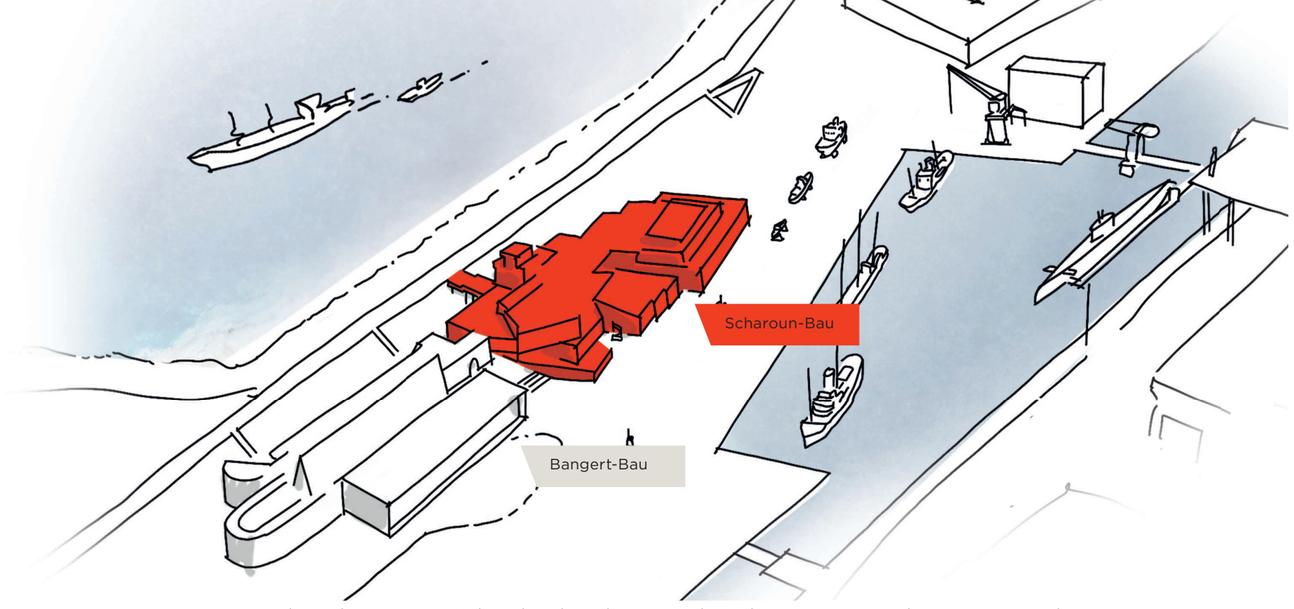
Deutsches Schifffahrts Museum

An Bord – Schiffe verändern die Welt

Die neue Ausstellung im Gründungsbau von Hans Scharoun

Ein Forschungsmuseum der Leibniz Gemeinschaft

Die neue
Ausstellung im
Gründungsbau von
Hans Scharoun



Das Museum besteht aus zwei Gebäudeteilen: dem Gründungsbau von Hans Scharoun (rot) und dem Erweiterungsbau von Dietrich Bangert. Für beide Teile werden derzeit neue Ausstellungen geplant. Während der Bangert-Bau im Sommer 2024 wieder für das Publikum öffnen kann, steht der Scharoun-Bau leer. Das sanierungsbedürftige Gebäude konnte bislang aus finanziellen Gründen nur teilsaniert werden. Der einzige öffentlich zugängliche Bereich des Scharoun-Baus ist die 2017 wiedereröffnete Kogge-Halle.

INHALT

Helfen Sie mit 7
1 Historie: Das Gebäude 8
2 Das vernetzte Museum 12
3 Die Ausstellung 16
A Intro – Das Schiff als Medium 23
B Handel & Krieg 30
1: Die Welt im Wohnzimmer 34
2: Zwischen Weltgeltung und Welterfahrung 39
3: Welt, Krieg, Schiffe 42
4: Der Erste Weltkrieg 47
5: Der Zweite Weltkrieg 51
C Seenot & Rettung 54
1: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) 60
D Passagierschifffahrt & Migration 62
1: Infrastrukturen der Migration 67
2: Passagierschifffahrt um 1900 70
3: Passagierschifffahrt im Nationalsozialismus 74
4: Kreuzfahrtboom 77
E Schiffsunglücke 78
F Navigation & Seezeichen 84
1: Der Weg steht in den Sternen und Karten 88
2: Miniport und Familienzone 93
4 Danksagung 94
Impressum / Credits 95

Schätze im Depot! Das DSM beherbergt eine einzigartige Sammlung maritimer Objekte und Archivalien. Unsere Sammlung ist die Grundlage für unsere Forschungen über Schiffe und wie sie unsere Welt bis heute verändern.

HELFEN SIE MIT

Bitte helfen Sie dabei, unser maritimes Erbe zu präsentieren und seine Geschichten zu erzählen! Mit viel Herzblut und Engagement haben wir in den vergangenen Jahren Ausstellungskonzepte für unseren Gründungsbau entworfen. Doch dieser Bau, benannt nach seinem Architekten Hans Scharoun, ist noch nicht fertig saniert. Daher können wir unsere Ausstellungsideen dort noch nicht präsentieren.

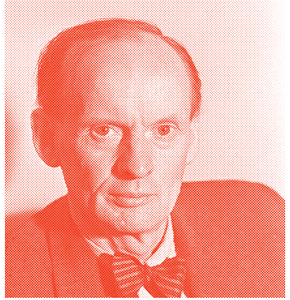
In dieser Broschüre stellen wir unser Ausstellungskonzept für den Scharoun-Bau vor und möchten für seine Umsetzung werben. Steht im Erweiterungsbau ab Sommer 2024 das Schiff selbst im Mittelpunkt, so wollen wir im Scharoun-Bau die engen Beziehungen zwischen Schifffahrt und Politik, Wirtschaft und Gesellschaft beleuchten. Wir fragen nach dem Zusammenhang von Welterfahrung und Weltbeherrschung, Macht und Unterdrückung, Krieg und Frieden, Reisen und Migration, Luxus und Armut, Untergang und Rettung. Der Scharoun-Bau spielt daher eine unverzichtbare Rolle für die Vermittlung des maritimen Erbes und seiner Bedeutung für unsere Geschichte, Gegenwart und Zukunft.

1 HISTORIE: DAS GEBÄUDE

1970: Hans Scharoun gewinnt die Ausschreibung für das Museumsgebäude des DSM **1975:** Eröffnung des Scharoun-Baus im Beisein des damaligen Bundespräsidenten Walter Scheel
2000: Eröffnung des Erweiterungsbaus
2005: Der Scharoun-Bau wird zusammen mit dem Erweiterungsbau und den Objekten im Museumshafen als Ensemble unter Denkmalschutz gestellt **2017:** Eröffnung der Dauerausstellung rund um die ‚Bremer Kogge' von 1380 in der sanierten Kogge-Halle im Scharoun-Bau **2018/19:** Der Scharoun-Bau – mit Ausnahme der Kogge-Halle – wird für Sanierungsarbeiten sukzessive geräumt
2024: Eröffnung der neuen Dauerausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir" im Erweiterungsbau

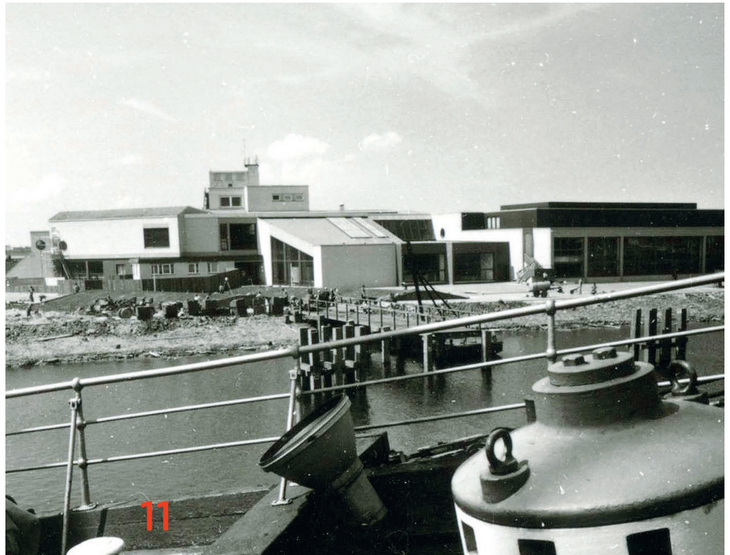
Im Jahr 1970 entwarf der renommierte Architekt Hans Scharoun (1893-1972) ein Gebäude für das neu gegründete DSM.
Hans Scharoun hatte bereits bedeutende Bauten im Stile des organischen Funktionalismus geschaffen, so zum Beispiel die Philharmonie in Berlin. Für seine Heimatstadt entwarf der in Bremerhaven aufgewachsene Scharoun ein Museumsgebäude in einem vergleichbaren Stil, in Form eines Dampfers. Dieses Gebäude gehörte zu seinen letzten Entwürfen. Die Fertigstellung erlebte er nicht mehr.

Seit nun über 50 Jahren ist der Scharoun-Bau des DSM ein prägender Bestandteil der Seestadt Bremerhaven. Durch seinen Standort zwischen dem Alten Hafen und dem Weserdeich im südlichen Bereich der Havenwelten stellt der denkmalgeschützte Scharoun-Bau eine Verbindung zwischen historischer, gegenwärtiger und zukünftiger Schifffahrt dar.



10

Nach ihrer Eröffnung im Jahr 1975 zog die Ausstellung des DSM viele prominente Personen aus der ganzen Welt an. Im Jahr 1978 besuchte Queen Elizabeth II. das Museum. Links neben der Queen: DSM-Gründungsdirektor Prof. Dr. Detlev Ellmers.



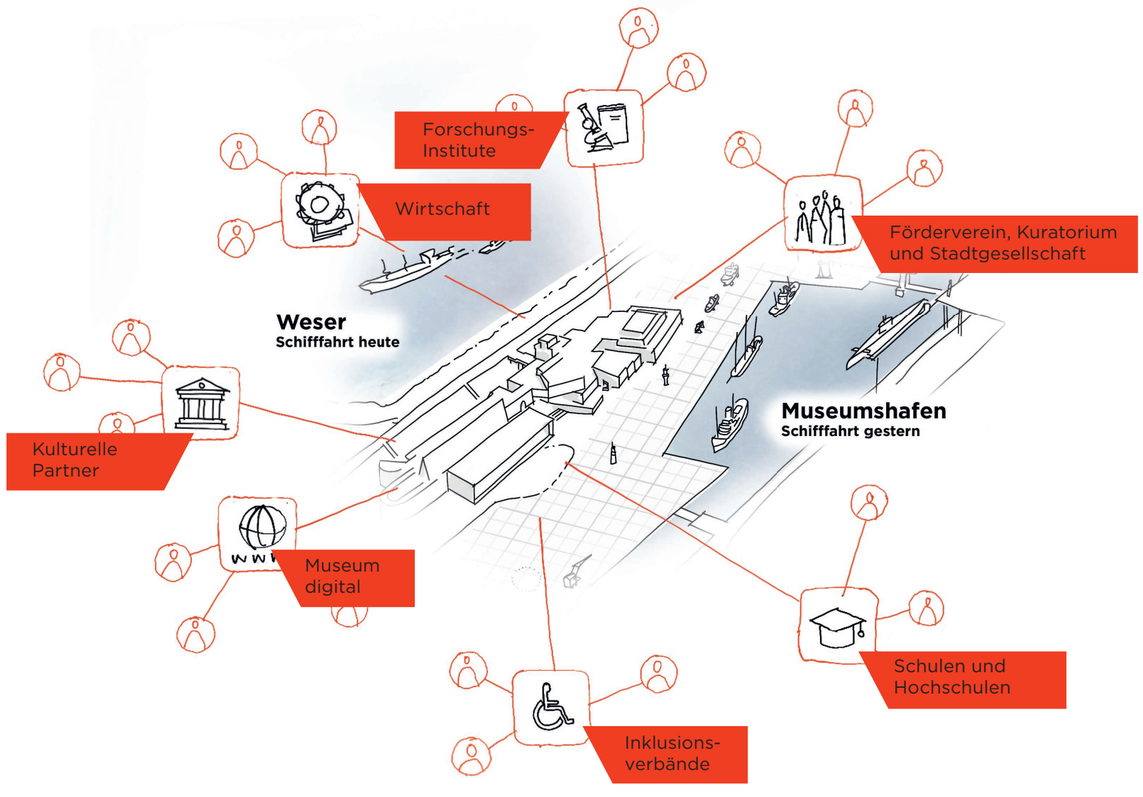
11

2 DAS VERNETZTE MUSEUM

Wir sind ein Museum für alle, die die Welt der Schiffe lieben oder kennenlernen wollen und die mit oder auf Schiffen arbeiten.

Wir verstehen das DSM als einen Ort der Begegnung, der Beteiligung und des Erlebens. Wir sind regional fest verankert, zugleich aber auch national und international vernetzt. Unsere Sammlung und unsere Ausstellung sind dafür die Grundlage.

Einer unserer Schwerpunkte im Vermittlungsprogramm liegt auf Schulen und Familien. Im Sinne der kulturellen Teilhabe möchten wir Barrieren abbauen und entwickeln zusammen mit den Zielgruppen inklusive Maßnahmen. Unsere Digitalisierungsprojekte ermöglichen uns, unsere Sammlung und unsere Forschungsergebnisse in die Welt zu tragen.



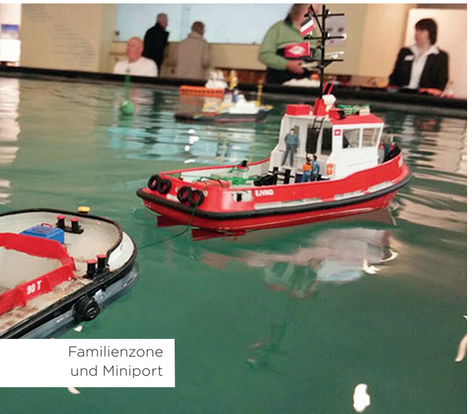
RÄUME UND FUNKTIONEN

Unsere großen und kleinen Gäste können bei uns lernen, forschen, Vorträge besuchen, staunen, spielen und entspannen. Diesem Anspruch trägt auch die Raumplanung im Scharoun-Bau Rechnung.

Ausstellungs-fläche

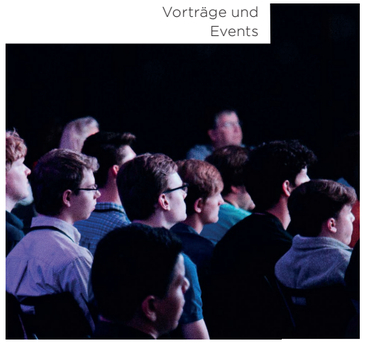
sonstige Bereiche

Sonderaus-stellungsfläche



Familienzone und Miniport

Vorträge und Events



Vielfältige Vermittlung

Raum der Schiffsmodelle

Bibliothek

Shop und Café

Ausstellung

Bereich für Zusammenarbeit und Forschung

3 DIE AUSSTELLUNG

„EUROPA und BREMEN in Bremerhaven“. Ausschnitt aus einem Gemälde von Ulrich Hübner (1872-1932).

AN BORD – SCHIFFE VERÄNDERN DIE WELT

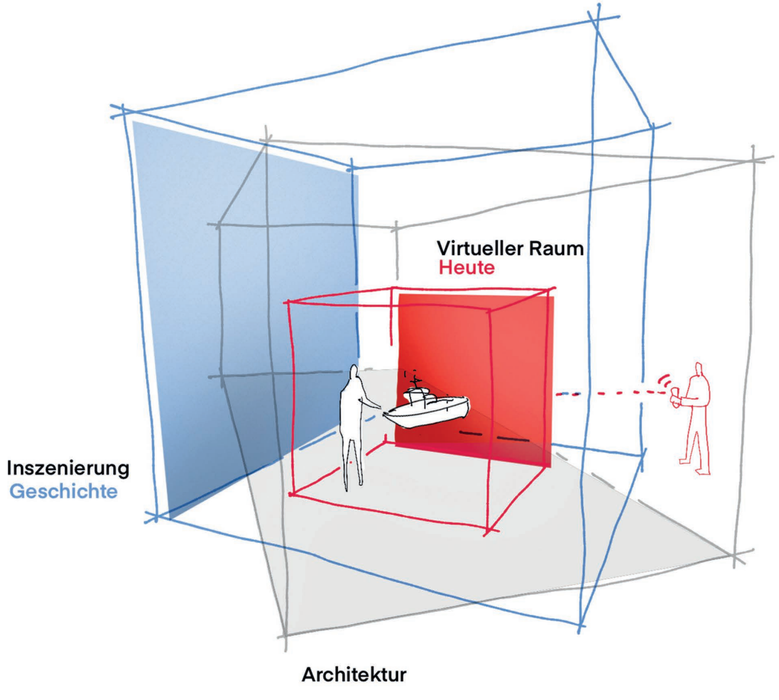
Schiffe bringen die Welt zusammen. Sie prägen unsere Beziehung zum Meer und zu Menschen in anderen Ländern – kulturell, sozial, wirtschaftlich und politisch. Die Ausstellung im Scharoun-Bau erzählt, wie diese Verflechtungen entstanden sind und wie sie bis heute wirken.

Im Mittelpunkt der Erzählung steht das Schiff als ein Medium für Mobilität, Austausch und Kommunikation. Der Einfluss der Schifffahrt auf globale Prozesse ist dabei höchst ambivalent. Er bringt uns zum Nachdenken. Deshalb stellen wir das Auswanderungsgeschäft neben die Entstehung der Luxusreisen zur See. Wir zeigen, wie wirtschaftliche Interessen die Wende des Deutschen Kaiserreichs ‚zum Meer’ steuerten, welche Rolle Schiffe in Kriegen und Konflikten spielten, aber auch, wie die Welterfahrung zur See die Schicksale einzelner Menschen prägte. Ein Blick zurück auf diese Geschichten schärft die Sicht auf Phänomene unserer heutigen globalisierten Welt.

DIE ERZÄHLUNG IM RAUM

Die Erzählung und die Gestaltung unserer Ausstellung im Scharoun-Bau folgen einem Zusammenspiel von Objekten, Architektur, Hands-on-Stationen und digitalen Medien.

Die Objekte stehen bei uns im Mittelpunkt. Sie sind eingebettet in eine Szenografie, die die Erzählung sowie die architektonischen Voraussetzungen von Sichtachsen und Raumbezügen berücksichtigt und verbindet. Form und Inhalt bilden eine Einheit, die unsere Gäste in die Geschichten hineinzieht. Hands-on, interaktive Stationen und digitale Medien helfen uns bei der Vermittlung und dabei, den Aktualitätsbezug unserer Themen herauszustellen. Die szenografischen Entwürfe auf den folgenden Seiten greifen die ambivalente Rolle von Schiffen auf. Zur Verdeutlichung wurde in den Skizzen auf die Darstellung der Objekte fokussiert, die die Erzählung inhaltlich und visuell strukturieren.



ÜBERSICHT UND THEMEN DER AUSSTELLUNG

Die Ausstellung erstreckt sich über 3 Ebenen bis zum 2. OG. Sie besteht neben dem Intro (A) aus fünf großen Themenbereichen (B – F).

23

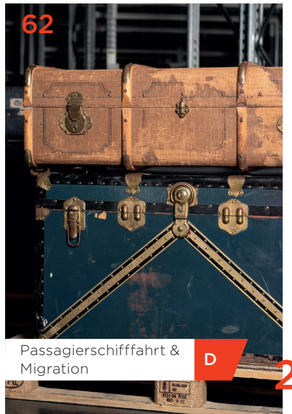
A Intro

30

B Handel & Krieg

Seenot & Rettung **C**

54

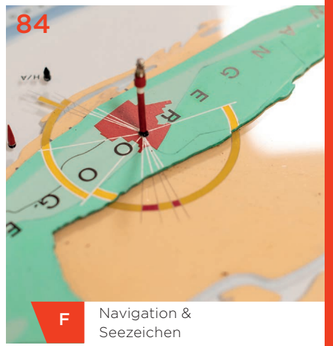


62

Passagierschifffahrt & Migration **D**

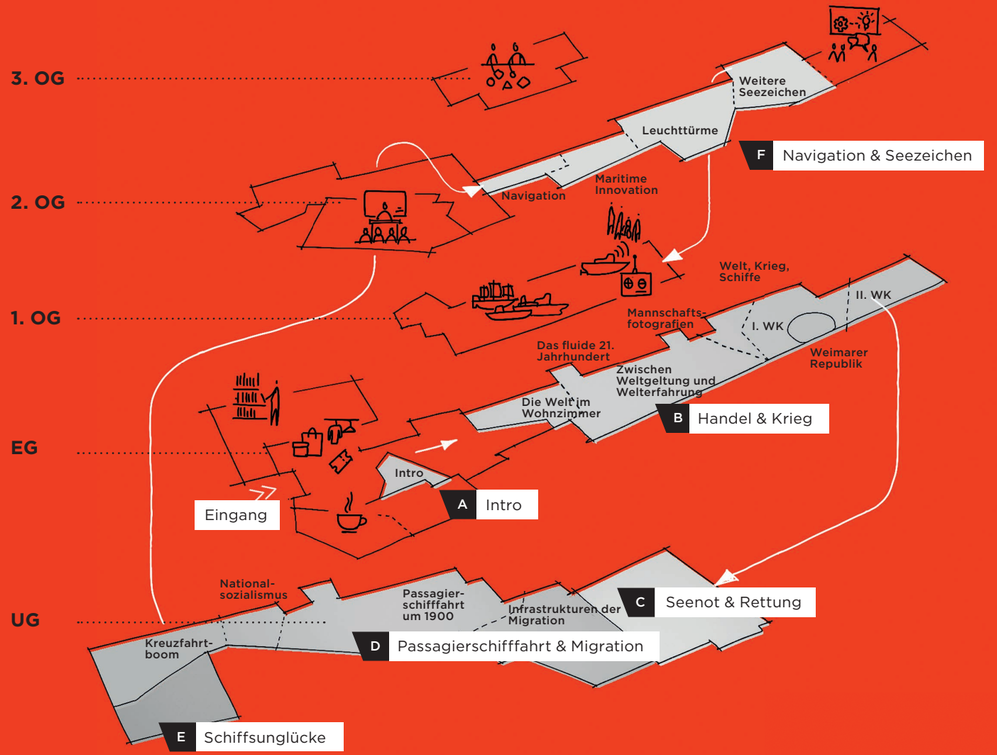
Schiffsunglücke **E**

78



84

F Navigation & Seezeichen



Boot mit Geflüchteten im Ärmelkanal nahe Calais-Dover im Jahr 2022.

Querschnittmodell eines hölzernen Auswandererseglers um 1850.

INTRO

A DAS SCHIFF ALS MEDIUM

Unser heutiger Alltag ist durch einen weltumspannenden Güteraustausch und Personenverkehr per Schiff bestimmt. Dies ist der Startpunkt für unsere Reise in die Geschichte dieser globalen Prozesse.

Im Intro vermitteln wir unseren Museumsgästen die Bedeutung der Schifffahrt für unser alltägliches Leben und führen zugleich in unsere Ausstellungsthemen ein. Das Schiff war in seiner Transportfunktion von Menschen und Gütern auch immer Medium für Mobilität, Austausch und Kommunikation und hat gesellschaftliche, politische und ökonomische Entwicklungen angestoßen und vorangetrieben.

Eine Installation von Modellen verschiedener Schiffstypen und ein Weserlastkahn aus dem 17. Jahrhundert verbinden im Intro Vergangenheit und Gegenwart dieser Funktion von Schiffen.

Verortung im EG

Das Intro ist der Auftakt der Ausstellung und befindet sich im Foyer gleich hinter der Kasse, der Garderobe und dem Shop.

Das Intro ist Teil des großen Museumsfoyers. Die Museumsgäste finden hier im Eingangsbereich zunächst die Kasse, die Garderobe und den Museumsshop. Vom Foyer aus können auch das Café und die Bibliothek des DSM besucht werden. Unsere umfangreiche Sammlung von Literatur zur Schifffahrtsgeschichte steht allen Interessierten als Präsenzbibliothek offen und kann kostenfrei genutzt werden.

Café und Shop können unabhängig von einem Ausstellungsbesuch genutzt werden. Vom Intro aus stehen mehrere Wege offen, wie die verschiedenen Ebenen und Themenbereiche des DSM erkundet werden können.

Eine Installation mit Schiffsmodellen und medialen Angeboten vermittelt unseren Gästen die Bedeutung von Schiffen für unseren Alltag.

Die Südfrucht im Supermarkt, der Mikrochip in unserem PC, Shipspotting auf dem Weserdeich oder die Kreuzfahrt in der Karibik: Unser alltägliches Leben hängt von Schiffen ab. Schiffe spielen auch eine Rolle bei großen politischen Themen, die uns bewegen, wie z.B. der Flucht über das Mittelmeer, dem Klimaschutz oder Getreidetransporten in Kriegszeiten. Bei der Installation im Foyer greifen wir aktuelle Themen wie diese am Beispiel von Modellen verschiedener Schiffstypen in Verbindung mit digitalen Medien auf.

Warenverkehr per Schiff.

Etwa 90% des weltweiten Warenverkehrs erfolgt per Schiff.

2022 beförderte der Seegüterverkehr in Deutschland ca. 279 Millionen Tonnen.

Containerfeeder, wie die BALTIC TRADER, sind als Verteiler- und Zulieferer-schiffe ein wichtiger Teil der maritimen Logistik.

THEMENBEREICH

B HANDEL & KRIEG

In diesem Bereich thematisieren wir die enge Verbindung von militärischer und ziviler Schifffahrt im Spannungsfeld von Welterschließung und Weltbeherrschung.

Politische Macht und wirtschaftliche Interessen sind eng miteinander verknüpft. Das Zusammenwirken von militärischer und ziviler Schifffahrt erläutern wir in mehreren zeitlichen Abschnitten. Ausgehend von der Zeit um 1900, einer Hochphase globaler Verflechtungen, spannen wir einen Bogen von den imperialen Interessen des Kaiserreichs über den Ersten Weltkrieg bis hin zum Zweiten Weltkrieg.

Modell des Reichspostdampfers PRINZ WALDEMAR.

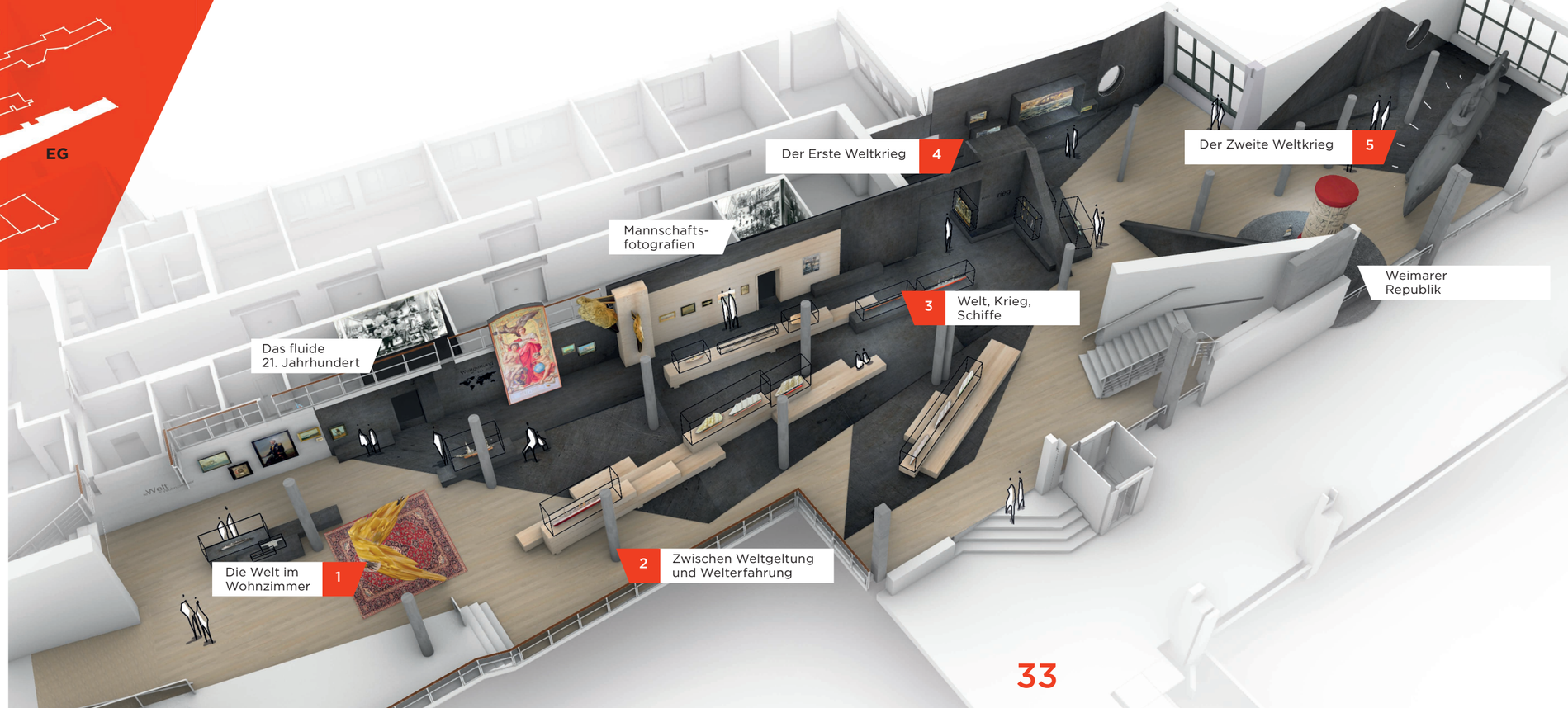
Das Kleinst-U-Boot vom Typ „Seehund“ im teilsanierten Scharoun-Bau.

Handel und Krieg

Dieser Bereich befindet sich im EG gleich hinter dem Intro im Foyer.

Das Spannungsverhältnis von Weltbeherrschung und Welterschließung zur See wird gestalterisch über die Farbgebung und eine unterschiedliche Materialiät wiedergegeben. Weisen die hellen Bereiche auf ein verstärktes Zusammenwachsen der Welt hin, so verdeutlichen die dunklen Bereiche den Einfluss von Macht und Gewalt auf diese globalen Prozesse.

Die beiden kleinen „Kinoräume“ wollen wir nutzen, um Forschungsprojekte über globale Verflechtungen im maritimen Alltag vorzustellen. Hierbei reichen die Themen von Mannschaftsfotografien hin zu dokumentarischen Projekten, die die Wechselwirkung zwischen wirtschaftlichen und politischen Interessen in der Schifffahrt des 21. Jahrhunderts behandeln.



1

Die Welt im Wohnzimmer

Schiffe spielten eine zentrale Rolle bei der Hinwendung des Deutschen Kaiserreichs zum Meer. Der Anspruch Kaiser Wilhelms II., Deutschland als Weltmacht zur See aufzubauen, wird anhand verschiedener Alltagsgegenstände und Archivalien sichtbar. Wir zeigen, wie maritime Ordnungsvorstellungen Eingang fanden in breitere Bevölkerungskreise bis hinein in die Wohnstube oder den bürgerlichen Salon.

Die goldene Galionsfigur „Germania“ des Linienschiffs DEUTSCHLAND und das silberne Modell des Passagierdampfers IMPERATOR symbolisieren die enge Verflechtung von militärischer und ziviler Schifffahrt.

Bugzier des Passagier-
dampfers IMPERATOR
mit der Aufschrift:
„Mein Feld ist die Welt".

Silbermodell des Passagierdampfers IMPERATOR
auf einer wellenverzierten Grundplatte.

Matrosenhemd für
Kinder, um 1930.

Ausschnitt aus dem Porträt Heinrichs von Preußen aus
dem Jahr 1881 von Paul Stankiewicz (1834-1897).

2

Zwischen Weltgeltung und Welterfahrung

Das Deutsche Kaiserreich war Teil vielfältiger globaler Verflechtungen. Wir fokussieren uns auf Handelswege und Handelswaren und darauf, wie wirtschaftliche und politische Interessen koloniale Strukturen, Netzwerke, Denkweisen und Wahrnehmungen prägten.

Das Zusammenwirken militärischer und ziviler Schiffe war in diesen Prozessen zentral. Zahlreiche Objekte mit kolonialen Bezügen verschiedenen Ursprungs, die von Seeleuten mitgebracht wurden, stellen den Zusammenhang von Privatem und Globalem heraus und vermitteln, wie Bilder und Vorstellungen reisten und unsere Kultur bis heute beeinflussen.

Ausschnitt aus einer allegorischen Darstellung des Erdteils Europa von Arthur Fitger (1840-1909). Der Ausschnitt verdeutlicht den europäischen Hegemonialanspruch auf andere Gebiete der Welt im 19. Jahrhundert.

Modell des Frachtseglers ALBERT RICKMERS der Geestemünder Rickmers Reederei.

Modell der Bark PUDEL der Hamburger Reederei F. Laeisz.

Querschnittmodell des Frachtseglers PAMIR der Hamburger Reederei F. Laeisz mit einer Ladung Salpetersäcke an Bord.

Kopra-Farm in der Südsee. Aus einem Fotoalbum über eine Ostasienreise des Großen Kreuzers SMS GNEISENAU der kaiserlichen Marine, 1909-1914. Das Foto zeigt die Machtverhältnisse zwischen Europäern und Indigenen in kolonialisierten Gebieten.

Historisches Modell des Großen Kreuzers SMS SCHARNHORST der Kaiserlichen Marine.

3

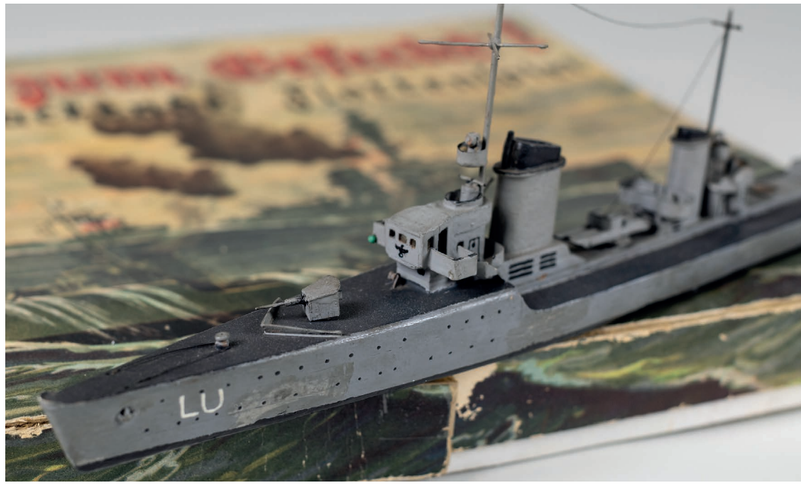
Welt, Krieg, Schiffe

Dieser Bereich bildet den Übergang zum Bereich „Erster Weltkrieg“. Wir erläutern die Aufrüstung zur See anhand bestimmter Kriegsschiffstypen am Vorabend des Krieges. Kriegsschiffe waren im Laufe des 19. Jahrhunderts bei allen Großmächten zu einem Instrument außenpolitischer Machtdemonstration geworden und dienten als Mittel zur Durchsetzung eigener Interessen im globalen Raum. Neben diesen Aspekten thematisieren wir aber auch militaristische Denkweisen und Ordnungsvorstellungen, für die der Grundstein, wie unsere Objekte zeigen, oft schon in den Kinderzimmern gelegt wurde.

Historisches Werftmodell
eines Torpedobootes.

An Bord eines Torpedobootes 1915.
Ausschnitt aus einer Tempera von
Felix Schwormstädt (1870-1938).

Spielzeugmodell Torpedoboot
LUCHS der Reichs- und später
der Kriegsmarine.



Spielzeugmodell in Form eines
Kanonenbootes.

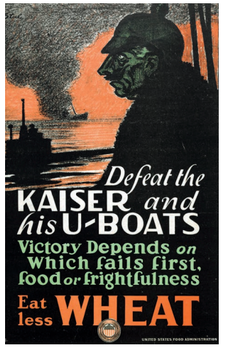
① Gemälde von Claus Bergen.
© VG Bild-Kunst, Bonn 2023

4

Der Erste Weltkrieg

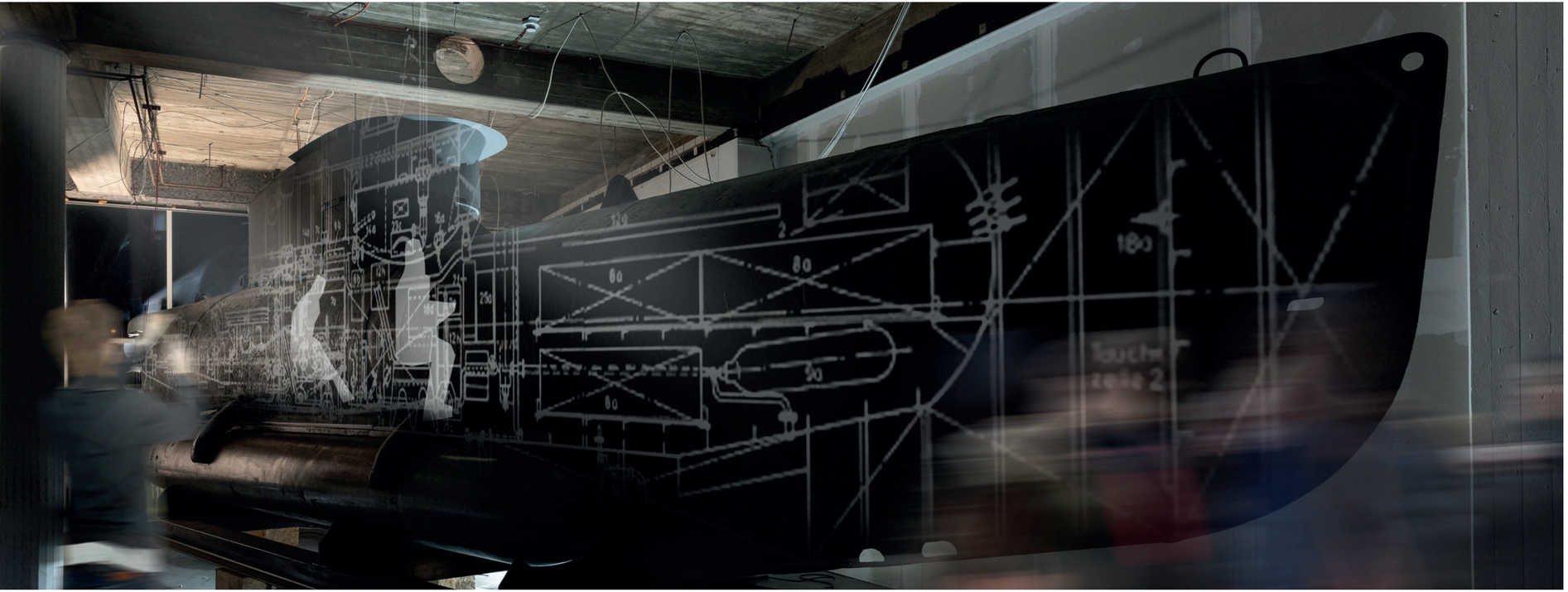
Der Einsatz von Torpedos und U-Booten änderte die Art und Weise der Kriegsführung auf See fundamental. Am Beispiel des Handels-U-Bootes DEUTSCHLAND richten wir den Fokus auf die enge Verbindung militärischer und ökonomischer Interessen. Der Bremer Kaufmann Alfred Lohmann (1870-1919) entwickelte mit substantieller Unterstützung durch das Reichsversorgungsamt den Plan, die Handelsblockade durch speziell für den Warentransport ausgerüstete U-Boote zu unterlaufen. Auf diese Weise sollte die Verbindung zwischen Deutschland und den USA gestärkt werden. Ein Zwischenfall mit dem Handels-U-Boot im Hafen von New York trug allerdings dazu bei, dass das Ansehen Deutschlands in den USA sank.

Die Großen Kreuzer der Kaiserlichen Marine SMS SEYDLITZ und SMS DERFFLINGER in der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916. Ölgemälde von Claus Bergen (1885-1964). © VG Bild-Kunst, Bonn 2023



Plakat „Defeat the Kaiser and his U-boats" der United States Food Administration (ca. 1917).

Modell des Handels-U-Bootes DEUTSCHLAND, teilweise als Schnittmodell gestaltet.



Projektion einer schematischen Innenansicht auf das Exponat.

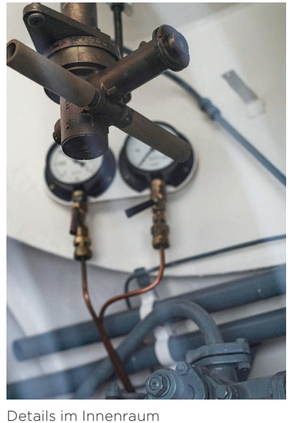
5

Der Zweite Weltkrieg

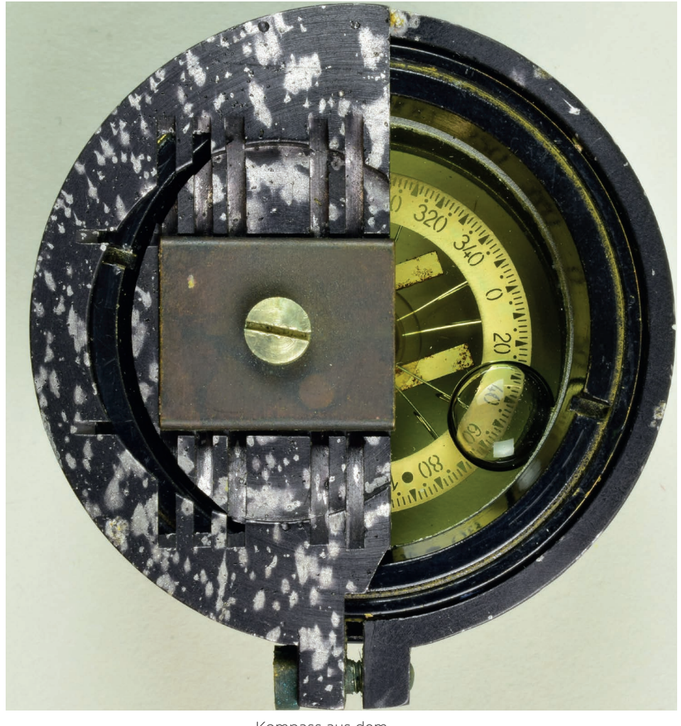
Das Kleinst-U-Boot vom Typ „Seehund“ ist das zentrale Exponat in diesem Bereich. Dabei liegt der Fokus auf dem Bau dieser U-Boote und den Menschen, die darauf fuhren. Wir fragen danach, mit welcher Motivation und unter welchen Bedingungen sie dies taten. Ausgehend von diesem Großobjekt stellen wir auch andere U-Boote und ihren Einsatz im Zweiten Weltkrieg vor.

Über das U-Boot WILHELM BAUER, das im Museumshafen besichtigt werden kann, schlagen wir einen Bogen zur Rezeption von U-Booten in der Nachkriegsgeschichte nach 1945.

Kleinst-U-Boot vom Typ „Seehund“
im teilsanierten Scharoun-Bau.



Details im Innenraum
des „Seehunds“.



Kompass aus dem
Zweiten Weltkrieg.

Kopfbedeckung eines
U-Boot-Fahrers.

Kleinst-U-Boot vom Typ „Seehund“ im
teilsanierten Scharoun-Bau.

THEMENBEREICH

C SEENOT & RETTUNG

Unsere Objekte vermitteln eindrucksvoll, welche Schiffe und andere maritime Techniken die Menschen nutzten, um Menschen aus Seenot zu retten.

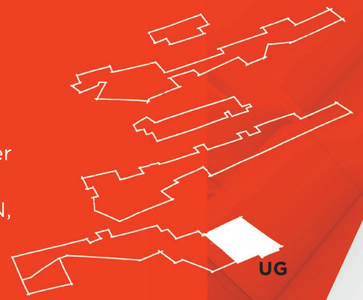
In der zentralen Halle des Scharoun-Baus präsentieren wir Großobjekte wie ein Segel- und ein Ruderrettungsboot oder auch ein Halbkettenfahrzeug der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Außerdem greifen wir hier die Geschichte der Bergungsschlepper auf, die eingesetzt wurden, um Schiffen und ihren Besatzungen auf hoher See bei Havarien Hilfe zu leisten.

Bugansicht des historischen Modells des Schleppers RETTER.

Symbol der Seenotretter auf Nord- und Ostsee seit 1865 und bis heute: Hansekreuz der DGzRS am Bug unseres Ruderrettungsbootes, Anfang 20. Jahrhundert.

Seenot & Rettung

Dieser Bereich ist verortet in der Meissen-Halle, benannt nach dem Flussraddampfer MEISSEN, dessen Mittelteil hier eingebaut wurde.



Die Meissen-Halle ist der zentrale Bereich des Scharoun-Baus. Aufgrund der Großzügigkeit des Raumes können wir hier originale Fahrzeuge hineinstellen. Die große Fensterfront zum Museumshafen ermöglicht Blickbeziehungen zwischen innen und außen, die wir mit unseren Objekten und Erzählungen vertiefen. So beziehen wir beim Thema Bergungsschlepper, das am Fenster verortet ist, unseren Bergungsschlepper SEEFALKE im Museumshafen ein. Auch soll der Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN im Außenbereich entsprechend in Sichtweite positioniert werden.

1 Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Bergungsschlepper

Historisches Modell des Schleppers RETTER um 1900, erbaut bei Joh. C. Tecklenborg, Bremerhaven-Geestemünde.

Seenotretter früherer Tage: Die Besatzung eines Ruderrettungsbootes bestand aus bis zu zehn Ruderern, einem Ersatzmann/ Ausguck und dem Vormann.

1

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Die Seenotrettung und die Geschichte der DGzRS ist eines der Lieblingsthemen unserer Museumsgäste. Am Beispiel der spendenfinanzierten DGzRS legen wir dar, wie sich organisierte, privat-karitative Seenotrettungsgesellschaften in vielen europäischen Ländern entwickelt haben, wie ihre Gründung im 19. Jahrhundert mit globalen Entwicklungen zusammenhing und welche Menschen sich in ihren Reihen damals wie heute freiwillig und unabhängig engagieren. Das Segelrettungsboot GEHEIMRAT HEINRICH GERLACH findet seinen Platz wieder dort, wo es bereits 1975 bei Eröffnung des Museums gestanden hat. Mit seinem hochragenden Mast und gesetzten Segeln verbindet es an dieser Stelle die verschiedenen Ebenen des Scharoun-Baus.

THEMENBEREICH

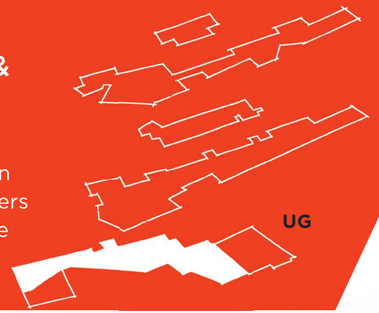
D PASSAGIER-SCHIFFFAHRT & MIGRATION

Das Schiff als Sehnsuchtsort und Ort sozialer Ungleichheit: Diese Facetten ziehen sich durch unsere Geschichte der Passagierschifffahrt von der Auswanderung um 1800 bis zum Kreuzfahrtboom der Gegenwart.

Wir erzählen, welche politische, soziale und kulturelle Bedeutung die Passagierschiffe für die damalige Gesellschaft hatten und welchen Stellenwert sie heute haben. Wir erzählen auch, welche Interessen hinter dem boomenden Geschäft mit der Seereise standen, und nehmen die sozialen Unterschiede in den Blick, die bei den Reisenden, innerhalb der Crew sowie zwischen Reisenden und der Besatzung bestanden.

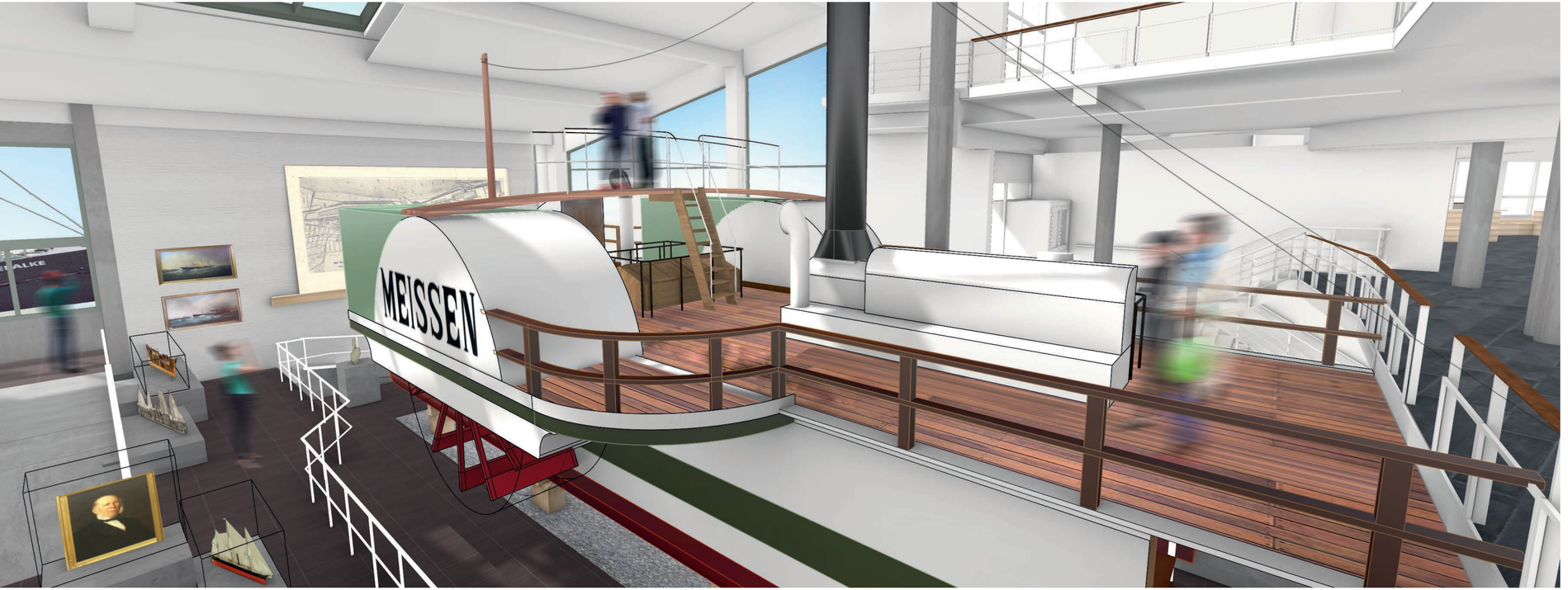
Passagierschifffahrt & Migration

Der Bereich erstreckt sich von dem Mittelteil des Raddampfers MEISSEN in der Meissen-Halle durch das gesamte Untergeschoss.



Ausgehend von der MEISSEN können unsere Gäste chronologisch in die Geschichte der Passagierschifffahrt von der Auswanderung um 1800 über Vergnügungs- und Luxusreisen bis hin zur Kreuzfahrt als Teil der heutigen Reiseindustrie eintauchen. Einen Schwerpunkt der Erzählung legen wir dabei auf die erste Hochphase der Passagierschifffahrt Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Im Mittelpunkt stehen die Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd (NDL), wie beispielsweise KAISER WILHELM DER GROSSE oder BREMEN IV.



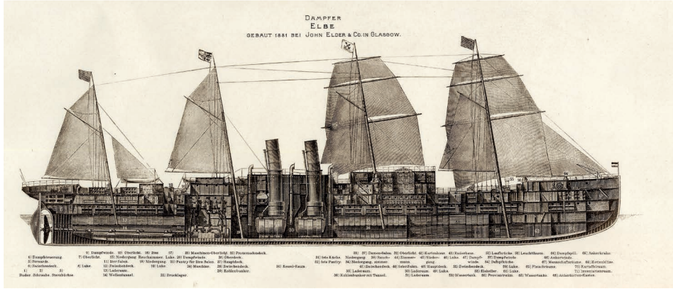
1

Infrastrukturen der Migration

Schiffe, Häfen, Reedereien: Wir nehmen die Infrastruktur der Migration per Schiff in den Blick und fragen nach dem Zusammenspiel verschiedener Akteure und Institutionen. Welche Voraussetzungen für Migration bestanden, mit welchen Schiffen und unter welchen Bedingungen an Bord wanderten Menschen aus? Wie prägte Migration die Hafenstädte? Wir fragen auch nach dem Ursprung des Geschäfts mit der Auswanderung, das um 1900 seinen Höhepunkt erlebte.

Den Mittelpunkt des Bereichs bildet das eingebaute Mittelteil des Raddampfers MEISSEN. Raddampfer wie die MEISSEN beförderten Auswandernde aus dem Binnenland in Richtung Hafenstädte und waren damit Teil einer größeren Migrationsinfrastruktur.

Die Wartehalle des Norddeutschen Lloyd (NDL) in Bremerhaven um ca. 1871 auf einem kolorierten Stahlstich von Carl Justus Fedeler (1837-1897).



Zeitgenössischer Längsschnitt der ELBE, gebaut 1881.

2

Passagierschifffahrt um 1900

Um 1900 erlebte die Passagierschifffahrt eine Blütezeit. Die großen Reedereien wie der Norddeutsche Lloyd (NDL) in Bremen wetteiferten auf internationalem Parkett um die schnellsten, luxuriösesten und technisch modernsten Transatlantik-Liner. Wir erzählen, wie und warum Passagierschiffe zu politischen und gesellschaftlichen Symbolen des Fortschritts wurden, wie Reedereien ihre Schiffe als Ausdruck eines neuen Lebens- und Reisestils bewarben und dennoch soziale Hierarchien an Bord festigten. Daher wollen wir auch darlegen, wie eng die Entstehung der Vergnügungs- und Luxusreise zur See mit dem Auswanderungsgeschäft verbunden war.

72 Modell des Passagierdampfers KAISER WILHELM DER GROSSE der Reederei Norddeutscher Lloyd (NDL).

Heizer an Bord eines Dampfschiffes.

73 Überseekoffer im Depot des DSM.

3

Passagierschifffahrt im Nationalsozialismus

Wir erzählen von Schiffen und menschlichen Schicksalen in der NS-Zeit: Wir zeigen an Beispielen, wie Passagierschiffe im Zweiten Weltkrieg umgenutzt wurden und befassen uns mit der jüdischen Auswanderung aus dem Deutschen Reich. Wir thematisieren die Enteignungen jüdischer Reedereien durch den NS-Staat am Beispiel des Reeders Arnold Bernstein und die Ausplünderung jüdischer Emigrant:innen, deren Hab und Gut in den Häfen von Hamburg und Bremen beschlagnahmt und meistbietend versteigert wurde. In der Ausstellung erfahren unsere Gäste, wie ein Forschungsprojekt am DSM den Weg dieser Umzugsgüter rekonstruiert.

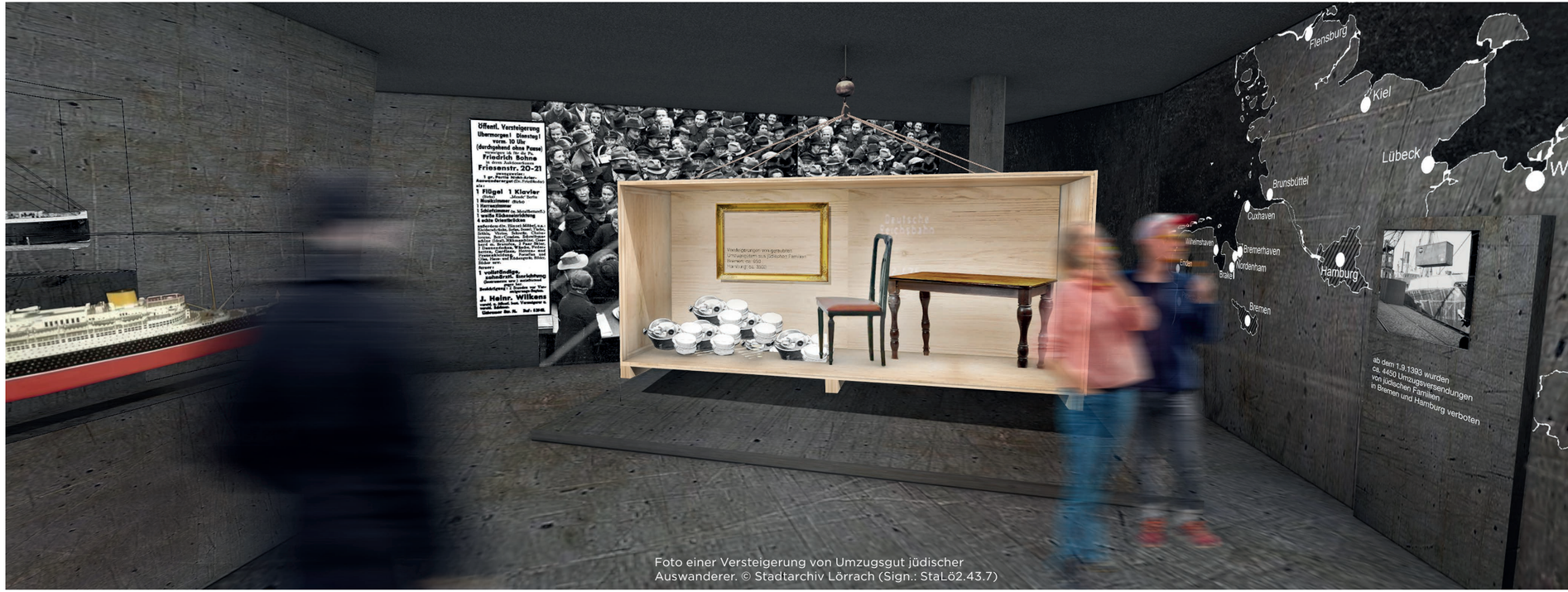


Foto einer Versteigerung von Umzugsgut jüdischer Auswanderer. © Stadtarchiv Lörrach (Sign.: StaLö2.43.7)

4

Kreuzfahrtboom

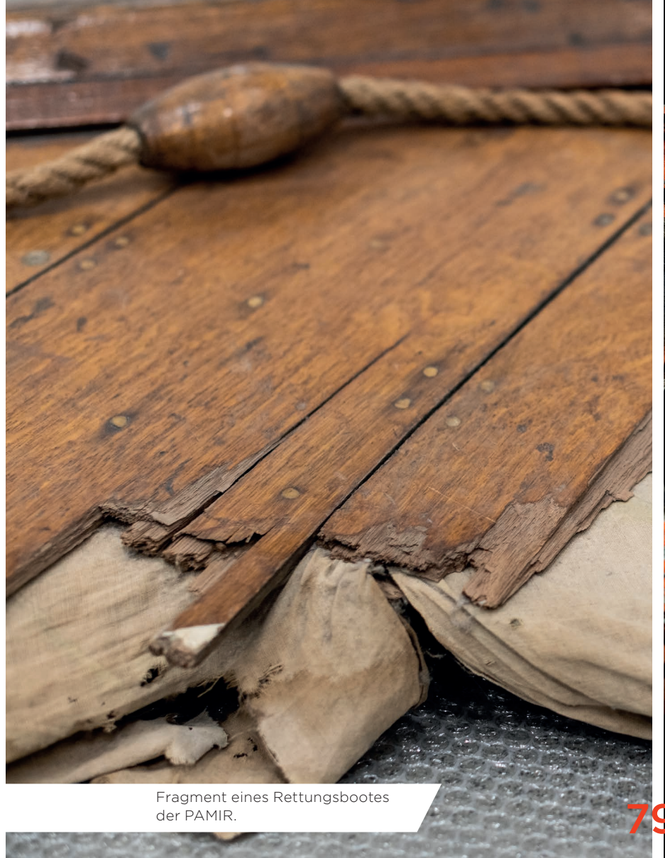
In den 1960er-Jahren nahm die Bedeutung der Linienschifffahrt ab. Reisende nutzten vermehrt das Flugzeug. Kreuzfahrten wurden hingegen immer beliebter. In diesem Zusammenhang nehmen wir unsere Gäste mit in die Geschichte der Kreuzschifffahrt, die Ende des 19. Jahrhunderts begann und in unserer Zeit einen ungebrochenen Boom erlebt. Neueste Forschungsergebnisse, die am DSM aktuell zu den Arbeitsbedingungen der Crews an Bord von Kreuzfahrtschiffen entstehen, legen auch die Schattenseite dieser Vergnügungsindustrie offen.

THEMENBEREICH

E SCHIFFS-UNGLÜCKE

Havarien und Untergänge begleiten die Schifffahrt seit jeher, denn das Meer ist unbeherrschbar. Schiffsunglücke hinterlassen oft materielle Spuren, aber auch Spuren im kollektiven Gedächtnis einer Gesellschaft.

Wer auf Schiffen unterwegs ist, den begleitet auch die Gefahr. Wir stellen in diesem Bereich exemplarisch Schiffsunglücke vor und erläutern, wie es zu ihnen kam und wie die Nachwelt mit vor allem größeren Unglücken umgegangen ist. Wir zeigen, wie Schiffsunglücke und der Diskurs darüber auch das Verhältnis des Menschen zum Meer beeinflusst haben.

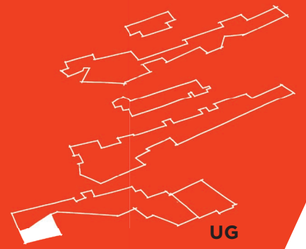


Fragment eines Rettungsbootes der PAMIR.

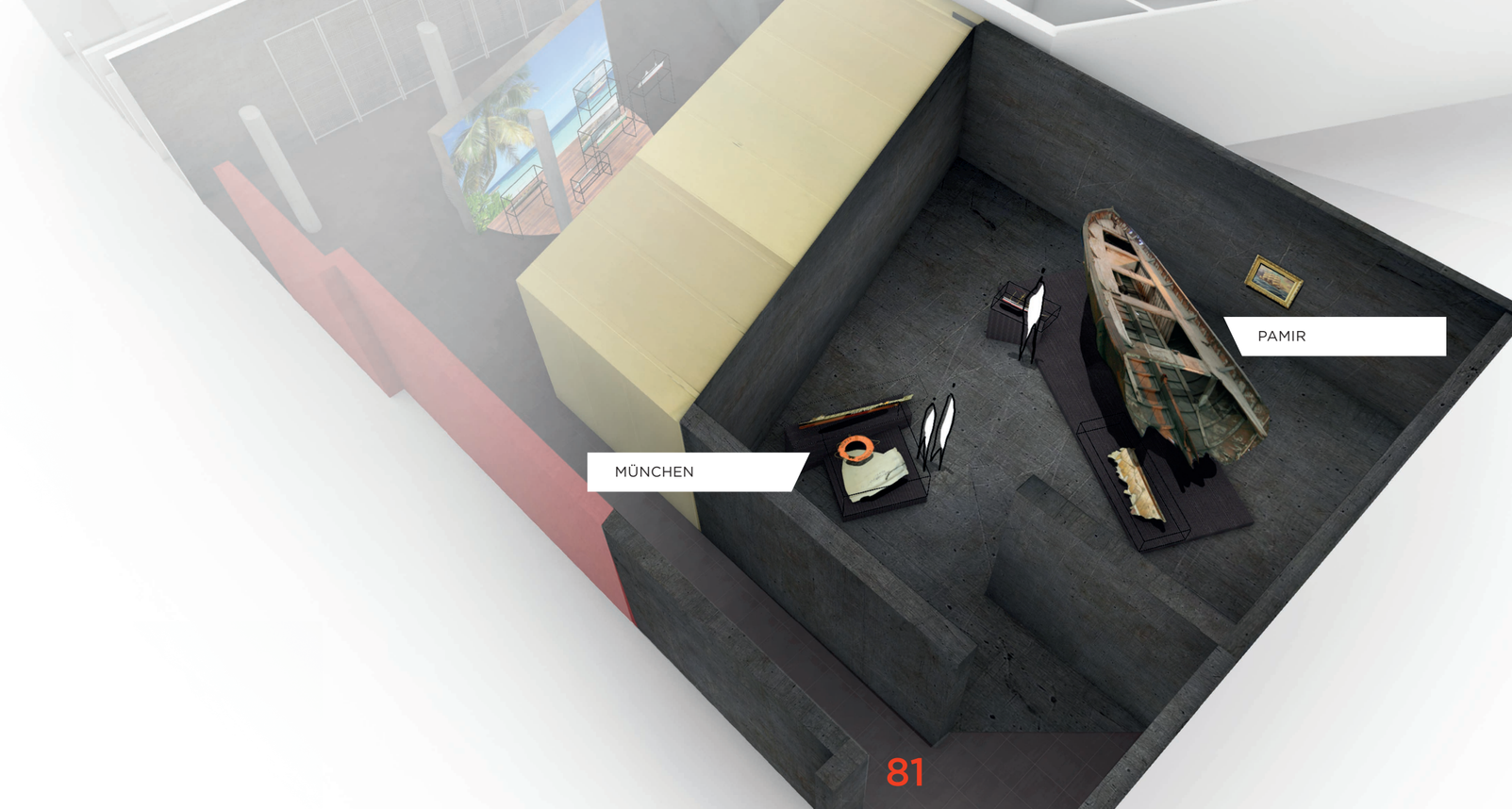
Rettungsring des Lash-Carriers MÜNCHEN.

Schiffsuntergänge

Das Thema „Schiffsunglücke“ befindet sich im hinteren Bereich des Untergeschosses

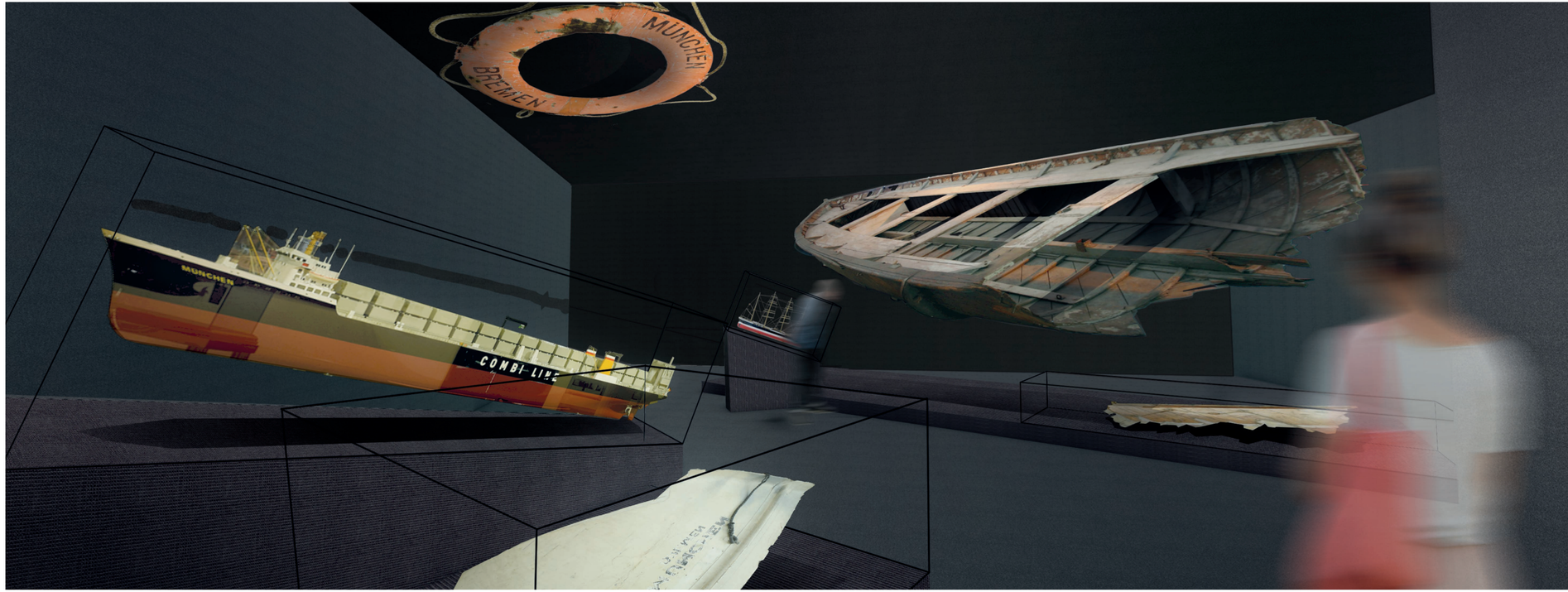


Das DSM besitzt in seiner Sammlung einzelne Relikte von größeren Schiffsunglücken, die im Zentrum der Ausstellung stehen und Zeugnis über die Unglücke ablegen. Dazu gehören beispielsweise ein Rettungsboot des 1957 untergegangenen Seglers PAMIR oder ein Rettungsring des 1978 verschollenen Lash-Carriers MÜNCHEN.



Auf Spurensuche

Im Untergeschoss können wir einen Raum schaffen, der in seiner Ausgestaltung dem Thema gerecht wird. Er ist von anderen Bereichen der Ausstellung abgegrenzt, muss bewusst betreten werden und gibt unseren Gästen daher Zeit, sich auf das Thema einzustellen. Unterstützt durch Lichteffekte und interaktives Erkunden können sich die Besuchenden selber auf Spurensuche begeben.



THEMENBEREICH

F NAVIGATION & SEEZEICHEN

Wir vermitteln die Prinzipien der Navigation und ihre Methoden. Wir fragen auch danach, wie die Schiffsführung zu verschiedenen Zeiten mit dem Wissen um global miteinander verbundene Räume zusammenhing.

Ausgehend von den Prinzipien und Methoden der Navigation auf See stellen wir in einem zweiten Schwerpunkt Seezeichen als zentrale Bestandteile der Navigation in Küstennähe vor. Ein wichtiges Seezeichen ist der Leuchtturm, der neben seiner technikgeschichtlichen Bedeutung zu einer symbolischen Ikone für alles Maritime geworden ist.

Ausschnitt aus einem Diorama, das Morphologie und Seezeichen der Außenweser in den 1960er-Jahren zeigt.

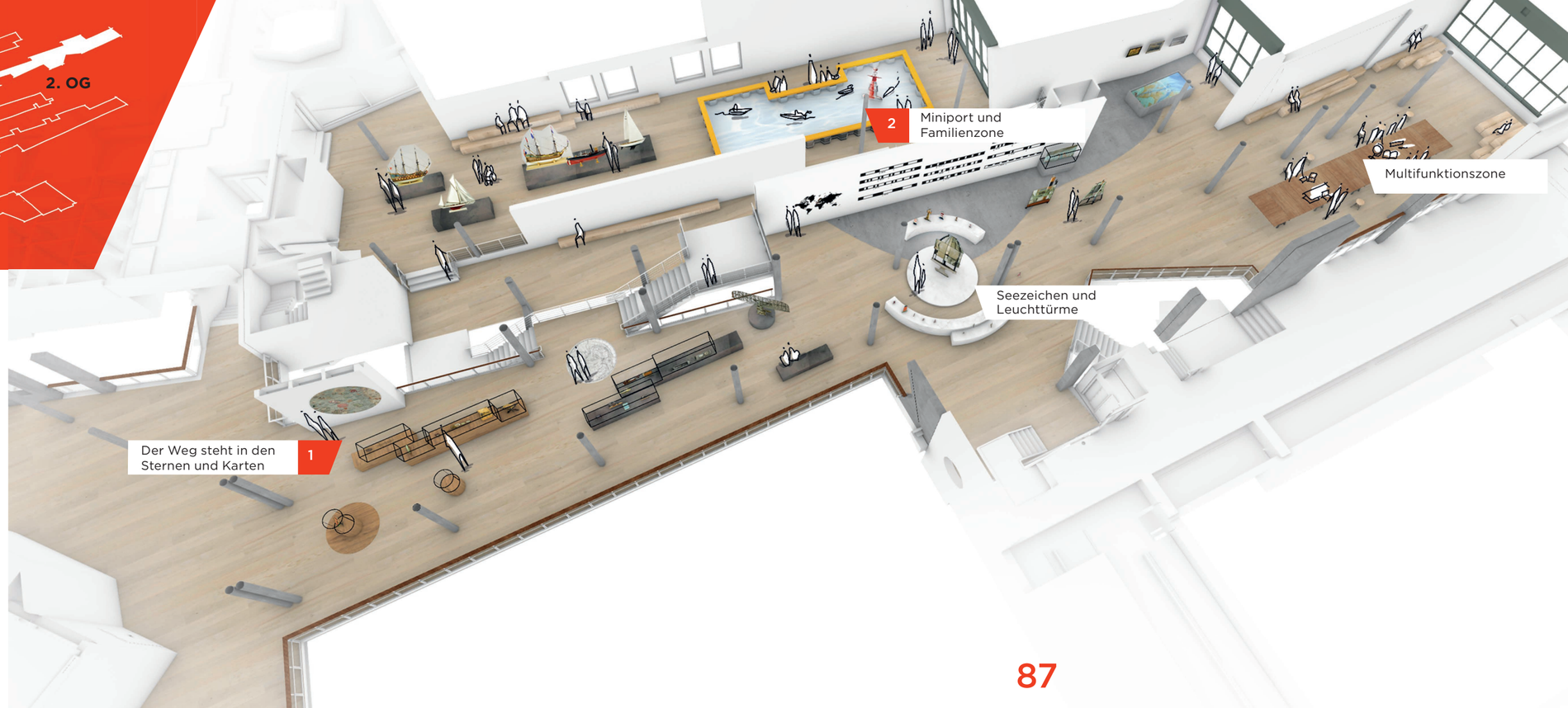
Satellite Navigator, Modell ESZ-4000, hergestellt von Navidyne Corp., USA, ca. 1980.

Navigation & Seezeichen

Dieser Bereich befindet sich im Obergeschoss direkt über dem Themenbereich „Handel & Krieg“

Der Themenbereich erstreckt sich räumlich vom Vortragssaal aus Richtung Norden zur großen Fensterfront. Im mittleren Bereich zeigen wir Navigationstechniken von der Frühen Neuzeit bis in die jüngere Gegenwart und stellen dann Seezeichen in den Fokus. Ein Schwerpunkt wird auf Leuchttürmen liegen, z.B. auf dem Leuchtturm Roter Sand.

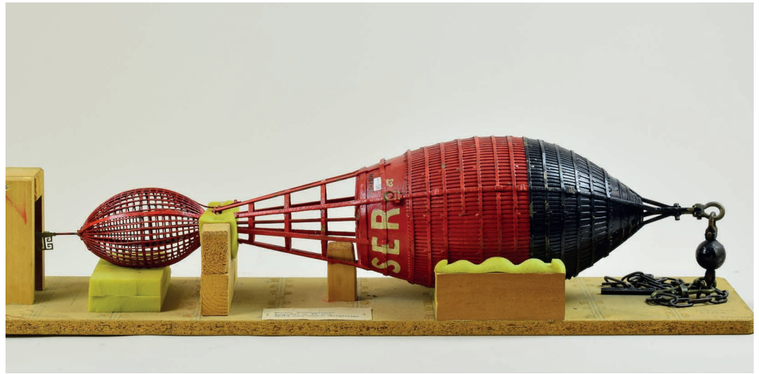
Der Blick aus dem Fenster Richtung Außenweser verbindet den Innen- mit dem Außenbereich. Beim benachbarten Miniport können unsere kleinen und großen Gäste ihre eigenen Navigationskünste testen.



1

Der Weg steht in den Sternen und Karten

In diesem Bereich thematisieren wir verschiedene Techniken von der Astronavigation über die Funknavigation bis hin zur modernen Navigation per GPS. Unterschiedliche See- und Meereskarten aus unserem Archiv begleiten die Objekte. Mit diesen Karten wollen wir vermitteln, welches Wissen um Schifffahrtswege und Seegebiete zu bestimmten Zeiten bestand und welche Interessen und Weltbilder mit ihnen verbunden wurden.



Modell der Bremer
Schlüsseltonne um 1850.

Modell der Kugelbake
von Cuxhaven.

Ausschnitt aus der Karte „North Sea.
Elbe, Weser and Jade Rivers" (1894).

2

Miniport und Familienzone

Hier können Klein und Groß selbst Schiffe steuern!
Der Miniport stellt seit Gründung des Museums für viele unserer Gäste ein Highlight dar. Wir möchten den Miniport stärker in den Mittelpunkt rücken und in die Ausstellung einbeziehen. Die Aufenthaltsqualität für Familien und Zuschauende soll durch eine entsprechende Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten einladend konzipiert und auch für eine längere Verweildauer geeignet sein.

Der Miniport mit Familienzone erweitert thematisch den Bereich „Navigation und Seezeichen“ und befindet sich auf einer räumlich etwas tiefer gelegenen Ebene dieses Bereichs.

4 WIR SAGEN DANKE!

Die Erarbeitung einer großen Dauerausstellung ist ein Gemeinschaftsprojekt. Wir bedanken uns bei unseren gegenwärtigen und ehemaligen Kolleg:innen des DSM, die auf unterschiedliche Weise ihre Expertise eingebracht und somit diese Broschüre ermöglicht haben. Beim Thema Seenotrettung steht die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in bewährter Weise partnerschaftlich an unserer Seite. Der Themenbereich Navigation und Raumerschließung hat vom Forschungsprojekt „Karten Wissen Meer“ (BMBF-finanziert) und der Zusammenarbeit mit den Kolleg:innen der Universität Erfurt und dem Forschungskolleg Transkulturelle Studien profitiert.
Eine große Unterstützung erfahren wir vom Büro „Architekten und Gutachter Wiedenroth“, das unsere Konzepte und Ideen engagiert begleitet. Bedanken möchten wir uns auch beim Landesamt für Denkmalpflege Bremen, das uns beratend unterstützt. Dank der finanziellen Zuwendungen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und der Senatorischen Behörde für Wissenschaft und Häfen – Bremen (SWH) ist der Scharoun-Bau bereits teilsaniert.
Ein besonderer Dank gilt unserem Förderverein, der diese Broschüre finanziert hat, und der eine zentrale Stütze all unserer Vorhaben und Tätigkeiten ist.

Im Namen des gesamten DSM-Scharoun-Teams,
Ruth Schilling, Geschäftsführende Direktorin (kommiss.)

Impressum / Credits

Herausgeber:
Prof. Dr. Ruth Schilling
Deutsches Schifffahrtsmuseum
Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven

Tel.: + 49 (0)471 482 07 0
info@dsm.museum
www.dsm.museum

Inhaltliche Bearbeitung:
Dr. Marleen von Bargen (Kuratierung)
Deike Reddig (Kuratierung)
Christoph Geiger (Szenografie und Gestaltung)

Layout und Grafik:
Büro N2, Andreas Lange, Bremen
www.bn2.de

Lektorat:
Erik Hoops

Produktion:
Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven

Copyright © 2023
Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Gefördert durch den Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Credits
Wir danken allen Personen, Institutionen und Unternehmen, die uns Bildmaterial zur Verfügung gestellt haben.
S. 6: Depot: Helena Grebe/DSM
S. 9: Porträt Hans Scharoun: © Deutsche Fotothek/Abraham Pisarek; Innenansicht Scharoun-Bau: Helena Grebe/DSM; Modell Scharoun-Bau: DSM
S. 10: Außenansicht Scharoun-Bau: Karolin Leitermann/DSM
S. 10/11: Architekturmodell: © RWTH Aachen, Lehr- und Forschungsgebiet Denkmalpflege und Historische Bauforschung (DHB)
S. 11: Foto Queen Elizabeth II.: Archiv DSM; Außenansicht Museum: DSM
S. 14: Miniport: Jan Damian; Vorträge: unsplash.com; Vermittlung: Helena Grebe/DSM
S. 15: Schiffsmodelle und Ausstellung: Helena Grebe/DSM; Bibliothek: Deike Reddig/DSM; Shop/Café und Bereich Zusammenarbeit: unsplash.com
S. 16: Gemälde Ulrich Hübner: Helena Grebe/DSM
S. 20: Seenotretter: Fotoarchiv DGzRS; alle anderen Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 22: Boot mit Geflüchteten: Klaus-Peter Kiedel; Modell: Helena Grebe/DSM
S. 27: Weltkarte: Andreas Lange; Boot mit Geflüchteten: Klaus-Peter Kiedel
S. 28/29: Modell BALTIC TRADER: Helena Grebe/DSM
S. 31: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 36: Bugzier IMPERATOR: Imago History Collection / Alamy Stock Photo
S. 36/37: Modell IMPERATOR: Helena Grebe/DSM
S. 37: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 40: Ausschnitt Gemälde Europa: Helena Grebe/DSM; Modelle: Silke Wiedmann/DSM
S. 41: Schnittmodell PAMIR: Helena Grebe/DSM; Kopra-Farm: Archiv DSM; Modell SMS SCHARNHORST: Silke Wiedmann/DSM
S. 44/45: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 46: Gemälde Claus Bergen: © VG Bild-Kunst, Bonn 2023
S. 48: Gemälde Claus Bergen: © VG Bild-Kunst, Bonn 2023
S. 49: Plakat: Archiv DSM; Modell U-Boot: Helena Grebe/DSM
S. 50/51: U-Boot Typ „Seehund“: Helena Grebe/DSM
S. 52: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 53: Kompass und Kopfbedeckung: Silke Wiedmann/DSM; „Seehund“: Helena Grebe/DSM
S. 55: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 58: Modell RETTER: Helena Grebe/DSM
S. 59: Archivfoto DGzRS
S 61: Karte Stationen und Einsatzgebiet der DGzRS: Grafik Bernd Jocham
S. 63: Collage: Andreas Lange nach Fotos von Florian Wicke/DSM (Löffel) und Thomas Winsemann/DSM (Kelle)
S. 68/69: Wartehalle NDL: DSM; Längsschnitt ELBE: Archiv DSM
S. 72/73: Modell: Helena Grebe/DSM
S. 73: Heizer: Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg; Koffer: Helena Grebe/DSM
S. 74/75: Versteigerungsanzeige: Bremer Nachrichten vom 17.11.1940
S. 75: Foto Versteigerung von Umzugsgut jüdischer Auswanderer: © Stadtarchiv Lörrach (Signatur: StaL62.43.7)
S. 76: Fotos: unsplash.com
S. 77: Grafik Kreuzfahrt: Esther Gonstalla
S. 79: alle Fotos: Helena Grebe/DSM
S. 85: Ausschnitt Diorama: Helena Grebe/DSM; Navigator: Silke Wiedmann/DSM
S. 88: Ausschnitt aus der „Carta Marina“ von Olaus Magnus, 1539
S. 90: alle Fotos: Silke Wiedmann/DSM
S. 91: Seekarte: Archiv DSM

Fotos Besuchende:
S. 26f., 34f., 38f., 42f., 46f., 50f., 60f., 66f., 70f., 74f., 76f., 82f., 88f., 92f.: skalgubbar.se

Deutsches
Schifffahrts
Museum

ISBN: 978-3-947235-11-7