

Nr.

01

AUSSTELLUNG

Bremer Kogge 1962–2017

FOUND & RECONSTRUCTED

INHALT

DIE REISE IN EINER „ZEITMASCHINE“

2

Materialität: DAS SCHIFF

FORSCHUNG FÜR DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN

Amandine Colson

6

Interessen: DIE REISEN

DIE KOGGE ALS „FALKEN-EXPRESS“

Dr. Natascha Mehler

12

Wahrnehmung: DIE BEDEUTUNG

VOM SYMBOL ZUR MARKE

Dr. Marleen von Barga

20

DIE REISE IN EINER „ZEITMASCHINE“

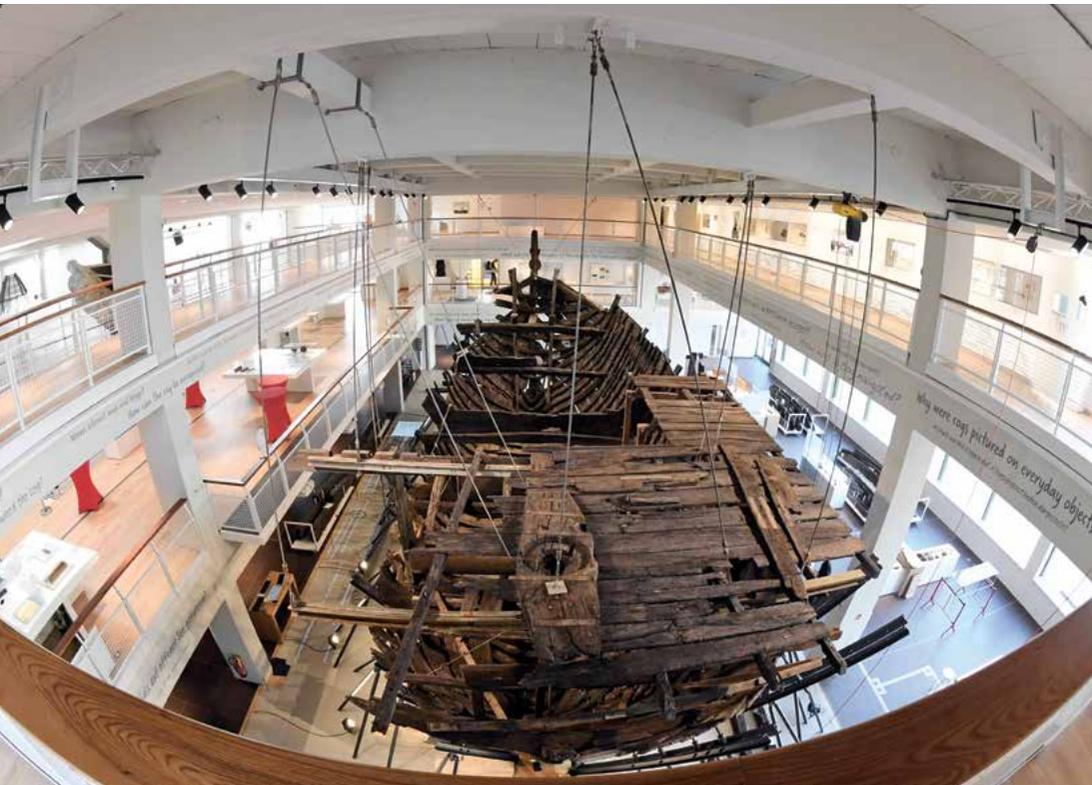
Die „Bremer Kogge“ funktioniert wie eine Zeitmaschine. Ihre Größe, ihr gut erhaltenes Holz und ihre Authentizität machen es möglich, dass man sich leicht ins vierzehnte Jahrhundert zurückversetzt fühlt. Tief ins Mittelalter, als auf diesen Schiffen Männer in See stachen, um in Nordeuropa Handel zu treiben: mit Rotwein aus Frankreich, Bier aus Bremen, mit Wolle aus England und Keramik aus dem Rheinland. Was heute, in Zeiten der Globalisierung, die großen Containerfrachter sind, waren im Zeitalter der Hanse die Koggen. In ihrem Bauch: Raum für 80 Tonnen Ladung. An Deck: Platz für zehn Mann Besatzung, für Kaufleute, Handwerker oder Pilger.

Die „Bremer Kogge“ funktioniert wie ein Motor für die Phantasie. Besucher animiert sie zum Träumen

und Forscher bringt sie auf neue Ideen: Wie wurde das Schiff gebaut? Wer fuhr darauf? Wagte sich die Besatzung hinaus auf die raue Nordsee oder blieb sie in der Nähe der Küste?

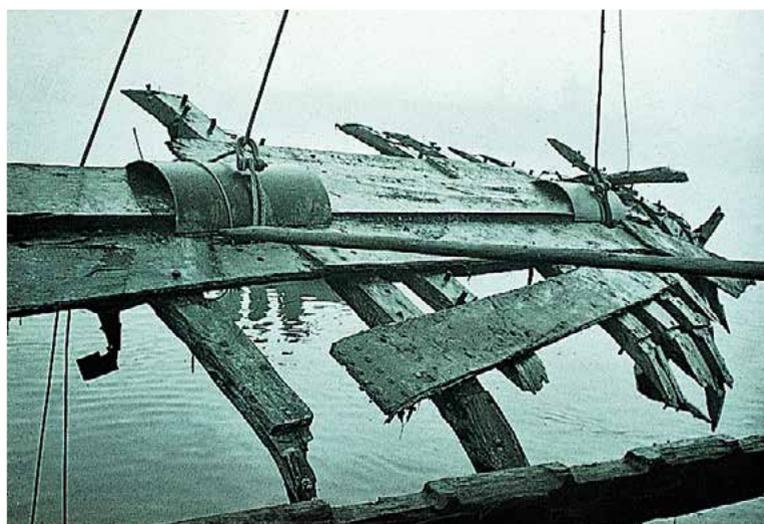
Die „Bremer Kogge“ ist bis heute eine Sensation. Bei jedem einzelnen Schritt ihrer Konservierung waren Meisterleistungen erforderlich. 1962 wurde sie durch einen Zufall entdeckt und stellte die Experten gleich auf die erste Probe: Nur der Sand der Weser hielt das Schiff zusammen. Folge: Bergung in Einzelteilen. Ein spezieller Saugbagger. Zwei Notbergungen. Mehrere Jahre akribische Arbeit. 45 Tonnen Holz, Laschen, Ösen, ein Dolch, ein Teerfass und ein Lederschuh wurden im Schlamm und Schlick der Weser bergungen.

Die nächste Herausforderung: Wie konserviert man ein Handels-



schiff, das 600 Jahre lang im Wasser lag? Es gab keine Erfahrungswerte, wie man mit dem Holz, das brüchig wurde und zu schrumpfen drohte, umgehen sollte. Experten des DSM hatten eine Idee: Die Kogge kam in eine riesige Stahlwanne mit dem Kunstwachs PEG. 18 Jahre dauerte das Konservierungsverfahren, bis die „Bremer Kogge“ im Jahr 2000 der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Nun eröffnet die umgebaute „Kogge-Halle“ – und bis heute ist die Kogge das Herz des Museums, das für sie gebaut wurde. Die Forschungsarbeiten sind längst nicht abgeschlossen, und die Neugierde unserer Besucher kennt ebenfalls keine Grenzen. Die „Bremer Kogge“ bleibt eine Weltsensation. Wir freuen uns, dass wir ihr einen würdigen, modernen Rahmen bieten können.





Die Bergungsarbeiten im Bremer Hafen waren kompliziert und aufwendig. Ein Saugbagger und ein Taucherglockenschiff kamen zum Einsatz.



MATERIALITÄT

DAS SCHIFF

FORSCHUNG FÜR DIE NÄCHSTEN GENERATIONEN

Seit ihrer Entdeckung 1962 stellt die „Bremer Kogge“ Forscher vor Herausforderungen. Vieles, was die Wissenschaftler tun, ist Pionierarbeit. Auch für die Restauratorin Amandine Colson. Doch das, sagt sie, macht gerade den Reiz der Aufgabe aus.

Am liebsten habe ich in Timbuktu gewohnt, im Norden von Mali. Als Mitglied eines Teams der Universität Yale gruben wir Stätten aus. Ich mochte das Leben in Afrika gerne, die Freundlichkeit, die Offenheit der Menschen. Durch meinen Beruf kam ich schon ganz schön herum: Türkei, Niederlande, der Norden Frankreichs. In Dänemark – vor Beginn der Bauarbeiten für den Fehmarnbelt-Tunnel – fanden wir das Wrack der „Lindormen“, das einstige Flaggschiff des dänischen Königs. Eine Sensation.

Ich bewarb mich am DSM in Bremerhaven, um an der Kogge, die in Kreisen der Wissenschaft einen beinahe mythischen Ruf genießt, zu arbeiten und zu forschen. Ihr Stellenwert lässt sich leicht beschreiben: Es gibt nichts Vergleichbares. Zu meinen Aufgaben gehört es, daran mitzuwirken, das Schiff zu erhalten. Wie ver-

hält sich das Wrack? Was können wir tun, es einerseits zu stützen, und es andererseits optimal für unsere Besucher zu präsentieren?

Das Wrack wiegt schwer, knapp 45 Tonnen. An einigen Stellen liegt viel Druck auf dem jahrhundertealten Holz. Seit 2016 gehörte es zu meinem Forschungsprojekt als Doktorandin, ein Überwachungssystem mit Hilfe der 3D-Technologie zu entwickeln, mit dem wir prüfen können, ob sich das Material verändert und wie es sich mit der Statik verhält. Im Jahr 2003 wurden Vermessungen vorgenommen und mit Daten von 1980 verglichen. Das Ergebnis: An einigen Stellen haben sich Planken um bis zu zwanzig Zentimeter verschoben. Für uns ein wichtiger Hinweis dafür, wo wir ansetzen müssen, um die Kogge zu konservieren. Wir verwenden im Museum die neuesten technischen

Methoden; die Überwachung (das „Monitoring“) spielt eine zentrale Rolle. Dabei behalten wir auch die Umgebung mittels einer computer-gesteuerten Klimaanlage exakt unter Kontrolle. Die Temperatur in der Halle und die Feuchtigkeit der Luft sind dabei entscheidend.

„Der Schiffsfund, der alles veränderte“ steht auf der ersten Tafel der Ausstellung auf der Grundetage, und dies ist nicht übertrieben. Bauarbeiter entdeckten die Kogge am 8. Oktober 1962 in der Weser, als der Europahafen ausgebaggert wurde. Das Hafenaufbauamt wurde eingeschaltet und ein Gutachter wurde bestellt. Siegfried Fliedner, Leiter der Schifffahrtsabteilung des Focke-Museums und ein promovierter Kunsthistoriker, identifizierte das Wrack und drängte auf eine sofortige Bergung. Bis aus dem Fund vom Grund der Weser, der weltweit für Schlagzeilen sorgte, ein Objekt im Deutschen Schifffahrtsmuseum wurde, vergingen 38 Jahre und 8 Monate.

Was wissen wir über den Bau der „Bremer Kogge“? Wir gehen davon aus, dass die Kogge am Südufer der „Großen Balge“ gebaut wurde. Schiffbau ist bis heute ein anspruchsvolles Handwerk. Pläne gab es keine: das technische Wissen gab man mündlich weiter.

Typisch für Frachtschiffe im späten Mittelalter ist die füllige Form des Rumpfes, der damit bestens geeignet war, große Mengen an Waren zu transportieren. Die „Bremer Kogge“

ist ein Lastschiff, möglichst funktional gebaut. Die Ladekapazität lag bei 80 bis 84 metrischen Tonnen zu jeweils 1.000 kg. Nach Bergung der Kogge ging man eine Zeitlang davon aus, dass sie noch nicht fertiggestellt worden war und im Hafen oder während ihrer Jungfernfahrt sank. Als Indiz führte man an, dass der Teeranstrich des Rumpfes fehlte und kein Ballast im Schiffsinnen zu finden war. Dies könnte aber auch mit der langen Lagerung des Schiffes im Wasser zusammenhängen; man weiß es also nicht genau.

Das Eichenholz, aus dem die „Bremer Kogge“ gezimmert wurde, stammt vermutlich aus dem Weserbergland. Die Stämme wurden die Weser flussabwärts geflößt und in Bremen von Schiffszimmerern in Empfang genommen. Das Hauptbaumaterial war Eiche. Eine Planke in unserer Ausstellung zeigt, dass beim Bau der „Bremer Kogge“ minderwertiges Holz verwendet wurde. Bereits in der Bauphase des Schiffes mussten Risse mit Kalfatmasse bearbeitet werden. Tausende schmiedeeiserne Nägel, Holznägel und Bolzen hielten das Schiff zusammen, und zum Abdichten hämmerte man Moos in die Fugen.

Vieles, was mit der „Bremer Kogge“ zu tun hatte, bedeutete Pionierarbeit. Das fing schon bei der Bergung an – eine logistische Meisterleistung. Schnell stellte sich damals heraus, dass das Schiff nur noch vom Sand zusammengehalten wurde. Es musste



in Einzelteilen geborgen werden – ein komplizierter Prozess, der mehrere Jahre dauerte. Ein Saugbagger und ein Taucherglockenschiff kamen zum Einsatz, um das Holz zu bergen, zusammen mit metallenen Laschen, Ösen, Werkzeugspitzen, einem eisernen Dolch – und einem einzelnen Lederschuh.

Gleich danach stellte sich das nächste Problem: Das Holz war im

Laufe der Jahrhunderte brüchig geworden und drohte, wenn es trocknete, zu schrumpfen. Die Experten im DSM übernahmen eine Idee, die als Verfahren von der Universität Hamburg vorgeschrieben und von Dr. Per Hoffmann weiterentwickelt worden war. Auch die „Vasa“ in Stockholm und die „Roskilde-Schiffe“ in Dänemark wurden mit sehr ähnlichen Methoden konserviert: Man badete

die Kogge in einer gewaltigen Wanne, gefüllt mit dem Kunstwachs PEG, und erhöhte die Konzentration langsam bis auf 70 %. Das Verfahren war aufwendig, erwies sich aber als erfolgreich. Es dauerte allerdings seine Zeit – 18 Jahre lang, von 1981 bis 1999.

Was die Forschung zur Nassholzkonservierung angeht, hat das DSM internationale Standards gesetzt. 2000 präsentierte man das Schiff der Öffentlichkeit. Im Gegensatz zu heute wurde es damals nicht durch ein Gerüst gestützt, und man merkte schnell, dass dies für den dauerhaften Erhalt des Wracks nicht gut war, denn es bildeten sich S-förmige Ausbuchtungen.

Wir stellen sicher, dass die „Bremer Kogge“ auch die nächsten Generationen von Museumsbesuchern in ihren Bann ziehen wird.

Jeder Schritt, den wir unternehmen, muss dabei gut überlegt und abgewägt werden. Fehler? Darf es keine geben, denn sie sind in unserem Fach selten umkehrbar. Es gibt in manchen Fragen keine Standards, an denen wir uns orientieren können. Wir tragen eine große Verantwortung – das ist uns bewusst.

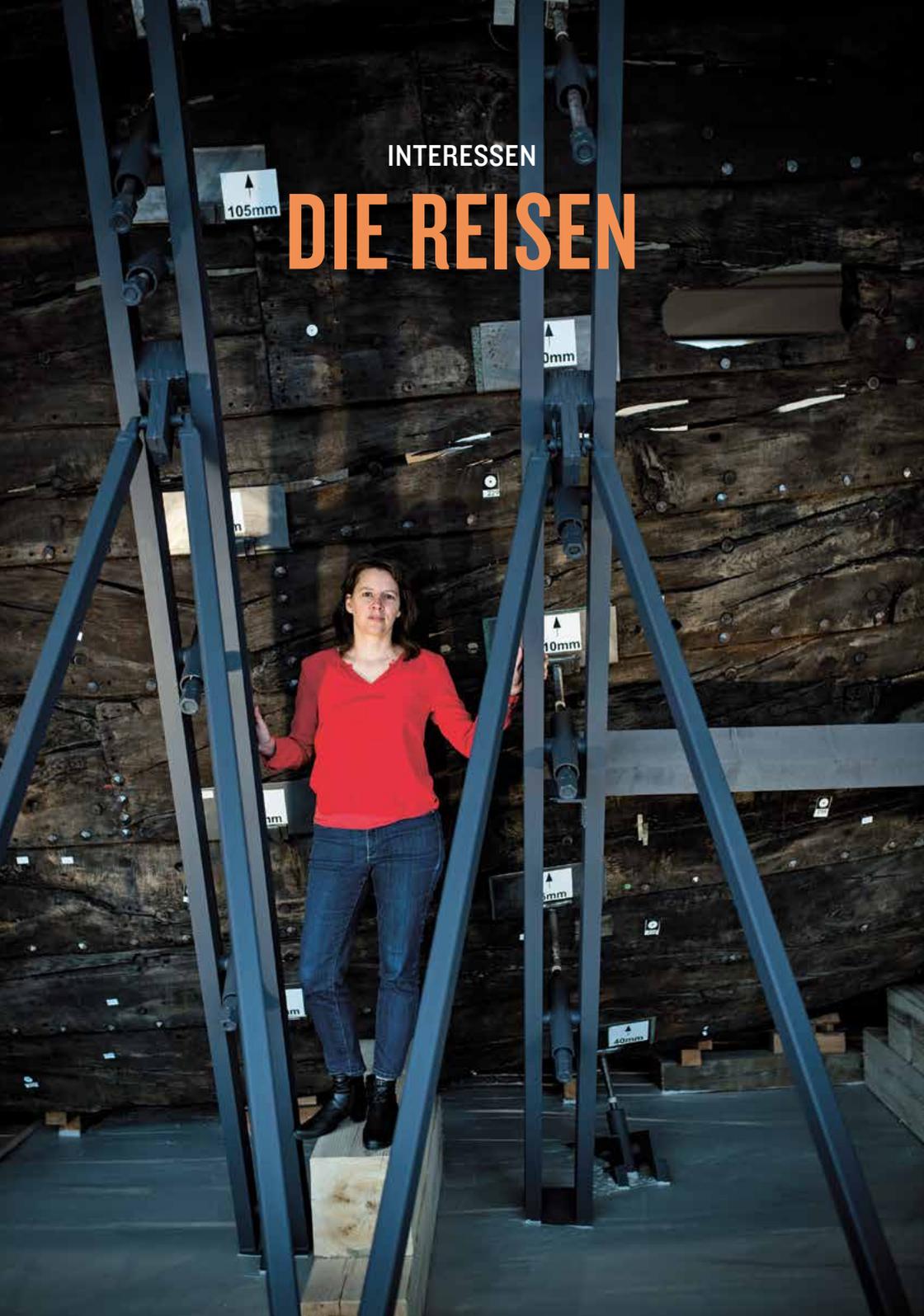
Aber auch dies macht den Reiz der Aufgabe für mich aus.

Amandine Colson, Jahrgang 1982, wuchs in Paris auf, wo sie zunächst Archäologie/Kunstgeschichte an der École du Louvre studierte und danach einen Master-Studiengang in Konservierung-Restaurierung von Kulturerbe an der École de Condé abschloss. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt auf der Konservierung und Restaurierung von archäologischen Objekten. Frau Colson lebt in Bremerhaven.



INTERESSEN

DIE REISEN



DIE KOGGE ALS „FALKEN-EXPRESS“

Wer nutzte eine Kogge – und wie? Und wie sah der Alltag an Bord aus? Dies sind einige Fragen, mit denen sich die Wissenschaftlerin Natascha Mehler beschäftigt. Ihre Lieblingsstücke in der Ausstellung: ein kostbarer Vogel und ein Ort, den jeder kennt.

Ich bin häufig auf den Inseln im Nordatlantik unterwegs, um an Ausgrabungen und Forschungsprojekten mitzuwirken. Auf Island, wo ich einige Zeit lebte, auf Shetland, auf den Färöer-Inseln. Einmal nahmen mich auf den Shetlands Fischer mit hinaus auf See. Ich wurde seekrank, gleich als wir den Hafen verließen. Der Eindruck, in einem relativ kleinen Schiff zwischen den großen Wellen unterwegs zu sein, hing mir lange nach. Wie mag es damals für die Besatzung auf einem Schiff wie unserer „Bremer Kogge“ gewesen sein?

Fragen, wie die „Bremer Kogge“ genutzt wurde, wofür man sie brauchte und wie der Alltag der Menschen zu jener Zeit aussah, gehören zu meinem Forschungsgebiet. Diese Themen faszinieren mich an meiner Arbeit, es macht sie nahbar. Immer wieder, wenn ich in die Halle komme, freue

ich mich darüber, wie lebendig unsere Kogge wirkt.

Ich habe zwei Lieblingsstücke in unserer Ausstellung, die so reich ist an Exponaten. Das eine ist ein isländischer Gerfalke. Im Mittelalter segelten Kaufleute der Hanse-Städte Bremen, Hamburg oder Lübeck erst nach Norwegen, später auch nach Island, um dort Bier, Werkzeuge und Getreide gegen Fisch und Schwefel zu tauschen. Gelegentlich waren auch Falken dabei. Falken gehörten zum kostbarsten Gut des Mittelalters – ein Statussymbol der Herrscher und Mächtigen. Je weißer das Gefieder war, desto höher der Rang desjenigen, der ihn besaß. Weiße Falken waren Kaisern und Königen vorbehalten, gräuliche Exemplare – wie jener, der in unserer Ausstellung zu sehen ist – gehörten hohen Adligen, Fürsten oder Herzögen.



Gerfalken wurden im Mittelalter in Norwegen und Island gefangen und dann nach Norddeutschland verschifft. Spätestens ab dem 16. Jahrhundert ist ein direkter Falken-Transport zwischen Island und Hamburg belegt. Zu dieser Zeit gab es aber keine Koggen mehr. Ob tatsächlich auch Schiffe wie die „Bremer Kogge“ nach Island segelten? Das versuchen wir in einem Forschungsprojekt zu klären.

Es ist gut möglich, dass auch eine Kogge gelegentlich Falken mitnahm, beispielweise auf ihrem Weg von Bergen nach Lübeck.

Aus dem 16. Jahrhundert ist eine Schiffsreise mit 49 Falken bekannt. Dieses Schiff, vielleicht ein Kraweel, wurde gewissermaßen zum „Falken-Express“. Die Tiere fuhren unter Deck mit. Der Anblick des Himmels hätte sie zu nervös gemacht und zum

Fliegen motiviert. Es muss eng gewesen sein unter Deck, und es war gewiss nicht einfach, die wertvollen Tiere gesund über den Atlantik zu bekommen. Wie viele Falken die unfreiwillige Reise antraten ist schwer zu beziffern, doch vom Hamburger Kaufmann Matthias Hoep wissen wir, dass er alleine im Jahr 1584 insgesamt 182 Raubvögel verkaufte. Ein europaweiter Handel mit Falken.

Es ist nicht ganz klar, ob Einheimische die Falken fingen oder ob es in der Hauptsache ausländische Falkenfänger waren. Vermutlich wohl beides. Bekannt ist, dass König Frederik II. von Dänemark, der von 1559 bis 1588 regierte und zu dessen Hoheitsbereich Island gehörte, eine Lizenz einführte: Ausländer, die einen Falken fingen, mussten fortan eine Gebühr bezahlen. Es ist dennoch davon auszugehen, dass die meisten Vögel den Einheimischen in die Falle gingen, denn die Tiere lebten in entlegenen Regionen. Wer sie fangen wollte, brauchte Ortskenntnis, Geduld und Mut.

In Hamburg, Lübeck und London gab es einen Zwischenhandel, bis die Falken an die Königshöfe Europas und bis in den Vorderen Orient gelangten. Man kann das Falken-Business jener Zeit mit einer Vorphase der Globalisierung beschreiben, und es war ein einträgliches Geschäft. 20 Taler Lohn bekam der Fänger, doch den richtigen Gewinn machte der Händler, der den Falken dann für eine wesent-

lich größere Summe an den Adligen verkaufte.

Aber zurück zur Kogge. Wie sah das Leben an Bord einer Kogge aus? Die wichtigste Person war – daran hat sich bis heute nicht viel geändert – der Schiffer. Er brauchte ein ausgeprägtes nautisches Wissen, um die Schiffe sicher in den Zielhafen zu bringen. Keine Kogge war wie die andere: Im Mittelalter wurden die Schiffe noch nicht auf dem Reißbrett konstruiert, sondern individuell gebaut. Überlieferte Traditionen spielten beim Bau eine Rolle, und die Erfahrung des Schiffsbauers. Ein Schiffer musste wissen, wie sich seine Kogge im Wasser verhielt, wie genau ihr Tiefgang war und wie sie mit wechselnden Winden klarkam. Man navigierte in Küstennähe, indem man sich an der Küstenlinie orientierte, etwa an Hügeln oder markanten Gebäuden. An gefährlichen Stellen waren schon im 13. Jahrhundert Seezeichen (Markierungen) aufgestellt worden. Der Schiffer folgte immer detaillierten Segelanweisungen, die in einem Seebuch verzeichnet waren. Entfernungen waren darin in Zeiteinheiten (Stunden, Tagen) angegeben. Auch Handlote, mit denen er die Wassertiefe bestimmen konnte, dienten als Hilfsmittel.

Aus dem 16. Jahrhundert wissen wir, dass die Rangordnung an Bord klar geregelt war. Vermutlich war dies auch zur Zeit der „Bremer Kogge“ der Fall: An der Spitze stand die



Schiffsführung, wie Schiffer, Steuermann oder Bootsmann, dann kam die Besatzung, etwa zehn Seeleute, zu der auch ein Koch oder gelegentlich ein Geistlicher gehörte. Kaufleute waren ebenfalls dabei. Sie wurden in zwei Wachen eingeteilt und arbeiteten rund um die Uhr. Angeheuert wurde für jeweils eine Fahrt. Die Arbeit der Seeleute war hart: Segel setzen, Anker hieven, eingedrungenes Seewasser lenzen gehörten zum Alltag. Oft musste die Besatzung im Zielhafen dabei helfen, Schäden zu beseitigen.

Auch galt es, aus dem Mast die See zu beobachten und verderbliche Ladung zu bewegen und zu lüften.

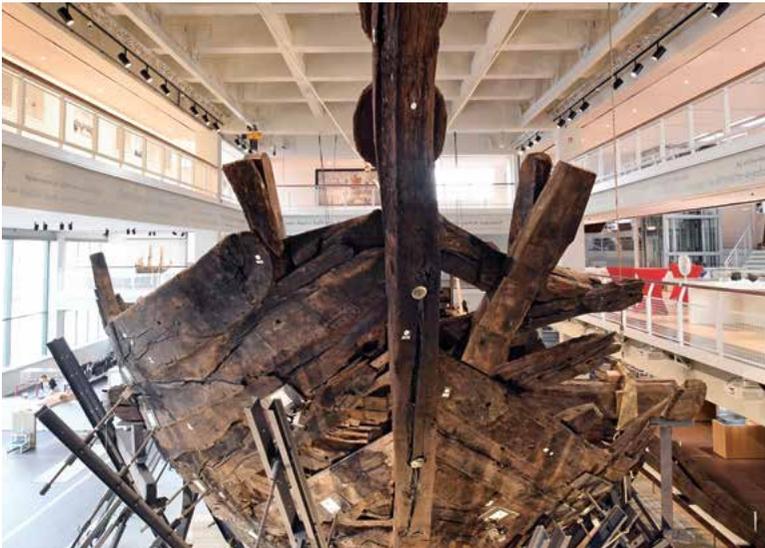
Für Komfort war an Bord einer mittelalterlichen Kogge kein Platz. Sobald das Schiff draußen auf dem Meer war, gab es wenig Abwechslung und kaum Privatsphäre für die Menschen an Bord. Die Verpflegung fiel eintönig aus, zum einen, um Kosten zu sparen. Zum anderen, weil sie auf den Reisen nicht konserviert werden konnte. Nicht nur Stürme und schwere See, sondern auch Schädlinge setzten den

Menschen an Bord zu. Beispielsweise Ratten, die Vorräte anfraßen und Krankheiten übertrugen, oder der Kornkäfer, der die Nahrungsmittel (Getreide, Linsen, Erbsen) ungenießbar machte. Miesmuscheln am Rumpf machten die Koggen träger und verringerten ihre Geschwindigkeit.

Nach Laborversuchen und durch Segelfahrten mit Nachbauten der „Bremer Kogge“ wissen wir: Mit ihrem rechteckigen Segel fährt das Schiff dann am besten, wenn der Wind schräg von achtern (von hinten) kommt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa sechs Knoten (das entspricht 10,8 Stundenkilometern). Auch seitlicher Wind konnte

genutzt werden, doch dann driftet das Schiff mit seinem flachen Boden zur windabgewandten Seite (Lee) ab. Voll beladen reagiert die „Bremer Kogge“ sehr langsam auf Bewegungen des Ruders.

Mein zweites Lieblingsstück in der Ausstellung ist eines, das auf den ersten Blick (und auch auf den zweiten) ziemlich unspektakulär zu sein scheint: das Bordklo. Es handelt sich um die älteste erhaltene Schiffstoilette der Welt. Der Abort war unter Deck des Achterkartells angebracht. Die Notdurft fiel direkt ins Wasser. Wie alle Teile der „Bremer Kogge“ ist auch die Bordtoilette im Originalzustand. Sie garantierte einen gewissen



Standard, was die Hygiene betraf – zumindest für die Schiffsführung und Kaufleute an Bord. Ihnen war die Nutzung vorbehalten, ebenso wie eigene Kammern am Heck. Für die Besatzung gab es derlei bescheidenen „Luxus“ nicht: Die Männer schliefen

zwischen den Fässern – dem bevorzugten Container jener Zeit – im Laderaum.

Ich kann mir, wenn ich vor der Kogge stehe, das Leben an Bord gut vorstellen. Ich hoffe, den Besuchern unserer Ausstellung geht es auch so.

Dr. Natascha Mehler, Jahrgang 1970, ist kein „Nordlicht“ – sie stammt vom Chiemsee, dem „bayerischen Meer“. Sie studierte in Wien und begann bereits 1997 mit der Arbeit an Themen zur Hanse. Ihre Forschungsschwerpunkte umfassen die Sachkulturforschung des Mittelalters und der Neuzeit, Methode, Theorie und Forschungsgeschichte der Historischen Archäologie sowie die Archäologie der nordatlantischen Inseln. Ihre zwei Kinder sind ebenfalls von der Kogge fasziniert und lieben den „Miniport“ des DSM.





WAHRNEHMUNG

DIE BEDEUTUNG

VOM SYMBOL ZUR MARKE

Ob als Ölgemälde für die Politik des Kaisers, als Motiv einer Tabakdose oder als Logo eines Fußballvereins: Die Kogge musste schon für vieles segeln. Marleen von Bargaen hat untersucht, wie man sie als Symbol politisiert, romantisiert und instrumentalisiert hat.

Ich kenne das Museum und die „Bremer Kogge“ schon seit meiner Jugend. Als Hamburgerin habe ich eine besondere Beziehung zur Seefahrt, auch wegen meiner Familie. Mein Vater besitzt ein Patent als Kapitän auf Großer Fahrt, und wir waren immer viel auf dem Wasser unterwegs.

Schwerpunkt meiner wissenschaftlichen Arbeit war es unter anderem, die Wahrnehmung der Kogge im Laufe der Zeit zu untersuchen. Das Segel einer Kogge hat die Phantasie der Menschen schon lange beflügelt – bis heute ist das so. Die Kogge wurde ein Symbol für den Norden. Man hat sie politisiert und romantisiert.

Zum ersten Mal nahm das Interesse an der Kogge im Deutschen Kaiserreich zu. Historiker jener Zeit sahen das Kaiserreich in der Tradition der Hanse, einer expansiven See- und Wirtschaftsmacht. Sie suchten

nach Parallelen; die Hanse sollte für die Flotten- und für die Außenpolitik des Kaiserreichs vorbildhaft gewesen sein. Den Schiffen der Kaufleute der Hanse kam daher als Symbol für politischen und ökonomischen Einfluss eine besondere Rolle zu.

Das Problem: Es gab keinen Beweis, wie eine Kogge aussah. Unter anderem deshalb ist die „Bremer Kogge“ für die Wissenschaft eine solche Sensation. Bis zu ihrem Fund gab es nichts, was als Kogge identifiziert werden konnte. Schiffe, die ihrer Form nach dem Bremer Schiff ähnelten, kannte man bis dahin nur von Siegelbildern aus dem Mittelalter. Historiker untersuchten Texte des Mittelalters und bildliche Darstellungen, Zeichnungen in Büchern etwa. Aufbauend auf Forschungen anderer Historiker definierte Paul Heinsius die Kogge als Schiffstyp mit besonderen

Merkmale. Seine Ausführungen aus dem Jahre 1956 dienten als Vorlage, den Fund vom Grund der Weser sechs Jahre später überhaupt als Kogge zu bezeichnen.

Unsere Ausstellung beginnt mit mittelalterlichen Siegeln. Um das Jahr 1200 entstanden im Nordwesten Europas die ersten Darstellungen von Schiffen auf Stadtsiegeln. In der Forschung nahm man an, dass auf den Lübecker Siegeln eine Frühform der Kogge abgebildet war. Dieses Bild hat sich in der wissenschaftlichen Debatte der vergangenen Jahre gewandelt: Man geht zum jetzigen Stand davon aus, dass diese Darstellung keiner besonderen Schiffbautradition zugeordnet werden kann. Die Städte der Hanse hatten Schiffe wie die „Bremer Kogge“ nicht „exklusiv“. Ähnlich aussehende Schiffe waren im Mittelalter weit verbreitet.

Ein Exponat zeigt eine Wandmalerei vom Anfang des 15. Jahrhunderts: die Legende von König Olav II., der mit seinem Bruder Harald um den norwegischen Thron segelte. Das Schiff hat eine ähnliche Form wie das Bremer Schiff. Daneben haben wir ein Altarbild aus der Mitte des 15. Jahrhunderts gestellt, aus der St. Johankirche in Rostock. Es zeigt die Heimfahrt der Heiligen Drei Könige, die Bethlehem verlassen haben und auf Rostock zusegeln. Eine interessante geographische Verortung.

Einem Ölgemälde kommt eine besondere Bedeutung zu: „Die Bunte



Kuh“ von Hans Bohrdt aus dem Jahre 1901. Es handelt sich dabei um das gleichnamige Hamburger Schiff, das der Sage nach von Simon von Utrecht befehligt wurde – dem Besieger des berühmten Seeräubers Claus Störtebeker. Bohrdt nutzte die Popularität der Störtebeker-Legende und malte die Kogge als wuchtiges, kriegerisches Gefährt: zwei ausladende Kastele, drei Masten, das Wappen von Hamburg auf dem Rahsegel. Der Maler inszeniert die „Bunte Kuh“ als Symbol für eine expansive, kriegerische Hanse. In dieser Logik, wenn man denn von einer Logik sprechen möchte, interpretierte man die expansive Flottenpolitik des Kaisers als eine Fortführung.

In unserer Ausstellung präsentieren wir Exponate, die das idealisierte,



romantische Bild einer Kogge zeigen: beispielsweise eine Porzellan-Medaille der Manufaktur Meissen. Auch eine Brosche aus Silber, besetzt mit Quarzsteinen. Ein Beispiel für den hohen Symbolgehalt, der Schiffen der Hanse zugeschrieben wird.

Die Kogge taugte als Symbol für den Norden und fand Eingang in die Werbung. Als Bierseidel, im Logo

einer bekannten Biermarke oder als Tabakdose (der Firma „Welt-Kogge“) – sie kam immer mehr im Alltag der Menschen an. Als Name für Gastwirtschaften, im Zeichen eines Rostocker Fußballvereins – sie segelt für ein regionales Selbstverständnis oder für eine hanseatische Tradition. So oder so: Bei uns im DSM sieht man das „Original“.

Dr. Marleen von Bargan absolvierte nach der Schule eine Ausbildung zur Buchhändlerin, bevor sie ein Studium der Geschichte in Hamburg begann. Sie promovierte 2015. Von 2015 bis 2016 war sie Wissenschaftliche Volontärin im DSM und seit 2017 ist sie als Wissenschaftliche Kuratorin tätig. Marleen von Barga lebt in Bremerhaven.



Impressum

Wissenschaftliche Redaktion:
Deutsches Schiffahrtsmuseum, Erik Hoops
Konzept & Idee: Ankerherz Verlag GmbH
Texte: Stefan Kruecken
Fotos: Axel Martens, Hamburg
Gestaltung: Daniela Greven, Berlin

Deutsches Schiffahrtsmuseum · Leibniz-Institut für deutsche Schiffahrtsgeschichte
Hans-Scharoun-Platz 1 · 27568 Bremerhaven · www.dsm.museum



ISBN 978-3-947235-00-1