

# Museumskogge oder Touristenkogge?

## Zur Authentizität von Nachbildungen am Beispiel der Bremer Kogge

---

*Tobias Schade*

Tobias Schade | SFB 1070 RESSOURCENKULTUREN, Eberhard Karls Universität Tübingen, Tübingen, Deutschland | <https://orcid.org/0000-0001-7282-6766> | [tobias.schade@uni-tuebingen.de](mailto:tobias.schade@uni-tuebingen.de)

© Tobias Schade 2024, published by transcript Verlag.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license. <https://doi.org/10.14361/9783839475409-008>

### Schlüsselwörter/Keywords

Bremer Kogge • Bewertungen • Ressourcen • Originalität • Echtheit • Nachbauten • Kopien

Bremen cog • Valuations • Resources • Originality • Genuineness • Replicas • Copies

### Zusammenfassung/Abstract: Museum Cog or Tourist Cog? On the Authenticity of Replicas Using the Example of the Bremen Cog

In der Archäologie, der Denkmalpflege und im Museum stehen alte Dinge im Fokus, die zu einem wichtigen und einzigartigen Kulturgut werden können. Diese alten Dinge – oft Originale – haben soziokulturelle und wissenschaftliche Bedeutungen und für verschiedene Gruppen einen Wert.

Seltener stehen aber Nachbildungen dieser alten Dinge im Fokus. Denn diese werden oft als Replikat oder Kopien von Originalen oder sogar als unechte Dinge bzw. als Fälschungen wahrgenommen. Zudem sind einige Forschungen – z.B. Bestimmung von Alter oder auch Provenienz – an einer Nachbildung nicht immer möglich, denn diese Analysen bedürfen oft der originären Materialität. Nichtsdestotrotz können aber auch Kopien eine Bedeutung erlangen und zu Ressourcen werden. Sie werden bedeutend, wenn Originale nicht mehr vorhanden sind oder eine museale Präsentation von Originalen aus

konservatorischen Gründen nicht möglich ist. Auch werden Nachbildungen in der musealen Vermittlung eingesetzt und ermöglichen Besuchenden andere sinnliche Zugänge als Originale. Zudem können sie dem Erkenntnisgewinn dienen. Mit ihnen können Experimente durchgeführt werden, die mit Originalen aus konservatorischen Gründen nicht durchzuführen wären – und zusätzlich ermöglicht das Studium von Nachbildungen Schlussfolgerungen über gruppenspezifische, soziokulturelle Bewertungen von Vergangenheit und Echtheit: Was ist wert, nachgebildet zu werden?

Dieser Beitrag diskutiert die Bedeutungen und Authentizitäten historischer Schiffsnachbildungen. Denn auch Nachbildungen historischer Dinge können einen Wert erlangen und als authentisch wahrgenommen bzw. bezeichnet werden. Deutlich wird dies etwa im Hinblick auf die Nachbauten der im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) ausgestellten Bremer Kogge von 1380.

Maßgeblich für den Bau der Nachbildungen war der Fund des Originals in der Weser (Bremen) im Jahr 1962. Und auch wenn schon früh Nachbildungen geplant waren, wurden erst in den 1980er-Jahren zwei Nachbauten angefertigt – in Kiel und in Bremerhaven. Beide Replikat dienten anfänglich wissenschaftlichen Zwecken. In den 1990er-Jahren folgte dann der dritte Nachbau in Bremen, der mitunter als Touristenkogge und maritimes Wahrzeichen wahrgenommen wurde.

Anhand der drei Nachbildungen werden nicht nur Motivationen der Bauvorhaben sowie Funktions- und Bedeutungswandel erkennbar, sondern auch verschiedene Authentizitätsvorstellungen bzw. -zuschreibungen, die mit den Nachbildungen verknüpft werden. Im Fokus stehen dabei Wissenschaftlichkeit, Visualität, Funktionalität und eine »Living History«, die sich als verschiedene Authentizitätsebenen analysieren lassen. Dabei sind die Authentizitätszuschreibungen diskursiv, sie werden auch durch Kompromisse beim Bau bzw. bei der Nutzung des Replikats beeinflusst und eingeschränkt. Zugleich kann die Authentizität aber auch als Referenzkriterium dienen, wenn eine Nachbildung etwa als authentischer wahrgenommen wird als eine andere.

Archaeology, monument preservation, and museums focus on ancient artifacts, which can become worthy and distinctive objects of cultural value. These old artifacts, often original pieces, hold socio-cultural and scientific significance and value for various groups.

However, replicas of these old items are less frequently the focus, because these items are often perceived as imitations or copies of originals, or even as inauthentic or fake. In addition, some research, e.g. determining age or provenance, is not always possible on a replica because these analyses often require the original material. Nevertheless, copies can also acquire meaning and become valuable resources. They become meaningful when originals no longer exist or when originals cannot be displayed in a museum for conservation reasons. Replicas are also used in museum education, giving visitors a different sensory experience than originals. They can also serve as a means to gain knowledge. They can be used to carry out experiments that would not be possible with original artifacts due to conservation reasons. Additionally, studying replicas allows for drawing conclusions about group-specific socio-cultural valuations of the past and authenticity. It raises the question of what is worth replicating.

This article discusses the meanings and authenticity of historical ship replicas, for even replicas of historical objects can gain value and be perceived or described as authentic. This becomes clear e.g. concerning the replicas of the Bremen cog from 1380 which is exhibited at the German Maritime Museum (DSM).

The discovery of the original in the Weser (Bremen) in 1962 was crucial for constructing replicas. And even though replicas were planned early on, it was not until the 1980s that two replicas were built – one in Kiel and the other in Bremerhaven. Both replicas initially served scientific purposes. The third replica was built in Bremen in the 1990s, and it was often seen as a popular tourist attraction and a significant maritime landmark.

The three replicas not only reveal the motivations behind the building projects and changes in function and meaning but also showcase various ideas and interpretations of authenticity that are associated with replicas. The focus is on scientificity, visuality, functionality, and living history, which can be analyzed at different levels of authenticity. The attributions of authenticity are discursive; they are also influenced and limited by compromises in the construction or use of the replica. At the same time, authenticity can also serve as a reference criterion if one replica is perceived as more authentic than another.

*An original is authentic by definition; a replica is made authentic by hard work.*

David Lowenthal: *Authenticity? The Dogma of Self-Delusion* (1992)

Dass ein Original, wie die im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven ausgestellte sogenannte Bremer Kogge von 1380 aufgrund des Materials, des Alters und der Erscheinung als »authentic« – also authentisch bzw. echt – wahrgenommen und bezeichnet werden kann, erscheint verständlich.<sup>1</sup> So heißt es bei Lowenthal: ein Original ist [...] *authentic by definition* [...].<sup>2</sup> Dabei ist die Vorstellung von einer historischen Originalität durchaus mit einem Primat der Echtheit und des Alters verwoben, so dass das Alte und das Echte in der Denkmalpflege bzw. im Museum zu einem wertvollen, schützenswerten Kulturgut avancieren kann.<sup>3</sup>

Es stellt sich aber die Frage, wie es um Nachbildungen und historisierende Fiktionen bestellt ist, die keine musealen Dinge darstellen – wie etwa die UBENA VON BREMEN, die HANSEKOGGE und die ROLAND VON BREMEN, die alle drei Nachbildungen der Bremer Kogge von 1380 sind. Welche Bedeutung haben Authentizitätszuschreibungen bei der Inwertsetzung dieser Nachbildungen, und welche multiplen Dimensionen des Authentischen sind dabei zu beobachten? Warum werden Nachbildungen angefertigt, und in welcher Relation stehen sie zu dem Original – sei es das archäologische Objekt oder das museale Exponat?

1 Auch wenn das im Museum exponierte Original seinerseits eine Rekonstruktion darstellt, die eine ambivalente Authentizität aufweist (Warnke 2017) und verschiedenen Authentizitätsvorstellungen und -zuschreibungen unterliegt (Schade 2021).

2 Lowenthal 1992, S. 188.

3 Vgl. dazu Dolff-Bonekämper 2008; Hofmann 2017, S. 15f.

Diesen Fragen folgt der Beitrag. Dabei stehen weniger das Original bzw. Forschungen oder wissenschaftliche Erkenntnisse, die am archäologischen Fund gewonnen werden können, im Fokus, als vielmehr eine Ebene der Rezeption und Wahrnehmung des musealen Exponats, die sich u.a. auch im Bau der Nachbildungen niederschlägt. Damit widmet sich der Beitrag dem relevanten Thema der Authentizität<sup>4</sup> von Nachbildungen.<sup>5</sup> Denn in der Öffentlichkeit werden nicht nur museal aufbereitete, historische Narrative passiv konsumiert, sondern aus verschiedenen Gründen auch aktiv konstruiert und reproduziert, so dass Nachbildungen im öffentlichen Raum und Wahrnehmungen von diesen auch ihrerseits auf museale Strategien zurückwirken können.

Grundlage dieses Beitrages bilden Interviews<sup>6</sup> mit vier Akteur:innen von Institutionen, die die drei Nachbildungen der Bremer Kogge betreiben; ergänzend werden aber auch Zeitungsartikel herangezogen.<sup>7</sup>

## Zur Authentizität von Nachbildungen

Eigentlich stehen Nachbildungen, Kopien, Faksimiles, Imitate, Reproduktionen, Repliken bzw. Replikate auf der einen Seite sowie das Original auf der anderen Seite diametral zueinander.<sup>8</sup> Aber tatsächlich beziehen sich beide aufeinander.<sup>9</sup> Dies nicht nur, weil Nachbildungen nach originalen Vorbildern gefertigte Dinge sind, die entweder originalgetreu anmuten bzw. hergestellt wurden oder dem Original nur in einzelnen Aspekten nachempfunden sein können, sondern auch, weil es nach Latour und Lowe durch das Vorhandensein von Kopien überhaupt relevant wird, das Original zu definieren oder sich diesem anzunähern – und Originale mitunter erst durch ihre Kopien eine Bekanntheit erfahren: *In other words, the intensity of the search for the original depends on the amount of passion and the number of interests triggered by its copies. No copies, no original.*<sup>10</sup>

4 Vgl. zur Authentizität u.a. Crew/Sims 1991; Lowenthal 1992; Holtorf/Schadla-Hall 1999; Seidenspinner 2007; Sabrow/Saupe 2016; Saupe 2015; 2017. Zur Authentizität von Museumsschiffen und Schiffen im Museum vgl. Bohlmann 2020.

5 Zu Nachbildungen im Museum, Simulationen und Dioramen sowie Fragen bezüglich ihrer Authentizität vgl. auch Beiträge in Eser et al. 2017; Kimmel/Brüggerhoff 2020.

6 Zu ähnlichen Zugängen im historischen Feld vgl. Nordström 2007; Samida 2014.

7 Es handelt sich um einen qualitativen Forschungsansatz, dem vier Experteninterviews A1, A2, A3, A4 (ca. 4,8 h) zugrunde liegen, vgl. Glaser et al. 2010; Gläser/Laudel 2012. Die Untersuchungen sind nicht repräsentativ und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

8 Hierbei geht es nicht unmittelbar um Fälschungen. Nachbildungen können zwar auch Fälschungen sein, aber diese werden nicht zwingend nach einem einzelnen, originalen Vorbild angefertigt, stattdessen können sie z.B. auch Materialien, Elemente, einen Stil oder eine Produktionsweise nachahmen bzw. kopieren, um die Provenienz zu verschleiern, eine Autorenschaft vorzugeben oder Echtheit bzw. Alter zu suggerieren. Zu Beispielen für Fälschungen und Fakes in der Archäologie vgl. Jones 1992; Fitzenreiter 2014.

9 Zur Bedeutung von Originalen und Kopien im Museum und ihrer Beziehung vgl. auch Stránský 1985.

10 Latour/Lowe 2011, S. 4 (die Seiten beziehen sich nachfolgend auf die Onlineversion, abgerufen am 27.05.2020 über die Homepage von Bruno Latour).

Zudem sind Nachbildungen bzw. (Teil-)Nachahmungen historischer Dinge allgegenwärtig. Zum einen finden sie sich im öffentlichen Raum wieder: etwa als Gebäude oder Bauelemente in der Landschaft oder der Architektur; als Teil von Kunstwerken oder im traditionellen Handwerk; in der Experimentalarchäologie und im Reenactment bzw. der Living History; sowie auch in der Populär-Kultur, etwa als Merchandise, Souvenirs oder als Digitalisate in verschiedenen Medien. Zum anderen sind Nachbildungen aber auch im musealen Raum vorhanden, zumindest im Hinblick auf kulturhistorische Museen: etwa als Zeugen<sup>11</sup>, die aus Ermangelung oder wegen Verlusts eines Originals angefertigt wurden; als Exemplare<sup>12</sup> in Antikensammlungen; als Modelle oder als Teile von Dioramen und Kulissen; als Requisiten für die Inszenierung und Darstellung einer Szene oder eines Fundkontextes; als Substitute für die Museumspädagogik, die Besuchenden zur Anschauung und Nachvollziehbarkeit in die Hand gegeben werden können; als Funktionsdinge, nur in der Funktion kopierte Objekte, die den Besuchenden Tätigkeitsabläufe vermitteln sollen (Hands-on-Stationen); aber ebenso als Merchandise aus dem Museumsshop.

Auch wenn diese Nachahmungen bzw. Nachbildungen und historisierenden Fiktionen nicht im Sinne eines alten bzw. richtigen Zeugnisses der Vergangenheit als echt gelten können, so können sie aufgrund handwerklicher oder musealer Praktiken, individueller Rezeptionen und verschiedener Geschichtsbilder dennoch *authentic* wirken. Nachbildungen werden laut Lowenthal [...] *authentic by hard work*.<sup>13</sup> Bei Foster und Jones heißt es: [...] *replicas acquire aura and authenticity when they are recognised as things in their own right, socially embedded and inextricably linked to the expectations and experience of their materiality, setting and place*.<sup>14</sup>

Denn dass auch (Teil-)Nachbildungen als historisch korrekt, echt oder authentisch wahrgenommen bzw. bezeichnet werden können, verdeutlicht nachfolgendes Zitat über die Kieler HANSEKOGGE: *Dieses Schiff verkörpert das klassische Bild der Kogge, es ist keine hypothetische Rekonstruktion – in Form und Bauweise ist alles echt!*<sup>15</sup> Es ist keine Rekonstruktion, alles ist echt – so heißt es im Buch »Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380«. Aber (wie) ist das möglich? Aus einem essenzialistischen Blickwinkel auf Nachbildungen und Originale mag diese Aussage irritieren und nicht gültig scheinen. Denn das Original ist echt im Sinne seines Alters oder seiner Geschichte, die Nachbildung nicht, denn diese imitiert das Original nur. Eine Echtheit kann dabei mitunter als [...] *konkrete, akademisch zu belegenden Kategorie* [...] verstanden werden.<sup>16</sup> Bei diesen Überlegungen gilt es aber zu bedenken, dass das Original im Museum, die Bremer Kogge, seinerseits ein Rekonstruktionsversuch einer historischen Möglichkeit darstellt und das heutige Exponat durch Forschungs- und Ausstellungsgeschichte somit konstruiert ist – quasi zu einem Original wird. Des Weiteren kann aber auch der Kopie eine Echtheit zugesprochen werden: Erstens aus einer materiellen und auch philoso-

11 Thiemeyer 2015b.

12 Ebd.

13 Lowenthal 1992, S. 188.

14 Foster/Jones 2020, Kap. 8; vgl. zur Aura von Dingen auch Benjamin 2013; Latour/Lowe 2011.

15 Vorwort von Dammann in Baykowski 1992, S. 9.

16 Ickerodt 2017, S. 106.

phischen Perspektive, denn Nachbildungen und Kopien existieren, sie sind präsent und materiell vorhanden – ob dies auch auf Digitalisate zutrifft, ist eine andere Diskussion –, auch wenn das kopierte Material ein anderes sein sollte als das Material des (historischen) Vorbildes;<sup>17</sup> zweitens auch im Hinblick auf eine authentische Wirkung aufgrund der Erscheinung des Replikats, Authentizitätszuschreibungen sowie den sinnlichen und emotionalen Wahrnehmungen der Rezipierenden.<sup>18</sup>

Jenseits einer essenziellistischen Dichotomie von alt – neu bzw. echt – unecht bietet es sich an, mit Kopien und Nachbildungen verbundene Authentizitätsvorstellungen zu betrachten.<sup>19</sup> Denn die Authentizität fasst mehr als die Echtheit, Originalität oder Wahrhaftigkeit, sie berührt auch Aspekte einer Ursprünglichkeit, einer Glaubwürdigkeit und Wissenschaftlichkeit. Anders als bei der Echtheit geht es nicht nur um richtig, wahr und falsch bzw. echt und unecht als (mehr oder wenig) eindeutige Kategorien, bei der Authentizität geht es um kontext- und wahrnehmungsgebundene Zuschreibungen, die nicht messbar sind.<sup>20</sup> Dennoch ist Authentizität de facto von Bedeutung, sowohl aufgrund der tatsächlichen Nutzung des Begriffs und von Zuschreibungen in Gesprächen (z. B. den durchgeführten Interviews), in der Literatur und in den Medien als auch in einem Verständnis als analytisches Konzept.<sup>21</sup> Authentizitätszuschreibungen dienen ebenfalls der Inwertsetzung – denn: *Authenticity shapes values, and values inform understandings of significance that [...] underpin many heritage and museum policies and practices*<sup>22</sup> – und fungieren als Referenzpunkte für relationale Authentizitäten<sup>23</sup>, jenseits einer dichotomen Beurteilung von echt – unecht. Nachbildungen könnten so in Abgrenzung von anderen Nachbildungen beispielsweise korrekter oder älter wirken, aber auch im Vergleich mit Originalen könnten (Einzelaspekte von) Nachbildungen detaillierter oder korrekter wahrzunehmen sein bzw. besser funktionieren<sup>24</sup> – so dass eine Kopie in bestimmten Kontexten auch glaubwürdiger wirken könnte als das Original (z. B. Hands-on-Stationen im Museum; [be-]greifbare Kopien der Museumspädagogik; begehbare und nutzbare Nachbildungen).

17 Nach Howard 1992, S. 51 existieren verschiedene Wahrheiten, zwischen denen wir wählen können. So gelte aus der Perspektive der Atomisten: [...] *everything is unique, nothing is fake* [...]; im Sinne Platons gelte hingegen: [...] *everything is a reflection of idea – hence all things are fake*.

18 Vgl. Warnke 2017; Schade 2021.

19 Dies wird auch deutlich beim Vergleich der deutschen und der englischen Version des Dokuments von Nara zur Authentizität von Kulturerbe (ICOMOS 1994). Während das englische Dokument von der *authenticity* spricht (<https://www.icomos.org/en/charters-and-texts/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/386-the-nara-document-on-authenticity-1994> [30.04.2023]), steht in der deutschen Version des DNK *Echtheit* ([https://www.dnk.de/wp-content/uploads/2021/02/1994\\_DNK\\_UNESCO-Nara-Dokument.pdf](https://www.dnk.de/wp-content/uploads/2021/02/1994_DNK_UNESCO-Nara-Dokument.pdf) [30.04.2023]) – *Authentizität* wird hingegen nur im Titel des Dokuments verwendet. Jedoch trifft die *Echtheit* in der deutschen Übersetzung den Sinn des Dokumentes nicht so gut wie *authenticity* in der englischen Version: *Es ist daher nicht möglich, eine Beurteilung des Wertes und der Echtheit nach festgelegten Kriterien vorzunehmen* (§11); zur Authentizität im kulturellen Erbe vgl. auch Falser 2011.

20 U. a. Saupe 2015; Saupe 2017; Saupe 2020.

21 Vgl. dazu Rehling/Paulmann 2016; Saupe 2020.

22 Foster/Jones 2020, Kap. 1.

23 Großmann 2020; Saupe 2020.

24 Vgl. Latour/Lowe 2011, S. 3; Saupe 2020.

D.h. aber auch, dass Dinge nicht per se authentisch sind, sondern authentisch werden – dies durch eine soziokulturelle Zuschreibung, die im Wechselspiel zwischen Interaktionen und Abhängigkeiten verschiedener Akteur:innen und immateriellen Einflüssen, wie Machtverhältnissen, Bewertungen, kollektivem Wissen und individuellen Erwartungen und Wahrnehmungen, entsteht. Mit der Frage nach dem, was authentisch wirkt – und warum –<sup>25</sup> lässt sich daher ein mögliches Echt-unecht-Dilemma auflösen. Kurzum wird in dem Beitrag nachfolgend von der Authentizität der Dinge, nicht von der Echtheit der Dinge gesprochen.

Nicht nur Originale können authentisch wirken, auch Nachbildungen oder Fiktionen können je nach Qualität und Anspruch, dem Herstellungsprozess sowie (Vor-)Wissen, Erwartungen und sinnlicher bzw. emotionaler Wahrnehmung der Rezipierenden als authentisch wahrgenommen werden.<sup>26</sup> Dabei gilt unbestritten, dass Alter und Echtheit wichtige Merkmale darstellen können, anhand derer Dingen Werte zugeschrieben werden. Dies ist etwa an musealen Exponaten bzw. archäologischen Ikonen zu erkennen, die einerseits Museen und Institutionen als Forschungsobjekte, Legitimationen und Alleinstellungsmerkmale dienen können – wie das Exponat Bremer Kogge<sup>27</sup> –, die andererseits aber auch auf gesellschaftliche Debatten einwirken können, in denen sie als Vehikel für historische Narrative oder als identitätsstiftende Symbole genutzt werden können – hier sei auf das Beispiel von Koggen<sup>28</sup> im Allgemeinen und damit auch die Hanse verwiesen, die im 19./20. Jahrhundert mitunter mit der deutschen Geschichte und einer deutschen Identität gleichgesetzt wurden.<sup>29</sup> Diese alten und echten Dinge, aber auch die authentischen Dinge, werden durch Inwertsetzungen bzw. Wertzuschreibungen<sup>30</sup> zu soziokulturell konstruierten Ressourcen im Sinne des SFB 1070 RESSOURCENKULTUREN, die für Gruppen etwas wert sind, und die durch Akteur:innen, z.B. Institutionen und soziale Gruppen, aktiviert und rekonfiguriert werden können.<sup>31</sup>

Aber nicht nur für Originale trifft dies zu, auch historische Nachbildungen bzw. Fiktionen können wirkmächtige Ressourcen darstellen. Als Beispiele aus dem musealen Raum sind hier [...] *der »Skandal« um die Terrakotta-Krieger* [...] im Hamburger Völkerkundemuseum, die [...] *sich als Replik entpuppten* [...]<sup>32</sup>, zu erwähnen bzw. die Tutanchamun-Ausstellung (Wanderausstellung), für die [...] *die aus rund tausend Objekten bestehenden Original-Grabbeigaben neu angefertigt wurden* [...].<sup>33</sup> In beiden Fällen sind und waren Replikat

25 Vgl. Saupe 2015.

26 »Authentizitätsfiktionen« bei Pirker et al. 2010; »Inszenierte Authentizität« bei Samida 2014.

27 Vgl. Schade 2021.

28 Der Kogge-Begriff wird nachfolgend genutzt, losgelöst von der fachlichen Diskussion, was denn nun eine Kogge sei und ob es Koggen überhaupt gab.

29 Vgl. Belasus 2017.

30 Nach Graeber 2001, S. 254 gilt: [...] *value is the way actions become meaningful to the actors by being placed in some larger social whole, real or imaginary.*

31 Zum Ressourcenkonzept vgl. Hardenberg et al. 2017; Teuber/Schweizer 2020; Bartelheim et al. 2021.

32 Burmeister 2014, S. 99.

33 <https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/abenteuer-ausstellung/lob-der-kopie> (27.03.2020). Zur Ausstellung von Kopien vgl. »Lob der Kopie« (Schwarz), »Museologie und Repliken« (von Falck) unter: <https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/hintergrund#publikationen> (27.03.2020).

ausgestellt, die im Rahmen der Tutanchamun-Ausstellung aber als solche ausgewiesen werden (*Replikat aus Künstlerhand*<sup>34</sup>), während sie in Hamburg erst als Originale galten, bis sie sich als Replikat herausstellten.<sup>35</sup> Ein weiteres Beispiel sind Teil-Nachbildungen bzw. Rekonstruktionen am Original: Die Moorleiche von Windeby, ein Exponat im Museum für Archäologie Schloss Gottorf (Schleswig), ist so ein Beispiel. Zum einen wurde die Moorleiche im Rahmen ihrer Musealisierung mit Holzwohle gefüllt, [...] *also gewissermaßen »ausgestopft«* [...], mit dem Ziel [...], *ihr ein möglichst lebensnahes Aussehen zu geben* [...]<sup>36</sup>; zum anderen basiert ihre museale Inszenierung (und auch eine ältere Interpretation) auf der archäologischen Fundsituation und Dokumentation, deren Authentizität sozusagen ebenfalls diskutiert wird.<sup>37</sup> Diese Beispiele sind und waren nicht nur bedeutende Exponate für die Museen, an ihnen zeigt sich auch, dass – abseits von Ausstellungsnarrationen und Vergangenheitsbildern, die mittels der Exponate kommuniziert werden – auch Geschichten über die musealen Exponate gesellschaftlich bzw. medial wirken und eine Bedeutung erhalten können.

Aber auch außerhalb des Museums können Nachbildungen Bedeutungen haben und etwas wert sein, ob authentisch oder nicht.<sup>38</sup> Beispiele sind hier die Erschaffung historisierender Stadtlandschaften nach dem Zweiten Weltkrieg<sup>39</sup>, die öffentliche Aufstellung von nachgebildeten Monumenten zur konservatorischen Bewahrung bzw. Archivierung der Originale<sup>40</sup>, die Nachbauten fragmentarisch überlieferter oder auch museal bewahrter, historischer Dinge (z. B. die hier besprochenen Schiffsnachbildungen), aber auch der Einsatz und Aufbau populär-kultureller, historisch anmutender Fiktionen.<sup>41</sup> In einigen dieser genannten Fälle ist den Rezipierenden vermutlich ersichtlich, dass es sich nicht um (historische) Originale handelt, z. B. bei Elementen aus Disney Parks oder bei offensichtlichen oder auch als Kopie ausgezeichneten Nachbildungen im Museum. Die Grenzen sind jedoch fließend. So müssen Kopien im musealen Raum – die entweder aus Ermanglung von Originalen ausgestellt oder als ästhetische Kulisse für eine Inszenierung eingesetzt werden –, aber auch Bauelemente in öffentlichen Räumen nicht zwingend als Nachahmungen zu identifizieren sein, sei es, weil ein offensichtlicher Hinweis fehlt oder Besuchende in musealen Kontexten das Echte erwarten und demnach angegebene

34 <https://www.tut-ausstellung.com/tutanchamun/die-grosse-erlebnis-ausstellung> (27.03.2020); vgl. dazu auch gedruckt bei Wettengel 2020, S. 335.

35 Czöppan 2007.

36 Haak 2002, S. 36.

37 Haak 2002; Gebühr/Eisenbeiß 2007, S. 61–64.

38 Lovata 2016 geht einen Schritt weiter und spricht von *The Value of Studying Inauthentic Things*; Foster und Jones 2020 exemplifizieren am Beispiel des St. John's Cross (Iona) das Leben einer Kopie und stellen dar, wie Kopien Wert, Authentizität und Aura erhalten.

39 Als Beispiele dienen hier die im Zweiten Weltkrieg zerstörten und in der Nachkriegszeit wieder aufgebauten Städte Frankfurt (Hessen) und Münster (Nordrhein-Westfalen). Vgl. unveröffentlichte Masterarbeit von Henri Hoor: Von der Spolie zum Gedächtnisort. Archäologische Befundinszenierungen in Frankfurt a.M. (Univ. Tübingen 2019) und Rosinski 1987.

40 Dies ist an vielen archäologischen, historischen Plätzen üblich: z. B. der Menhir in Tübingen-Weilheim (Baden-Württemberg) in Holtorf/Schadla-Hall 1999, S. 236 sowie das St. John's Cross bei Iona (Schottland) in Foster/Jones 2020.

41 Vgl. Holtorf 2017, S. 505–508 am Beispiel historisierender Kulissen im Disney Park.

Hinweise übergehen. Eine andere Möglichkeit ist aber auch, dass für Rezipierende eine Echtheit oder Originalität bzw. Authentizität auch nachrangig sein könnte, so wie es eine Studie mit Besuchenden zur Bedeutung und Wahrnehmung authentischer Dinge im Museum andeutet.<sup>42</sup> Historisierende Nachbildungen bzw. Nachahmungen (und Fälschungen) haben aber eines gemeinsam – ihnen fehlen Eigenschaften ihres Vorbildes, v.a. im Hinblick auf die originäre Materialität und das Alter.<sup>43</sup> Und trotzdem können diese Dinge alt bzw. echt wirken und als authentisch wahrgenommen werden, so auch die eingangs erwähnte HANSEKOGGE.

Gerade bei der Betrachtung von Nachbildungen historischer Schiffe wirkt das Konzept der Pastness vielversprechend. Diese ist nach Holtorf die Wirkung eines Vergangen-Seins der Dinge, die v.a. anhand materieller Hinweise am Objekt, wie Alterserscheinungen, sowie durch (Vor-)Wissen und auch Erwartungen der Rezipierenden entsteht bzw. wahrgenommen werden kann.<sup>44</sup> Nach Holtorf weckt also nicht das (tatsächliche) Alter eine Emotion oder führt zu einem Erkennen bei den Betrachtenden, sondern das Wissen um Topoi des Alt-Seins, die aufgrund kultureller Prägungen und Vergangenheitsvorstellungen bekannt sind – z.B. verfallene, überwucherte Ruinen, vergilbte Dokumente oder Artefakte mit einer Patina. Daneben wäre zu überlegen, ob nicht auch eine Fremdheit der Dinge oder die archäologische Praktik der Aufdeckung und Bergung eine solche Altersanmutung erzeugen könnten: Einerseits wäre dies der Fall bei aus dem modernen Alltag entschwundenen Objektgruppen oder Dingen, die heute in ihren symbolischen oder techno-sozialen Funktionen fremd sind und daher alt wirken; andererseits könnten auch im Rahmen von archäologischen Untersuchungen aufgedeckte Dinge, die unter der Erde lagen und lange Zeit verborgen waren, durch den Prozess der Aufdeckung schon alt wirken oder als alt wahrgenommen werden – zudem verfügen diese Funde oft über eine Fremdheit von der modernen Welt und ihr Material hat sich ablagerungsbedingt verändert. Da die Pastness aber eine Zuschreibung ist, können Dinge diese nach Holtorf nicht nur erlangen, sondern auch verlieren.<sup>45</sup> Neue Dinge, z.B. also auch Nachbauten, können durch eine Inszenierung oder Ästhetik, auch mittels Rückgriffen auf Topoi des Alt-Seins, auf die Betrachtenden alt wirken und eine Pastness erlangen. Alte Dinge, z.B. Originale, können diese aber auch wieder verlieren, so etwa durch Restaurierungsarbeiten, nach denen das Ding dann auf Betrachtende zu neu und modern wirkt, oder aufgrund von künstlerischen oder baulichen Über- bzw. Umformungen.

---

42 In einer Befragung am Deutschen Museum (München) stellten Hampf/Schwan 2014, S. 362 fest, dass knapp die Hälfte der Besuchenden [...] *considered authenticity as a relevant factor in the perception of objects* [...], während diese für die andere Hälfte *irrelevant* war.

43 Im Sinne des Alterswerts nach Riegl 1903.

44 Zum Konzept der Pastness vgl. Holtorf 2010; Holtorf 2013; Holtorf 2017.

45 Vgl. Holtorf 2010, S. 29.

## Historische Schiffsnachbildungen: Zwischen Fakten und Fiktionen

Nachbildungen, Rekonstruktionen, Repliken und Replikate<sup>46</sup> historischer Schiffe sind nicht nur ein Phänomen des 20. bzw. 21. Jahrhunderts – schon im 19. Jahrhundert finden sich Anfänge einer experimentellen Archäologie, in deren Rahmen nicht nur ur- und frühgeschichtliche Produktionsweisen ausgetestet und nachvollzogen wurden, sondern auch historisch anmutende Großobjekte entstanden, darunter auch Schiffskonstruktionen.<sup>47</sup>

Nach Bennett habe es im 20. Jahrhundert einen Wandel beim Bau bzw. bei der Wahrnehmung von Schiffsnachbildungen gegeben. Sei es vorher ausreichend gewesen, [...] *to take a wooden hull, carve some decorative woodwork onto a sterncastle, and hoist a few square sails to claim it as the 'true'* [...], so würde heute verlangt werden [...], *that we 'prove it'*.<sup>48</sup> Die Authentizität historischer Nachbildungen würde nicht (mehr) durch eine visuelle Wirkung eines Alters erreicht – wie durch ein historisierendes Segelschiff aus Holz, das autoritativ als echt bzw. richtig bezeichnet wird –, stattdessen müsse die Authentizität der Nachbildung heute den Rezipierenden gegenüber bewiesen werden. Dies geschehe durch akademische Forschungen, aber auch durch Experimente, wie das Austesten von Fahreigenschaften.<sup>49</sup> Weski zweifelt hingegen aber, ob viele Forschungsfragen praktisch, d.h. experimentell, zufriedenstellend zu beantworten seien – so seien längere Studien nötig, die jedoch mit sehr großem Aufwand und hohen finanziellen Kosten verbunden wären.<sup>50</sup> Experimentelle Archäologie [...] *in authentically reconstructed vessels is mainly adventure and fun, but adds very little or even nothing for the understanding of earlier seafaring* [...] – so seine Schlussfolgerung –, stattdessen sei mehr aus ethnografischen und historischen Quellen bzw. aus Versuchen mit Modellen zu erfahren.<sup>51</sup>

Historische Schiffsnachbildungen unterliegen demnach verschiedenen Paradigmen: Sie werden wissenschaftsbasiert oder (teil-)fiktionalisiert ausgeführt, folgen oftmals archäologischen, bildlichen und schriftlichen Vorlagen sowie modernen Vorgaben und physikalisch-technischen Plausibilitäten, werden aus experimentellen, touristischen und spielerischen Motiven angefertigt oder dienen der Vermittlung – auch wenn es dabei immer wieder Überschneidungen geben kann. Sie sind sogenannte

46 Im Englischen wird oftmals der Terminus »replica« genutzt. Dies bedeutet [...] *an exact copy* [...] (Cambridge Dictionary online, 30.04.2023). Bennett 2009b und McGrail 2009 definieren *replica* im Hinblick auf Schiffsnachbildungen unterschiedlich; Foster/Jones 2020, Kap. 1 definieren allgemeiner: »Replicas« sind [...] *copies* [...] *where the intention was to make as exact a copy as possible* [...], aber auch [...] *scaled-down replicas* [...] *and other reproductions and images*. Diese Definition gilt nachfolgend.

47 Die Geschichte bzw. die Methoden der experimentellen Schiffsarchäologie sollen nicht Thema dieses Beitrages sein. Zur experimentellen Archäologie vgl. u.a. Weski 1997; zu Methoden und Diskussionen in der experimentellen Schiffsarchäologie vgl. Crumlin-Pedersen/Vinner 1986; Coates et al. 1995; Weski 1997; 2006; Crumlin-Pedersen/McGrail 2006; McGrail 2009.

48 Bennett 2009b, S. 6f.

49 Vgl. ebd., S. 7.

50 Vgl. Weski 2006, S. 65f.

51 Ebd., S. 66.

Museumsschiffe<sup>52</sup>, die als Exponate im musealen Raum an Land stehen bzw. noch im Wasser liegen oder von Museen, aber auch von Privatleuten oder privaten Vereinen, als funktionelle Wasserfahrzeuge eingesetzt werden.

Grundsätzlich liegen diesen historischen Schiffsnachbildungen Vorbilder zugrunde, bei denen es sich oft um materielle Zeugnisse handelt. Nachbildungen dieser Art bezeichnet McGrail als *floating hypothesis*.<sup>53</sup> Eines der bekanntesten Beispiele ist sicherlich die in den 1890er-Jahren in Norwegen erbaute VIKING, die für die Weltausstellung in Chicago (1893) angefertigt wurde und mit der Kapitän Magnus Andersen den Atlantik überquerte, um sie (und Norwegen) vor Ort zu präsentieren.<sup>54</sup> Auf eine gewisse Art und Weise diente sie sowohl dem Marketing, fungierte aber auch als Experiment, eben der Atlantikquerung mit einem Wikingerschiff. Grundlage für den Nachbau war das Vorbild des Gokstad-Schiffes, eines wikingerzeitlichen Schiffsfundes von 1880 aus dem norwegischen Gokstad. Dennoch weisen zeitgenössische Abbildungen der Expedition mit der VIKING nach, dass mit dieser nicht nur ein historisches Schiff rekonstruiert wurde, sondern auch historische Bilder konstruiert wurden. Die VIKING besaß u. a. einen Drachenkopf am Steven, ein Vorsegel sowie eine Zeltkonstruktion auf dem Deck, die der Crew als temporäre Unterkunft diente<sup>55</sup> – alles Elemente, die am archäologischen Vorbild nicht nachzuweisen waren<sup>56</sup>, die aber bis heute in der populär-kulturellen Darstellung von Wikingerschiffen nachwirken. Nach der Weltausstellung verblieb die VIKING in den USA. Die Besitzverhältnisse wechselten mehrmals und das Schiff wurde auch restauriert. Seit 1996 steht die VIKING in Geneva (Illinois) unter einer Kuppel und kann dort besichtigt werden.<sup>57</sup> Die VIKING ist nun selbst zu einem historischen Objekt geworden und auch zu einem Exponat. Als dieses hat sie nicht nur einen »Alterswert« erlangt, sondern auch eine eigene Geschichte und Bedeutung – losgelöst vom archäologischen Original.

Es ist aber zu bedenken, dass ein materielles Vorhandensein eines historischen Wracks allein nicht ausreicht, damit eine vorbildnahe, historische Nachbildung angefertigt wird – es spielen also mitunter auch andere Faktoren eine zentrale Rolle. Als prominentes und spezielles Beispiel sei hier die schwedische VASA erwähnt, die 1628 auf ihrer ersten Fahrt u. a. aus baulichen Gründen nahe Stockholm sank und die heute vor Ort im Vasa-Museum ausgestellt ist. Hier liegt ein sehr umfangreiches, dichtes Quellenmaterial vor<sup>58</sup>, ein Nachbau nah am Original wäre also möglich. Dieser theoretischen Möglichkeit sind aber praktische Grenzen gesetzt. Nicht nur würde eine originalgetreue Nachbildung bedeuten, ein gescheitertes Schiff nachzubauen, das bei der Nutzung

52 Vgl. zu Museumsschiffen und Schiffen im Museum Bohlmann 2020. Er unterscheidet im Museum stehende Schiffe, Außenexponate, konservierte Wrackfunde sowie alte fahrtüchtige Schiffe, die durch Museen genutzt werden, alte Arbeitsschiffe, die beispielsweise durch Trägervereine genutzt werden, und Nachbauten bzw. Repliken.

53 McGrail 2009, S. 16f.

54 Christensen 1986.

55 Vgl. ebd., Fig. 3, 5, 6, 7, 11.

56 An dem Fund waren keine Drachenköpfe nachzuweisen. Nach Christensen 1986, S. 71 basieren Darstellungen von Wikingerschiffen [...] *with a large tent amidships [...] on this structure and not on anything from the Viking Age.*

57 Vgl. Christensen 1986, S. 77; <https://vikingship.us/> (28.05.2020).

58 Vgl. Andrén 2009, S. 3.

gleich dem Vorbild sinken könnte, auch würde die Größe des Schiffes hohe Kosten und einen großen baulichen und logistischen Aufwand bedeuten – ob ein Nachbau der VASA heute realisierbar wäre, ist daher fraglich. Vermutlich würde ein Nachbau daher vom Original abweichen, dies wäre dann eine Entscheidung für eine Funktionsfähigkeit als Schiff, aber eine gegen historische Genauigkeit. Ein solches Schiff wäre dann eventuell nicht im Sinne der historischen VASA authentisch, aber vielleicht im Sinne eines funktionsfähigen Schiffes des 17. Jahrhunderts – je nach Referenzpunkt. Möglicherweise können aber auch einzelne Elemente oder Ästhetiken aufgegriffen und imitiert werden, um auf die VASA oder das 17. Jahrhundert zu referenzieren, ohne aber das historische Schiff an sich nachzubilden: Dies wird etwa deutlich an einer japanischen VASA-Version, die als Fährschiff in der Touristik eingesetzt wird, aber materiell und visuell kaum etwas mit dem Originalschiff gemeinsam hat.<sup>59</sup>

Ein weiteres Beispiel für eine historische Nachbildung ist die LÜBECKER KOGGE<sup>60</sup>, eine Nachbildung bzw. Rekonstruktion von 1926, die zum Jubiläum der Reichsfreiheit Lübecks errichtet wurde. Hier ist der Nachbau ein Symbol für die Lübecker Identität als Hansestadt. Sie diente in Lübeck u. a. als Clubheim und als Gaststätte. Dieser historisierte, fiktive Rekonstruktionsversuch basierte, anders als die VIKING, nicht auf einem archäologischen Vorbild – der archäologische Nachweis einer sogenannten Kogge erfolgte ja erst 1962 durch den Fund der Bremer Kogge. Als Vorbilder für die LÜBECKER KOGGE müssen daher andere Quellen gedient haben: schriftliche und bildliche Darstellungen. Da die LÜBECKER KOGGE auf fotografischen Abbildungen<sup>61</sup> über Kanonen und drei Masten verfügte, spricht einiges dafür, dass mittelalterlichen Siegeldarstellungen von Koggen weniger Bedeutung zukam und v. a. neuzeitliche Vorbilder und auch moderne Vorstellungen von mittelalterlichen Koggen einen Einfluss auf die Ausgestaltung des Nachbaus hatten. So wirkt die LÜBECKER KOGGE eher wie ein neuzeitliches Schiff oder wie etwas Hybrides. Eventuell hatten auch zeitgenössische Impressionen, wie die zeichnerischen Darstellungen des Marinemalers Lüder Arenhold (1906)<sup>62</sup> oder das im DSM in der Koggehalle als Kopie ausgestellte Gemälde »Die Bunte Kuh« (1901) von Marinemaler Hans Bohrdt Einfluss auf den Nachbau.<sup>63</sup> Auch wenn es nicht sicher nachzuweisen ist, ist dennoch vorstellbar, dass diese historisierenden Koggedarstellungen und -vorstellungen den für den Bau der LÜBECKER KOGGE Verantwortlichen bekannt waren und diese

59 Diese fährt als Personenfähre auf dem See Ashi bei Fuji (Langhorst 1997, S. 46f.): Sie stellt eine Collage maritimer pop-kultureller Elemente dar; nur wenige ikonische Aspekte des Originals werden in dieser Vasa-Version aufgegriffen (Teile der Heckverzierung). Scheinbar wird aber auch kein Anspruch an eine Historizität formuliert, stattdessen greift die Nachahmung nur den Namen und die Wirkung einer fremden, europäischen Vergangenheit auf.

60 Vgl. Kabel 2016; ein Artikel der Lübecker Stadtzeitung (17.08.1999) ist im Internet recherchierbar, aber nicht mehr abrufbar – die Zeitung wurde 2018 eingestellt; weitere Informationen eventuell auch in Karin Böge: Der Lübecker Yacht-Club und 100 wechselvolle Jahre (Lübeck 1998) – diese Publikation konnte nicht eingesehen werden.

61 Vgl. Kabel 2016; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WP\\_L%C3%BCbecker\\_Kogge.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:WP_L%C3%BCbecker_Kogge.jpg) (30.04.2024).

62 Arenhold 1906, Fig. 14, 15, 20.

63 Belasus 2017, S. 229 mutmaßt, dass z. B. Bohrdt vom Stil Arenholds beeinflusst war.

auch beeinflussten. Die LÜBECKER KOGGE ist heute nicht mehr erhalten. Dieses Beispiel beschreibt historisierende Konstruktionen, die entweder keinem materiellen Vorbild folgen oder aber mehrere (nicht nur materielle) Vorbilder haben, die versatzstückartig zu einem Schiffstyp zusammengesetzt werden. Damit sind diese Nachbauten nicht Abbild eines Originals, sondern geben eher ein Geschichtsbild bzw. eine Vorstellung eines historisch bekannten Schiffes bzw. eines Typs wieder. Ein solcher Nachbau ist quasi [...] *a 'look-alike' vessel (a 'visual' rather than a 'structural' replica), with no other claim to authenticity [...]*.<sup>64</sup>

Ein weiteres Beispiel stellt auch die KON-TIKI dar. Sie ist, wie auch schon die LÜBECKER KOGGE, keinem direkten materiellen Vorbild nachempfunden, sondern bedient sich stattdessen materieller, historischer Versatzstücke und folgt dabei auch etwas Immateriellem: einer Idee, einer Theorie.<sup>65</sup> Bei der KON-TIKI handelt es sich nicht um den Nachbau bzw. die Rekonstruktion eines historischen Originals, stattdessen war das Floß ein Werkzeug, um im Rahmen einer Expedition hypothetisierte historische Ereignisse bzw. Prozesse zu rekonstruieren. Demnach ist die Kon-Tiki-Expedition viel mehr ein Nacherleben und bedient sich Aspekten der Living History.<sup>66</sup> Mit der Expedition wollte Thor Heyerdahl 1947 beweisen, dass eine Besiedlung der polynesischen Inseln von Südamerika mit einfachen Balsafloßen möglich gewesen wäre. Mehr noch als Heyerdahls Theorie wurde nach der Expedition aber das Abenteuer seiner Pazifikquerung populär.<sup>67</sup> Heute steht die KON-TIKI im Kon-Tiki Museum in Oslo und ist ihrerseits zu einem historischen Original und musealen Exponat geworden – nicht nur wegen des Abenteuers und Erlebnisses der Pazifikreise, sondern auch wegen der seitdem vergangenen Zeit und der Geschichte des Objektes. Ihrerseits werden die KON-TIKI und die Kon-Tiki-Expedition heutzutage kopiert und rekonstruiert bzw. die Expedition nachempfunden: Zum einen durch Pazifikquerungen<sup>68</sup>, wie z.B. der Tangaröa-Expedition, bei der ebenfalls ein Balsafloß eingesetzt wurde. Hier diente die KON-TIKI zwar als Inspiration<sup>69</sup>, aber die TANGARÖA wies auch Unterschiede auf, so war sie größer und schneller<sup>70</sup>, zudem wurde auch mit [...] *the correct placement of the guaras [...]*<sup>71</sup> experimentiert. Capelotti stellt diesbezüglich fest: [...] *the Tangaröa experiment [...] outperformed Kon-Tiki on several levels.*<sup>72</sup> Zum anderen werden aber auch der Geist bzw. die Idee von Heyerdahl aufgegriffen, so in Form des Umweltschutzes, wie es an der aus Plastikflaschen erbauten PLASTIKI deut-

64 McGrail 2009, S. 17.

65 Vgl. Capelotti 2013, Kap. 1.

66 Living History im weiteren Sinne, vgl. Samida 2014, S. 140f.

67 Capelotti 2012 hat Expeditionen im Sinne Heyerdahls gesammelt und kategorisiert diese anhand ihrer Motivation: »Science as motivation«, »Pseudo-science as motivation«, »Adventure as motivation«, »Motivation-Survival«.

68 KON-TIKI 2 von 2015/2016 (<https://www.kontiki2.com/home> [02.06.2020]); TANGARÖA von 2006 (Higraff/Blair 2006; Capelotti 2012; Capelotti 2013).

69 Higraff/Blair 2006, S. 29.

70 Ebd., S. 35.

71 Capelotti 2013, Kap. 9.

72 Capelotti 2012.

lich wird.<sup>73</sup> Diese weist keine materielle oder visuelle Ähnlichkeit mit dem Original auf – hier sind nur eine erscheinungstechnische und namentliche Reminiszenz an das Floß KON-TIKI wahrzunehmen, aber es wird auch Heyerdahls ideelles Anliegen des Umweltschutzes aufgegriffen.

Die hier geschilderten Beispiele skizzieren verschiedene Motivationen, Formen und Ausprägungen von historischen bzw. historisierten Nachbildungen. Dazwischen oszillieren aber auch viele weitere Nachbauten des 19. bis 21. Jahrhunderts<sup>74</sup>, die nicht immer genau einem der beschriebenen Schemata zugeordnet werden können – und auch nicht sollen; oft haben sie aber eine symbolische Funktion und repräsentieren eine Idee oder sind Identitätsstifter.

Anhand der zuvor dargestellten Beispiele lassen sich folgende Beobachtungen postulieren: Erstens ist zu erkennen, dass auch Nachbildungen Wert bzw. Bedeutungen erhalten – abhängig vom Vorbild (Alter, Wissenschaftlichkeit, Historizität, Materialität), aber auch unabhängig vom Vorbild durch ihre eigenen Geschichten bzw. ihr Leben<sup>75</sup> im Sinne einer Objektbiografie.<sup>76</sup> Diese *lived* sowie *'felt' relationships* im Hinblick auf Kopien werden nach Foster und Jones in Netzwerken aus Akteur:innen, Dingen und Räumen verhandelt<sup>77</sup> und sind bedeutsam bei der Zuschreibung von Authentizitäten.<sup>78</sup> Zweitens bedarf es zwar eines Vorbildes, dieses muss aber nicht zwingend materiell vorhanden oder gar originär sein. Denn wie beispielhaft dargestellt, wird nicht jedes Original nachgebildet, und nicht jede Nachbildung basiert auf einem Original. Auch andere Motivationen spielen bei der Entscheidung für eine Nachbildung eine wichtige Rolle: z. B. Identitätszuschreibungen, geplante Einsatzzwecke, Fragen nach Kosten und Aufwand, aber auch zeitgenössische Geschichtsvorstellungen und konstruierte Geschichtsbilder.

## Die Bremer Kogge und ihre Nachbildungen

Die Bremer Kogge von 1380 gilt als zentrales Exponat des DSM in Bremerhaven. Als museales Ding, Forschungsobjekt, archäologischer Fund und historisches Zeugnis ist sie einzigartig. Ihre Bedeutung spiegelt sich u. a. auch in der dichten Literaturlage wider. So existieren umfangreiche Veröffentlichungen und Forschungen zur historischen Kogge selbst, aber auch Projekte und Studien zum musealen Objekt sowie zu seiner Rezeption in der Öffentlichkeit.<sup>79</sup> Seit seiner Bergung im Jahr 1962 wurde aus dem archäolo-

73 Im Kon-Tiki Museum wird Thor Heyerdahl u. a. als Umweltschützer porträtiert (Besuch der Ausstellung durch den Verfasser im Jahr 2018); mittels der PLASTIKI wird beispielsweise die *plastic pollution* thematisiert: <https://theplastiki.com/> (02.06.2020); vgl. Heil 2010.

74 Für weitere Schiffsnachbildungen vgl. Crumlin-Pedersen/Vinner 1986; Bennett 2009a.

75 *The lives and voices of replicas*, vgl. Foster/Jones 2020, Kap. 1.

76 Gebühr 1980; Kopytoff 1986.

77 Netzwerke im Sinne Latours (2007); Netzwerke aus Dingen, Personen, Praktiken, Wissen, Werkzeugen u. a., die sich um Ressourcen formieren, lassen sich auch als sog. RessourcenKomplexe beschreiben (vgl. Teuber/Schweizer 2020).

78 Vgl. Foster/Jones 2020, Kap. 8.

79 U. a. Kiedel/Schnall 1989; Lahn 1992; Hoffmann/Schnall 2003; Schilling 2015; Krücken 2017; Warnke 2017; Schmik et al. 2018.

gischen Fund ein museales Exponat.<sup>80</sup> Dabei unterliegt und unterlag die Bewertung der Kogge vielfältigen Diskursen: Einerseits im musealen Rahmen – so fanden seit Beginn der Präsentation Veränderungen an den Ausstellungskonzeptionen und -modi zur Bremer Kogge statt –, andererseits sind auch verschiedene Rezeptionsmodi zu erwähnen – so haben und hatten Koggen im Allgemeinen für verschiedene Gesellschaften, soziale Gruppen oder Akteur:innen eine wichtige Bedeutung, sei es als Identitätsstifter oder als Marken bzw. Symbole.<sup>81</sup>

Eine weitere Ebene der Rezeption und gewissermaßen eine Neubewertung bedeuten auch die Nachbildungen in Kiel, Bremerhaven und Bremen. Schon früh wurde ein [...] *naturgetreuer Nachbau der Bremer Kogge in ihren originalen Abmessungen* [...] geplant, [...] *um damit Fahrten in See zu unternehmen*.<sup>82</sup> Deutlich wird dies auch anhand eines vorläufigen Übersichtsplans des DSM von 1969, auf dem ein schwimmendes Schiff mit der Bezeichnung Kogge im Museumshafen eingezeichnet ist<sup>83</sup> – möglicherweise handelte es sich um den geplanten Nachbau. Zum anderen betont Hoheisel, ehemaliger technischer Direktor am DSM, dass [...] *schon 1971 der Gedanke zu einem Nachbau der Kogge im Maßstab 1:1* [...] entstand, um Probleme der Rekonstruktion des Wracks zu erforschen.<sup>84</sup> Dieses frühe Vorhaben wurde jedoch nicht umgesetzt. Eventuell liegt das auch in der Entscheidung begründet, den archäologischen Fund nach Bremerhaven zu bringen und im DSM auszustellen, so dass eine Nachbildung vorerst unnötig wurde.

Der geplante Nachbau sollte fahren. Aber paradoxerweise sank die historische Kogge vermutlich noch während der Bauarbeiten<sup>85</sup>, so fehlten z.B. ein Mast, der Ballast sowie ein abschließender Teeranstrich – demnach wäre die Bremer Kogge nie gefahren bzw. hätte nie im Sinne eines fahrenden Schiffes funktioniert. Entgegen dieser wissenschaftlichen Lehrmeinung wurde für die Nachbildungen aber der Anspruch einer Funktionsfähigkeit formuliert. Hier wurde zugunsten einer Funktionalität also auf eine materielle Originaltreue verzichtet. Dies liegt auch darin begründet, dass die Nachbildung als Experiment dienen sollte. Das Schiff sollte nicht nur nachgebaut, sondern auch eingesetzt werden, um offene Fragen zum historischen Vorbild zu klären.

Aber erst 1986 wurden die Planungen für sogar zwei Kogge-Nachbauten konkret – in Kiel und Bremerhaven. Dies ist sicherlich auch im Kontext der umfangreichen Forschungsarbeiten und Publikationstätigkeiten des DSM zu sehen; so heißt es im Jahresbericht des DSM von 1985, dass eine [...] *umfassende Koggepublikation* [...] in Vorbereitung sei.<sup>86</sup> Zudem konnten 1982 das Koggehaus wiedereröffnet und das Exponat (nun im Konservierungsbecken) durch Besuchende besichtigt werden.<sup>87</sup> Die Kogge war also im musealen Raum und im öffentlichen Bewusstsein präsent.

80 Vgl. Schade 2021; am DSM war auch das Promotionsprojekt »Die Rekonstruktion des Transformationsprozesses eines Bremer Schiffswrackfundes von 1962 in das Museumsobjekt ›Bremer Hanse-Kogge‹ unter wissenschaftshistorischen Aspekten« verortet.

81 Vgl. Belasus 2017; Bargaen 2017.

82 Dierks 1971, S. 44.

83 Ellmers 1975, S. 11.

84 Hoheisel 1988, S. 223.

85 Vgl. u.a. Fliedner 2003, S. 51.

86 Ellmers 1986, S. 332f.

87 Ellmers 1983, S. 274.

Die Idee eines Kogge-Nachbaus kam wohl aus Bremerhaven<sup>88</sup> und hing sicherlich mit dem Fund des Originals zusammen.<sup>89</sup> Dass das Interesse, eine Kogge zu bauen, aber gerade in Bremerhaven bzw. Kiel verfolgt wurde, hatte verschiedene Gründe. Einerseits boten beide Standorte vermutlich gute Bedingungen: Es waren Küstenstädte mit einer für den Schiffbau geeigneten Infrastruktur, wo auch das notwendige Wissen und Arbeitskräfte vorhanden waren. Andererseits ist aber auch denkbar, dass eine regionale Identität und das historische Wissen um die Hanse – mit der Koggen untrennbar verbunden sind – eine Rolle spielten, dies ist aber nicht sicher nachzuweisen. Gestützt wird diese Vermutung aber auch durch die in öffentlichen Räumen zu beobachtenden Rückgriffe auf die sogenannte Hansezeit sowie auf die maritime Geschichte. Kiel war Hansestadt, zumindest hier wären also auch Rückbezüge denkbar. Bremerhaven existierte im Mittelalter jedoch noch nicht – hier ist es wahrscheinlicher, dass eine Identitätsbildung anders erfolgte und nicht über die hansische Geschichte (höchstens über den gedanklichen Umweg über die Hansestadt Bremen). Scheinbar fand bzw. findet in der Stadt Bremerhaven eine Identifikation über ihre (jüngere) maritime Tradition und auch über das DSM mit dem Exponat Kogge und seine Geschichte statt. Viele Besuchende aus der Stadt und der Region konnten sich über einen langen Zeitraum – von der Auffindung, der Aufstellung, über die Konservierung und Restaurierung bis zur feierlichen Übergabe des Exponats an die Öffentlichkeit – mit der Kogge vertraut machen und mit dieser aufwachsen. Diese zeitliche Konstante, die Geschichte des Objekts und eine emotionale Bindung waren identitätsstiftend.<sup>90</sup> In diesem Kontext sei auch auf die Worte des ehemaligen Oberbürgermeisters von Bremerhaven, Karl Willms, verwiesen, der den Stapellauf der UBENA wie folgt kommentierte: *Es steht der Seestadt Bremerhaven, dem Heimatstandort der Hanse-Kogge, gut an, nicht nur die Zeugnisse der Schifffahrtsgeschichte zu konservieren, sondern sie auch aktiv zu nutzen.*<sup>91</sup> Zudem wird Willms auch im »Weser-Kurier« wiedergegeben: die Kogge sei [...] *fast schon zum Wahrzeichen* [...] von Bremerhaven geworden und symbolisiere die *Leistungsstärke* und *Kompetenz* des DSM.<sup>92</sup> Hier wird ein direkter Bezug zwischen Stadt und Nachbau sowie Museum und Exponat hergestellt.

Die Idee eines Nachbaus gelangte dann nach Kiel, und so bot der Verein Jugend in Arbeit Kiel e.V. dem DSM an, [...] *einen originalgetreuen Nachbau der Kogge kostenlos für das Museum zu bauen.*<sup>93</sup> Die genauen Wege dieses Prozesses sollen hier nicht von Bedeutung sein, interessant ist aber, dass die Idee in Kiel aktiv verfolgt wurde, der Kieler Verein dem DSM den Vorschlag unterbreitete und die Wahl auf Kiel fiel. Ein Teil der Gelder für die Kieler Kogge wurde 1986 bewilligt<sup>94</sup>, also wurde die Entscheidung für den Kieler Nachbau irgendwann vor diesem Zeitpunkt getroffen. Pospiech berichtet, dass der Bremerhavener Magistrat, aufgeschreckt von der Nachricht, das Schiff solle in Kiel gebaut werden, ebenfalls einen Nachbau beauftragte.<sup>95</sup> Die Hanse-Koggewerft e.V., eine

88 Baumann 1992, S. 18.

89 [...] *Ausgangspunkt war der Fund in der Weser* [...], aus Interview mit A1, 2017.

90 Vgl. Schade 2021.

91 Vgl. »Der Nachbau der Kogge – ein bedeutendes Unternehmen« in Hanse-Koggewerft e.V. 1990.

92 ce 1988.

93 Hoheisel 1993, S. 19.

94 Baykowski 1992, S. 11.

95 Pospiech 2014, S. 12.

Initiative, die eine Kogge bauen wollte, gründete sich 1986 in Bremerhaven.<sup>96</sup> Somit gab es nun zwei Bestrebungen, eine Kogge zu bauen, und so entzündete sich ein Konflikt, der in einem Beitrag des »Weser-Kurier« von 1986 deutlich wird: Das Direktorium des DSM unterstützte den Kieler Nachbau, der Magistrat Bremerhaven unterstützte dagegen den lokalen Nachbau, in der Zeitung auch als *Disney-Kogge* bezeichnet. In dem Beitrag wird gemutmaßt, dass am Ende zwei Nachbildungen entstehen könnten: [...] *eine für Museumszwecke in Kiel und eine Touristen-Kogge in Bremerhaven*.<sup>97</sup> Die Entscheidung für Kiel wurde, nach Zeitungsbericht, von einem Lokalpolitiker als *pervers* bezeichnet und als [...] *Schlag ins Gesicht der Bremerhavener*.<sup>98</sup>

An diesem Beispiel werden also Konfliktlinien erkennbar: Soll die Kogge in Kiel oder Bremerhaven entstehen, soll sie wissenschaftlichen Ansprüchen genügen, soll sie Museumszwecke erfüllen oder eine Touristen-Kogge sein, und wer trifft die Entscheidung, das DSM oder der Magistrat? Hier geht es also auch um eine lokale Identitätsbildung anhand eines potenziellen Nachbaus. Diese politische Situation wurde aber aufgelöst. Im Endeffekt unterstützte das DSM beide Nachbau-Pläne – so heißt es 1987 im Jahresbericht des DSM: *In Kiel und Bremerhaven wurden Vorbereitungen für den Nachbau je einer Kogge nach den Plänen des DSM getroffen mit dem Ziel, schiffbauliche Probleme und das Segeltragemögen zu überprüfen (Kiel) bzw. die Navigation mit Koggen auf Hansekursen experimentell zu erforschen (Bremerhaven)*.<sup>99</sup> Der Bau der Kieler und der Bremerhavener Koggen wurde auch wissenschaftlich durch das DSM beraten und begleitet – u. a. mit Bauplänen –, aber auch andere wissenschaftliche Institutionen waren beteiligt. So wurden mit nachgebauten Modellen auch Windkanal- und Strömungsversuche durchgeführt und wissenschaftliche Untersuchungen zur Manövrierfähigkeit, dem Seeverhalten, zur Stabilität sowie Geschwindigkeitsprognosen angestellt.<sup>100</sup> Aus Sicht des Museums war es lange Wunsch gewesen, [...] *offene Fragen durch Segelversuche mit einem originalgetreuen Nachbau im Maßstab 1:1 zu klären*.<sup>101</sup> Gleichfalls hieß es aber auch, dass [...] *durch den gelungenen Originalnachbau [...] die Richtigkeit der Rekonstruktion im Museum bestätigt würde*.<sup>102</sup> Das (re-)konstruierte Original bedingte also den Nachbau, der funktionierende Nachbau bestätigte aber auch wieder die im Museum ausgestellte Rekonstruktion.

Heute werden beide Nachbauten als Traditionssegler von Vereinen in Betrieb gehalten – sowohl durch das Engagement der Mitglieder als auch durch Mitgliedsbeiträge, Spenden und Einnahmen durch Chartergäste.<sup>103</sup>

Der dritte Nachbau wurde ab 1996 durch die AUCCOOP bzw. Bremer Bootsbau Vege-sack erbaut und später durch die Reederei Hal över betrieben.<sup>104</sup> Der Bremer Nachbau

96 ce 1988; Baumann 1992, S. 19; Pospiech 2014, S. 13.

97 wet 1986.

98 Ebd.

99 Ellmers 1988, S. 340.

100 Für Informationen zu wissenschaftlichen Untersuchungen vgl. Baykowski 1992; Hoheisel 1993; Sauer 2003.

101 Hoheisel 1990, S. 25.

102 Lahn 1992, S. 170.

103 Informationen abgerufen am 04.06.2020 von der Homepage der »Hanse-Koggewerft« und der »Hansekogge«.

104 Steuer o.J. (nach 2010, vor 2014).

ging jedoch 2014 unter – so wie schon die historische Kogge im Mittelalter. Kurze Zeit später wurde das Wrack geborgen und seit 2015 durch den Beschäftigungsträger bras e.V. wiederaufgebaut bzw. restauriert.<sup>105</sup>

Auch wenn die Nachbildungen gelegentlich als originalgetreu bezeichnet werden (und die Bauvorhaben wissenschaftlich beraten wurden), so stimmen die Replikate de facto aber weder untereinander noch mit dem Original in allen Punkten überein. Ohne im Rahmen dieses Beitrages auf jeden Unterschied einzugehen, sollen pars pro toto drei zentrale Aspekte genannt werden: Erstens wurden die Nachbauten an verschiedenen Orten, zu verschiedenen Zeiten und Bedingungen von verschiedenen Personen und anhand verschiedener Praktiken, mit unterschiedlichem Werkzeug bzw. Material, konstruiert; zweitens war vom Original nur der Rumpf erhalten, alle Aufbauten und die Takelung der Nachbildungen sind demnach Rekonstruktionsvorschläge, die z.B. beim Segel und Mast auch verschieden ausfallen; drittens weichen auch die Maße, technischen Daten und damit auch Möglichkeiten der Schiffe untereinander und vom Original (geringfügig) ab – auch wegen baulich bedingter Unterschiede: Laut Interviewpartner:in A1 hat die Kieler Kogge ein etwas anderes Rigg als die UBENA, z.B. ist die Rah etwas kürzer. Bei einer *Spaßregatta* unter Segeln sei die Kieler Kogge mal schneller als die UBENA gewesen. Ob das nun aber an der Bauvariante gelegen habe oder am Gesamtgewicht der Kieler Kogge, das etwas geringer ist, oder eventuell auch an den Windbedingungen, sei unklar.<sup>106</sup> Auch die ursprüngliche (gesunkene) ROLAND VON BREMEN ist nach Auskunft von Interviewpartner:in A2 [...] *20 Tonnen schwerer geworden als gedacht* [...], so dass sie anders im Wasser gelegen habe als geplant, was dazu geführt habe, dass die Spantenköpfe plötzlich nass wurden und gammelten. Die erneuerte ROLAND solle hingegen leichter werden, ohne Maschine und ohne Bleiballast.<sup>107</sup>

Nachfolgend werden die drei Nachbildungen detaillierter besprochen, um aufzuzeigen, wie Prozesse, Praktiken und (personelle, institutionelle) Entscheidungen ineinandergreifen und Einfluss auf Wahrnehmungen sowie Vorstellungen von Authentizitäten nehmen. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt die Darstellung dabei jedoch nicht.

## Die HANSEKOGGE

Die Arbeiten an der Kieler HANSEKOGGE fanden durch den Verein Jugend in Arbeit e.V. im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme statt.<sup>108</sup> Die Mittel für den Bau wurden 1986 vom Arbeitsamt Kiel bereitgestellt, das Projekt begann aber erst am 1. Juni 1987.<sup>109</sup>

Der zuständige Bootsbaumeister Uwe Baykowski schrieb retrospektiv in seiner Publikation zu dem Bau: *Bereits bei den ersten Arbeiten galt es, sich mit dem Problem der Authentizität auseinanderzusetzen. Das Ziel war klar: Ein Nachbau, der in jeder Einzelheit dem Original*

105 Informationen abgerufen am 30.06.2020 von der Homepage »bras. arbeiten für bremen«.

106 Interview A1, 2017.

107 Interview A2, 2018.

108 Zum Bau der Kieler Kogge vgl. Baykowski 1992.

109 Ebd., S. 11f.

entsprechen sollte. Aber für den Weg dahin stellten sich von vornherein viele Fragen [...].<sup>110</sup> Authentizität war also von Anfang an bedeutend. Sie wurde als Anspruch (*Ziel*) formuliert, aber auch als *Problem* wahrgenommen. Dabei ging es aber nicht nur um das *Ziel*, eine visuell überzeugende Nachbildung, sondern auch den scheinbar problematischen *Weg dahin*, um Entscheidungen und Praktiken des Bauprozesses. Der den Bau beratende Wissenschaftler des DSM, Hoheisel, bekundete 1988, dass der entstehende Nachbau [...] *allen wissenschaftlichen Anforderungen* [...] entspreche.<sup>111</sup> So wurden z. B. auch Modellierungen unter Beachtung bildlicher und schriftlicher Quellen des Mittelalters durchgeführt.<sup>112</sup> Und nach Auskunft des »Weser-Kurier« erbauten [...] *die Kieler ihre Kogge mit allen Mängeln des Originals* [...].<sup>113</sup> Ein anfänglich formulierter Authentizitätsanspruch zielte also auf eine möglichst nahe Original- und Detailtreue sowie eine wissenschaftliche Genauigkeit ab. Hoheisel präziserte später: zwar sei [...] *ein originalgetreuer Nachbau* [...] angestrebt gewesen, [...] *der in der äußeren Form mit der Bremer Hanse-Kogge so identisch wie möglich sein sollte* [...], jedoch sei den Verantwortlichen auch klar gewesen, dass Kompromisse geschlossen werden mussten.<sup>114</sup> In allem sei die Frage maßgeblich gewesen, ob die zu treffenden Entscheidungen [...] *die Eigenschaften der Kogge verändern würden oder nicht* [...]<sup>115</sup> bzw. [...] *die Erprobung des Schiffes, wie es war, verfälschen oder nicht*.<sup>116</sup>

Diese Entscheidungen betrafen u. a. an die Moderne angepasste (mutmaßlich nicht-mittelalterliche) Bauweisen: Beispielsweise waren die Planken zwar geformt worden, dies erfolgte aber in einer modernen Weise, durch Dämpfen, und nicht über dem Feuer, wie für die Bremer Kogge vermutet. Auch die Entscheidung, die Nachbildung auf Mallen zu errichten, war vermutlich eine Abweichung von der mittelalterlichen Praxis.<sup>117</sup> Dammann mutmaßt, dass diese Bauweise wohl gewählt wurde, [...] *um ein Höchstmaß an Formtreue und Maßhaltigkeit zu erhalten, und nicht zuletzt den vorgegebenen Zeit- und Finanzierungsplan einzuhalten* [...].<sup>118</sup> Weitere Kompromisse umfassten nach Baykowski auch die Wahl der Werkzeuge, denn wo möglich, *sollte beim Nachbau modernes Werkzeug* [...] *eingesetzt werden* [...], um Zeit und Arbeit zu sparen und die ABM-Kräfte mit dem Werkzeug anzulernen.<sup>119</sup> Immerhin handelte es sich um eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, die öffentliche Gelder kostete. Aber auch die Wahl des Materials und die tatsächliche Ausformung des Nachbaus unterlagen Abweichungen vom Original. So gebe es nach Interviewpartner:in A3 [...] *natürlich die Zugeständnisse* [...] – z. B. das wasserdichte, fest verbaute Deck –, aber das sei [...] *nicht weiter wild*.<sup>120</sup> Der Zugang zum Deck müsse sicher sein, und [...] *die Crew möchte auch möglichst trocken schlafen* [...], bemerkt A1. Man habe sich daher für

---

110 Ebd., S. 13.

111 Hoheisel 1988, S. 223.

112 Hoheisel 2009, S. 73–76.

113 Weinrich 1989.

114 Hoheisel 1993, S. 20; vgl. auch Baykowski 1992, S. 13.

115 Hoheisel 1993, S. 20.

116 Baykowski 1992, S. 13.

117 Hoheisel 1993, S. 20.

118 Dammann 1989, S. 97f.

119 Baykowski 1992, S. 13.

120 Interview A3, 2018.

eine Variante entschieden, [...] *die der Neuzeit genügt und trotzdem möglichst authentisch aussieht.*<sup>121</sup>

Im Fokus der Aussagen stehen also eine Funktionalität und ein gewohnter Standard bzw. Komfort, denen die historische Genauigkeit untergeordnet wird. Ein weiteres Beispiel stellen auch die Nägel dar. Diese [...] *sind handgeschmiedet und entsprechen genau denen der Bremer und anderer Koggen* [...], so Dammann<sup>122</sup>, jedoch wurden bei der Kieler Kogge – abweichend vom Original – Nägel aus modernem, rostfreiem Stahl und nicht aus Eisen verbaut.<sup>123</sup> Hier tritt v.a. das Material in seiner Bedeutung zurück zugunsten einer Visualität und auch einer vormodernen, handwerklichen Praktik, durch die auch eine alt anmutende Erscheinung produziert wird. Als weiteres Beispiel dienen hier die Stevenknie. Nach Baykowski fanden sich keine passenden, natürlich gewachsenen Astgabeln, um die Stevenknie herzustellen, also entschloss man sich [...] *schweren Herzens, sie, anders als beim Original, aus zwei Teilen zusammensetzen*. Später fanden sich aber passende Stücke, so dass man den [...] *»Sündenfall« wieder ausbügeln* [...] konnte.<sup>124</sup>

Gemäß dieser Aussage wäre ein zusammengesetztes Knie als *Sündenfall* wahrgenommen worden, auch wenn zu vermuten ist, dass eine mittelalterliche Anmutung dennoch gewährleistet gewesen wäre – zumindest visuell und für Nichtfachleute. Hingegen wurden die Entscheidungen für Nägel aus modernem Material und für ein vom historischen Vorbild abweichendes fest verbautes Deck scheinbar nicht als problematisch wahrgenommen. Ein Grund ist sicherlich der Anspruch an eine Funktionalität: Die Nägel z.B. müssen das Schiff zusammenhalten, und Stahl ist widerstandsfähiger als Eisen. Demnach wäre es im Hinblick auf die Nägel funktionell, finanziell und sicherheitstechnisch nicht sinnvoll, zu detailgetreu zu sein. Ob ein Stevenknie nun aber aus einem Stück oder zusammengesetzt ist, hat vermutlich weniger Einfluss auf eine Funktionalität oder Sicherheit. Hier kann einer materiellen und visuellen Erscheinung – einer mittelalterlichen Anmutung – also eine höhere Bedeutung beigemessen werden.

All diese Kompromisse und Zugeständnisse bedeuten Abweichungen vom Original<sup>125</sup>, die den Verantwortlichen durchaus bewusst, aber auch zu rechtfertigen sind bzw. in einzelnen Aspekten wichtiger sind als eine Detailtreue.

Als die Kieler Kogge im Oktober 1989 vom Stapel lief, titelte der *»Weser-Kurier«*: *»Das Verrückteste der Neuzeit«*. Zwar habe es schon Wikingerschiffe und andere historische Nachbauten gegeben, aber die Kogge sei eine [...] *Neuheit, und niemand weiß, wie sich das Fahrzeug auf dem Wasser verhalten wird.*<sup>126</sup> Ab Sommer 1991 sollten dann mit dem DSM erste Versuche in der Ostsee stattfinden.<sup>127</sup> Das Schiff wurde aus wissenschaftlichen Gründen gebaut und unter wissenschaftlichen Fragestellungen betrieben, es galt z.B. Informationen über das Segel- und Fahrverhalten zu erlangen.

---

121 Interview A1, 2017.

122 Dammann 1989, S. 98.

123 Baykowski 1992, S. 16.

124 Ebd., S. 14.

125 So auch bei Bennett 2009b.

126 Weinrich 1989.

127 Baykowski 1992, S. 12.

Am Anfang sei die Kieler Kogge ohne Motor im Einsatz gewesen, [...] *um realistische Tests machen zu können*.<sup>128</sup> Interviewpartner:in A3 berichtet, dass später Maschinen eingebaut und auch einige der eingebrachten Steine, die – wie bei historischen Schiffen üblich – an Bord als Ballast dienten, entfernt wurden. Heute bestehe der Ballast daher aus dem Motor, Blei und Steinen.<sup>129</sup> Vieles an der Kieler Kogge sei auch *Fantasie*, so z.B. die Leiter an Deck.<sup>130</sup> Nach Auskunft von A3 ist diese Leiter dann auch Vorbild für weitere Treppen auf anderen Replikaten sowie auf kleineren Modellen gewesen, dabei sei beim Original [...] *nichts gefunden worden* [...], stattdessen haben sie die Leiter auf dem Kieler Nachbau [...] *aus irgendwelchen Gründen mal hingestellt*.<sup>131</sup> Der Rumpf habe aus dem Weserfund zwar [...] *quasi vollständig rekonstruiert* [...] werden können, beim Rigg sei die Kieler Kogge aber auf historische Abbildungen und Expertenwissen angewiesen gewesen.<sup>132</sup> Aus funktionalen Gründen habe das Schiff zudem den Steuerstand auf der Backbordseite (bei den meisten Schiffen ist er auf der Steuerbordseite). Interviewpartner:in A3 vermutet, dies stamme noch aus Zeiten, als die Kieler Kogge keinen Motor besaß und beim Anlegen auf einen Kutter angewiesen war. Mit Hilfe dieses Kutters war es praktischer, an Backbord anzulegen – und weil sie nun daran *gewöhnt* waren, und um besser [...] *gucken zu können* [...], bauten sie den Steuerstand dann vermutlich auf die Backbordseite.<sup>133</sup>

Immer wieder wird deutlich, dass eine Funktionalität als Segelschiff Abweichungen vom Original unabdingbar macht – sei es, weil fiktionale Elemente verbaut oder historische Rekonstruktionen versucht werden. Zudem hatte eine Wissenschaftlichkeit Bedeutung; so wurde die Nachbildung anfänglich für realistische bzw. wissenschaftliche Tests genutzt.

Interviewpartner:in A1 bezeichnet die Kogge als *sehr urig* – die dicken Eichenbalken wirkten *sehr gemütlich* und die Kogge habe einen [...] *anderen Charakter als ein modernes Plastikschiff*.<sup>134</sup>

Diese Aussage beschreibt eine Visualität und Materialität. Es ist gut vorstellbar, dass visuelle und materielle Wirkungen und Wahrnehmungen die Kogge in Häfen und auf dem Wasser von anderen Segelschiffen abheben und auch Nichtfachleute an dem Schiff eine Fremde und eine Pastness wahrnehmen können, auch wenn sie nicht wissen sollten, dass es eine Kogge des 14. Jahrhunderts repräsentieren soll. Die Kieler Kogge ist dabei aber keine Zeitkapsel bzw. Zeitmaschine. Auf der Nachbildung finden sich auch Spuren der Moderne. Es gibt z.B. auch Mülltonnen und Rettunginseln, die aber in das historisierende Ambiente eingebunden werden. Sind einige moderne Elemente kaschiert, so stechen auf der anderen Seite z.B. Kombüse und Toiletten als anachronistische Elemente ins Auge – räumlich, funktionell und technisch, denn die originale Toilette wurde z.B. gefunden, auf der Nachbildung aber nicht funktionierend (durch Gäste nutzbar) eingebaut.

---

128 Interview A2, 2018.

129 Interview A3, 2018.

130 Ebd.

131 Ebd.

132 Interview A1, 2017.

133 Interview A3, 2018.

134 Interview A1, 2017.

Nach A1 ist das Ziel, [...] *dass es nicht so ins Auge sticht, dass auch eine Kogge heutzutage um etwas Plastik nicht ganz herumkommt.*<sup>135</sup> Abweichungen vom Original bezeichnet A3 als *Kompromisse*<sup>136</sup>, und A1 betont, sie wollten an Bord auch in der Lage sein, [...] *zeitgemäß zu kochen und zu schlafen.*<sup>137</sup>

Nach Auskunft der Interviewten versuche man in Kiel alles [...] *so authentisch wie möglich* [...] zu machen<sup>138</sup> bzw. das Schiff so [...] *originalgetreu wie möglich zu fahren* [...].<sup>139</sup> *Das bedeutet auch, das Segel per Muskelkraft mit dem Spill hochzuziehen und möglichst viel rein unter Segeln zu fahren.*<sup>140</sup>

Das Schiff soll möglichst viel segeln und mittels vormoderner Praktiken betrieben werden – auch wenn dies nicht immer möglich ist. Neben einer visuellen Authentizität steht also auch eine authentische Funktion im Fokus. Dieser stehen aber auch ein praktischer Nutzen, Sicherheitsvorgaben und gewisse Standards, die die Segelnden gewohnt sind, entgegen – niemand möchte wie im Mittelalter leben –, und wenn nötig wird auf moderne Vorzüge zurückgegriffen.

Die Kieler Kogge wird durch den Förderverein Historische Hansekogge e.V. betrieben. Der Verein bietet Charterfahrten an und nimmt mit der Kogge an maritimen bzw. touristischen Events teil. Es werden aber auch Segeltörns durchgeführt; so versuchten sie z.B. 2009 ohne moderne Navigationsmittel von Stralsund nach Visby zu segeln. Dies sei zwar [...] *trotzdem modern* [...] und [...] *ganz abgesichert* [...] gewesen, [...] *aber man kommt vielleicht dem Gefühl so ein klein bisschen näher, wie sich das angefühlt hat.*<sup>141</sup> Es geht also auch um das Nachfühlen, Nacherleben und Nachspielen historisch geglaubter Situationen, im Kontext einer erweiterten Living History:<sup>142</sup> mit wenig Technikeinsatz auf dem Meer; mit dem Gefühl, etwas Besonderes, Abenteuerverliches zu erleben und der Vergangenheit nahe zu sein; nur von Schiff, Umwelt, Crew und den eigenen Fähigkeiten abhängig. Und auch heute sind Experimente und Versuche nach Auskunft der Interviewten ein Thema, auch wenn diese nicht mehr durch eine wissenschaftliche Institution begleitet werden. Wenn man so ein Schiff hat, dann macht es nach A1 auch Sinn, [...] *ein bisschen was auszuprobieren, was denn so geht mit so einem Schiff.*<sup>143</sup> Und A3 erklärt: [...] *wir sagen immer, wir sind die originalgetreueste Kogge, wir sind für wissenschaftliche Zwecke mal gebaut worden [...], und das kann man nicht einschlafen lassen.*<sup>144</sup>

---

135 Ebd.

136 Interview A3, 2018; vgl. auch Bennett 2009b.

137 Interview A1, 2017.

138 Ebd.

139 Interview A3, 2018.

140 Interview A1, 2017.

141 Ebd.

142 Vgl. Samida 2014, 140f.

143 Interview A1, 2017.

144 Interview A3, 2018.

## Die UBENA VON BREMEN

1988 fand die Kiellegung des Bremerhavener Nachbaus durch den Verein Hanse-Kogge-Verf. statt. Der Stapellauf erfolgte im August 1990.<sup>145</sup> Der Nachbau sollte über 2 Millionen Mark kosten und die ersten Jahre für Forschungszwecke eingesetzt werden – danach sollte die Kogge durch den Verein genutzt werden.<sup>146</sup>

Noch vor Baubeginn war im Verein diskutiert worden, ob die Kogge aus Eiche gebaut oder eine *Laminat-Kogge* bzw. *Klebe-Kogge* angefertigt werden sollte.<sup>147</sup> Da der Nachbau [...] *Aufschlüsse über mittelalterliches Kogge-Segeln* [...] bringen sollte<sup>148</sup>, schienen Materialität und Bauweise für einige Beteiligte zweitrangig. Dennoch entschied sich der Verein mehrheitlich für [...] *ein Schiff in der Bautradition des archäologischen Fundes*.<sup>149</sup> Dies war eine Entscheidung für Eiche. Sehr früh nahmen für die Beteiligten also auch eine authentische Funktion und eine materielle Authentizität eine Bedeutung ein.

Anfänglich schien es schwierig, die Bremerhavener bzw. Bremer für die Idee eines Nachbaus zu begeistern. Detailliert beschreibt Baumann die mit dem Bau einhergehenden Probleme sowie damit verbundene personelle Netzwerke und Entscheidungsprozesse. Während z.B. auch der Magistrat und die Deputation für Arbeit (Bremen) das Projekt befürworteten, fürchtete die Opposition [...] *ein Faß ohne Boden*.<sup>150</sup> Trotz dieser Widrigkeiten fand der Bau statt, politisch protegiert und finanziell unterstützt. Das Geld kam sowohl von Sponsoren als auch aus der öffentlichen Förderung. So spendete z.B. die Ubena Gewürze GmbH Geld.<sup>151</sup> In der Veröffentlichung zum Stapellauf wird der Name UBENA auch begründet: Es sei ein [...] *traditionsreicher Schiffsname* [...], auch gebe es eine [...] *Wechselbeziehung Schifffahrt – Gewürzhandel seit der Hanse-Zeit* [...].<sup>152</sup> Dies zog aber auch Kritik nach sich. So gibt der »Weser-Kurier« den Chef des Büros Bremerhaven-Werbung wieder: Ihm gefalle es nicht, einem [...] *ehrwürdigen Schiff wie der Kogge, die im Mittelalter das Verkehrsmittel der Hanse war* [...], den Namen eines Sponsors zu geben.<sup>153</sup> Sowohl eine ablehnende als auch eine befürwortende Sichtweise wurden mit einer (vorgebliehen) Historizität begründet – schlussendlich erhielt die UBENA aber den Namen des Sponsors. Und auch die öffentlichen Förderungen, z.B. mit Mitteln der Bundesanstalt für Arbeit, waren an Vorgaben geknüpft, so mussten der Verein bzw. das Projekt gemeinnützig sein und es wurden ABM-Kräfte eingesetzt.<sup>154</sup>

Die UBENA wurde in modernen Praktiken erbaut, gerade auch weil [...] *die Außenmaße der alten Kogge möglichst genau* [...] eingehalten werden sollten, was bei der Anwendung

145 Zum Bau und Einsatz der Nachbildung vgl. Baumann 1992; Pospiech 2014.

146 ce 1988.

147 Baumann 1992, S. 19.

148 Ebd.

149 Ebd.

150 Ebd., S. 17–22, hier S. 21.

151 Vgl. »UBENA von BREMEN – Traditionsreicher Name erzählt von Handel und Wandel« in Hanse-Koggeverf. e.V. 1990.

152 Ebd.

153 N.N. 1990.

154 Vgl. Hanse-Koggeverf. e.V. 1990.

historischer Bauweisen womöglich erschwert worden wäre.<sup>155</sup> Anders als bei der Kieler Kogge wurden die Planken z. B. aber über dem offenen Feuer gebogen, so wie in historischen Kontexten üblich.<sup>156</sup> Auch die Nägel wurden handgeschmiedet – zudem wurden aber ebenfalls (moderner) Bleiballast sowie ein Motor verbaut.<sup>157</sup> Auch hier war es Ziel, [...] *einen möglichst originalgetreuen Nachbau anzufertigen*.<sup>158</sup> Aber hier gab es ebenfalls Einschränkungen. Früh wurden die [...] *höchste Sicherheitsklasse* [...] (vom Germanischen Lloyd) und ein [...] *gewisses Komfortbedürfnis* [...] als weitere Bauvorgaben festgesetzt.<sup>159</sup> Der Germanische Lloyd verlangte z. B., dass [...] *ein bestimmter Prozentsatz des Verbindungsmaterials aus Metall* [...] sein sollte, was eine [...] *Enttäuschung für den um authentisches Bauen bemühten Verein* war [...].<sup>160</sup> Versuchsweise wurden [...] *genau nach Angaben des hilfsbereiten Werner Lahn* [...] (verantwortlich für den Aufbau der Originalkogge im DSM) angefertigte Holznägel verbaut, wobei sich die Planke bei der Zugprobe des Gutachters jedoch wieder löste. Aufgrund dieses Erlebnisses fragt Baumann: *Wer mochte angesichts solcher Gefahren noch »authentisch« bleiben?*<sup>161</sup>

Nicht nur funktionelle und sicherheitsrelevante Vorgaben nahmen Einfluss auf das Ergebnis, sondern auch bei Detailfragen des Baus kam es zu Diskussionen und somit zu Verzögerungen. Nach Baumann war dieser Streit unnötig, so habe es im Mittelalter vermutlich keine *Norm* gegeben und auch vorher habe der Verein sich beim Bau der UBENA mit *Unregelmäßigkeiten*, wie einem zweigeteilten Steven, abgefunden.<sup>162</sup> Auch beim Mast habe der Verein sich gegen die *Historie* und für einen verleimten Hohlmast aus importierter Rotfichte entschieden, weil diese elastisch und leichter als heimische Fichte bzw. Kiefer sei – zudem konnte ein solcher Mast schnell gebaut werden.<sup>163</sup>

Nach Interviewpartner:in A4 ist die UBENA von außen [...] *ziemlich genau* [...] am Original, jedoch sei [...] *alles was Innen ist* [...] nicht *original*: So verfüge die UBENA heute z. B. abweichend von der historischen Kogge über ein wasserfestes Deck aus Iroko-Holz.<sup>164</sup> Am Anfang, nach dem Bau, sei die Kogge *ursprünglicher* gewesen – da gab es nach Auskunft von A4 z. B. noch eine [...] *ganz billige kleine Gangway* [...], *nur so zwei Holzbretter* [...], dann kamen aber die Sicherheitsvorschriften.<sup>165</sup> Heute wirke die UBENA eher wie eine *schwimmende Kneipe*, es sei [...] *immer mehr Richtung Tourismus gegangen* [...] – früher sei die UBENA hingegen eher wie die Kieler Kogge gewesen.<sup>166</sup>

Die UBENA schien demnach ursprünglicher bzw. älter, eventuell auch authentischer, als noch mehr Eiche verbaut war, auch im Vergleich mit anderen Nachbildungen. Im Laufe der Zeit – durch Sicherheitsvorgaben und Reparaturen – änderte sich dies jedoch,

155 Baumann 1992, S. 23.

156 Hoheisel 1993, S. 26.

157 Vgl. Hanse-Koggewerft e.V. 1990.

158 Pospiech 2014, S. 22.

159 Ebd. S. 13.

160 Baumann 1992, S. 43.

161 Ebd., S. 43f.

162 Ebd., S. 46–48.

163 Ebd., S. 50f.

164 Interview A4, 2018.

165 Ebd.

166 Ebd.

auch aus Kostengründen. Hier ist zu erkennen: Dinge können Authentizität erhalten bzw. verlieren, und zudem dient Authentizität als Referenz.<sup>167</sup> Dabei geht es scheinbar weniger um eine visuelle Authentizität, denn von außen wirkt das Schiff immer noch alt – zumindest für Nichtfachleute. In der Zeitschrift »Yacht« findet sich z.B. ein Beitrag über die UBENA. Unter dem Beitragstitel *Mit Wucht ins Mittelalter* werden die Kogge vorgestellt und die Wirkung des fahrenden Schiffs beschrieben. Trotz der modernen Hilfsmittel heißt es dort: *Mit einer Hansekogge zu segeln kommt einer Zeitreise gleich.*<sup>168</sup> Trotz aller Veränderungen seit dem Bau und der Zugeständnisse an die Moderne kann die UBENA daher also auf verschiedenen Ebenen (materiell, visuell, funktionell) alt und authentisch wirken – dabei kommt aber auch einem Nachfühlen, Nacherleben einer historisch geglaubten Situation eine Bedeutung zu.

Interviewpartner:in A4 stellt fest: Die UBENA sei heute nicht *koggemäßig*, sie sei mehr ein *Oldtimer* und *yachtmäßig* – aber das seien eben die *Zugeständnisse*. Denn man könne es zwar *ganz authentisch* machen, aber wenn es niemanden mehr interessiere, dann [...] *würden wahrscheinlich auch gar keine Leute mehr kommen* [...], weil die nicht unter *primitiven* Umständen fahren wollen.<sup>169</sup>

Auch bezüglich der UBENA wurden also Zugeständnisse gemacht, die die Wahrnehmung einer Authentizität einschränken. Einerseits sind es Sicherheitsvorschriften. Schon bei Baubeginn wurden aus Sicherheitsgründen eine [...] *moderne nautische und technische Ausrüstung und eine funktionsgerechte Antriebsanlage erforderlich.*<sup>170</sup> Andererseits wird auch ersichtlich, dass es für die Besatzung und Gäste nicht zu einfach bzw. ursprünglich an Bord sein darf. Ein gewisser Standard (Komfort) und eine Funktionalität sind bei einem fahrenden Schiff daher von Bedeutung.

Wie bei der Kieler Kogge ist der Aufbau oberhalb des Rumpfes rekonstruiert. An der UBENA sind aber zudem am Kastell Wappenschilde und auf dem Mast ein Mastkorb mit aufgesetztem Kreuz angebracht. So wirkt die UBENA visuell historischer bzw. älter und ähnelt Koggen auf historisierenden Gemälden, dabei handelt es sich aber um fiktionale Elemente, die mit der Originalkogge nicht im Zusammenhang stehen. Interviewpartner:in A4 vermutet: *Das ist auch mehr so bisschen für die Touristen.*<sup>171</sup> Demnach scheint auch diese mittelalterliche Anmutung ein Zugeständnis. Die visuelle Erscheinung der UBENA VON BREMEN weckt Assoziationen zu einem populären Bild des Mittelalters, dies v.a. anhand historisierender Elemente. Im Kern ist sie aber eine moderne Yacht, mit modernen und technischen Elementen.

Das Gangspill nutzten die Bremerhavener z.B. auch nicht, weil sie mit der Maschine arbeiten könnten. Aber als das alte Spill kaputtging, habe man es dennoch erneuert, weil es [...] *ja ein Teil von der Originalkogge* [...] sei: *Das musste natürlich unbedingt wieder rauf*

167 Vgl. Saupe 2017.

168 Peterson 2012, S. 118.

169 Interview A4, 2018.

170 Hanse-Koggewerft e.V. 1990.

171 Interview A4, 2018.

[...], berichtet A4.<sup>172</sup> Die UBENA sei schon ein *Aushängeschild*, resümiert A4: [...] *eben ein besonderes Schiff – aber mit der ganzen Historie hat das wenig noch zu tun.*<sup>173</sup>

## Die ROLAND VON BREMEN

Nach vielen Jahrhunderten baut Bremen wieder eine Kogge [...], verlaublich der »Weser-Kurier« am 24. Mai 1996.<sup>174</sup> Weiter hieß es in dem Artikel, die Arbeitsdeputation und das Arbeitsamt Bremen hätten dieses Projekt mit geschätzten Kosten von 5,4 Millionen Mark bewilligt, und daher würde die Kogge ab 1996 durch die AUCCOOP-Bootswerkstatt bzw. Bremer Bootsbau Vegesack GmbH im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme erbaut werden. Nach dem Bau solle das Schiff dann an der Schlachte liegen und durch die Reederei Hal über bewirtschaftet werden.<sup>175</sup> *Das Schiff soll für vielfältige Nutzung zur Verfügung stehen, insbesondere soll die Geschichte der Hansekogge dargestellt werden.*<sup>176</sup> Ziel war der [...] *originalgetreue* [sic!] *Nachbau* [...] der Bremer Kogge, und dafür wurden auch Bauunterlagen aus dem DSM genutzt.<sup>177</sup> Der Stapellauf war im Jahr 2000, und zur Weltausstellung lag mit der ROLAND eine [...] »echte« Kogge [...] an der Schlachte.<sup>178</sup> Das Schiff wurde dabei als *maritimes Wahrzeichen* von Bremen und als *Touristenmagnet* bezeichnet<sup>179</sup> – es sollte aber auch an die *große Hansezeit* erinnern.<sup>180</sup> Die Kogge konnte für Fahrten auf der Weser gechartert werden<sup>181</sup>, und an Bord wurde durch den Verein eine kleine Gastronomie betrieben.<sup>182</sup> In einem Beitrag des »Weser-Kurier« hieß es zur Kogge: Länge, Breite, Tiefgang, Verdrängung, dies alles passe in die Hansezeit – Elektrik, Dieselmotor und der umklappbare Mast hingegen nicht.<sup>183</sup>

2014 ging die Kogge unter. Nach der Bergung wurde das Schiff Eigentum des Beschäftigungsträgers bras und sollte im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wiederaufgebaut werden.<sup>184</sup> Bei diesen Arbeiten stellte sich heraus, dass das Schiff durch einen Pilz zerfressen war.

Aus dem Wiederaufbau wurde ein Rückbau – dieser dauerte lange, da die ROLAND nach Auskunft von Interviewpartner:in A2 ursprünglich als *Fahrgastschiff* konzipiert worden und dementsprechend viel Technik verbaut gewesen sei. Den hohen Technisierungsgrad bezeichnet A2 dabei als größten *Kompromiss* – und auch *Frevel*.<sup>185</sup>

Anders als beim historischen Vorbild habe man bei der ROLAND damals keine krumm gewachsenen Hölzer verbauen können, da solche Hölzer in der modernen

172 Ebd.

173 Ebd.

174 Kölling 1996.

175 Ebd.

176 Frey 2000.

177 Ebd.

178 Steuer o.J.

179 N.N. 2000; Wesslau 2000.

180 Steuer o.J.

181 Ebd.

182 Schmidtsdorff 2000.

183 Ebd.

184 Informationen abgerufen am 30.06.2020 von der Homepage »bras. arbeiten für bremen«.

185 Interview A2, 2018.

Forstwirtschaft nicht vorkämen. Daher sei das Original im Museum [...] *viel schlanker und viel graziler gebaut* [...] als der Nachbau aus Bremen.<sup>186</sup> Nach A2 wurden die alten Nägel ausgebaut und neu ausgeschmiedet, und auch die alten Hölzer seien ausgebaut und getrocknet worden, um den Pilz zu töten.<sup>187</sup>

Auch in diesen Aussagen werden Einschränkungen einer Detailtreue und Abweichungen vom Original, die visuell und ästhetisch auf die Betrachtenden wirken, wahrgenommen und u.a. als *Kompromiss* bezeichnet. Eine weitere materielle Einschränkung ist aber z.B. auch mit dem vorhandenen Bauholz zu erklären. Beim Rückbau sollte möglichst viel Substanz des Vorgängerbaus gerettet werden. Die ursprüngliche ROLAND diente dabei auch als Referenzpunkt – und somit wird deutlich, dass auch Authentizität ein Referenzpunkt sein kann. In nicht aufgezeichneten Gesprächen zwischen am Wiederaufbau beteiligten Arbeiter:innen wurde die ursprüngliche (gesunkene) ROLAND VON BREMEN so z.B. als das Original bezeichnet, an dem sie sich orientieren (nicht das museale Exponat). Demnach verschwimmen die Grenzen zwischen Original und Nachbildung – ähnlich wie beim sogenannten Theseus-Paradoxon stellt sich die Frage, ob es sich hier um das alte Schiff oder um ein neues Schiff handelt.

Interviewpartner:in A2 betont, das primäre Ziel sei nicht die *fertige Kogge*, sondern die Beschäftigung von Menschen: Aber ein solches Projekt, wie die ROLAND, sei auch nur so durchzuführen, denn [...] *alles andere wäre unbezahlbar* [...], ergänzt A2.<sup>188</sup> Das Schiff solle schließlich in Bremen an der Schlachte liegen und nicht als Segelschiff, sondern als *Museumsschiff* betrieben werden.<sup>189</sup>

Eine *wesentliche Änderung* im Vergleich zum Original im Museum und der ersten ROLAND betreffe das Deck. Das Original habe kein Deck gehabt, die erste ROLAND habe jedoch ein plan konstruiertes Deck besessen, auf dem sich das Wasser sammelte. Nun würde man das Deck daher anders verbauen. Zudem nutze man für das Deck Lärche und nicht Eiche, einerseits aus Kostengründen, andererseits weil der Pilz nicht an Lärche geht.<sup>190</sup> Um das Schiffsholz vor Feuchtigkeit und der Ausbreitung des Pilzes zu schützen, habe man am Rumpf eine Sperrschicht eingebaut – ein sogenanntes Leichtentuch aus Kork, Flachsgewebe und Green-Epoxid. Die Entscheidung für diese Sperrschicht führte laut A2 zu langen Diskussionen. So habe es geheißen, so was könne man nicht machen – [...] *auf einem historischen Schiff*. Hingegen sei vorher (modernes) Antifouling aufgetragen gewesen, wobei man sich keine Gedanken darüber gemacht habe.<sup>191</sup>

Hier wird deutlich: Greift eine Veränderung in die visuelle Erscheinung ein (Sperrschicht), so wird scheinbar eher ein Problem gesehen als wenn eine Veränderung beispielsweise in die materielle Eigenschaft eingreift bzw. eingreifen könnte (Antifouling).

Interviewpartner:in A2 betont, der zweite Nachbau aus Bremen werde *sehr puristisch* und [...] *damit wieder näher ans Original gebracht*. Dies sei möglich, da man ein liegendes

---

186 Ebd.

187 Ebd.

188 Ebd.

189 Ebd.

190 Ebd.

191 Ebd.

Schiffkonstruiere und z.B. auf eine Maschine verzichten wolle. Und auch deswegen werde die ROLAND [...] *von der Bauform her [...] authentischer als alle anderen Nachbauten, die es gibt [...]*. Von der [...] *Sichtbarkeit der Originalstruktur [...]* her sei sie sowohl dichter am museal präsentierten Wrack als auch an den Koggen, wie sie im Mittelalter gefahren sein könnten.<sup>192</sup>

Der Vorgängerbau sei mit einem deckenden Anstrich versehen gewesen, [...] *so dass die Eiche honigfarben bleibt [...]*. Das habe zwar schick ausgesehen, sei aber [...] *ehrlich gesagt nicht original [...]* gewesen.<sup>193</sup> Zudem nähere man sich auch dem Original an, weil man die Holzverbindungen [...] *wieder klassisch machen [...]* würde. Moderne Bolzen brächte man nur dort an, wo es vorgegeben sei.<sup>194</sup> Auch als Ballast wolle man *klassisch* Steine nutzen, d.h. ohne Maschinen oder Bleiballast.<sup>195</sup>

Gemäß dem Interview fügen sich diese Aspekte (Färbung, Holzverbindungen, Steine als Ballast) einerseits in eine historische Anmutung ein – visuell und materiell –, andererseits sind diese Aspekte aber nicht zwingend von außen wahrzunehmen (oder durch Nichtfachleute zu erkennen). Zusätzlich geht es aber auch um eine Ebene der richtigen, historischen Praktiken, mit denen ein Schiff errichtet (Holzverbindungen) bzw. betrieben wird (Steine als Ballast). Sicherheitsvorschriften und Vorgaben machen hier aber einen Kompromiss nötig.

Nach Aussage von A2 würde man beim Bau auch ein bisschen *mogeln* – bei *Kleinigkeiten*: So werde das Deck ein bisschen höher als vorher und es werde mehr Raum geschaffen, [...] *dass man aufrecht drunter durch laufen kann*. Dies sei [...] *die Abwägung zwischen Nutzbarkeit und Originaltreue*.<sup>196</sup>

Dies bedeutet also, dass sich der Nachbau visuell und materiell durchaus in vielen Punkten dem Original im DSM annähert. Aber auch der Funktion als nutzbares Objekt wird dabei eine hohe Bedeutung zugemessen, zum Teil eine höhere als der Originaltreue – und dies wird als *mogeln* wahrgenommen. Das bedeutet, dass die Vorstellung einer Richtigkeit vorhanden ist, von der aber leicht abgewichen wird, wobei die Abweichungen als tolerierbar akzeptiert werden bzw. womöglich nicht auffallen. Das Projekt sollte schon 2017 abgeschlossen sein, jedoch kam es zu Verzögerungen.<sup>197</sup>

## Multiple Ebenen des Authentischen

Auch wenn historische Schiffsnachbauten kein archäologisches Vorbild benötigen, liegen oftmals konkrete materielle Vorbilder vor, die imitiert bzw. kopiert werden. Die Gründe für den Nachbau historischer Schiffe sind dabei vielfältig: Es geht um Identitäten, den Tourismus, Forschungsfragen und auch eine Abenteuerlust bzw. ein Erlebnis.

---

192 Ebd.

193 Ebd.

194 Ebd.

195 Ebd.

196 Ebd.

197 Hethey 2020; Nachtrag: Seit Frühjahr 2021 liegt das Schiff wieder im Wasser.

Am Beispiel der Kogge-Nachbauten wird deutlich, dass Ausgangspunkt der sensationelle Fund in der Weser war – also die Besonderheit des Originals als erster Fund bzw. Nachweis einer sogenannten Kogge und die damit einhergehenden Prozesse der Musealisierung und Erforschung des Fundes. Dass dies nicht so sein muss, verdeutlicht das Beispiel der Lübecker Kogge von 1926: eine historisierende Rekonstruktion einer Kogge ohne materielles Vorbild, die zum Stadtjubiläum erbaut wurde. Die drei Nachbauten der Bremer Kogge in Kiel, Bremerhaven und Bremen wären jedoch ohne das physische Vorhandensein des Originals – d.h. ohne die Materialität und Objektgeschichte des Fundes bzw. Exponats sowie die mit diesen verbundenen Wissenskonzepte und Forschungen – nicht möglich gewesen.

Alle drei Koggen sind eben dem einen Vorbild im Museum nachempfunden, und obwohl für alle drei Nachbildungen der Anspruch einer Originaltreue und Authentizität formuliert wird bzw. wurde, ist dennoch allen drei Schiffen gemeinsam, dass sie in Detailfragen vom Original abweichen, also doch nicht originalgetreu konstruiert sind. Dies verdeutlicht, dass die mit diesen Nachbildungen verbundenen Authentizitätsvorstellungen vielschichtig sind.

Authentizität meint dabei nicht Echtheit in einem essenzialistischen Verständnis, mit Authentizitäten sind vielmehr Wirkungen, Wahrnehmungen und Fiktionen im Sinne einer konstruktivistischen Perspektive gemeint. Denn selbstverständlich sind die drei Kogge-Nachbildungen nicht echt oder alt im Sinne eines historischen Objektes bzw. besitzen sie (noch?) keinen Alterswert, aber sie wirken visuell und materiell aufgrund einer Pastness alt und erlauben aufgrund von Form und Funktion das Nacherleben einer historisch anmutenden Situation – demnach können sie, obwohl sie neu bzw. modern sind, durchaus alt und auch authentisch wirken.

Auch als moderne Koggen schaffen und vermitteln die Nachbildungen Wissen und erlauben den Rezipierenden eine Interaktion mit der Vergangenheit, einerseits indem sie ein Nachfühlen und -erleben mutmaßlich historischer Situationen ermöglichen, z.B. im Rahmen eines Experiments oder einer Living History, andererseits weil sie einen direkten Zugang zum und Zugriff auf das Material bieten. Denn anders als das Original im Museum, das zwar materiell präsent und ästhetisch inszeniert ist, aber nur visuell und emotional zu erfahren ist, kann eine Kopie bzw. Nachbildung über mehrere Sinne wahrgenommen werden. Der Nachbau kann berührt und begriffen sowie betreten werden, zudem ist er zu benutzen. Und im Rahmen dieser Nutzung des Nachbaus als funktionierendes Schiff ist er auch zu sehen, zu hören und zu spüren – im Hafen liegend, fahrend im Wind und auf dem Wasser.

Damit sind Nachbildungen nicht nur Abbilder von Originalen, sondern auch selbst wirkmächtige Dinge, quasi Ressourcen, die losgelöst von Originalen Bedeutungen haben. Sie können als Medien der Vermittlung und auch Funktionsmittel dienen: als Experimente in der Forschung, als Verkehrsmittel für die Crew und Gäste, als Einnahmequellen für Institutionen und auch als Identitätsstifter. Dabei erhalten sie einen Wert für verschiedene Gruppen, seien es die Erbauer:innen, die Gruppe, die den Nachbau betreibt, die Crew an Bord des Schiffes sowie andere gesellschaftliche Akteur:innen und Gruppen, ob bewusst oder unbewusst, denn durch den Bau und die Nutzung der Nachbildung ist diese (und damit das Original) im Alltagsleben vorhanden und präsent. So können mit Replikaten auch ein Geschichtsbild und eine regionale Identität angespro-

chen und bedient werden, abseits musealer Vermittlung oder wissenschaftlicher Praktiken. Aber Nachbildungen sind auch Dinge mit einer eigenständigen Geschichte. Über die Zeit und durch Einbindungen in Mensch-Ding-Netzwerke erwerben sie eigene Biografien, Originalität bzw. auch Alterswert. Diese Prozesse sind dynamisch: So werden die Nachbauten der Bremer Kogge trotz gleichem Vorbild situativ und diskursiv verschieden wahrgenommen, z.B. als Hanse-Kogge oder als Disney-Kogge bzw. als Museumskogge oder Touristenkogge. Während das eine das scheinbar historisch Korrekte und das Wissenschaftliche meint, bedeutet das andere, dass die Kogge als fiktionales Produkt oder als Erlebnis wahrgenommen wird. Für Letzteres steht der Name bzw. die Marke Disney scheinbar auch synonym.<sup>198</sup>

Bei der Frage nach Authentizitäten werden am Beispiel der Nachbildungen der Bremer Kogge multiple Ebenen deutlich. Authentizität wird etwa mit einer Wissenschaftlichkeit verknüpft, sowohl im Hinblick auf den korrekten Bau nach Plänen des Museums als auch bei der experimentellen Nutzung und dem Austesten der Schiffe – etwas, was mit dem Original unmöglich ist.

Bezüglich der Authentizität wird aber auch der Visualität eine hohe Bedeutung beigemessen: einerseits der augenscheinlich dicht am Original erbauten Nachbildung, andererseits auch der visuell historisch anmutenden Erscheinung eines Segelschiffes aus Holz im Sinne einer Pastness. Als historisches Schiff ist die Nachbildung eine anachronistische und fremde Besonderheit im Hafen, die auffällt. Die materielle Authentizität scheint dabei weniger wichtig. Zwar wird, wie beim Original, Holz genutzt, jedoch wird der Holzart sowie der Holzform eine weniger hohe Bedeutung beigemessen, dies aus finanziellen und logistischen Gründen, denn krumm gewachsene Hölzer, wie in historischer Zeit verbaut, sind kaum vorhanden und andere Holzarten mitunter kostengünstiger oder auch funktionell sinnvoller. Den für den Bau Verantwortlichen sind diese Unterschiede und Abweichungen mitunter bewusst, Nichtfachleuten aber nicht zwingend. Auch war es nicht möglich, diese Schiffe komplett in Handarbeit mit vormodernen Werkzeugen zu bauen – dies wäre zu teuer gewesen. Generell wäre der Bau eines historischen Schiffes heute nicht wirtschaftlich und kann – so zumindest an den Bremer Koggen zu erkennen – nur außer Konkurrenz, in einem geschützten Umfeld, stattfinden, etwa im Rahmen einer durch öffentliche Gelder geförderten Arbeitsbeschaffungsmaßnahme.

Eine weitere Authentizitätsebene beschreibt die der Funktion. Wenn das Schiff wie das Original funktioniert bzw. einer imaginierten historischen Funktion entspricht oder wenn der Nachbau besser ist bzw. besser funktioniert als das Original, dann ist der Nachbau authentisch. Dies ist vordergründig paradox, denn dicht am Original würde im Hinblick auf die Bremer Kogge bedeuten, dass die Nachbildungen nicht fahren dürften bzw. untergegangen sein müssten. Da das Original mutmaßlich vor Benutzung sank, wäre demnach die im Jahr 2014 gesunkene ROLAND VON BREMEN am dichtesten am Original. Dass dies in der Wahrnehmung nicht so ist zeigt, dass nicht nur eine historische und

---

198 »Disney« dient als Synonym für etwas Künstliches bzw. Fiktives, einen Schein oder eine Unterhaltung (vgl. wet 1986; Interview A3, 2018), auch im Gegensatz zu einer Wissenschaftlichkeit (vgl. Thiemeyer 2015a, S. 61). Dabei ist zu bedenken, dass in Disney Parks die Grenzen zwischen echt und künstlich aufgehoben werden (Holtorf 2013, S. 440) oder diese Parks auch selbst Authentizität erlangen können (Seidenspinner 2007, S. 15).

materielle Originaltreue, sondern viel mehr auch die tatsächliche Nutzung und Funktion des Objekts authentizitätsstiftend sein können. D.h. aber auch, dass in dieser Authentizitätsebene nicht mehr zwingend die gefundene Bremer Kogge als Vorbild dient – das Original also nachrangig ist –, sondern eher ein rekonstruierter Schiffstyp bzw. die Vorstellung eines mittelalterlichen Schiffstyps Referenzpunkte darstellen. Denn anders als das Wrack im Museum sollen die nachgebauten Schiffe ja funktionieren. Sie wurden gebaut, um gefahren zu werden, etwas, was dem historischen Schiff mutmaßlich nicht vergönnt war und was das museale Exponat nicht mehr kann. Und trotzdem funktionieren die Nachbauten vermutlich aber anders als mittelalterliche Schiffe: So sind die Nachbauten z.B. mittels anderer Praktiken erbaut worden und mit technischen Hilfsmitteln ausgestattet und verfügen über fest verbauten Ballast, während andere Ladung fehlt; zudem sind sie z.B. mit Antifouling bestrichen, was u.a. Algen- und Muschelablagerungen verhindert. All dies sind Kompromisse, durch die die Nachbauten vom Vorbild abweichen, dies sind womöglich aber auch Aspekte, die Einfluss auf Fahreigenschaften ausüben und eine bessere Funktion des Nachbaus gegenüber dem historischen Original oder historischen Vorbildern gewähren.

Zudem betrifft eine weitere Authentizitätsvorstellung auch eine v.a. emotionale Wahrnehmung: ein Erleben einer für die Rezipierenden besonderen, historisch-ursprünglich geglaubten Situation – mitunter im Sinne einer Living History. Ob nun beim Bauen eines historischen Holzschiffes (auch wenn keine historisch korrekten Bauweisen eingesetzt wurden) oder beim Fahren bzw. Nutzen desselben – etwas, was heute besonders und einzigartig ist –, in beiden Fällen wird eine Verbindung mit der (imaginierten) Vergangenheit geschaffen. Dabei wird u.a. versucht, Teile einer möglichen Vergangenheit authentisch nachzuempfinden bzw. diese nachzuvollziehen. Den Beteiligten ist aber klar, dass dies in einem modernen und sicheren Rahmen stattfindet. Aber auch aus Zeitgründen oder wegen gewohnter Standards kann mitunter auf vormoderne Praktiken verzichtet werden, so wird z.B. der Motor genutzt, wenn kein Wind weht.

Diese hier skizzierten Ebenen – Wissenschaftlichkeit, Visualität, Funktionalität und Nach-Erleben im Rahmen einer Living History – vermitteln Vorstellungen von Authentizitäten im Sinne einer Beglaubigung: Etwas, das authentisch wirkt, gilt demnach als historisch akkurat bzw. dicht an einer historischen Realität. Dadurch erhalten die Dinge auch Bedeutungen und werden in Wert gesetzt – sie können Ressourcen sein. Dabei sind die Authentizitäten auch Vorgaben, Kompromissen und Zugeständnissen unterworfen, die mitunter auch als Sündenfall, Frevl oder Fantasie bezeichnet werden. So haben finanzielle Gründe und Zeitpläne, materielle Vorgaben, aber auch Sicherheitsvorgaben und gewohnte Lebensstandards als Einschränkungen der Moderne Einfluss auf eine angestrebte Authentizität. Auch sind die Vorbilder oft nur fragmentarisch erhalten, so dass bei der Rekonstruktion fehlender Elemente ein gewisser Spielraum möglich ist. Einige Kompromisse müssen eingegangen werden, andere Zugeständnisse werden bereitwillig gemacht: Niemand möchte wie im Mittelalter leben. Und so sind sich die Interviewten auch der Tatsache bewusst, dass die Vorgaben bzw. Wünsche die Authentizität so einschränken, dass die Nachbauten vom Original abweichen.

Authentizitätszuschreibungen dienen hier aber nicht nur der Beglaubigung, sondern auch als Referenz und Relation. So werden die Kogge-Nachbildungen nicht nur mit

dem Original, sondern auch untereinander verglichen – dabei gelten Einzelaspekte als authentisch oder Dinge in Relation zueinander als authentischer.

Der Wunsch nach Authentizität äußert sich demnach in dem Versuch einer Annäherung an das Original bzw. an eine mutmaßlich historische Situation – eine relationale Annäherung, die angestrebt wird und die als erstrebenswert gilt, die aber nie zu erreichen ist. Denn schlussendlich erschafft jede historische Rekonstruktion, jedes historische Experiment und jede Living History etwas Neues – was aber durch Kontexte wiederum als authentisch(er) wahrgenommen werden kann.

## Danksagung<sup>199</sup>

Ich danke der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem SFB 1070 RESSOURCENKULTUREN (Projektnummer: 215859406) an der Universität Tübingen für ihre Unterstützung.

Mein Dank gilt auch Jörn Staecker, Thomas Thiemeyer und Aikaterini Filippidou aus dem Teilprojekt C07 (SFB 1070/2. Förderphase) sowie den studentischen Hilfskräften des Projekts. Den Interviewpartner:innen danke ich für die informativen Gespräche und die freundliche Erlaubnis, diese abzdrukken. Ebenso danke ich meinen Kontaktpersonen aus dem Umfeld der drei »Koggen« für ihre freundliche Hilfsbereitschaft und die Zurverfügungstellung von Informationen. Auch danke ich allen verantwortlichen Mitarbeiter:innen des DSM (Bremerhaven) für die Gespräche und die Hilfsbereitschaft.

Ich danke auch der Gutachterin bzw. dem Gutachter für die hilfreichen Anmerkungen.

## Gespräche (als Transkripte)

Interview A1, 12.12.2017.

Interview A2, 29.01.2018.

Interview A3, 30.01.2018.

Interview A4, 23.05.2018.

## Quellen und Literatur

Andrén, Anders (2009): *Archaeology of a Densely Documented Time*. In: Scholkmann, Barbara, Frommer, Sören, Vossler, Christina & Wolf, Markus (Hg.): *Zwischen Tradition und Wandel. Archäologie des 15. und 16. Jahrhunderts*. (Tübinger Forschungen zur historischen Archäologie 3). Büchenbach, S. 3–6.

Arenhold, Lüder (1906): *Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes von der Römerzeit bis zur Zeit der Dampfer*. In: *Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft* 7, S. 621–673.

---

199 Der Beitrag wurde ursprünglich 2020 fertiggestellt. Bei der hier vorliegenden Version handelt es sich jedoch um eine überarbeitete und um aktuelle Literatur ergänzte Fassung.

- Bargen, Marleen von (2017): Vom Symbol zur Kogge. In: Krücken, Stefan (Hg.): Bremer Kogge 1962–2017. Found & reconstructed. Unter Mitarbeit von Amandine Colson, Natascha Mehler & Marleen von Bargen. Bremerhaven, S. 21–23.
- Bartelheim, Martin, Hardenberg, Roland & Scholten, Thomas (2021): Ressourcen – RessourcenKomplexe – RessourcenGefüge – RessourcenKulturen. In: Schade, Tobias, Schweizer, Beat, Teuber, Sandra, Da Vela, Raffaella, Frauen, Wulf, Karami, Mohammad, Ojha, Deepak Kumar, Schmidt, Karsten, Sieler, Roman & Toplak, Matthias S. (Hg.): Exploring Resources. On Cultural, Spatial and Temporal Dimensions of ResourceCultures. (RessourcenKulturen 13). Tübingen, S. 9–22.
- Baumann, Peter (1992): Abenteuer Hanse-Kogge. Logbuch einer Seereise in die Geschichte. Stuttgart.
- Baykowski, Uwe (1992): Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380. 2. Aufl. Kiel.
- Belasus, Mike (2017): Historical Ship Archaeology in the Shadow of Historism and Nationalism. In: Brooks, Alasdair & Mehler, Natascha (Hg.): The Country Where My Heart Is. Historical Archaeologies of Nationalism and National Identity. Gainesville, S. 222–241.
- Benjamin, Walter (2013): Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit. Hg. v. Burkhardt Lindner. (Walter Benjamin: Werke und Nachlaß 16). Berlin.
- Bennett, Jenny (Hg.) (2009a): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley.
- Bennett, Jenny (2009b): The Rise of the Replica. In: Bennett, Jenny (Hg.): Sailing into the Past. Learning from Replica Ships. Barnsley, S. 6–7.
- Bohlmann, Jörn (2020): Museumsschiffe und Schiffe im Museum – Herausforderungen zur Handhabung Historischer Authentizität. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 103–114.
- Burmeister, Stefan (2014): Der schöne Schein. Aura und Authentizität im Museum. In: Fitzenreiter, Martin (Hg.): Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15). London, S. 99–108.
- Capelotti, Peter Joseph (2012): The Theory of the Archaeological Raft: Motivation, Method, and Madness in Experimental Archaeology. In: EXARC 1, <https://exarc.net/issue-2012-1/ea/theory-archaeological-raft-motivation-method-and-madness-experimental-archaeology> (12.07.2020).
- Capelotti, Peter Joseph (2013): In Kon-Tiki's Wake. Tucson (E-Book).
- ce (1988): Neue Hansekogge soll mit Hilfsmotor tuckern. In: Weser-Kurier, 22.07.1988.
- Christensen, Arne Emil (1986): "Viking," a Gokstad Ship Replica from 1893. In: Crumlin-Pedersen, Ole & Vinner, Max (Hg.): Sailing into the Past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels, Roskilde, 1984. Roskilde, S. 68–77.
- Coates, John, McGrail, Seán, Brown, David, Gifford, Edwin, Grainge, Gerald, Greenhill, Basil, Marsden, Peter, Rankov, Boris, Tipping, Colin & Wright, Edward (1995): Experimental Boat and Ship Archaeology: Principles and Methods. In: The International Journal of Nautical Archaeology 24 (4), S. 293–301.

- Crew, Spencer R. & Sims, James E. (1991): Locating Authenticity: Fragments of a Dialogue. In: Karp, Ivan & Lavine, Steven D. (Hg.): Exhibiting Cultures. The Poetics and Politics of Museum Display. Washington/London, S. 159–175.
- Crumlin-Pedersen, Ole & McGrail, Seán (2006): Some Principles for the Reconstruction of Ancient Boat Structures. In: *The International Journal of Nautical Archaeology* 35 (1), S. 53–57.
- Crumlin-Pedersen, Ole & Vinner, Max (Hg.) (1986): Sailing into the Past. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels, Roskilde, 1984. Roskilde.
- Czöppan, Gabi (2007): Aus für falsche China-Krieger. In: Focus online, 12.12.2007 [13.11.2013] (27.03.2020).
- Dammann, Werner (1989): Die Bremer Kogge in Kiel. In: *Das Logbuch* 25 (3), S. 95–98.
- Dierks, August (Hg.) (1971): Das Werden des Deutschen Schifffahrtsmuseums. 2. Aufl. Bremerhaven.
- Dolff-Bonekämper, Gabi (2008): Sites of Memory and Sites of Discord: Historic Monuments as a Medium for Discussing Conflict in Europe. In: Fairclough, Graham J., Harrison, Rodney, Jameson, John H. Jr. & Schofield, John (Hg.): *The Heritage Reader*. Reprinted. London, S. 134–138.
- Ellmers, Detlev (Hg.) (1975): Deutsches Schifffahrtsmuseum '75. (Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums 1). Bremerhaven.
- Ellmers, Detlev (1983): Deutsches Schifffahrtsmuseum. Jahresbericht 1982. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 6, S. 272–276.
- Ellmers, Detlev (1986): Deutsches Schifffahrtsmuseum. Jahresbericht 1985. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 9, S. 331–337.
- Ellmers, Detlev (1988): Deutsches Schifffahrtsmuseum. Jahresbericht 1987. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 11, S. 339–347.
- Eser, Thomas, Farrenkopf, Michael, Kimmel, Dominik, Saupe, Achim & Warnke, Ursula (Hg.) (2017): Authentisierung im Museum. Ein Werkstatt-Bericht. (RGZM-Tagungen 32), Mainz.
- Falser, Michael S. (2011): Von der Venice Charter 1964 zum Nara Dokument on Authenticity 1994 – 30 Jahre »Authentizität« im Namen des kulturellen Erbes der Welt. In: *Kunstgeschichte. Open Peer Reviewed Journal*, <https://www.kunstgeschichte-ejournal.net/239/> (12.07.2020).
- Fitzenreiter, Martin (Hg.) (2014): Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15). London.
- Fliedner, Siegfried (2003): Ein Jahrhundertfund in der Weser. In: Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie*. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60). Hamburg, S. 44–51.
- Foster, Sally M. & Jones, Siân (2020): *My Life as a Replica*. St John's Cross, Iona. Oxford/Havertown (E-Book).
- Frey, Horst (2000): 10000 handgeschmiedete Eisennägel. In: *Weser-Kurier*, 03.05.2000.
- Gebühr, Michael (1980): Kampfspuren an Waffen des Nydam-Fundes. In: Krüger, Thomas & Stephan, Hans-Georg (Hg.): *Beiträge zur Archäologie Nordwestdeutschlands*

- und Mitteleuropas. (Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens 16). Hildesheim, S. 69–84.
- Gebühr, Michael & Eisenbeiß, Sabine (2007): Moorleichen – Funde, Deutung und Bedeutung. In: Wiczorek, Alfried, Tellenbach, Michael & Rosendahl, Wilfried (Hg.): Mumi- en. Der Traum vom ewigen Leben. (Begleitband zur Sonderausstellung). Mainz, S. 53–68.
- Gläser, Jochen & Laudel, Grit (2012): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Wiesbaden.
- Glaser, Barney G., Strauss, Anselm L. & Paul, Axel T. (2010): Grounded Theory. Strategien qualitativer Forschung. 3. Aufl. Bern.
- Graeber, David (2001): *Toward an Anthropological Theory of Value. The False Coin of Our Own Dreams*. New York.
- Großmann, G. Ulrich (2020): Wie authentisch ist authentisch? Historische Authentizität im Museum. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 23–34.
- Haak, Birthe (2002): Ertränkte Ehebrecherin oder verhungertes Kind? Windeby und der Streit der Gelehrten. In: Gebühr, Michael (Hg.): Moorleichen in Schleswig-Holstein. Schleswig, S. 32–47.
- Hampp, Constanze & Schwan, Stephan (2014): Perception and Evaluation of Authentic Objects: Findings from a Visitor Study. In: *Museum Management and Curatorship* 29 (4), S. 349–367.
- Hanse-Koggewerft e.V. (1990): UBENA VON BREMEN: Stapellauf der Hanse-Kogge 18. August 1990 – Seestadt Bremerhaven. Bremerhaven.
- Hardenberg, Roland, Bartelheim, Martin & Staecker, Jörn (2017): The “Resource Turn.” A Sociocultural Perspective on Resources. In: Scholz, Anke K., Bartelheim, Martin, Hardenberg, Roland & Staecker, Jörn (Hg.): *ResourceCultures. Sociocultural Dynamics and the Use of Resources – Theories, Methods, Perspectives*. (RessourcenKulturen 5). Tübingen, S. 13–23.
- Heil, Christiane (2010): Auf 12.000 Plastikflaschen nach Australien. In: FAZ.net, 21.03.2010 (30.06.2020).
- Hethey, Frank (2020): Kogge-Reparatur geht wieder voran. In: *Weser-Kurier online*, 29.05.2020 (30.06.2020).
- Higraff, Torgeir S. & Blair, Betty (2006): Tangaroa Pacific Voyage. Testing Heyerdahl's Theories about Kon-Tiki 60 Years Later. In: *Azerbaijan International* 14 (4), S. 28–53.
- Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.) (2003): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie*. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, 60). Hamburg.
- Hofmann, Kerstin P. (2017): Archäologisches Kulturerbe – Eine Einführung. In: Hofmann, Kerstin P., Ickerodt, Ulf, Maluck, Matthias & Rahemipour, Patricia (Hg.): *Kulturerbe = Kulturpflicht? Theoretische Reflexionen zum Umgang mit archäologischen Orten*. (Sonderheft der Archäologischen Nachrichten aus Schleswig-Holstein). Schleswig, S. 9–27.
- Hoheisel, Wolf-Dieter (1988): Rekonstruktion der Bremer Hanse-Kogge. In: *Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft* 82, S. 223–229.

- Hoheisel, Wolf-Dieter (1990): Der originalgetreue Nachbau der Bremer Hanse-Kogge von 1380. In: *Deutsche Schifffahrt* 12 (1), S. 25–26.
- Hoheisel, Wolf-Dieter (1993): Die Bremer Hansekogge von 1380 und ihre beiden Nachbauten. In: *Symposium Yachtentwurf und Yachtbau* 14, S. 9–41.
- Hoheisel, Wolf-Dieter (2009): The Hanseatic Cog. In: Bennett, Jenny (Hg.): *Sailing into the Past. Learning from Replica Ships*. Barnsley, S. 70–83.
- Holtorf, Cornelius (2010): The Presence of Pastness: Themed Environments and Beyond. In: Schlehe, Judith, Uike-Bormann, Michiko, Oesterle, Carolyn & Hochbruck, Wolfgang (Hg.): *Staging the Past. Themed Environments in Transcultural Perspectives*. (Historische Lebenswelten in populären Wissenskulturen, History in Popular Cultures 2). Bielefeld/Piscataway, NJ, S. 23–40.
- Holtorf, Cornelius (2013): On Pastness: A Reconsideration of Materiality in Archaeological Object Authenticity. In: *Anthropological Quarterly* 86 (2), S. 427–443.
- Holtorf, Cornelius (2017): Perceiving the Past: From Age Value to Pastness. In: *International Journal of Cultural Property* 24 (4), S. 497–515.
- Holtorf, Cornelius & Schadla-Hall, Tim (1999): Age as Artefact: On Archaeological Authenticity. In: *European Journal of Archaeology* 2 (2), S. 229–247.
- Howard, Seymour (1992): Fakes, Intention, Proofs and Impulsion to Know: The Case for Cavaceppi and Clones. In: Jones, Mark (Hg.): *Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity*. London, S. 51–62.
- Ickerodt, Ulf (2017): Wildes Deuten, wildes Erkennen: Wie »echt« ist »authentisch«? Wikingen zwischen archäologisch-rekonstruierter historischer Realität, Regionalmarketing und ideologischem Missbrauch. In: *Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein* 2017, S. 104–109.
- Jones, Mark (Hg.) (1992): *Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity*. London.
- Kabel, Hanno (2016): Angesagtes Lokal am Holstentor: Lübecks alte »Hanse-Kogge«. In: *Lübecker Nachrichten online*, 12.03.2016 (30.06.2020).
- Kiedel, Klaus-Peter & Schnall, Uwe (Hg.) (1989): *Die Hanse-Kogge von 1380*. 2. Aufl. Bremerhaven.
- Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.) (2020): Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42). Mainz.
- Kölling, Volker (1996): Die Schlachte-Kogge kommt. In: *Weser-Kurier*, 24.05.1996.
- Kopytoff, Igor (1986): The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. In: Appadurai, Arjun (Hg.): *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge, S. 64–91.
- Krücken, Stefan (Hg.) (2017): *Bremer Kogge 1962–2017. Found & reconstructed*. Unter Mitarbeit von Amandine Colson, Natascha Mehler & Marleen von Bargen. Bremerhaven.
- Lahn, Werner (1992): *Die Kogge von Bremen = The Hanse Cog of Bremen*. Band 1: Baupläne und Bauablauf. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, 30). Hamburg.
- Langhorst, Peter (1997): Modellbyggare – vetgiriga individualister. In: Lindenstrand, Viveca (Hg.): *Modellen. Vasamodeller från när och fjärran*. 31 Oktober 1997–10 Maj 1998. Stockholm, S. 42–49.
- Latour, Bruno (2007): *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. Frankfurt a.M.

- Latour, Bruno & Lowe, Adam (2011): *The Migration of the Aura or How to Explore the Original Through its Facsimiles*. In: Bartscherer, Thomas & Coover, Roderick (Hg.): *Switching Codes. Thinking through Digital Technology in the Humanities and the Arts*. Chicago. Onlineversion abgerufen am 27.05.2020 über die Homepage von Bruno Latour.
- Lovata, Troy R. (2016): *Inauthentic Archaeologies. Public Uses and Abuses of the Past*. Walnut Creek.
- Lowenthal, David (1992): *Authenticity? The Dogma of Self-Delusion*. In: Jones, Mark (Hg.): *Why Fakes Matter. Essays on Problems of Authenticity*. London, S. 184–192.
- McGrail, Seán (2009): *Experimental Archaeology: Replicas and Reconstructions*. In: Bennett, Jenny (Hg.): *Sailing into the Past. Learning from Replica Ships*. Barnsley, S. 16–23.
- N.N. (1990): *80 Tonnen Eiche bald auf altem Hanse-Kurs*. In: *Weser-Kurier*, 19.08.1990.
- N.N. (2000): *Bremer Hansekogge wieder im Wasser*. In: *Weser-Kurier*, 15.05.2000.
- Nordström, Nina (2007): *De odödliga. Förhistoriska individer i vetenskap och media. (Vägar till Midgård 10)*. Lund.
- Peterson, Holger (2012): *Mit Wucht ins Mittelalter*. In: *Yacht* 25/26, 2012, S. 118–124.
- Pirker, Eva Ulrike, Rüdiger, Mark, Klein, Christa, Leiendecker, Thorsten, Oesterle, Carolyn, Sénécheau, Miriam & Uike-Bormann, Michiko (Hg.) (2010): *Echte Geschichte. Authentizitätsfiktionen in populären Geschichtskulturen. (Historische Lebenswelten in populären Wissenskulturen 3)*. Bielefeld/Berlin.
- Pospiech, Peter (2014): *Hansekogge in Sicht. UBENA VON BREMEN zeigt Flagge*. Bremen.
- Rehling, Andrea & Paulmann, Johannes (2016): *Historische Authentizität jenseits von »Original« und »Fälschung«*. Ästhetische Wahrnehmung – gespeicherte Erfahrung – gegenwärtige Performanz. In: Sabrow, Martin & Saupe, Achim (Hg.), *Historische Authentizität*. Göttingen, S. 91–125.
- Riegl, Alois (1903): *Der moderne Denkmalkultus. Sein Wesen und seine Entstehung*. Wien/Leipzig.
- Rosinski, Roswitha (1987): *Der Umgang mit der Geschichte beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes in Münster/Westf. nach dem 2. Weltkrieg. (Denkmalpflege und Forschung in Westfalen 12)*. Bonn.
- Sabrow, Martin & Saupe, Achim (Hg.) (2016): *Historische Authentizität*. Göttingen.
- Samida, Stefanie (2014): *Inszenierte Authentizität: Zum Umgang mit Vergangenheit im Kontext der Living History*. In: Fitzenreiter, Martin (Hg.): *Authentizität. Artefakt und Versprechen in der Archäologie. Workshop vom 10. bis 12. Mai 2013, Ägyptisches Museum der Universität Bonn. (Internet-Beiträge zur Ägyptologie und Sudanarchäologie 15)* London, S. 139–150.
- Sauer, Albrecht (2003): *Segeln mit einem Rahsegel*. In: Hoffmann, Gabriele & Schnall, Uwe (Hg.): *Die Kogge. Sternstunde der deutschen Schiffsarchäologie. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 60)*. Hamburg, S. 18–33.
- Saupe, Achim (2015): *Authentizität (Version 3.0)*. In: *Docupedia-Zeitgeschichte*, 25.08.2015, <https://dx.doi.org/10.14765/zzf.dok.2.705.v3> (23.10.2019).

- Saupe, Achim (2017): Historische Authentizität: Individuen und Gesellschaften auf der Suche nach dem Selbst – ein Forschungsbericht. In: *H-Soz-Kult*, 15.08.2017. <https://www.hsozkult.de/literaturereview/id/forschungsberichte-2444> (09.12.2019).
- Saupe, Achim (2020): Analysing Authentication and Authorisation Processes in Cultural Heritage and the Museum. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): *Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity?* (RGZM-Tagungen 42). Mainz, S. 35–42.
- Schade, Tobias (2021): Vom Fund zum Exponat. Inwertsetzungsprozesse und Authentizitätsvorstellungen am Beispiel der »Bremer Kogge«. In: Schade, Tobias, Schweizer, Beat, Teuber, Sandra, Da Vela, Raffaella, Frauen, Wulf, Karami, Mohammad, Ojha, Deepak Kumar, Schmidt, Karsten, Sieler, Roman & Toplak, Matthias S. (Hg.): *Exploring Resources. On Cultural, Spatial and Temporal Dimensions of ResourceCultures*. (RessourcenKulturen 13). Tübingen, S. 233–259.
- Schilling, Ruth (2015): Die Bremer Kogge als Objekt der Forschung im Museum. In: *Deutsche Schifffahrt* 37 (2), S. 21–23.
- Schmik, Jurij, Colson, Amandine, Hastedt, Heidi & Luhmann, Thomas (2018): Photogrammetrisches Monitoring und Deformationsanalyse der Bremer Hanse-Kogge. In: Luhmann, Thomas & Schumacher, Christina (Hg.): *Photogrammetrie – Laser-scanning – Optische 3D-Messtechnik. Beiträge der Oldenburger 3D-Tage 2018*. Berlin, S. 42–54.
- Schmidtsdorff, Dietrich (2000): Jubel und eine kleine Träne: Kogge liegt an der Schlachte. In: *Weser-Kurier*, 24.05.2000.
- Seidenspinner, Wolfgang (2007): Authentizität. Kulturanthropologisch-erinnerungskundliche Annäherungen an ein zentrales Wissenschaftskonzept im Blick auf das Weltkulturerbe. In: *kunsttexte.de* 4 (1), S. 1–20.
- Steuer, Christof (o.J.): Die Hansekogge an der Schlachte. Roland von Bremen. Prospekt von Hal över Schreiber Reederei.
- Stránský, Zbyněk (1985): Originals versus Substitutes. In: Sofka, Vinos (Hg.): *Originals and Substitutes in Museums: Comments and Views. Symposium, Zagreb October 1985*. (ICOFOM Study Series 9). Stockholm, S. 95–114.
- Teuber, Sandra & Schweizer, Beat (2020): Resources Redefined. Resources and Resource-Complexes. In: Teuber, Sandra, Scholz, Anke, Scholten, Thomas & Bartelheim, Martin (Hg.): *Waters as Resource. Conference Proceedings of the SFB1070 ResourceCultures*. (RessourcenKulturen 11). Tübingen, S. 9–19.
- Thiemeyer, Thomas (2015a): Inszenierung. In: Gfrereis, Heike, Thiemeyer, Thomas & Tschofen, Bernhard (Hg.): *Museen verstehen. Begriffe der Theorie und Praxis*. Göttingen, S. 45–62.
- Thiemeyer, Thomas (2015b): Work, Specimen, Witness: How Different Perspectives on Museum Objects Alter the Way They are Perceived and the Values Attributed to Them. In: *Museum & Society* 13 (3), S. 396–412.
- Warnke, Ursula (2017): Man sieht nur, was man kennt. Von der Bedeutung und Wahrnehmung archäologischer Objekte in Museen – das Beispiel der »Bremer Kogge«. In: Eser, Thomas, Farrenkopf, Michael, Kimmel, Dominik, Saupe, Achim & Warnke, Ursula (Hg.): *Authentisierung im Museum. Ein Werkstatt-Bericht*. (RGZM-Tagungen 32). Mainz, S. 113–125.

- Weinrich, Regina (1989): »Das Verrückteste der Neuzeit«. In: *Weser-Kurier*, 29.10.1989.
- Weski, Timm (1997): Experimentelle Archäologie. Ausgewählte Beispiele experimenteller Archäologie aus dem Bereich der Unterwasserarchäologie. In: *DEGUWA Rundbrief* 7 (12), S. 38–49.
- Weski, Timm (2006): The Value of Experimental Archaeology for Reconstructing Ancient Seafaring. In: Blue, Lucy Katherine, Hocker, Frederick M. & Englert, Anton (Hg.): *Connected by the Sea. Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 2003; held in Roskilde, Denmark 21–25 September, 2003*. Oxford, S. 63–67.
- Wesslau, Volker J. (2000): Kogge macht bald an der Schlachte fest. In: *Weser-Kurier*, 15.05.2000.
- wet (1986): Tauziehen um Kogge-Nachbau. In: *Weser-Kurier*, 18.12.1986.
- Wettengel, Wolfgang (2020): »Tutanchamun – Sein Grab und die Schätze«. Ein neuer Weg für eine authentische Präsentation. In: Kimmel, Dominik & Brüggerhoff, Stefan (Hg.): *Museen – Orte des Authentischen? Museums – Places of Authenticity? (RGZM-Tagungen 42)*. Mainz, S. 331–338.