, Lebenserinnerungen. ==

- 85 Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert. Von Dr. W. Vogel.
- 38 Der Seeraub. Eine geographisch-historische Skizze. Von Dr. P. Dinse.
- 5 Die Kontinentalsperre. Von Rob. Hoeniger.
- 7 Nordische Seefahrten im früheren Mittelalter. Von Dr. W. Vogel.
- 52 Die Abschaffung des britischen Sklavenhandels im Jahre 1806/07. Von Dr. Franz Hochstetter.
- 58 Die Fahrten eines deutschen Seemanns um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Aufzeichnungen des Segelschiff-Kapitäns G. W. Kroß.
- 66 Die Schifffahrt auf den Karolinen und Marshallinseln. Von Dr. P. Ham-
- 70 Die Namen der Schiffe. Von Dr. W. Vogel. [bruch
- 75 Ein Ausflug nach Sansego in der Adria. Von Dr. L. Glaesner.
- 76 Deutschlands Lage zum Meere im Wandel der Zeiten. Von Dr. W. Vogel.
- 74 Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit. Von Chr. Reuter.
- 61 Ostseehandel und Landwirtschaft. Von Chr. Reuter.
- 88 Die Nautik im Altertum. Von Dr. Aug. Köster.
- 97 Das Seekriegsrecht im jetzigen Kriege. Von Johannes Neuberg.
- 99 Die südeuropäischen Staaten und unser Krieg. Von Prof. Dr. Alfr. Merz.
- 98 Englands Willkür und bisherige Allmacht zur See. Von Vizeadmiral z. D. Hermann Kirchhoff.
- 104 Triest und Venedig. Von Dr. Leopold Glaesner. [Prof. G. Roloff.
- 108 Eine ägyptische Expedition als Kampfmittel gegen England. Von
- 110 Die Engländer als Inselvolk. (Vom Standpunkt der Gegenwart aus betrachtet.) Von Prof. Dr. H. Spies.
- 111 Deutschlands Zurückdrängung von der See. Von Dr. W. Vogel.
- 115 Angriffe u. Angriffsversuche gegen d. brit. Inseln. Von Dr. W. Vogel.
- 117 Zwei Kriegsjahre in London. Von Missionspastor J. L. O. Krüger.
- 121 Die Südsee im Weltkriege. Von Prof. Dr. Alfred Manes.
- 132 Bei Kriegausbruch in Hawaii. Von Pastor Engelhardt.
- 137 In französischen Lagern Afrikas. Von Else Ficke.

# MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE  
ZUM VERSTANDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON  
MEER UND SEEWESEN

Herausgegeben vom  
**INSTITUT FÜR MEERESKUNDE  
ZU BERLIN**  
UNTER SCHRIFTFLEITUNG VON WALTER STAHLBERG



**Sechzehnter Band.**  
Mit zahlreichen Abbildungen und Karten

**Berlin 1928**

---

Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn

MEEFERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMMIGER VORTRÄGE

VERLAG VON M. MEYER UND SOHN

MILNER UND NEWMAN

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901  
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten

113

Verlag von M. Meyer und Sohn

Milner und Newman

113

Verlag von M. Meyer und Sohn

## INHALT:

- Heft 1: **S. M. S. „Hohenzollern“.** Von Vizeadmiral a. D. Dr. h. c. v. Mantey.
- Heft 2: **Konstantinopel und die Meerengenfrage.** Von Dr. Paul Mohr.
- Heft 3: **Vom Segelschiff zum Rotorschiff.** Von Dipl.-Ingenieur Heinrich Croseck.
- Heft 4: **Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an der schleswigschen Westküste.** Von Ministerialrat R. Schmidt.
- Heft 5: **Mit der deutschen atlantischen Expedition auf dem Forschungsschiff „Meteor“.** Von Dr. Günther Böhnecke.
- Heft 6: **Der neue Weltverkehr.** Von Prof. Dr. Kurt Hassert.
- Heft 7: **Island und seine Wirtschaft.** Von H. Lübbert, Staatlicher Fischereidirektor in Hamburg.
- Heft 8: **Japans Seehäfen und ihre neueste Entwicklung.** Von Prof. Dr. L. Mecking.
- Heft 9: **Magnetische Kräfte über dem Meere.** Von Professor Dr. A. Nippoldt.
- Heft 10: **Schmuck der Schiffe.** Von Dr. August Köster.

INHALT:

Heft 1: E.M.S., Hokenzollen, von Viscontini & D. J. ...  
 Heft 2: Konstantinopel und die Meerengenfrage, von Dr. ...  
 Heft 3: Vom Seefisch zum Rotzschiff, von ...  
 Heft 4: Der Habsburgthron nach 50 Jahren, von ...  
 Heft 5: Mit der deutschen atlantischen Expedition auf ...  
 Heft 6: Der neue Weltverkehr, von ...  
 Heft 7: Island und seine Wirtschaft, von ...  
 Heft 8: Jagers, Seefahrer und die neueste Erfindung, von ...  
 Heft 9: Magisches Kabin über dem Meer, von ...  
 Heft 10: Schwank der Seefahrt, von ...



Acc. 110/8300  
140/83

# MEERESKUNDE

## SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON MEER UND SEEWESEN

Herausgegeben vom Institut für Meereskunde, Berlin

Band 16, Heft 10.

Der ganzen Reihe Heft 186

### SCHMUCK UND ZIER DES SCHIFFES.

Von August Köster.

Zahlreiche Sagen unserer Vorzeit erzählen uns von den nordischen Seehelden und Seekönigen, von ihren Abenteuern und Heldentaten. Von Jugend auf durchkreuzten sie mit ihren stolzen Schiffen die salze See auf dem Wege zu Ruhm und Ehre, Reichtum und Macht, und wie die brausende See, mit der sie aufgewachsen und groß geworden, so liebten sie das hochragende Meerschiff, wie der Reiter sein Roß, der Jäger seine Rüden. Oft bestand diese Liebe über das Grab hinaus, so daß manche sich mit ihrem Fahrzeug und in ihrem Fahrzeug bestatten ließen am Gestade des rauschenden Meeres. Wie bei den Nordmännern und Wikingern, so finden wir auch bei anderen Völkern nicht selten eine ausgesprochene Zuneigung zu ihren Schiffen; sie findet ihren Ausdruck in der großen Sorgfalt, mit der sie ihr Fahrzeug behandeln, aber auch darin, daß sie es gleichsam als persönliches Wesen ansehen und ihm gern einen persönlichen, oft sogar zärtlichen Namen geben, heute noch wie vor Jahrtausenden<sup>1)</sup>. Es ist nicht allein die behagliche, großväterliche Gemütlichkeit, die aus diesen Namen spricht, wenn z. B. der Seemann seine Tjalk „die gute Frau Anntje“ nennt oder „de jonge Dochter Dierkje“; man fühlt auch, wie innig er mit seinem Fahrzeug verwachsen, wie er ihm zugetan ist, wie er es gleichsam zur Familie rechnet.

Daß der seebefahrene Mensch überall und zu allen Zeiten so an seinem Fahrzeug hängt, hat wohl weniger seinen

<sup>1)</sup> Vgl. Walther Vogel, Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter. („Meereskunde“, VI., 10.) Berlin 1912.

Grund darin, daß er ihm oft seine Habe, stets sein Leben anvertraut, als darin, daß ein gut manövrierendes Schiff in der Hand des kundigen Führers tatsächlich wie ein lebendes Wesen zu empfinden scheint, das auf jeden Wink reagiert und gehorcht. Vor allen Dingen aber ist das Zusammenleben und Zusammengehen von Mensch und Schiff sehr viel enger und inniger als zwischen dem Menschen und seinem übrigen Besitz. Ist irgendein Gerät, irgendein Gegenstand, dessen sich der Mensch auf dem Lande bedient, ausgebraucht, so wird er in die Ecke gestellt und erst wieder hervorgeholt, wenn er von neuem benutzt werden soll. Eine solche Behandlung würde sich ein Wasserfahrzeug nicht gefallen lassen; man muß sich vielmehr ständig darum kümmern, ganz gleich, ob es im Wasser liegt oder aufgeschleppt auf dem Trocknen steht. Dieser dauernden Sorge um das Wohlergehen des Fahrzeuges, der steten Beschäftigung mit dem pflegebedürftigen Schützling entspringt nicht zum wenigsten die zärtliche Zuneigung. Und wie man ein geliebtes Wesen ziert und schmückt, so schmückt auch der Seemann sein Schiff, bald innig, sinnig und freundlich, bald mit gleißender Pracht, wo immer sich nur eine Möglichkeit der Verzierung bietet, je nach dem Geschmack der verschiedenen Zeitalter.

Schon im alten Ägypten, wo bereits vor Jahrtausenden zahlreiche Schiffe auf dem Nil, der einzigen Verkehrsstraße des Landes, talauf und talab ihre Bahn zogen und den Strom belebten, wo jeder kleine Gaufürst, wie der Pharao selbst, seine elegante Privatjacht besaß, waren die Fahrzeuge dem hohen Stande des Kunsthandwerks entsprechend reich verziert. Manche der Schmuckformen, die uns dort begegnen, aus einer symbolischen Bedeutung heraus oder aus der Technik entstanden, sind gewissermaßen zeitlos, ewig geworden und lassen sich in ihrer Entwicklung durch die ganze Geschichte des Schiffs hindurch verfolgen.

In dem 1902 bis 1908 von der Deutschen Orientgesellschaft zu Abusir in Ägypten wieder aufgedeckten Grabtempel des Königs Sahure (2743 bis 2731 v. Chr.) findet sich neben

der Abbildung der königlichen Flotte<sup>1)</sup> auch ein leider z. T. zerstörtes Wandgemälde<sup>2)</sup> mit der Staatsjacht des Königs, die den Namen führte: „Göttlich ist die Seele des Sahure.“ Dieses Galaschiff zeigt uns die außerordentliche Pracht eines solchen Fahrzeuges. Wir sehen den hochragenden schlanken Steven, verziert mit einer Knospe und darübergestülpter Blume als Stütze für die vergoldete Sonnenscheibe, die königliche Standarte in Form eines Löwen mit dem göttlichen Kopfputz aus Federn und Hörnern und vor allen Dingen das reich verzierte, prächtig gewebte Segel des Schiffes, in einzelne Quadrate geteilt, die von Ornamenten ausgefüllt sind. Das Ziermuster dieser Quadrate besteht abwechselnd aus einem fünfstrahligen Stern mit eingeschobenen Straußenfedern und einer Lotusblume darunter oder aus einer strahlenförmigen Zusammenstellung von acht Lotusblumen. Auch die Rahe ist bunt verziert, und auf der Mastspitze sitzen zwei vergoldete stilisierte Falken, Bilder des ägyptischen Gottes Horos.

Die Verzierung der Mastspitze, die uns etwas ungewohnt vorkommt, findet sich nicht selten im Altertum und im Mittelalter. So trug das auf dem sogenannten Torlonia-Relief abgebildete römische Handelsschiff eine geflügelte Siegesgöttin, das Flaggschiff Wilhelms des Eroberers ein Kreuz, das des nordischen Königs Sweyn (1004 n. Chr.) einen vergoldeten Raben auf der Mastspitze. Bei den englischen Kriegsschiffen zur Zeit Heinrichs VIII. pflegte eine vergoldete Krone oben den Mast abzuschließen, während die spanischen Linienschiffe im XVI. Jahrhundert dort religiöse Embleme aufweisen. Auf holländischen Schiffen, namentlich auf den reich verzierten Jachten, wurde im XVIII. Jahrhundert gern ein reich geschnitzter vergoldeter Wimpelstock gefahren. War auf dem Mast ein Mars angebracht, den der Binnenländer gern als Mastkorb bezeichnet, so waren die Hölzer,

<sup>1)</sup> A. Köster, Seefahrten der alten Ägypter, Abb. 8. („Meereskunde“, XIV., 9.)

<sup>2)</sup> L. Borchardt, Das Grabdenkmal des Königs Sahure II. Tafel 9. Meereskunde, Vorträge. XVI. Heft 10.



Abb. 1. Römisches Kauffahrteischiff auf dem Torloniareliei.

aus denen dieser Mars zusammengefügt war, bei den nordischen Langschiffen nicht selten vergoldet, so daß sie bei Sonnenschein und breiter See weithin übers Meer schimmerten<sup>1)</sup>. Nach einer Stelle aus dem römischen Schriftsteller Cinna, die uns durch Isidor von Sevilla (570 bis 636 n. Chr.) aufbewahrt ist<sup>2)</sup>, scheint die Vergoldung des Mars bereits im Altertum gebräuchlich gewesen zu sein.

<sup>1)</sup> Hjalmar Falk, *Altnordisches Seewesen*. S. 59.

<sup>2)</sup> Mignes. *Patrologie latine*. Bd. LXXXIV, S. 666.

Auch die Verzierung der Segel, die unserer Zeit nicht mehr geläufig ist, war früher sehr beliebt<sup>1)</sup>, boten doch die Segel eine große Fläche, die zum Schmuck geradezu herausforderte. Im alten Ägypten benutzte man zur Ornamentierung vorzugsweise geometrische Motive, wie sie sich aus der Flechttechnik und Webereiergaben (vgl. Abb. 7). Auch wurden oft kostbare Stoffe verwendet, die weit hin ausgeführt wurden; sagt doch der Prophet Hesekiel (27, 7), als er die Pracht der Stadt Tyrus schildert: „Deine Segel waren von gestickter Seide aus Ägypten.“ Reich mit Blumen gestickt waren auch die purpurnen Segel der Kleopatra, wie denn die Flaggschiffe mit Vorliebe purpurne Segel fuhren, so die des



Abb. 2. „The Earl of Warwick at Sea.“  
Aus Laughton, Old Ships Figure-Heads and Sterns.  
London 1925.

Alkibiades, Alexanders des Großen, der römischen Flotten. Wie die Abbildungen uns lehren, fuhren auch die römischen Handelsschiffe gern prächtig verzierte Segel mit eingewebten oder gestickten Darstellungen. Ähnlich begegnen sie uns auch in den nächsten Jahrhunderten mehrfach. Wie kostbar bisweilen die Segel waren, lehrt unter anderen die Geschichte

<sup>1)</sup> Vgl. den hübschen Aufsatz von H. Szymanski, Zur Geschichte der farbigen Segel. „Marine-Rundschau“, 1926 (XXXI.), S. 525 ff.

vom nordischen König Sigurd Jorsalafari, dem „Jerusalemfahrer“, der 1110 n. Chr. auf der Rückkehr von Jerusalem nach Miklagard kam, in die „große Stadt“, worunter Konstantinopel zu verstehen ist. Der Chronist Snorre Skurlesson von Island (um 1200 n. Chr.) erzählt, daß der König damals einen halben Monat vor der Meerenge lag und auf Seitenwind wartete. Alle seine Segel waren nämlich mit buntem Seidenstoff bekleidet und schön verziert; und damit man von

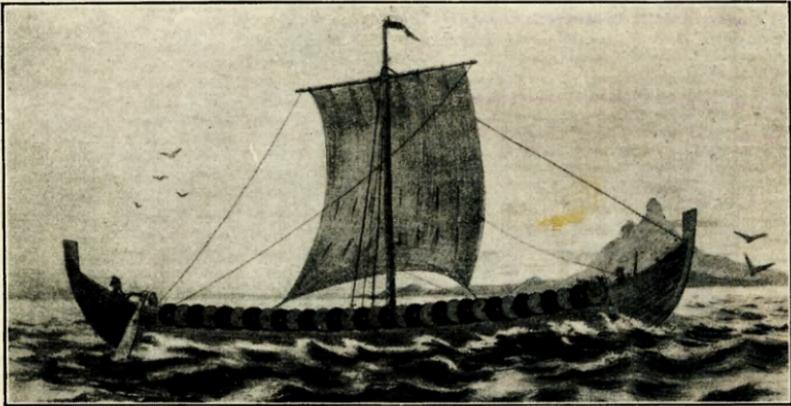


Abb. 3. Wikingschiff, Nachbildung des Gokstad-Bootes.

den Ufern diese Pracht auch genug bewundern könne, wollte er mit scharf angebrautten Segeln fahren. „Und als König Sigurd in Miklagard einfuhr, lief alles Volk zusammen, um zu sehen, wie Sigurd segelte“, sagt Snorre. Zur Zeit der Kreuzzüge wurden die Segel gern durch ein großes Kreuz gekennzeichnet. Wir finden es im XV. Jahrhundert bei Hanseschiffen wieder „en grot lichtblaw creutze in de segele bynnen unde buten an geneyet“, heißt es z. B. in den Hanse Recessen<sup>1)</sup>. Im folgenden Jahrhundert begegnet uns das Kreuz des heiligen Jakob am Segel Magellans, während Schiffe der spanischen Armada 1588 Heiligenbilder in den Marssegeln aufwiesen. Einige Jahrhunderte hindurch hat sich die Sitte, die

<sup>1)</sup> Hanse Recesse, VIII., S. 343.

Segel zu verzieren, dann noch gehalten, namentlich sehen wir bunte Wappen und Embleme die gewaltigen Flächen beleben. Nach und nach verschwinden die bunten Segel, aber auf den großen Linienschiffen europäischer Seemächte waren für Paradezwecke die mit dem königlichen Wappen verzierten Segel noch bis zu Beginn des vorigen Jahrhunderts vorhanden. Kurz vor dem Kriege machte sich eine Bewegung bemerkbar, die Jachtsegel wieder farbenfreudiger zu gestalten, und jetzt kann man bei Faltbooten, Paddelbooten usw., also bei ganz kleinen Seglern, diese Mode vereinzelt wieder beobachten. Auch die 1921 erbaute Fünfmastbark „Kjöbenhavn“, die im Vormarssegel die Hausflagge ihrer Reederei zeigt, greift so auf eine alte Sitte zurück.



Abb. 4. Normannenschiff (11. Jahrh.).

Aus dem Teppich von Bayeux.

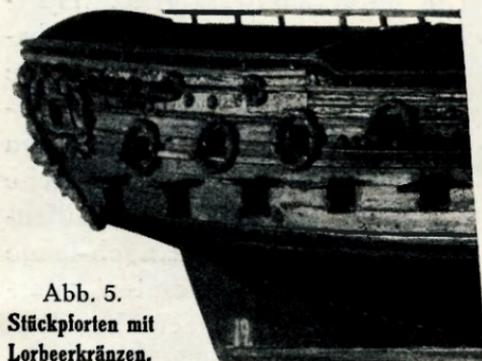


Abb. 5.  
Stückplorten mit  
Lorbeerkränzen.

Für den Schiffsrumpf war bei den Phönikern eine eigenartige Verzierung gebräuchlich. Wie an den Türmen ihrer Stadt und den Zinnen der Mauern hingen sie auch an der Reling der Schiffe ihre Schilde auf, wie uns Münzbilder zeigen. Dasselbe finden wir — allerdings sehr viel später — dann in den nordischen Meeren (Abb. 3) bei den Wikingern und Nordmännern. Bei dem 1880 am Gestade des Christianiafjords bei Gokstad<sup>1)</sup> ausgegrabenen Wikingerschiff hingen an Backbord noch vier dieser Schilde<sup>2)</sup>. Sie

<sup>1)</sup> N. Nicolaysen, Langskibet fra Gokstad. Kristiania 1882.

<sup>2)</sup> R. Nordenstreng, Die Züge der Wikingen, Abb. S. 27.

sind aus Fichtenholz, zeigen am Rande noch Spuren eines Fell- oder Lederüberzuges und in der Mitte einen eisernen Schildbuckel. Ursprünglich waren 32 solcher Schilde an jeder Bordwand befestigt in der Weise, daß jeder den nächsthinteren um ein Viertel überdeckte. Diese Sitte war ursprünglich offenbar eine Folge des Raummangels an Bord. Die Schiffe waren sehr stark bemannt — das bekannte

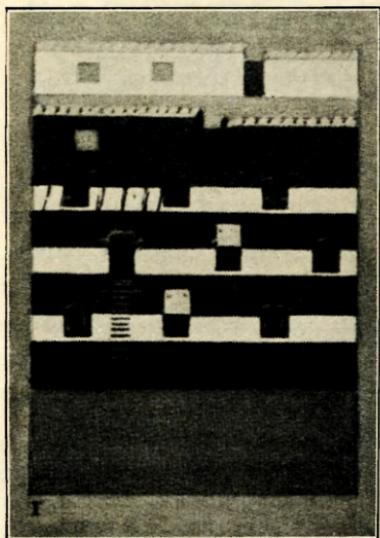


Abb. 6. Bemalung der „Queen“ (1839).  
Aus Laughton.

Drachenschiff des Olaf Trygvason fuhr eine Besatzung von 524 Mann —, so konnte man die Schilde an der Reling hängend am besten verstauen. Dazu kam dann, daß sie die Bordwand erhöhten und bei unruhiger See der Besatzung Schutz gegen überkommende Spritzer gewährten. Zugleich waren sie in ihrer Buntfarbigkeit natürlich ein Schmuck des Fahrzeuges, und das hat der Sitte schließlich eine lange Lebensdauer verliehen. Als man schon lange aufgehört hatte, wirkliche Schilde an der Reling aufzu-

hängen, blieben sie noch lange als Schmuckform bestehen, so daß wir ihre letzten, allerdings allerletzten Ausläufer noch in der Schlacht bei Trafalgar beobachten können.

Um 1300 z. B. fuhren die Schiffe der Kreuzfahrer noch große aus Holz gefertigte, bunt bemalte, mit Wappen und Emblemen verzierte Schilde, die in der Schlacht nicht mehr abgenommen und als Schilde benutzt wurden, aber doch an Ort und Stelle noch Schutzschilde waren. Die Entwicklung der Heraldik kam dieser Sitte entgegen, jeder wollte sein Wappen gern aushängen und zeigen. Etwas später, zur Zeit der großen Koggen, als auf den Schiffen vorn und achtern je

eine hochragende Schanze für die Krieger vorhanden war, zierten Wappenschilde die Reling dieser Kastelle. Als z. B. 1428 eine hansische Flotte ausgerüstet wurde, beschlossen die Städte Lübeck, Hamburg, Rostock usw., daß

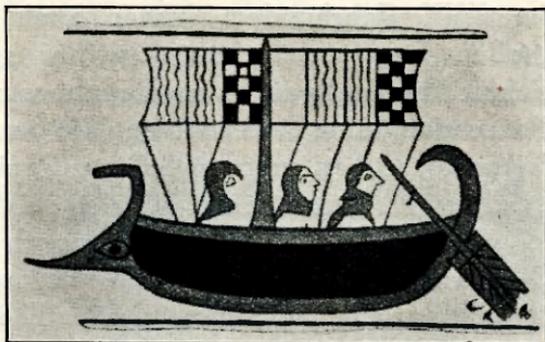


Abb. 7. Ägyptisches Kriegsschiff der Ptolemäerzeit.  
Aus Köster, Das antike Seewesen.

die Schiffe an der Reling und an den Kastellen Schilde mit den Stadtwappen führen sollten<sup>1)</sup>. Nachdem dann später die Bauart der Schiffe eine andere geworden und die hohen turmartigen Aufbauten fortgefallen waren, zog man die aus Schilden gebildete Brustwehr an der ganzen Schiffsseite entlang. Diese Schilde gewährten hier immer noch einen gewissen Schutz, da sie aus nicht splitterndem Pappelholz angefertigt und so stark waren, daß sie von Flintenkugeln nicht durchschlagen werden konnten. Schließlich wurden dann die aus Segeltuch bestehenden Schanzkleider daraus, auf denen die Schilde mit den Wappen, die man nicht missen mochte, aufgemalt wurden.



Abb. 8. Gallionsfigur einer altägyptischen Jacht.

Staatliche Museen in Berlin.

<sup>1)</sup> Hansa Recesse, VIII., S. 343.

Im XVII. Jahrhundert fuhren auch die Galeeren solche großen Segeltuchdecken, die bei schwerem Wetter als Schutz für die Ruderer angebracht wurden. Man nannte sie Pavesaden, eine Bezeichnung, die von den Pavesen herzu-leiten ist, großen, ursprünglich aus Pavia kommenden Schutz-schilden, als deren Ersatz sie also zu denken sind.

Auf Kriegsschiffen dienten bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Hängematten, zusammengerollt und an der Reling entlang in Kisten verstaut, als Brustwehr, gegen

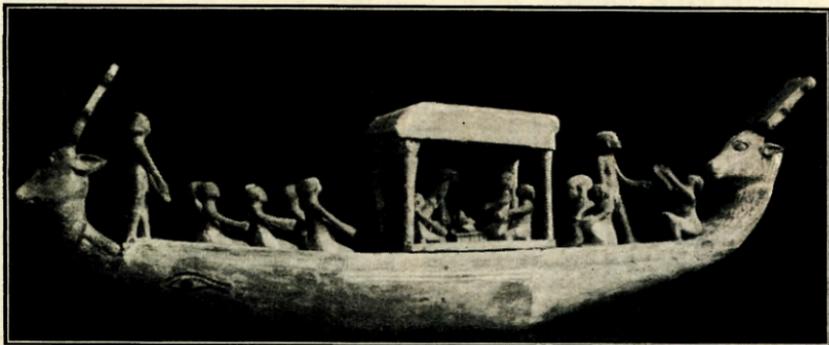


Abb. 9. Ägyptisches Totenschiff.  
Museum für Altertümer in Turin.

Feuchtigkeit durch geteerte Persenninge geschützt. Über diese schwarzen Teerdecken breitete man dann aber als Schmuck vielfach buntfarbige oder ornamentierte Decken aus; sie dürfen wir wohl als die letzte Erinnerung an die Sitte, Schilde am Bordrand aufzuhängen, ansehen.

Die Außenhaut des Schiffes bietet wohl eine für Verzierungen geeignete Fläche, ist aber eigentlich nie in größerem Maßstabe ornamentiert worden. Man hat sich im allgemeinen immer darauf beschränkt, dem Schiffsrumpf durch Farbe ein freundliches oder, je nach dem Zweck des Fahrzeuges, auch wohl ein kriegerisches Ansehen zu geben. Wo Schnitzereien in Frage kommen, kennt auch das Altertum schon zierlich ausgeführte Friese und Profile, die natürlich dem jeweiligen Stile der Zeit entsprachen. Bei Anwendung

von Farben hat man immer wieder buntfarbige Streifenmuster bevorzugt. Bereits das Schiff auf einem kretischen Siegel, wie das auf der griechischen Aristonothos-Vase<sup>1)</sup>, zeigen diese Streifen, und Plinius berichtet, daß zu seiner Zeit die Schiffe purpur, violett, blau, weiß, grün und gelb bemalt waren, jedenfalls auch in Streifen, wie wir es bei der Flotte Wilhelms des Eroberers 1066 wiederfinden (Abb. 4), und die noch jahrhundertlang Mode blieben. So war z. B.

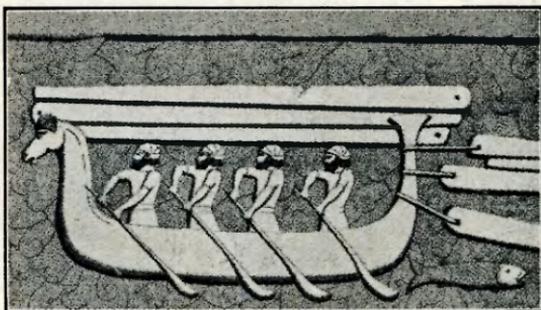


Abb. 10. Assyrisches Boot beim Holztransport.  
Aus Köster, Das antike Seewesen.

die große Dromone, die Richard Löwenherz 1191 von den Sarazenen eroberte, nach der Überlieferung gelb und grün bemalt, und 600 Jahre später war der türkische Dreimaster, den das russische Linienschiff „Erscheinung Gottes“ eroberte, und von dem sich heute noch ein Modell in der Admiralität zu Petersburg befindet<sup>2)</sup>, mit Streifen verziert. In England war zur Zeit der

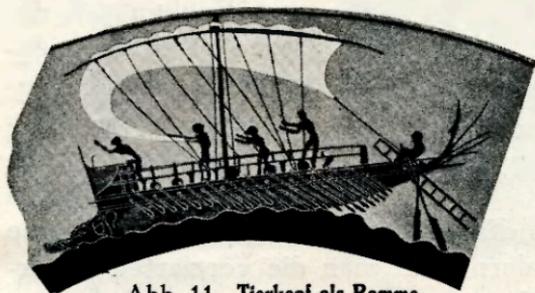


Abb. 11. Tierköpfe als Rämme.  
Griechisches Kriegsschiff von einer Tonschale.

Königin Elisabeth der Rumpf der Kriegsschiffe sehr bunt; geometrische Motive waren beliebt, namentlich Streifenornamente in leuchtenden Farben. Zur Bemalung der „Mary Fortune“ wurden, wie aus dem Bauzerter hervorgeht, z. B.

<sup>1)</sup> A. Köster, Das antike Seewesen. Berlin 1923. Abb. 14 und Tafelbild 35.

<sup>2)</sup> A. Köster, Modelle alter Segelschiffe. Berlin 1925. Tafel 103.

folgende Farben verwendet: Gold, scharlachrot, braunrot, kupferrot, blaugrün, braun, aschfarbe, weiß und grau. Die Bemalung der Schiffe ist immer wenig einheitlich gewesen. „White bear“ war rot, „Bonaventure“ weiß und schwarz, „Revenue“ grün und weiß und „Santa Trinidad“, das Flaggschiff bei Trafalgar, rot mit leichten schwarzen und weißen Streifen.

Neue Schmuckformen waren mit der Einführung der

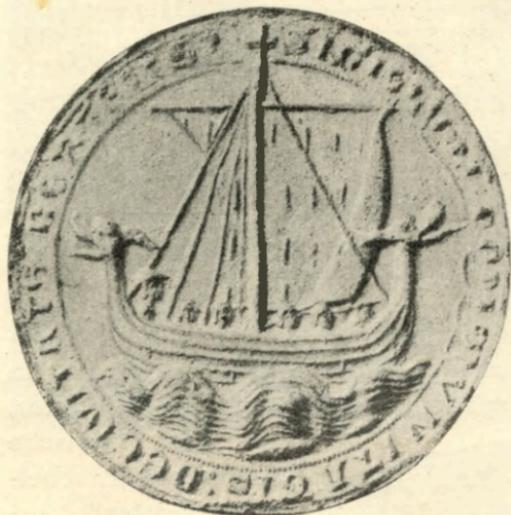


Abb. 12. Siegel von Bergen (1276).

Aus Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen.  
Berlin 1914.

Geschützpforten um 1540 in Aufnahme gekommen, indem man die Pforten von außen mit einem Kranz von Schnitzwerk umgab. Dabei verwendete man Blatt- und Rankenmotive, also einen wirklichen Kranz, oder auch figürliche Elemente, wie z. B. zwei Seejungfern, die ihre glatten, schmiegsamen Leiber bogenförmig um die Pforten legten. Auch Löwenköpfe finden

sich, deren Mäuler dann die verderbenbringenden Geschosse ausspien. In allen Ländern trifft man die verzierten Stückpforten, wenn auch nicht so regelmäßig wie bei englischen Kriegsschiffen, die sie bis etwa 1700 ausnahmslos aufweisen (vgl. Abb. 5). Die Innenseite der Pfortendeckel wurde mit Wappen, Helmkappen, Köpfen und ähnlichen Motiven bemalt.

Im XVIII. Jahrhundert hört die Verzierung der Breitseiten nach und nach auf, das Schiff wird rings von einem gelben, später weißen Streifen für jede Geschützreihe umzogen und bietet dann das Bild der Linienschiffe, wie es uns aus zahlreichen Abbildungen geläufig ist.

Am beliebtesten war wohl zu allen Zeiten die Verzierung der Steven<sup>1)</sup>, namentlich der Vordersteven, die sich ganz unbeeinflusst voneinander fast bei allen seefahrenden Völkern der Erde findet.

Nicht selten hat dieser Stevenschmuck eine symbolische Bedeutung, so bei den Völkern der Südsee oder auch bei den alten Ägyptern, wo bereits in der ältesten Zeit — z. B. bei den Schiffen des Sahure im dritten Jahrtausend v. Chr. — der Steven das Bild eines Auges aufweist, dessen Bedeutung allerdings noch nicht restlos geklärt ist. Das Auge findet sich dann nicht selten bei altgriechischen Fahrzeugen, später bei chinesischen Dschunken und heute noch, wenn auch nicht



Abb. 13. Geschnitzter Steven des Oeseberg-Schiffes.

gerade häufig, im Mittelmeer bei spanischen, dalmatinischen und griechischen Fischerbooten. Noch vor einigen Monaten hatte ich Gelegenheit, an der unteritalischen Küste und bald darauf in den griechischen Gewässern nördlich von Euböa dieses Auge zu beobachten. Auf meine Frage nach der Bedeutung antwortete der italienische Schiffer: „Das ist

<sup>1)</sup> G. Carr Laughton, Old ship figure-heads and sterns. London 1925.

gegen den bösen Blick" (per invidia). Der Grieche wollte nicht recht mit der Sprache heraus und sagte schließlich: „Nun, darüber spricht man doch nicht“, was wohl auch so viel bedeutet wie „gegen den bösen Blick“. Und da nun dem Bilde des Auges bei den alten Ägyptern Übel abwehrende Kraft zugeschrieben wird, so dürfte der Ursprung des Auges am Schiffsbug für das Mittelmeergebiet wohl in seiner ab-

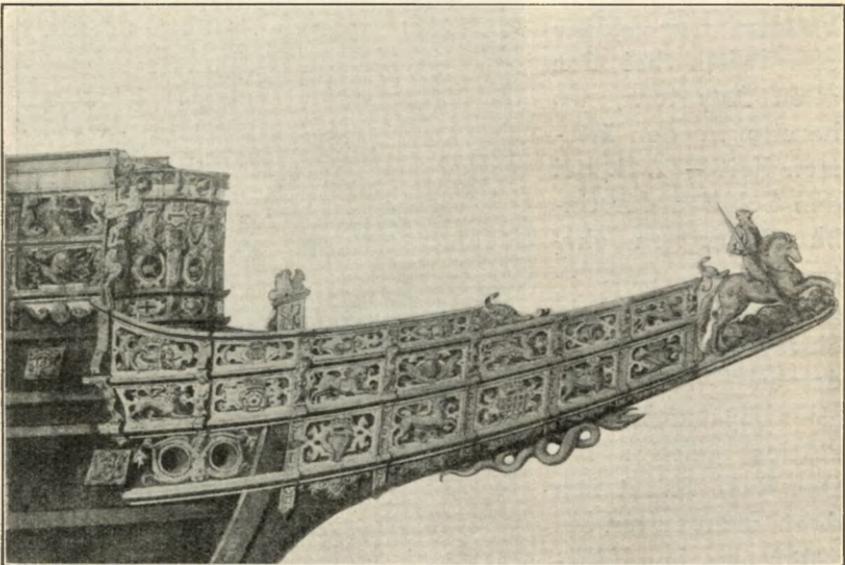


Abb. 14. Schiffsschnabel des „Sovereign of the Seas“ (1637).

wehrenden Bedeutung zu suchen sein. Der Chinese glaubt allerdings, das Schiff, als Wesen aufgefaßt, bedürfe der Augen, um den Weg über die pfadlose See zu finden.

Im Altertum wird als Stevencier gern der Kopf eines Tieres: eines Löwen, Pferdes, Bockes, Ebers usw. verwendet, bisweilen von feinsten Arbeit, wie ein bronzenener Bockskopf des Berliner Museums zeigt, der einmal die Gallionsfigur einer ägyptischen Jacht bildete (vgl. Abb. 8 u. 9). Ein älteres Schiff, die Jacht des Prinzen Merib (Sohn des Königs Cheops), die in seiner Grabkammer abgebildet ist, zeigt den

Kopf eines Igels am Steven, der aber nicht, wie es gewöhnlich bei Gallionsbildern der Fall ist, vorausschauend übers Meer in die Ferne, sondern zurückgebogen ist mit dem Blick übers Schiff<sup>1)</sup>. Die sogenannten Seevölker, die um 1300 v. Chr. versuchten, in Ägypten einzudringen, unter denen die neuere



Abb. 15. Preußische Dampferkorvette „Vineta“ (1860).

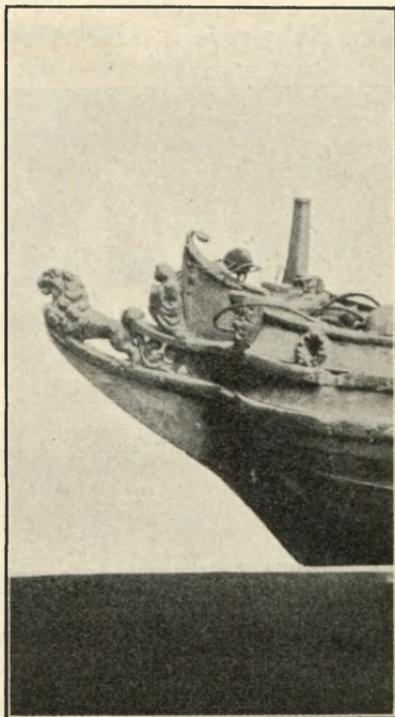


Abb. 16. Löwe als Bugzier.  
Holländische Admiralitätsjacht (um 1660).

Forschung auch griechische Stämme vermutet, kennen bereits den Löwenkopf als Stevenzier, und bei den Phönikern war der Pferdekopf am Bug das nationale Zeichen ihrer Schiffe. Diese Stevenzier war auf allen Meeren so bekannt, daß, wie Herodot erzählt, von karthagischen Seeleuten ein an der Küste von Afrika gestrandetes Fahrzeug wegen des Pferdekopfes, den es als Gallionsfigur trug, sofort als phönikisch

<sup>1)</sup> L. Borchardt, Das Grabmal des Königs Sahure II. Abb. 20 und 22.

angesprochen wurde. Die im Palast des Sanherib zu Khorsobad (704 v. Chr.) entdeckten Reliefs zeigen uns ein ganzes Geschwader von solchen Schiffen<sup>1)</sup>. Der Pferdekopf der phönikischen Schiffe überrascht vor allen Dingen deshalb, weil das Pferd sonst im Leben der Phöniker gar keine Rolle spielt; vielleicht haben sie aber diese Stevenform von den Babyloniern oder Assyrern übernommen, deren Schiffe



Abb. 17. Gallionsfigur der Fregatte „Blücher“. In den Anlagen der Torpedoschule Flensburg-Mürwik während der Besetzung im Februar 1920 von französischen Soldaten zerstört.

auch den Pferdekopf zeigen. In keilschriftlichen Urkunden wird zudem der Steven als „Esel des Schiffes“ bezeichnet. Es mag noch erwähnt werden, daß eine Bronzeschüssel in Paris, etwa aus dem Jahre 1100 n. Chr. stammend, und im Stil dem Teppich von Bayeux nahestehend, ein Schiff zeigt, dessen Vorderteil als Pferdekopf gebildet ist.

Bei den griechischen Kriegsschiffen war nicht selten der Sporn, die Ramme, künstlerisch als

Tierkopf ausgestaltet; Handelsschiffe zeigten am Steven das Reliefbild eines Minervakopfes, einer Siegesgöttin oder anderer Gottheiten.

Tierköpfe, aber ihrem nordischen Kunststil entsprechend, ganz anders gebildet als bei den Mittelmeervölkern, schmückten die Steven der Wikinger und Nordmänner<sup>2)</sup>. Es waren meist hochragende phantastische und scheußlich grinrende Köpfe von Drachen, Seeschlangen und ähnlichen

<sup>1)</sup> A. Köster, Das antike Seewesen. Tafelbild 13.

<sup>2)</sup> R. Nordenstreng, Die Züge der Wikinger. S. 22ff.

Bestien, die weithin ausschauten und die unholden Wesen des Meeres schrecken sollten: Ymir den Urriesen und sein Geschlecht, Ran, das verderbenbringende Meerweib, und ihre Töchter, die Mädchen mit dem kalten Herzen, die mit gieriger Hand das Schiff zu sich in die dunkle, kalte Tiefe ziehen. Näherte man sich in freundlicher Absicht einer Küste, so wurden diese drohenden Häupter abgenommen, um die Landgeister nicht zu erschrecken oder um ihren Zorn und Widerstand nicht herauszufordern.

Nicht selten waren die Bugzierden stark vergoldet. Als z. B. Knut VI. von Dänemark 1183 Julin auf der Insel Wollin eroberte und den Polenherzog unterwarf, kam er auf einem Schiff mit ganz vergoldetem Bug, auf dem der Pole ihm huldigte.

Wie wir heute noch die Gallionsbilder gewesener Schiffe aufbewahren und irgendwie als Schmuckstück verwenden, so scheinen es auch schon die alten Seehelden mit ihren gähnenden Drachenköpfen gemacht zu haben. Nach der Grettirsaga besaß Thorild ein großes schönes Meerschiff, und als er seemüde geworden war, ließ er es abwracken und die Steven an seinem Hoftor aufstellen. Da standen sie viele Jahre und verkündeten, da sie wetterkundig waren, den kommenden Nord- und Südwind.

Dieses Fahrzeug war offenbar an beiden Steven mit solcher Zier versehen, wie zum Teil auch die Schiffe Wilhelms des Eroberers. Nachdem die Wikinger schon längst ihre Rolle ausgespielt, haben die Drachenköpfe noch lange die nordischen Meere befahren, bis ins XIII. Jahrhundert hinein. Zuletzt begegnen sie uns auf den Siegeln von Lübeck



Abb. 18. „Mohican.“  
Mus. f. Meereskunde, Berlin.

(1230) und Bergen (1276) in prächtigen Exemplaren<sup>1)</sup>. Außer dem Steven war auch der Bug der Wikingerschiffe nicht selten mit reichen Schnitzereien verziert, wie uns u. a. die Reste des bei Oeseberg in einem Grabhügel entdeckten, aus dem neunten Jahrhundert stammenden Schiffes lehren<sup>2)</sup>.

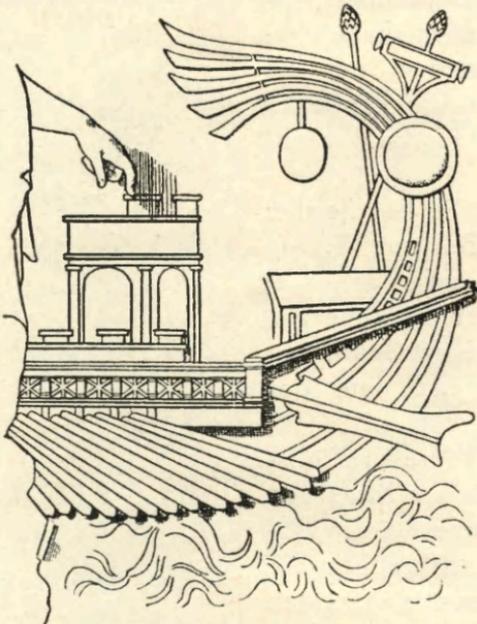


Abb. 19. Aphlaston, Heckzier eines griechischen Schiffes.

Aus Köster, Das antike Seewesen.

In solche Schnitzereien pflegte man auch Sturmrunden und Zaubersprüche mit einzuflechten<sup>3)</sup>:

„Wie hoch der Schwall,  
wie schwarz die Flut,  
Kommst heil du doch heim  
aus dem Meere!“

Nach den Wikingern kam die Zeit, in der die Schiffe vorn und achtern die Kastellaufbauten erhielten, die bis hart in die Spitze des Stevens vorgeschoben wurden, ja bald noch darüber hinausragten (Abb. 2). Jetzt blieb für den Stevenschmuck kein Raum, auf Jahrhunderte ist er

verkümmert und fast verschwunden. Aber sobald mit der Änderung der Schiffstypen die Kastelle verschwinden und die Steven wieder frei werden, ist auch sofort der Stevenschmuck wieder da, wenn auch in völlig veränderter Form. Aus den Stevenköpfen, die hochragend und stolz übers Meer

<sup>1)</sup> B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen. Tafel III und IV.

<sup>2)</sup> H. Falk, Altnordisches Seewesen. S. 43, Abb. 11 und 12.

<sup>3)</sup> Conrad Müller, Altgermanische Meeresherrschaft. Gotha 1914. S. 119.

schauen, sind jetzt, von den Ruderschiffen, den Galeeren entlehnt, lange schmale, weit sich vorstreckende Schnäbel geworden, die wieder als Tierkopf ausgestattet werden, aber auch bald anderweitigen figürlichen Schmuck erhalten, der meist irgendeine symbolische Bedeutung hat. So sah man z. B. bei „Prince Royal“ (1610) und „Phoenix“ (1613) ganz an der Spitze eines solchen Schnabels den Heiligen Georg hoch zu Roß<sup>1)</sup> mit dem Drachen kämpfen, der sich ihm entgegenwirft. Offenbar sind es die dunklen geheimnisvollen Gewalten des Meeres, die Dämonen der Tiefe, die stets den Seemann bedrohen, die hier symbolisch durch den Schutzheiligen bekämpft werden.

Der lange scharfe Schnabel des Schiffes, der z. B. beim „Adler von Lübeck“ (1565/66 erbaut) eine Länge von über 9 m erreichte, hat sich in seiner Unzweckmäßigkeit nicht lange gehalten, er wird bald sehr viel kürzer und massiger, und dadurch wird zugleich mehr Raum geschaffen für die Stevenzier, die sich jetzt zu einer richtigen Gallionsfigur entwickelt, z. T. aber auch die Wangen des Stevens bedeckt. Um die Mitte des XVI. Jahrhunderts wurde es Sitte, auch Wappen und Teile davon als Gallionsfiguren zu verwenden. Ein von den Engländern erobertes französisches Kriegsschiff „Salamander“ trug am Steven einen Salamander, das



Abb. 20. Siegel der Stadt Tenby in Wales.  
Aus Hagedorn.

<sup>1)</sup> G. Carr Laughton, Old ship figure-heads and sterns. Tafel II.

Wappentier Heinrichs IV. von Frankreich, und ein schottisches Fahrzeug führte dort das Einhorn aus dem schottischen Wappen. Aus dem Heiligen Georg mit dem Drachen ist bei „Sovereign of the Seas“ König Edgar geworden, zu Pferde

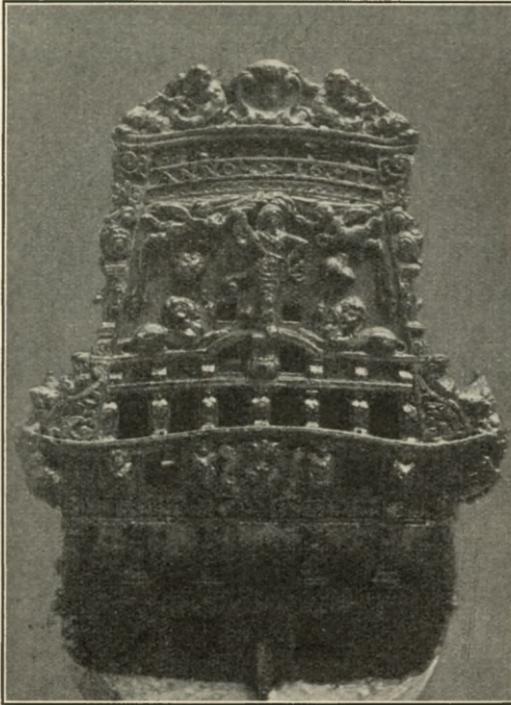


Abb. 21. Spiegel des „Prins Willem“ (1651).  
Scheepvaart-Museum in Amsterdam.

über sieben Könige hinwegreitend (Abb. 14). Daraus wurde bei der „Naseby“ Oliver Cromwell, über sechs Nationen hinwegreitend: Schotten, Irländer, Holländer, Franzosen, Spanier, Engländer, durch die verschiedenen Trachten gut unterschieden. Nach der „Restoration“ ist dieses Gallionsbild natürlich entfernt und Neptun an dessen Stelle gesetzt worden. Vielfach werden jetzt auch schon Büsten und weibliche Wesen als Stevazier verwendet, Meer-  
mädchen und Seejung-

fern, meist in üppiger Nacktheit, die schützend das Schiff begleiten, sowie Seepferde und andere mit Fischschwänzen versehene Wesen. Diese Motive sind offenbar vom Süden her übernommen, da bei den ursprünglich griechischen Meermädchen der grausame menschenfeindliche Zug weniger hervortritt<sup>1)</sup>, der den nordischen Meerweibern entsprechend

<sup>1)</sup> A. Köster, Meeresrauschen in alter Dichtung und Sage. Faust, Monatsschrift für Kunst, Literatur und Musik. Jahrg. 1924, Heft 4, S. 4ff.

der rauhen, wilden Natur des Meeres eigen ist. Die Töchter des Nereus, die Nereiden, Najaden und Nymphen, reizende Geschöpfe, zu denen Amphitrite und Thetis gehören, Galateia und Oreithyia, wie auch Kirke und Kalypso, sind meist freundlich im Verkehr mit Menschen, ihr eigentliches Leben ist der Tanz der sanften Wellen, auf denen sie schaukeln in lieblichem Spiel. Sie verkörpern mehr die freundlich - heitere Seite des Meeres und eignen sich daher — auch symbolisch gedacht — sehr gut als Schiffschmuck. Es gibt deshalb auch wohl kein Motiv, das im Laufe der Jahrhunderte immer wieder so ausgiebig zur Verzierung der Schiffe verwendet worden ist wie das Meermädchen in seinen zahlreichen Abwandlungen (vgl. Abb. 15).



Abb. 22. Bildnis vom Spiegel des „Erasmus“.  
Museum zu Tokio.

Als Gallionsfigur hat auch der Löwe eine außerordentlich weite Verbreitung gefunden, wir finden ihn in allen Ländern Jahrhunderte hindurch in den verschiedensten Formen. Bereits um 1400 fuhr ihn Venedigs Galeeren, um 1600 ist er all-

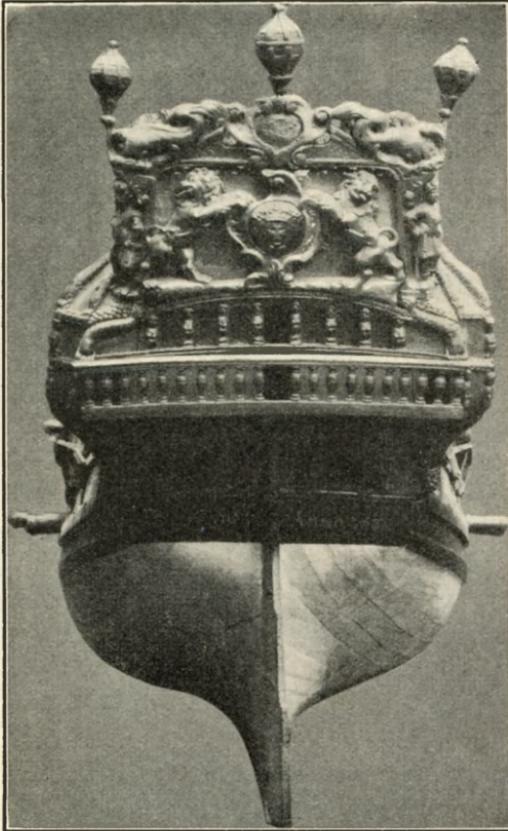


Abb. 23. Spiegel eines Danziger Zweideckers (um 1650).  
Artushof in Danzig.

gemein beliebt (Abb. 16), und 200 Jahre später durchfährt er als Gallionsfigur noch in gleicher Weise die Meere, wenn auch nicht immer in künstlerisch vollendeter Ausführung. Wird doch von Thorwaldsens Vater, der Bildschnitzer war, erzählt, daß er bei der Anfertigung von Gallionsfiguren trotz heißen Bemühens immer wieder nur einen Pudel statt des Löwen zustande brachte, bis der junge Thorwaldsen ihm eines Tages das Schnitzmesser aus der Hand nahm und damit seine außergewöhnliche Begabung an den Tag legte. Die Herkunft des Löwen-

motivs läßt sich zwar noch nicht lückenlos nachweisen, jedoch spricht manches dafür, daß für Europa der Löwe von San Marco, das Wappentier Venedigs, das einst die zahlreichen Schiffe dieses seemächtigen Staates zierte, der Urahn dieser zahlreichen Gallionsfiguren ist.

Neben dem Löwen wurden seit dem XVIII. Jahrhundert vielfach Büsten als Stevenzier angebracht und dann menschliche Figuren der verschiedensten Art, die vielfach in Beziehung zum Namen des Schiffes standen (Abb. 17 u. 18).

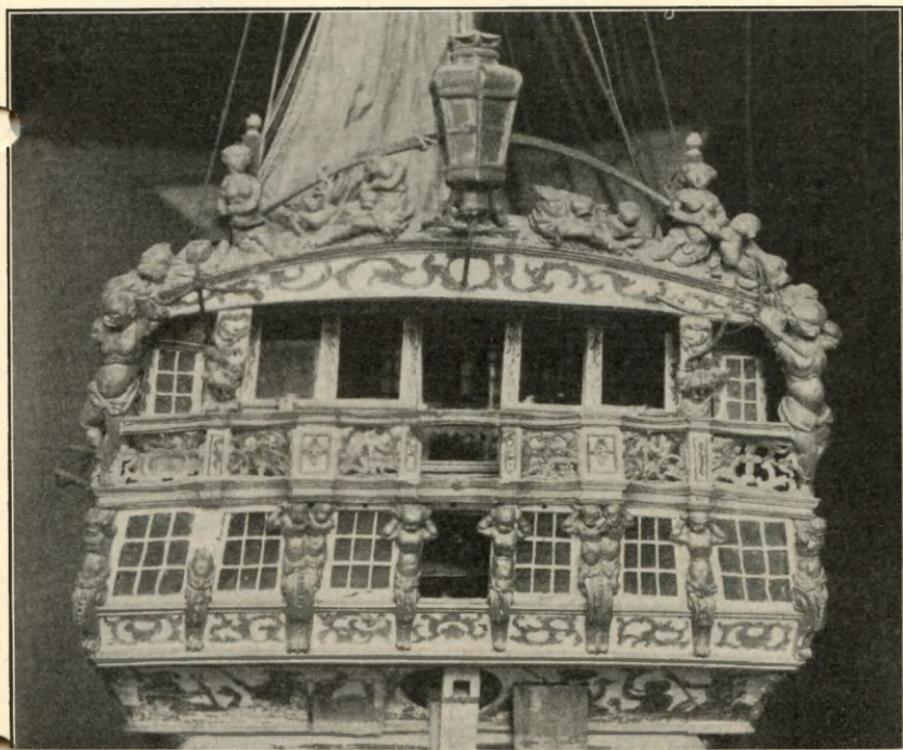


Abb. 24. Spiegel eines Zweideckers (um 1710).  
Schloßmuseum in Weimar.

Wie der Vorderstevn bereits in ältester Zeit im Nillande zum Träger einer Schmuckform wird, so auch der Achterstevn, der sich bei den frühen Schiffstypen in seiner Form vom Vorderstevn kaum unterschied. Die zusammengeschnürten Papyrusbündel ergaben als Endigung von selbst eine Art Dolde, die dann in den verschiedensten Variationen, voll aufgeblüht, als Knospe, gerade aufgerichtet, rückwärts

gebogen usw., als Stevenzier verwendet wird. Auch Tierköpfe sind an dieser Stelle nicht selten, oder wenn der Bug des Schiffes als Vorderteil eines Tieres aufgefaßt wird, endigt das Fahrzeug hinten in Form eines Fischschwanzes, so bei den Phönikern<sup>1)</sup>. So auch anderthalb Jahrtausende später bei den Nordländern. Eine merkwürdige Verzierung zeigen die kretischen Schiffe, indem der hochemporgezogene Achterstevens oben gespalten und in mehreren gebogenen Endigungen ausläuft. Diese Weise wird später von den Griechen übernommen und ist unter dem Namen Aphlaston Jahrhundert hindurch gebräuchlich gewesen (Abb. 19). Römische Fahrzeuge fuhren gern plastische Bildwerke, von denen der Schwan in auffallender Weise bevorzugt wird, daneben an den Wangen Delphine, Seepferde oder gar mythologische Szenen, zu denen Reliefbilder der großen Kunst natürlich das Vorbild geliefert hatten.

Das große schöne Schiff auf dem Torlonia-Relief führt außer dem Schwan<sup>2)</sup> noch eine Siegesgöttin als Endigung des Achterstevens. Bei dem Flaggschiff Wilhelms des Eroberers ist sie zu einem Herold geworden, in der Rechten das Horn, in der Linken die Standarte des Königs. Vierhundert Jahre später begegnet dasselbe Motiv auf dem Siegel der Stadt Tenby<sup>3)</sup> in Wales (Abb. 20). Man sieht, wie langlebig solche Motive waren.

Als im Mittelalter die Schiffe vorn und achtern mit hohen Kastellen versehen wurden, blieb, wie gesagt, kein Raum für Verzierungen an den Schiffsenden. Nach und nach verwuchsen die Kastelle mit dem Schiff, und vom XV. Jahrhundert an wird der Stern verbreitert, das Heck erhält einen

<sup>1)</sup> A. Köster, Schifffahrt und Handelsverkehr des östlichen Mittelmeeres im 3. und 2. Jahrtausend v. Chr. S. 13, Abb. 2.

<sup>2)</sup> Vgl. Abb. 1. An dem Relief ist aus dem Schwanhals ein Stück gerade hinter dem Kopf herausgebrochen; dadurch ist diese Tierfigur nicht ganz deutlich zu erkennen. Der Schwan steht vor der Siegesgöttin, ihr zugewandt.

<sup>3)</sup> B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen. Tafel XV.

Spiegel, der dann eine sich mehr und mehr verbreiternde Fläche darbietet, die zur Verzierung geradezu herausfordert. Die Aufbauten dieser Schiffe, Halbdeck, Quarterdeck und Poop, die bei den Galeonen der südlichen Meere z. T. eine enorme Höhe erreichten — „Madre de Dios“ (1592) hatte sieben Decks übereinander —, waren dem Bedürfnis entsprungen, nach der Entdeckung Amerikas für den ausgedehnten Passagierverkehr über den Ozean große und zahlreiche Unterkunftsräume zu schaffen. Diese Decks, denen durch Fenster usw. Licht und Luft zugeführt werden mußten, gaben dem Achterschiff von vornherein eine horizontale Gliederung, die sich nach außen hin auch in der Verzierung des Spiegels nicht verleugnet. Der Spiegel des holländischen Ostindienfahrers „Prins Willem“ von 1651 zeigt uns die typische Form der damaligen Zeit. Das stark betonte Mittelfeld trägt das überlebensgroße, in starkem Relief fast als Rundplastik gearbeitete Bild des Prinzen, zwei Genien mit Kränzen fliegen auf ihn zu, neben ihm liegen zwei Löwen (Abb. 21).

Sehr interessant ist das Schicksal eines solchen Bildnisses von Erasmus von Rotterdam<sup>1)</sup>, das den Spiegel eines

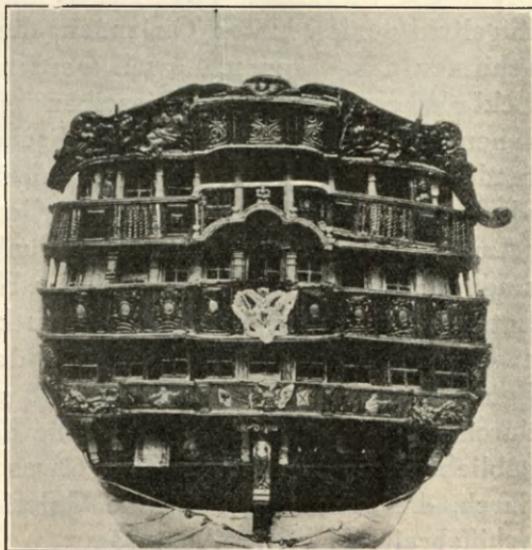


Abb. 25. Spiegel eines russischen Linienenschiffs (um 1720). Privatbesitz Sr. Kgl. H. des Großherzogs von Oldenburg.

<sup>1)</sup> J. W. van Nouhuijs, Het hekbeeld van het schip de Liefde ex Erasmus in het kaizerlijk museum te Tokio. Rotterdam 1927. Für die gütige Überlassung des Druckstockes sind wir Herrn Direktor van Nouhuijs, Rotterdam, zu Dank verpflichtet.

holländischen Schiffes zierte, das 1598 nach Japan in See und dort verloren ging. Die gut ausgeführte Statue gelangte schließlich in den Tempel von Azuma-mura, wo es Jahrhunderte als Statue eines Heiligen angesehen und verehrt wurde. Kürzlich wurde es wieder entdeckt und als Schiffszier erkannt. Jetzt steht es im Museum zu Tokio (Abb. 22).

Bei der schwedischen „Amaranthe“ von 1654 ist an die Stelle des Bildnisses ein Wappen gesetzt worden, die geflügelten Genien halten Girlanden, die ruhenden Löwen beschirmen das Wappen, Löwen werden auch darüber an den Ecklaternen sichtbar. Dieselben künstlerischen Motive sehen wir am Spiegel des holländischen Flaggschiffes „Zeelandia“ von 1662; aber die Löwen sind hier aufgerichtet und als Wappenhalter verwendet. Die Genien, die schon bei der „Amaranthe“ keine notwendige Funktion mehr ausübten, sind verschwunden, die Löwen der Heckzier zwischen den Laternen treten mehr hervor. Dazu kommen an den Ecken zwei große männliche Figuren, die den oberen Teil tragen. Beim Danziger Zweidecker von 1650 sind die oberen Löwen durch Delphine ersetzt, sonst ist die Komposition die gleiche geblieben, die Horizontale tritt etwas deutlicher hervor dadurch, daß eine vorspringende Galerie sich über die ganze Schiffsbreite hinzieht (Abb. 23).

Galerien dieser Art, bis zu drei oder gar vier übereinander, durch Fenster geschlossen oder offen, sind in Zukunft maßgebend für die Komposition, doch bleibt je nach der Stilrichtung der Zeit (vgl. Abb. 24 u. 25) noch ein breiter Spielraum für die Ausgestaltung mit Ornamenten. Ins Üppige entwickelt, verschlang diese oft unverhältnismäßig hohe Beträge der Bausumme, so daß in England schließlich durch behördliches Eingreifen die Überfülle der Schnitzereien gemäßigt werden mußte. In der Folge sind diese dann fast ganz verschwunden, so daß der Spiegel nunmehr wie die Fassade eines schlicht bürgerlichen Hauses anmutet (Abb. 26).

Mit dem Ausgang der Segelschiffszeit verlieren sich die Schmuckformen immer mehr, im wesentlichen als Folge des

veränderten Zeitgeschmackes. In der Architektur, in der Kleidertracht, bei unseren Möbeln — fast überall beobachtet man dasselbe: alles schmückende Beiwerk fällt, die Zweckform beginnt zu herrschen. Im Schiffbau kommt noch hinzu der Wechsel des Materials; Stahl und Eisen sind weniger als Holz zu ornamenterer Ausgestaltung geeignet.

Eines bescheidenen, aber charakteristischen Stevenschmuckes erfreut sich jedoch nach wie vor das Kriegsschiff. Wappenschilder stehen im Vordergrund, wenn möglich unter Berücksichtigung der Schiffsnamen. Einige dieser modernen Gal-

lionsbilder sind von künstlerischer Vollendung. — Im Ausgange des letzten Jahrhunderts beginnt bei der Handelsmarine mit dem aufblühenden internationalen Personenverkehr als Folge des wachsenden Wohlstandes eine neue Art des Schiffsschmuckes: die Innenarchitektur. Sie folgt anderen Vorbildern und geht andere Wege, als wir sie hier in der Entwicklung von Zier und Schmuck des Schiffes durch die Jahrtausende hindurch kennengelernt haben.

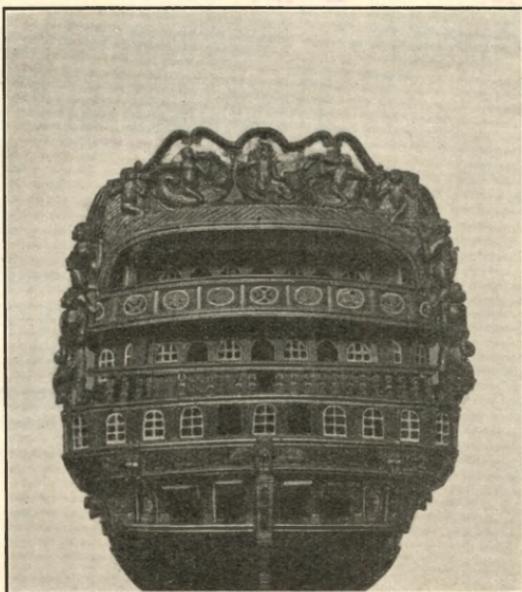


Abb. 26. Spiegel eines englischen Dreideckers  
(um 1710).

Marinemuseum in Petersburg.

\*  
Druck von  
Ernst Siegfried Mittler und Sohn  
Buchdruckerei G. m. b. H.  
Berlin SW68

\*

- 135 Konterbande, Blockade u. Seesperre. Von Geh. Justizr. Prof. Dr. Triepel.  
 136 Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagworts von der Freiheit der Meere. Von Prof. Dr. W. Vogel.  
 139 Die Grundlagen des italienischen Imperialismus. Von Prof. Dr. Rühl.  
 144 Die deutsche Flagge. Von Kapitän zur See z. D. J. F. Meuß.  
 146 Ringen der Weltmächte um Mittel- und Südamerika. Von Prof. E. Daenell.  
 151 Zur Frühgeschichte des Seeverkehrs im Indischen Ozean. Von Prof. Dr. Richard Hennig. [Von Prof. Dr. J. Strieder.  
 149 Levantinische Handelsfahrten deutscher Kaufleute des 16. Jahrhunderts.  
 161 Das Rätsel der Atlantis. Von Prof. Dr. R. Hennig.  
 165 Seefahrten der alten Ägypter. Von Prof. A. Köster.  
 167 Der Brandtaucher. Das erste deutsche Unterseeboot Wilhelm Bauers. Von Oberleutnant z. S. a. D. D. Maydorn.  
 169 Die Irrfahrten des Odysseus. Von Dr. Albert Herrmann.  
 173 Die Sage vom Fliegenden Holländer. Von Dr. Rolf Engert.  
 174 Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm“ als Hilfskreuzer 1914—15. Von Korvettenkapitän Thierfelder.  
 178 Konstantinopel und die Meerengenfrage. Von Dr. Paul Mohr.

### Kriegsmarine.

- 30 Kiel und Wilhelmshaven. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.  
 28 Die Torpedowaffe. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.  
 42 Kriegsschiffsbesetzungen. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.  
 53 Unterseebootsunfälle. Von Fregattenkapitän Michelsen.  
 56 Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachffloten. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.  
 73 Die deutsche Eisenindustrie und die Kriegsmarine. Von P. Koch.  
 109 Die wichtigsten Kanalhäfen und ihre Bedeutung für den Krieg. Von Prof. F. W. O. Schulze-Danzig.  
 125 Englands Mannschaftersatz in Flotte und Heer. Von Prof. Dr. Spies.  
 140 Luftschiffangriffe auf England. Von Kapitänleutnant Frhr. Treusch v. Buttlar-Brandenfels.  
 141 Das Seeflugzeugwesen. Von Fregattenkapitän a. D. W. Schnell.  
 158 Die deutsche Marine in den Dardanellen. Von Korv.-Kap. Schneider.  
 162 Die beiden „Meteore“ der deutschen Marine. Von Vizeadmiral a. D. Dr. h. c. v. Mantey.  
 177 SMS. Hohenzollern. Von Vizeadmiral Dr. h. c. v. Mantey.

### Volks- und Seewirtschaft.

- 37 Der Hafen von New York. Von Professor Dr. Albrecht Penck.  
 40 Die Heilkräfte des Meeres. Von Prof. Dr. Albert Eulenburg.  
 43 Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte. Von Dr. W. Vogel.  
 60 Tsingtau. Von Professor Dr. Albrecht Penck.  
 83 Auf den Färöern. Von Prof. D. Dr. Edward Lehmann.  
 54 Valparaiso und die Salpeterküste. Von Dr. Rud. Lütgens.  
 72 Die festländischen Nordsee-Welthäfen. Von Dr. H. Michaelsen.  
 64 Die deutsche Seekabelpolitik. Von Dr. R. Hennig.  
 81 Das Meer als Nahrungsquelle. Von Prof. Dr. H. Henking.  
 50 Kriegsrüstung und Wirtschaftsleben. Von P. Koch.  
 65 Die großbritannische Hochseefischerei. Von H. Lübbert.  
 69 Triest und die Tauernbahn. Von Prof. Dr. F. Heiderich.  
 80 Von Singapur bis Yokohama. Von L. Mecking.  
 82 San Franzisko. Von A. Rühl.  
 89 Wohlfahrtseinrichtungen in der Seefischerei. Von F. Duge.  
 91 Durch die Magellanstraße. Von Gustav Goedel.  
 92 Überland und Übersee im Wettbewerb. Von Dr. Richard Hennig.  
 94 Nach Deutsch-Neuguinea. Von Dr. Walter Behrmann.  
 13 Die Seehäfen von Marokko. Von Prof. Dr. Th. Fischer.  
 95 Die Salpeterindustrie Chiles. Von Dr. A. Hartwig.  
 113 Edinburg, Glasgow und Liverpool. Von Prof. Dr. Schulze-Lübeck.  
 114 Die Heimsuchungen d. Handelsschiffahrt durch d. Krieg. Von C. Schroedter.  
 138 U. S. Amerikas Schiffbau in Frieden und Krieg. Von Prof. Walter Laas.

B. 3556

- 100 Die überseeische Getreideversorgung der Welt. Von Dr. Walter Vogel.
- 101 Antwerpen. Von Prof. Dr. Alfred Rühl.
- 96 Politische Probleme im westlichen Mittelmeer. Von Dr. P. Mohr.
- 102 Deutsche Kulturarbeit im nahen Orient. Von Dr. P. Mohr.
- 103 Englands Kohle und sein Überseehandel. Von Dr. R. Engelhardt.
- 112 Die drahtlose Telegraphie im überseeischen Nachrichtenverkehr während des Krieges. Von Dr. Richard Hennig.
- 116 Gegenwart und Zukunft der deutschen Seeschifffahrt. Von Dr. P. Stubmann.
- 119/120 Gegenwart und Zukunft der deutschen Kolonien. (Doppelheft.) Von Prof. Hans Meyer, Leipzig.
- 122 Das deutsche Kolonialreich der Zukunft. Von Fr. Hupfeld.
- 123 Die Zukunft des deutschen Außenhandels. Von Prof. Dr. H. Herkner.
- 126 Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft. Von Dr. Erich Wallroth. [rat Dr. Schrameier.
- 124 Die deutsch-chinesischen Handelsbeziehungen. Von Geh. Admiralitäts-
- 127 Britischer Imperialismus. Von Prof. Dr. Friedr. Brie.
- 128 St. Petersburg. Von Dr. Rich. Pohle.
- 129 Japan und seine Stellung in der Weltpolitik. Von Konsul A. Moslé.
- 131 Wiederaufbau der deutschen Handelsschifffahrt. Von Dr. K. Isermeyer.
- 133 Die natürlichen Grenzen Rußlands. Von Prof. Dr. A. Penck.
- 143 Die untere Donau und ihre Fischerei. Von Dr. K. Marcus.
- 145 Argentinien und seine Stellung in der Weltwirtschaft. Von H. Waetge.
- 147 Der Panama-Kanal als politisches und wirtschaftliches Werkzeug der Vereinigten Staaten von Amerika. Von Dr. phil. Otto Lutz.
- 148 Danzig, sein Hafen. Von Dr. jur. Paul Damme.
- 152 Riga. Von Dr. Richard Pohle.
- 154/55 Die Ermittlung der Meerestiefe. Von Walter Stahlberg.
- 157 Meereskunde, Wirtschaft und Staat. Von Prof. Dr. Alfred Merz.
- 163 Im Pampero-Sturm. Eine Strandung vor der La Plata-Mündung. Von Kapitän A. Hoefler.
- 166 Bernstein, das Gold des Nordens. Von Prof. Ludwig Brühl.
- 168 Frankreich und Marokko. Von Dr. Paul Mohr.
- 170 Die Häfen Deutsch-Ostafrikas. Von Geh. Regierungsrat W. Methner.
- 171 Die Abschließung und Trockenlegung der Zuidersee. Von Regierungs- und Baurat R. Schmidt.
- 172 Finnlands Küsten und Häfen. Von Prof. Dr. Gustav Braun.
- 175 Bilder aus Nordbrasilien und seinen Häfen. Von Dr. Patschke.
- 176 Von Pernambuco bis Porto Alegre. Eine Reise durch Brasiliens Seehäfen und ihr Hinterland. Von Dr. Patschke.
- 180 Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an d. Schleswigschen Westküste. Von Ministerialrat R. Schmidt.
- 182 Der neue Weltverkehr. Von K. Hassert.
- 183 Island und seine Wirtschaft. Von H. Lübbert.
- 184 Japans Seehäfen und ihre neueste Entwicklung. Von Prof. Dr. Meeking.

Seewesen und Schifffahrt.

- 25 Schiffsordnungen und Schiffsbräuche. Von Dr. F. Schulze.
- 32 Die Entwicklung der Schiffsmaschine. Von Prof. P. Krainer.
- 34 Innerer Dienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.
- 44 Auf einem Segler um Kap Horn. Von Dr. R. Lütgens.
- 47 Nautische Vermessungen. Von Dr. E. Kohlschütter.
- 59 Ferngespräche über See. Von Dr. A. Ebeling.
- 67 Der Fährverkehr zur See. Von Prof. Dr. G. Braun.
- 78 Auf S. M. S. „Möwe“. Von Kapitänleutnant Schlenzka.
- 90 Das Zepplinschiff zur See. Von Dr. Freiherr v. Gemmingen.
- 87 Riesenschiffe. Von Dr. H. Michaelsen.
- 156 Der moderne Passagierdampfer. Von Dr. Heinz Michaelsen.
- 160 Das deutsche Seekarten-Werk. Von Kapitän Spieß.
- 164 Der Funkdienst an Bord eines Handelsschiffes. Von Funkoffizier R. Grötsch.
- 179 Vom Segelschiff zum Rotorschiff. Von Dipl.-Ing. Heinrich Croseck.
- 186 Schmuck und Zier des Schiffes. Von August Köster.

Einzelheft M. 1,—, Doppelheft M. 2,—