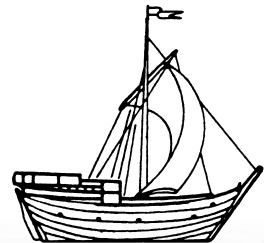


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2015



Bremer Hanse-Kogge

Einzelexemplar € 1,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:

Die Schiffbauer auf der Warnowwerft und den Frachter GRÖDITZ bei der Ansteuerung des Rostocker Überseehafens fotografierte Lothar Willmann, dessen mehr als 5.000 Aufnahmen zur Schifffahrt der DDR in das DSM-Archiv übernommen wurden (s. S. 27 f.)

### **Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums:**

1.4.–31.10.: täglich 10–18 Uhr

1.11.–31.3.: täglich, außer montags, 10–18 Uhr

24., 25. und 31.12.: geschlossen

### **Der Förderverein in eigener Sache**

Der Vorstand bittet alle Mitglieder, Adressenänderungen der Geschäftsstelle mitzuteilen, da der Förderverein jedes Jahr durch nicht gemeldete Anschriftenänderungen Mitglieder verliert. Gleichzeitig wird um Mitteilung bei Statusänderungen gebeten, zum Beispiel, wenn aus einem Studenten ein Berufstätiger oder aus dem Ehepaar eine Familie wird. Vielen Dank!

### **Mitarbeiter dieser Ausgabe**

Detlef Brinkmann, Altenberge; Ursula Feldkamp, DSM, Bremerhaven; Heinrich Fromm, Bremerhaven; Erik Hoops, Simone Kahlow, Klaus-Peter Kiedel, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Dr. Albrecht Sauer und Prof. Dr. Ruth Schilling, DSM, Bremerhaven.

### **Impressum**

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.,

Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 4 82 07-0, Fax (04 71) 4 82 07-55.

Internet: <http://www.dsm.museum>; E-Mail: [Fv@dsm.museum](mailto:Fv@dsm.museum)

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte.

Verantwortlicher Redakteur: Klaus-Peter Kiedel.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder.

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Weser-Elbe Sparkasse

IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10

BIC: BRLADE21BRS

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 10, 2014.

Satz, Druck und Layout: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

DEUTSCHE SCHIFFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 1,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

37. Jahrgang 2015.



	<b>Schiffahrtsgeschichte</b>	
Detlef Brinkmann	Von Kamtschatka nach Alaska – Georg Wilhelm Stellers Beteiligung an der Großen Nordischen Expedition des Kapitäns Vitus Bering 1741–1742	2
Ursula Feldkamp	Eine Reise von Bremen nach Baltimore im Jahre 1801	8
Heinrich Fromm	Ein Heiliger, den die Seefahrt – unverständlicherweise – nicht für sich entdeckt hat	11
	<b>Berichte aus dem Museum</b>	
Sunhild Kleingärtner	Mensch und Meer – damals, heute, zukünftig	13
Ruth Schilling	Kurs Forschungsmuseum	20
Simone Kahlow	„Sea ships – Evidence for cultural exchange in a global historical perspective“ – Workshop im DSM	22
Albrecht Sauer	Die Sammlung von Chronometern im DSM	25
Klaus-Peter Kiedel	DDR-Seefahrt in der Fotografie – Drei Leibniz-Institute übernehmen Aufnahmen des Fotografen Lothar Willmann in ihre Archive	27
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	29
	Notizen aus dem DSM	U3
	Impressum/Titelbild	U2

Hinweis für unsere Mitglieder: Ab diesem Jahr erhalten Sie mit der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT auch das zum 1. April und zum 1. Oktober erscheinende Veranstaltungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Daher finden Sie die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT von jetzt an bereits jeweils zum 15. April und 15. Oktober in Ihrem Briefkasten.

# Von Kamtschatka nach Alaska

Georg Wilhelm Stellers Beteiligung an der Großen Nordischen Expedition  
des Kapitäns Vitus Bering 1741–1742

Der Sturm heult laut klagend um die Masten und zerrt mit unbändiger Kraft am stehenden Gut, lässt die Wanten ächzen und die Planken stöhnen. Hart und bedrohlich schlagen die Wellen gegen den Rumpf und lassen das am Anker taumelnde Schiff ungelenkt im tobenden Wasser tanzen. Da ergibt sich eins der Ankertaue der Gewalt der Elemente und reißt. Die Mannschaft ist verwirrt, einer Panik nahe. Von den verzagten Offizieren lässt sich keine verwertbare Order vernehmen. Bis jemand mit dem Mut der Verzweiflung das zweite Ankertau kappt. Jetzt endlich gibt der Rat des erfahrenen Leutnants Afzyn, das Schiff von den Wellen treiben zu lassen, die ersehnte Orientierung. Als man schließlich in ruhigeres Wasser gelangt und den letzten verbliebenen Anker wirft, ist auch die Gefahr des Strandens abgewendet. Des Strandens an den Ufern einer Insel, die später den Namen ihres Kapitäns tragen wird.

Vitus Jonassen Bering ist ein Däne in russischen Diensten. 1681 in der Hafenstadt Horsens geboren, suchte er schon als junger Mann seine berufliche Herausforderung auf See. Als er sich 1703 in Amsterdam aufhielt, erfuhr seine maritime Karriere eine schicksalhafte Wende. Zur selben Zeit befand sich auch der russische Zar Peter, den man später den Großen nennen wird, in der niederländischen Metropole. Der Monarch hielt sich nicht nur in der Hauptstadt einer der führenden Seefahrernationen auf, um sich Wissen über den Schiffbau anzueignen. Er stellte sich auch einen Stab aus jungen, europäischen Seeoffizieren zusammen, dem Bering als Unterleutnant beitrug. Schon bald musste der junge Däne in den Großen Nordischen Krieg zwischen Russland und Schweden ziehen. In dem mehr als 20 Jahre dauernden Ringen bewährte er sich, was ihm 1710 eine Beförderung zum Kapitänleutnant einbrachte. Doch

dann geriet seine Karriere ins Stocken, ein weiterer Sprung in der Offiziershierarchie blieb ihm verwehrt. So geriet der inzwischen Verheiratete nach zwanzigjähriger Dienstzeit in ernste Zweifel, ob er seine militärische Laufbahn fortsetzen sollte. Da wendete erneut ein Vorhaben Zar Peters das Blatt.

Dem russischen Monarchen war viel daran gelegen, die Grenzen seines Riesenreiches zu erkunden. Dabei war es nicht allein die wissenschaftliche Neugier, die den vom Geist der Aufklärung geprägten Monarchen umtrieb. Um Macht in seinem weiten Imperium ausüben zu können, bedurfte es der genauen Kenntnis der geografischen Beschaffenheit, der natürlichen Ressourcen und der nutzbaren Verkehrswege. So beauftragte er im Laufe seiner Regierungszeit eine Reihe von Forschungsreisen zwecks exakter Kartierung der östlichen Gebiete. Auch die Erste Kamtschatka-Expedition, deren Leitung Vitus Bering übertragen wurde, hatte diesem Zweck zu dienen. Hauptaufgabe aber blieb die Entdeckung der vermuteten Landbrücke zwischen dem asiatischen und dem amerikanischen Kontinent. Bering brach im Februar 1725 mit einem Teil der Mannschaft in St. Petersburg auf. Sie benötigten mehr als drei Jahre, um Kamtschatka auf dem Landweg zu erreichen. Auf der Schaluppe *St. GABRIEL* entdeckte er die Sankt-Lorenz-Insel und durchsegelte danach die später nach ihm benannte Wasserstraße zwischen den Kontinenten. Da jedoch seine Vorsicht über den Entdeckergeist siegte, bekam er die amerikanische Küste nicht zu Gesicht. Als er nach seiner Rückkehr im März 1730 in Petersburg seinen Bericht vorlegte, waren die Mitglieder der Akademie der Wissenschaften von den Ergebnissen enttäuscht. Weder konnte er einen Beweis für die Landbrücke antreten noch die

fehlende Kartierung der Tschuktschen-Halbinsel als Erfolg vorweisen. So folgte er dem Rat seiner Gönner und schlug selbst eine zweite Expedition unter seiner Leitung vor, um sich die Chance zur Rehabilitation einzuräumen.

Diese zweite Kamtschatka-Expedition wird auch tatsächlich bewilligt und als die Große Nordische Expedition in die Geschichtsbücher einziehen. Es wird ein Unternehmen der Superlative, dass sich die Zarin Anna die gewaltige Summe von 360.000 Rubel kosten lässt, zur damaligen Zeit ein unvorstellbares Vermögen. Mehr als 500 Menschen brechen im Jahre 1733 auf dem Landweg nach Osten auf und werden für die rund 7.000 km mehr als vier Jahre benötigen. Es ist ein beschwerlicher Weg durch die Wildnis, in der es keine befestigten Wege gibt. Sie müssen den Ural überwinden, Schluchten überbrücken, über die reißenden Ströme Ob und Jenissei setzen sowie Tundren, Sümpfe und Wüsten passieren. Neben dem tonnenschweren Proviant führen sie alles an Werkzeug und Material – außer Holz – mit, was man für den Bau zweier Schiffe benötigt. Dafür befinden sich rund 100 Zimmerleute, neun Schmiede, fünf Segelmacher und weitere Handwerker in der Mannschaft. Unter Leitung des Deutschen Gerhard Friedrich Müller gehören dessen Landsleute Johann Georg Gmelin und Georg Wilhelm Steller sowie der französische Kartograf Louis Delisle de Croyere zum wissenschaftlichen Stab. Während eines Aufenthaltes in Jakutsk 1736 widmet sich Müller Studien im lokalen Archiv und stößt dabei auf rund 90 Jahre alte Berichte über Semjon Deschnjows Reisen. Danach gebührt dem Kosaken die Ehre, als erster Europäer die Tschuktschen-Halbinsel umrundet und somit die Beringstraße befahren zu haben. Schließlich erreicht man 1737 Ochotsk, wo so gleich mit dem Bau der Schiffe begonnen wird. Nach den Plänen des renommierten russischen Schiffbaumeisters Wasili Solojew entstehen zwei schnelle Seefahrzeuge vom Typ des Paketschiffs. Trotz der einfachen Konstruktion nötigen die schwierige Materialbeschaffung – das Holz muss eigens über mehr als tausend Kilometer aus Kamtschatka herübergefloßt werden – und die kur-

zen Sommer den Männern weitere drei Jahre bis zur Fertigstellung ab. Im Juli 1740 sind endlich die beiden Schwesterschiffe SVJATOI PJOITR (ST. PETER) und SVJATOI PAWEI (ST. PAUL) vollendet. Die beiden 25 m langen Schiffe sind wie Briggs getakelt: An den beiden Masten befinden sich jeweils drei Rahsegel, der Kreuzmast führt überdies ein Gaffelsegel und der Bugspriet zwei Vorsegel.

Ochotsk ist zu dieser Zeit eine kleine Siedlung mit vielleicht einem Dutzend halbwegs bewohnbarer Hütten. Kapitän Martin Spangberg, ein dänischer Landsmann Berings, lässt zusätzlich Mannschaftsunterkünfte und Docks für die zu bauenden Schiffe errichten. An diesem Ort trifft nun im März 1740 Steller ein. Der junge Deutsche hat gerade sein 31. Lebensjahr vollendet. Geboren im fränkischen Windsheim besuchte er dort in seiner Jugend das Gymnasium, um anschließend mit einem Stipendium seiner Heimatstadt ein Studium der Theologie in Wittenberg aufzunehmen. Über weitere Universitätsstationen in Leipzig und Jena gelangte er schließlich nach Halle, wo er sich der Medizin und den Arzneiwissenschaften widmete. Sein Examen als Arzt legte er 1734 in Berlin ab. Da er in Preußen keine Chance für eine adäquate Anstellung sah, versuchte er sein Glück weiter im Osten. Im polnischen Erbfolgekrieg ließ er sich als Arzt vom russischen Heer anheuern. Einen Verwundetentransport begleitete er bis nach St. Petersburg. Dort trat er als Hausarzt in den Dienst des Erzbischofs von Nowgorod, der ihn schließlich der Akademie der Wissenschaften in Petersburg empfahl.

Steller ist geradezu prädestiniert für eine Forschungsreise: Gleichmaßen wissenschaftlich vorgebildet wie neugierig, dabei tatkräftig, unternehmungslustig und bescheiden in persönlichen Ansprüchen. Und so verwundert es nicht, dass die Akademie ihn zum Adjunkten der Naturwissenschaften ernennt und 1737 stante pede als Mitglied der Großen Nordischen Expedition auf die Reise schickt. Als er im Januar 1739 in Jenisseik auf die beiden Professoren Müller und Gmelin trifft, nehmen diese sein Angebot dankend an, statt ihrer die beschwerliche Reise nach Kamtschatka anzutreten. Als er nun in Ochotsk



per Schiff nach Bolscherjetsk, einem Hafenort an der Westküste Kamtschatkas, aufbricht, hat er für seine nahe Zukunft einen konkreten Plan: Er will sich Spangberg bei dessen Erfüllung eines Teilauftrages der Expedition zur Herstellung von Handelsbeziehungen mit Japan anschließen. Doch in Bolscherjetsk warten anderslautende Nachrichten auf ihn: Bering bittet, ihn auf seiner Forschungsreise nach Alaska zu begleiten, weil der ursprünglich vorgesehene Expeditionsarzt ausgefallen ist. Steller willigt ein und begibt sich an die Ostküste nach Petropawlowsk (Peter-und-Paul-Hafen), wo Bering schon auf ihn wartet. Am 4. Juni 1741 laufen die beiden Schiffe St. PETER und St. PAUL durch die Awatscha-Bucht in die offene See aus. Nach wenigen Tagen verlieren sich die Schiffe wegen schlechter Sicht aus den Augen und finden sich nicht wieder. Als auch die Suche nach dem sagenhaften Kompanieland ergebnislos verläuft, nimmt Bering auf der СВЯТОЙ ПЬОТЪR am 18. Juli endlich Kurs nach Osten.

Dass Bering Steller überzeugt hat, ihn zu begleiten, ist ein Glücksfall für die Geschichtsschreibung. Dessen Bericht ist nicht nur eine Sammlung aufschlussreicher Fakten, sondern vermittelt auf lebhafte und anschauliche Weise einen Eindruck der Seereise. Seinem Wesen entsprechend bleibt er auch in seiner Niederschrift geradlinig und authentisch. So schildert er unverblümt die permanent auftretenden Spannungen zwischen den Schiffsoffizieren und den Wissenschaftlern. Schon wenige Tage nach der Entscheidung, gen Osten zu segeln, entdeckt Steller sichere Anzeichen für die Nähe von Land. Er sichtet Möwen, Seehunde und Seeotter, die sich allesamt bevorzugt in Küstennähe aufhalten. Doch für seine Hinweise erntet er nur Hohn und Spott. Nicht besser ergeht es ihm, als er am 15. Juli als Erster vermeldet, die klaren Konturen von Berggücken gesichtet zu haben. Erneut wird er ignoriert, weil man ihm, wie er mutmaßt, die Erstentdeckung nicht gönnt. Doch als man am folgenden Tag die imposante Silhouette des Mount St. Elias erblickt, steht zweifelsfrei fest, dass man den amerikanischen Kontinent erreicht hat. Hochstimmung macht sich nun breit, einzig der Kapitän kann sie

nicht teilen. Bering sorgt sich bereits jetzt um die Heimfahrt. In den folgenden Tagen nähern sie sich zusehends der Küste, um einen geeigneten Platz zum Anlanden ausfindig zu machen. Den meint man schließlich am 20. Juli gefunden zu haben, auch wenn man gewahr wird, dass er sich an einer Insel befindet. Steller ist nun voller Vorfreude auf die Erkundung des neuen Kontinents, doch erneut muss er sich mit einer Enttäuschung abfinden. Der Kapitän beabsichtigt lediglich, frisches Wasser an Bord zu nehmen. „Daher konnte ich mich der Bemerkung nicht enthalten, wir wären nur gekommen, um amerikanisches Wasser nach Asien zu bringen“ vermerkt er dazu sarkastisch. Doch er insistiert so lange, bis Bering ihm schließlich zugestehet, auf eigenes Risiko und nur für die Dauer der Frischwasserbeschaffung die Kayak-Insel zu erkunden. So begibt er sich flugs mit dem Kosaken Thomas Lepechin an Land, der ihm behilflich sein wird, in den nächsten Stunden 160 verschiedene Pflanzen zu sammeln. Sie stoßen auch auf die Behausung von Eingeborenen, treffen jedoch niemanden an. Die bemerkenswerteste Entdeckung gelingt Steller, als er einen Schopfhäher sichtet. Bei der späteren wissenschaftlichen Klassifizierung wird jener nach ihm benannt werden: *Cyanocitta stelleri*. Zurück an Bord, wird ihm versöhnlich eine Tasse Schokolade gereicht, gleichwohl notiert er frustriert: „Die Zeit, welche hier zu Untersuchungen verwandt wurde, stand zu den Vorbereitungen in umgekehrtem Verhältnis: Zehn Jahre währte die Vorbereitung und zehn Stunden wurden der Sache selbst gewidmet.“

Schon am nächsten Tag wird Bering diese pessimistische Einschätzung bestätigen und befehlen, die Anker zu lichten. Die Erklärung liefert er einige Tage später nach: Angesichts des nahenden Herbstes und der ungewissen Wetterverhältnisse stünde nun die Heimreise unmittelbar bevor. Zwar segeln sie noch eine Zeitlang nordwärts entlang der Küste, doch am 12. August entschließt sich auch der Schiffsrat zur Heimkehr. Am 30. August stirbt der erste Seemann an Skorbut. Ihm zu Ehren erhalten die Shumagin-Inseln, eine Inselgruppe der Aleuten, seinen Namen. Ab jetzt



Die SVJATOI PJOTR vor der Kayak-Insel. (Zeichnung des Verf.)

heißt der Kurs West entlang den Aleuten. Bei den Landgängen, die nun nur noch der Versorgung dienen sollen, begegnen sie jetzt häufiger Ureinwohnern. Es handelt sich um Indianer der in Alaska beheimateten Tlinkit-Kultur. Wie von Bering befürchtet, häufen sich im September die Stürme, um dann im Oktober noch an Heftigkeit zuzulegen. Die Not wird noch durch den Skorbut gesteigert, der immer mehr Männer befällt. Stellers Ratschlag, durch den Verzehr von vitaminhaltigen Kräutern der gefürchteten Krankheit vorzubeugen, wurde von Anbeginn der Reise ignoriert. Nun kommt, was unausweichlich ist: Am 18. Oktober registriert Steller, der als Einziger auf der gesamten Reise gesund bleiben wird, 32 Kranke, von denen einigen nur noch wenige Tage zum Leben bleiben werden. „Die Not und das Sterben auf unserem Schiff nahmen übrigens dergestalt überhand, dass nicht nur die Kranken dahinstarben, sondern auch Leute, die nach ihrer eigenen Meinung gesund waren, vor Mattigkeit auf dem Posten abgelöst, tot niederfielen“.

Die so dezimierte Mannschaft ist kaum noch in der Lage, das Schiff zu manövrieren, geschweige denn in Schuss zu halten. Und so befindet es sich in keinem guten Zustand mehr, als es am 7. November 1741 nur knapp der Strandung auf der Beringinsel entgeht. Einer der ersten, die das erkennen und handeln, ist Steller. Zwei Tage, nach denen man nur knapp der Katastrophe entgangen ist, begibt er sich mit dem Landvermesser Plenisher an Land, um dort eine Hütte zur Überwinterung zu errichten. Der Schiffsrat ist sich derweil noch unsicher, was zu tun ist. Einige geben sich der Hoffnung hin, der vor ihnen liegende Strand gehöre bereits zu Kamtschatka. Erst in den nächsten Tagen bestätigen Erkundungstrupps, dass man sich auf einer Insel befindet. Als dann Ende November das Schiff von der Flut doch noch auf den Strand geworfen wird, ist allen klar, dass man hier den Winter verbringen muss. Das große Sterben hält indes an, am 8. Dezember wird schließlich auch ihr Kapitän ein Opfer des Skorbut. Nun schlägt die Stunde Stellers,



Georg Wilhelm Steller untersucht eine Seekuh. (Zeichnung des Verf.)

der fortan in der Organisation des Überlebens eine führende Rolle spielen wird. Jetzt endlich gelingt es ihm auch, die Gestrandeten von der heilenden Wirkung seiner Kräuter zu überzeugen und somit den Skorbut wirksam zu bekämpfen. Als der schwedische Offizier Sven Waxell mehr Fortschritte bei seiner Genesung macht und die Leitung zu übernehmen beginnt, nutzt Steller die Chance, sich vermehrt seinen Forschungen widmen zu können. Beeindruckt wird er dabei insbesondere von der Tierwelt, die er hier vorfindet. Aus seinen Dokumentationen ist zu ersehen, wie fasziniert er vom Verhalten der Steinfüchse und Seeotter ist. Und auch neuen, unbekanntem Tierarten begegnet er, wie beispielsweise einer Seeadlerart, die später seinen Namen tragen wird. Berühmtheit erlangt er aber vor allem durch die Erforschung der Stellerschen Seekuh. „Bis zum Nabel gleicht das Tier den Robbenarten, von da bis zum Schwanz einem Fisch.“ beschreibt er das schwerfällige, bis zu 8 m lange, imposante Tier, einem Verwandten der Dugongs. Steller ist

im Übrigen der einzige Wissenschaftler, dem es vergönnt ist, die Seekuh zu untersuchen; bereits 1768 gilt sie wegen Überjagung als ausgerottet.

Im Frühjahr beginnen die Männer aus den verwertbaren Resten der *SVJATOI PJOTR* ein kleineres Gefährt zu bauen, mit dem sie im Sommer die letzten 200 km bis nach Kamtschatka bewältigen. Am 27. August 1742 erreichen 45 Mann der ursprünglich 76-köpfigen Besatzung Petropawlowsk. Dort hatte niemand mehr mit ihrer Rückkehr gerechnet, ihr Hab und Gut war inzwischen verkauft oder aufgeteilt. Nun macht es sich bezahlt, dass sie noch einige Seeotterfelle vorrätig haben, die sie gewinnbringend veräußern können.

Auf Kamtschatka angekommen, stürzt sich Steller sofort wieder in die Arbeit. Er treibt seine Forschungen weiter voran, dokumentiert die Ergebnisse und verfasst seinen Reisebericht. Dabei würdigt er durchaus die Leistungen Berings, der noch bis in die heutige Zeit wegen seiner vermeintlichen Verzagtheit kritisiert wird. „Die ein-



zige Schuld, die man dem wackeren Mann bemessen kann, ist, dass er durch eine allzu gelinde Kommandoführung ebenso viel geschadet hat wie seine Untergebenen durch allzu feuriges und oft unbesonnenes Verhalten.“ Auch wenn Steller mit Bering einige Male in Konflikt geriet, realisiert er, dass Berings Vorsicht absolut angebracht war, da alle seine Befürchtungen tatsächlich eingetroffen sind. Auch James Cook und Adolf Erik Nordenskiöld, der Erstbezwinger der Nordostpassage, werden in späteren Jahren Berings Arbeit ehren und vor allem sein Kartenmaterial als zuverlässig loben.

Steller setzt seine Studien auf Kamtschatka fort, bis die Expedition offiziell für beendet erklärt wird. Am 3. August 1744 verlässt er die Halbinsel und bricht gen Westen auf. In Irkutsk wird er zu seiner Überraschung im folgenden Jahr inhaftiert und unter Anklage gestellt. Aus Mangel an Be-

weisen lässt man ihn allerdings zu Weihnachten ziehen. Von den Strapazen der Reise und der Haft extrem geschwächt, kann er seine Heimreise jedoch nur noch bis Tjumen fortsetzen, wo er am 12. November 1746 im Alter von nur 37 Jahren stirbt.

Mit seiner geradlinigen, unbestechlichen Art und seinem kompromisslosen Forscherdrang verkörperte Steller in seiner Zeit einen sehr modernen Wissenschaftlertypus. Damit hat er sich nicht immer nur Freunde gemacht. Es ist anzunehmen, dass ihm seine eindeutige Parteinahme für das unterdrückte Volk der Itelmen die Haft in Irkutsk beschert hat. Gleichwohl haben ihm seine Forschungsberichte und seine Chronik der Reise zur Entdeckung Alaskas posthum zu weltweitem Ruhm verholfen und der Nachwelt einen unvergleichlichen Einblick in die Geschehnisse dieser bedeutenden Expedition verliehen.

# Träume!

## DEUTSCHES AUSWANDERERHAUS – DAS ERLEBNISMUSEUM

**DEUTSCHES AUSWANDERERHAUS**  
Columbusstraße 65, 27568 Bremerhaven  
Tel. 0471 / 9 02 20 - 0, [www.dah-bremerhaven.de](http://www.dah-bremerhaven.de)  
Täglich geöffnet: März–Okt. 10–18 Uhr, Nov.–Feb. 10–17 Uhr

EUROPEAN MUSEUM OF THE YEAR

# Eine Reise von Bremen nach Baltimore im Jahre 1801

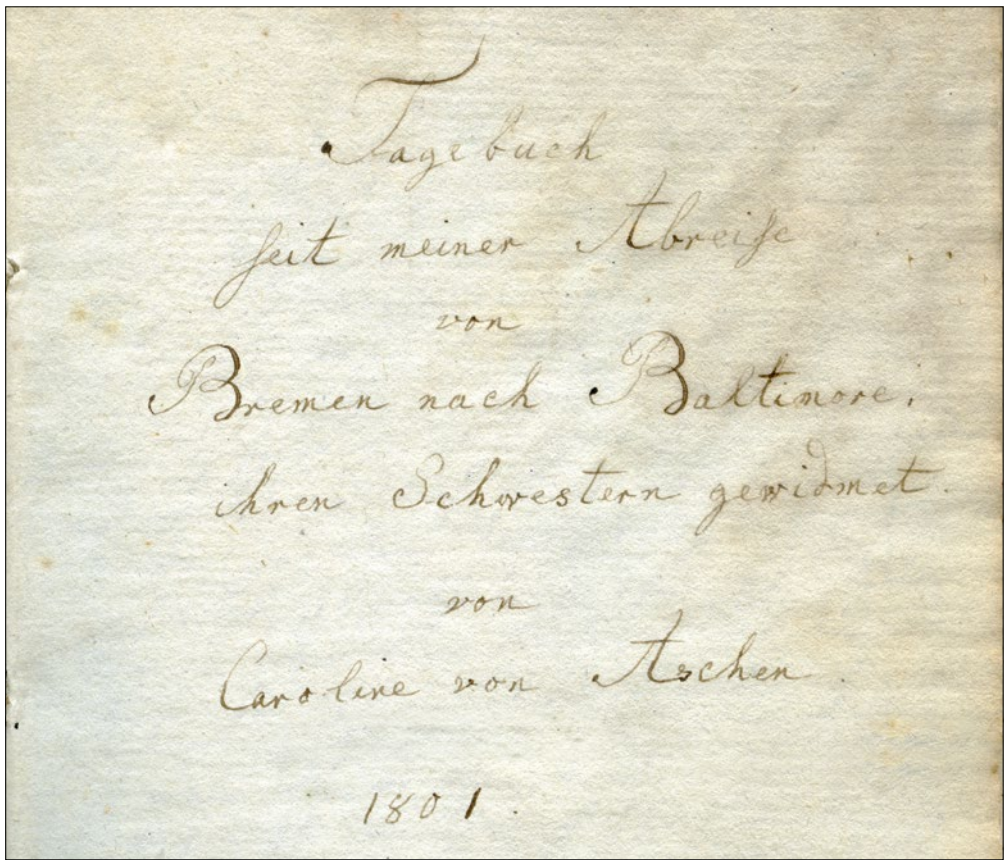
In der Sammlung des DSM befindet sich eines der ältesten deutschsprachigen privaten Bordtagebücher einer Frau, nämlich das der Bremerin Caroline von Aschen über ihre neunwöchige Reise nach Baltimore mit der Bark *BATAVIA* im Jahre 1801. In diesem kleinen, eng beschriebenen Bändchen berichtet sie auch über ihren Aufenthalt in Amerika sowie ihre Rückreise nach Bremen im Jahre 1802, ein klarer Hinweis, dass es sich bei der Quelle um eine Abschrift handelt, denn den ersten Teil ihrer Aufzeichnungen hatte Caroline nach ihrer Ankunft in die Heimat zurückgeschickt, wie sie in ihrem Tagebuch angibt. Zunächst besaß das DSM nur eine maschinenschriftliche Abschrift des Selbstzeugnisses. Nach einem Aufruf im Weser-Kurier in den 1990er Jahren meldete sich die Besitzerin des handschriftlichen Originals, und so konnte das DSM dieses wertvolle Selbstzeugnis für seine Sammlung erwerben.

Das Tagebuch ist in mehrfacher Hinsicht einzigartig. Es beschreibt eine Überseereise von der Weser vor der Gründung Bremerhavens, schildert fragmentarisch die Verhältnisse einer Passagierreise auf einem großen Bremer Segelschiff an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert und zeichnet die Lebenssituation deutscher Kaufmannsfamilien in Baltimore nach. Zu den Kaufleuten, die unter der neutralen Bremer Flagge in Baltimore Handel trieben, gehörte auch der Schweizer Kaufmann François de Block, der als Geschäftspartner der Bremer Kaufleute Arnold Delius und Christian Adams agierte. De Block ließ 1801 seine Frau nachkommen, mit Caroline von Aschen als „*Gefährtin*“. Diese hatte nach dem Tod ihres Vaters, eines ranghohen Juristen in Bremen, ihre Unterbringung bei der Familie de Block in Baltimore zu akzeptieren.

Die Reise begann mit einer eintägigen Fahrt we-  
serabwärts mit einem Kahn bis „Zweiborg“, ei-

nem heute als Schweiborg bezeichneten Nebenarm der Weser. Wegen der Versandung der Weser konnten große Schiffe nicht bis nach Bremen gelangen, sondern blieben nördlich von Brake, auf der Oldenburger Weserseite, wo nun auch die Bark *BATAVIA* lag.

Die Schwierigkeiten der Reise begannen, noch bevor die *BATAVIA* überhaupt in See ging. Der Kapitän konnte die Reise wegen zwei gebrochener Rippen nicht antreten: „*Welche Angst für uns. Wenn nur der neue Capit. ein guter Mann ist!*“, klagt Caroline. Am 3. April endlich bekamen die Passagiere die Nachricht, dass der Neffe des kranken Kapitäns Hußmann das Schiff führen würde. Grimmige Kälte und Sturm verzögerten die Ausreise noch bis zum 10. April. Die Passagiere hatten ihre Kammern bereits bezogen und fristeten frierend ein ungemütliches Dasein an Bord. Der Kapitän musste schließlich trotz des schlechten Wetters aussegeln, denn „*wir allein durften nicht liegen bleiben, da alle anderen Schiffe die Anker lichteten.*“ Trotz der als bedrohlich empfundenen Lage empfand Caroline auch Bewunderung für die Schönheit der Segelschiffe: „*Es gab in der That manchen prachtvollen Anblick, so oft ein Schiff in vollen Segeln drehen und vorbei rauschen zu sehen. Bei den meisten spritzten die Wellen das Wasser über Bord.*“ Als der Sturm zu arg blies, suchten die Passagiere Schutz in der Küche: „*krochen also in der Küche, von wo aus wir Alles beobachteten. Endlich fürchteten wir auch hier Gefahr, da uns die großen Kochtöpfe hätten entgegen fliegen, und uns ganz und gar haben verbrennen können. Sich ein aneinander haltend stiegen wir in voller Angst herunter (...)*“ Die Passagiere konnten die Lage nicht einschätzen und mussten sich an den Aussagen der Besatzung orientieren. Von dort kamen aber nicht mal Verhaltensanwei-



Titelseite des Tagebuchs von Caroline von Aschen, 1801. (DSM-Archiv: III A 03160)

sungen, jedenfalls erweckt der Bericht den Eindruck, als seien die Passagiere auf sich gestellt gewesen. Als auch das *Schiffsvolk* schrie, brach unter ihnen Panik aus:

*„es war Gefahr da, das sahn wir deutlich, wußten aber nicht, was es war. M. de B. meinte wir wären einer Seetonne zu nahe und fürchtete, daß wir darauf gerathen würden; genug wir stolperten alle – Mädchen und Alles hinunter in die Cajüte, gleich darauf litt das Schiff 2 mal einen Stoß und wir glaubten alle – und jemand brachte auch die Nachricht ... wir wären gestrandet ... aber nein, das war's nicht! Das Schiff hatte sich drehn sollen unterm Winde und hatte nicht gekonnt, und hätte man nicht äußerst schnell das Anker fallen lassen, so wäre es gefährlich geworden.“*

Der Kapitän hatte also versucht, das Schiff durch eine Halse in tieferes Wasser zu führen, was aber missglückte. Tatsächlich hatte das Schiff Grundberührung gehabt und wäre fast gestrandet. Angesichts der aussichtslosen Lage, während des Sturms voranzukommen, hatten bereits einige Kapitäne aufgegeben, waren umgekehrt und hatten vor Wremen ihre Anker ausgeworfen. Nun folgte ihnen der Kapitän der *BATAVIA*. „*Gott gebe uns nun Morgen bestimmt guten oder ganz schlechten Wind, damit wir nicht dieselbe Geschichte wieder erleben (...)*“, hofft Caroline. Doch das Wetter blieb schlecht, wenn auch nicht schlecht genug, um vor Anker zu warten. Noch bevor das Schiff die offene See erreichte, wurde ein Matrose über Bord gespült, und als die *BATAVIA* endlich in den Englischen Kanal segelte, warteten neue Gefahren.



England und Frankreich führten Krieg, so dass auch zivile Schiffe wie die Bark *BATAVIA* unterwegs immer mit Kontrollen englischer Schiffe oder Überfällen durch Kaper rechnen mussten. Zwar profitierten Hamburg und Bremen seit 1779 in wirtschaftlicher Hinsicht von ihrem neutralen Status, doch die Aufzeichnungen lassen klar erkennen, dass die Angst vor Kapern die Menschen an Bord unter permanenter Anspannung hielt. Tatsächlich enterten Offiziere eines englischen Schiffes die *BATAVIA* und kontrollierten die Schiffs-papiere, die Fracht und die Passagiere. Caroline legte sich voller Angst in die Kojen, nahm „an Kostbarkeit und Sachen, die uns lieb sind mit, was ich bergen konnte.“ Sie seufzt: „(...) ach, was ist doch der Mensch, besonders ein Frauenzimmer, in solchen Augenblicken klein und ohnmächtig!“ und deutet damit ihre Angst vor Vergewaltigung an. Während Madame de Block auf Anraten des Kapitäns im Salon der Kajüte auf dem Canapé saß, verfolgte Caroline das Gespräch zwischen dem Kapitän und den Fremden:

„in meiner kleinen Alkove hinter der Gardine.“ Doch alles ging glimpflich ab, und die Herren erbaten zum Abschied eine Mettwurst, die sie auch bekamen.

Während der ganzen Seereise war das Wetter so schlecht, dass Caroline es kaum glauben konnte, als die *BATAVIA* endlich nach fast neun Wochen in Baltimore vor Anker lag. Ihre folgenden Schilderungen aus Baltimore beziehen sich in erster Linie auf gesellige Zusammenkünfte mit anderen deutschen Kaufleuten und ihren Familien. Als François de Block plötzlich und unerwartet starb, kehrte seine Frau, wiederum begleitet von Caroline von Aschen, nach Bremen zurück. Auch diese Reise, die ruhiger verlief als die Ausreise, schildert das Tagebuch.

Am 8. September 1803 brachte Caroline eine Tochter, Marie Magdalene Caroline von Lingen, zur Welt. Philipp von Lingen starb am 6. November 1805 und ließ seine Frau mit ihrer zweijährigen Tochter zurück. Caroline von Lingen starb am 30. Mai 1820.

# Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie  
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten  
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



Direkt gegenüber dem Deutschen Schifffahrtsmuseum  
Telefon (04 71) 41 62 64 – [www.seutedeern.de](http://www.seutedeern.de)



# Ein Heiliger, den die Seefahrt – unverständlicherweise – nicht für sich entdeckt hat

Mit dem heiligen Antonius von Padua und dem heiligen Nikolaus haben wir in der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT zwei Volksheilige vorgestellt, die zu himmlischen Ansprechpartnern für christliche Seefahrende und Meeresküstenbewohner geworden sind, denen das nasse Element Probleme bereitet. Eigentlich überraschend: Waren beide doch ausgesprochene Landratten. Von Antonius wissen wir nur von zwei Seereisen während seines ganzen Lebens und ob Nikolaus jemals eine größere Reise an Bord eines Schiffes unternommen hat, ist nicht mit Sicherheit zu sagen. Jedoch war seine Bischofsstadt Myra eine Hafenstadt. Trotzdem gelten beide Heilige bis zum heutigen Tag als die richtigen Fürbitter, deren Zuständigkeit niemand in Zweifel zieht, wenn auf See oder an den Küsten Notsituationen zu bewältigen sind. Eine gegenteilige Überraschung erlebt man bei eingehender Beschäftigung mit Leben und Schicksal des Apostels Jakobus des Älteren. Es ist kaum zu glauben, dass die christliche Seefahrt ihn nicht für ein maritimes Engagement entdeckt hat. Es gilt als gesichert, dass Jakobus als erster Apostel auf Befehl des Königs Herodes Agrippa I. im Jahr 44 n. Chr. in Jerusalem den Märtyrertod erlitt. Der enthauptete Leichnam wurde jedoch nicht begraben, sondern aufs freie Feld geworfen, den wilden Tieren zum Fraß. Die Jünger des Jakobus aber trugen den Körper in der Nacht auf ein Schiff, das unbemannt am Strande Palästinas lag. Auf wundersame Weise setzte sich das Wasserfahrzeug in Bewegung und fuhr ohne Ruder und Führung durch das ganze Mittelmeer hindurch und ein Stück den Atlantik hinauf, bis es nach sieben Tagen die Küste Galiziens erreichte. Bei Iria, dem heutigen Padron, strandete es. Wundersamerweise tauchten Jakobus' Jün-

ger auf, bargen den Leichnam des Heiligen und legten diesen auf einen großen Stein. Der Stein formte sich, als sei er aus Wachs, zu einem Sarkophag. Wilde Stiere zogen ihn in das Reich der wegen eines spektakulären Wunders zur Christin gewordenen Königin Lupa, die ihren Palast in Santiago de Compostella zu einer Begräbniskirche für Jakobus umbaute.

Im Lauf der Zeit geriet die Grabstätte in Vergessenheit. Erst 800 Jahre später, im 9. Jahrhundert, wurde das Grab wieder aufgefunden. Über das „Wie“ gibt es viele Geschichten. Die wahrscheinlichste ist, dass Bischoff Theodomir ein Gutachten über das gefundene Grab erstellen ließ, aus dem hervorging, dass es sich um das Grab von Jakobus dem Älteren handelte. Daraufhin ließ Alfons II. von Asturien eine Pilgerkirche errichten, die sich bereits 872 als zu klein erwies. Alfons III. von Asturien baute daraufhin eine Kathedrale, die jedoch 997 zerstört wurde. Alfons IV. von Asturien begann 1075 mit dem Bau der heutigen Kathedrale. Diese ist seit 1985 Weltkulturerbe der UNESCO.

Wer ist dieser Heilige, der durch seine letzte Reise prädestiniert ist, den Schutz der Seefahrer zu übernehmen? In den Darstellungen der Künstler begegnet er uns in drei Gestalten:

- als Apostel mit langem Bart, Untergewand und Mantel, eine Buchrolle in der Hand haltend, die auf die Verkündigung des Evangeliums verweist;
- in Ritterrüstung als Streiter gegen die Mauren während der Reconquista Iberiens und
- als Pilger mit Schlapphut, Wanderstab, Beutel und Flasche.

Der Pilger Jakobus trägt an seinem Hut die Jakobsmuschel. Diese galt für die Pilger in der



Darstellung des Heiligen Jakobus in der Kathedrale von Santiago de Compostela.  
(Foto: Martha Fromm)

Nachfolge des Heiligen als Beweis, dass das Ziel Santiago de Compostela tatsächlich erreicht wurde. Erhofften und erhoffen sich doch alle, die den endlosen Fußmarsch nicht scheuen, um Jakobus zu ehren, dass er sich als zuverlässiger Fürsprecher bei Gott erweist. Weil sich die Meinung hielt, Karl der Große sei einer der ersten Santiagopilger gewesen, begaben sich so viele auf diese Pilgerschaft, dass ihre Bedeutung bei der Entstehung des Abendlandes kaum zu überschätzen ist.

Die Angelegenheiten, um die sich Jakobus zu kümmern hat, sind vielfältig: Die Menschen bitten ihn, sie vor einem unvorhergesehenen Tod zu bewahren. Pilger und Wallfahrer wenden sich an ihn, Asthmatiker erlangen durch seine Fürsprache Linderung von ihren Beschwerden. Aber auch Hutmacher, Apotheker, Drogisten, Wachszieher, Ketenschmiede, Krieger, Lastenträger und Strumpfwirker vertrauen auf Jakobus und seine Fürbitte. Zeitgenössisch und modern erscheint uns der Heilige durch seine Zuständigkeit für Wetterfragen. Daran knüpft sich auch seine nächste Aufgabe: Er ist bei Gott Anwalt für Feld- und Gartenfrüchte, besonders für Äpfel: An seinem Patronatstag, dem 25. August, sind die ersten Augustäpfel reif.

# Mensch und Meer – damals, heute, zukünftig

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für deutsche Schiffahrtsgeschichte – feiert am 5. September 2015 sein 40-jähriges Bestehen. Dies nehmen wir zum Anlass für eine Würdigung und kritische Standortbestimmung sowie Neuausrichtung des Forschungsmuseums.

Mit der Neuausrichtung reagieren wir sowohl auf geänderte Fragestellungen, Sehgewohnheiten und Kommunikationsformen der Gesellschaft als auch auf geänderte Anforderungen an die acht Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft. Infolge des Wechsels der Forschungsmuseen vom Bundesbeauftragten für Kultur hin zum Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) wurde im Rahmen eines Eckpunkte-Papiers des BMBF das Selbstverständnis von Forschungsmuseen des 21. Jahrhunderts neu formuliert und definiert:

1. als originäre Orte von Wissenschaft und Forschung,
2. als Orte der Forschungsinfrastruktur und
3. als Orte der Vermittlung, wodurch sie zu „Schaufenstern der Forschung“ werden.

Den damit aufgezeigten Rahmen gilt es nun, im Zuge der Neuausrichtung mit Ideen, Inhalten und Initiativen zu füllen.

## Unsere Neuausrichtung

Wie so häufig, ist auch im Deutschen Schiffahrtsmuseum der Prozess der Neuausrichtung mit einem Generationswechsel verbunden. Die erste Generation an Mitarbeiter/-innen verlässt aus Altersgründen das Haus. Derzeit sind wir dabei, den Generationswechsel und den damit verbundenen Kulturwandel zu gestalten.

## Unser Alleinstellungsmerkmal

Kernstück unseres Hauses ist die Sammlung mit ihren herausragenden Zeugnissen maritimer Ge-

schichte. Wir begreifen unsere Objekte als Wissensspeicher, welche die Geschichte der Nutzung, der Erforschung und der Wahrnehmung des Meeres und der Schiffahrt erzählen.

Die Hanse-Kogge von 1380 ist Teil der Gründungsgeschichte des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Seitdem sind umfangreiche Forschungen zur Nassholzkonservierung erfolgt. Das dabei erzielte methodische Wissen wurde europaweit zur Verfügung gestellt.

Der bisherige Schwerpunkt der Kogge-Forschungen am DSM lag auf der Technik- und Konservierungsgeschichte. Nach Beratungen im Rahmen eines Expert/-innen-Gesprächs und der Sitzungen des Wissenschaftlichen Beirates haben wir diesen Schwerpunkt thematisch hin zur Wissenschaftsgeschichte weiterentwickelt. Seit dem 1. Januar 2015 ist daher Frau Zümriye Erkovan als Doktorandin am Haus. Sie beschäftigt sich mit wissenschaftsgeschichtlichen Fragestellungen der Methodenentwicklung und des Erkenntnisgewinns im Zusammenhang mit der Kogge unter dem Titel „Die Transformation der Überreste der Bremer Hanse-Kogge ins epistemische Objekt. Konservierte Rekonstruktion der Bremer Hanse-Kogge unter wissenschaftsgeschichtlichen und denkmalpflegerischen Aspekten“.

Die Kogge war und ist bis heute das größte unterwasserarchäologisch geborgene Objekt in Deutschland. Ihre Bergung gilt als Sternstunde der Unterwasserarchäologie. Heute ist die Kogge als nationales Denkmal deklariert. Im Zusammenhang mit der präventiven Konservierung und im Rahmen des EU-Vernetzungsprojektes COSCH (Colour and Space in Cultural Heritage) werden von unserer Restauratorin Amandine Colson derzeit vergleichende Monitoring-Verfahren erprobt, die es ermöglichen, 3 D-Modelle des Schiffswracks herzustellen.



Die historische Hanse-Forschung lag bisher vor allem auf dem Ostseeraum. Im Rahmen eines durch die Leibniz-Gemeinschaft geförderten sog. SAW-Projektes soll nun – unter dem Titel „Zwischen Nordsee und Nordmeer. Interdisziplinäre Studien zur Hanse“ – der nordatlantische Raum in den Blick der Forschung genommen werden. Immerhin begannen im 15. Jahrhundert norddeutsche Kaufleute ihre Handelsbeziehungen auf die nordatlantischen Inselgruppen Shetland, Färöer und Island auszuweiten. In den kommenden 200 Jahren wurden sie zu den wichtigsten Handelspartnern. Durch die engen Kontakte und den intensiven Austausch von Gütern und Gedanken prägten vor allem Bremer und Hamburger Händler Wirtschaft und Kultur dieser Inselgruppen. Ein interdisziplinäres Forscherteam aus Archäologie, Geschichtswissenschaft und Archäozoologie untersucht in diesem Projekt die vielen Facetten dieser Beziehungen. Ausgangspunkt ist dabei die sog. Bremer Kogge, ein Schiffswrack, das als Leitbild der Hansezeit gilt. Kernfragen des Projekts sind: Wie war der Handel auf den Inseln organisiert und reguliert? Wie waren die Kaufleute untereinander vernetzt? Welche Schiffstypen kamen zum Einsatz, und wie entwickelten sie sich? Welche Auswirkungen hatten die langen und engen Handelsbeziehungen auf beide Parteien? Als Nachwuchsgruppenleiterin konnte die Spezialistin für hansezeitliche Archäologie Dr. Natascha Mehler gewonnen werden, die u. a. archäologische Feldstudien auf den nordatlantischen Inseln durchgeführt hat. Weiterhin sind als Postdocs der Archäologie Dipl.-Prähist. Mike Belasus, der Archäozoologe Christian Küchelmann und der Historiker Bart Holtermann dabei. Das Projekt startete zum 1. März 2015 und hat eine dreijährige Laufzeit.

### **Unser Forschungsprogramm**

Im Mittelpunkt des Forschungsprogramms stehen Mensch und Meer in Zeiten des Wandels. In dessen Rahmen untersucht das DSM die Wechselwirkungen zwischen der Meeresnutzung bzw. Schifffahrt und der Gesellschaft bzw. dem Menschen.

Die Satzung des DSM sieht die Erforschung der Schifffahrt auf allen ihren Gebieten vor. Angesichts der derzeit und langfristig zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen und der notwendig vorzunehmenden wissenschaftlichen Profilierung des Hauses wurde das Forschungsprogramm in enger Begleitung des Wissenschaftlichen Beirates verändert. Abgeleitet aus den beschriebenen Rahmenbedingungen sowie vor dem Hintergrund der übergeordneten Fragestellung nach den Wechselwirkungen zwischen Schifffahrt und Gesellschaft („Mensch und Meer“) und der grundsätzlichen Aufgabe und forschungsorientierten Standortbestimmung von Museen ist das DSM angehalten, thematische Schwerpunkte zu setzen. Diese umfassen vor allem wissenschaftsgeschichtliche sowie sozial- und kulturwissenschaftliche Ansätze.

Die zentralen Fragestellungen der Forschungsschwerpunkte A bis C sind:

- 1.) Forschungsschwerpunkt A – Interessen: Welche Interessen kennzeichnen den Schiffbau und die Meeresnutzung in Zeiten des Wandels und wie prägen wissenschaftliche, technische, ökologische, ökonomische und soziale Interessen an der Meeresnutzung die Gesellschaft?
- 2.) Forschungsschwerpunkt B – Materialität: Wie drücken sich die unterschiedlichen Interessen in Schiffbauforschung und Forschungsschifffahrt und mit welchen sozialen Folgen für die Gesellschaft aus und wie können Schiffe und schiffstechnische Objekte als Geschichtsquelle für Forschungs- und Ausstellungszwecke bestmöglich erhalten und für diese erschlossen werden?
- 3.) Forschungsschwerpunkt C – Wahrnehmung: Wie reflektiert sich der Mensch im maritimen Erinnerungsraum? Wie wird Wissen über das Meer und die Schifffahrt in den verschiedenen Funktionszusammenhängen und in Abhängigkeit von unterschiedlicher Wahrnehmung erlebt, erinnert und neu interpretiert und welche Rolle spielen Meer und Schifffahrt im Zusammenhang mit Erinnerungsorten?



In zahlreichen Gesprächen mit hausinternen und externen Gesprächspartnern wurden drei Themenfelder definiert, die auf meistmögliche Kooperation und somit personelle und infrastrukturelle Ressourcennutzung – sowohl intern, d. h. forschungsschwerpunktübergreifend, als auch extern und somit in Bezug auf andere Institutionen und insbesondere in enger Kooperation mit den Forschungseinrichtungen in Bremen und Bremerhaven – angelegt sind:

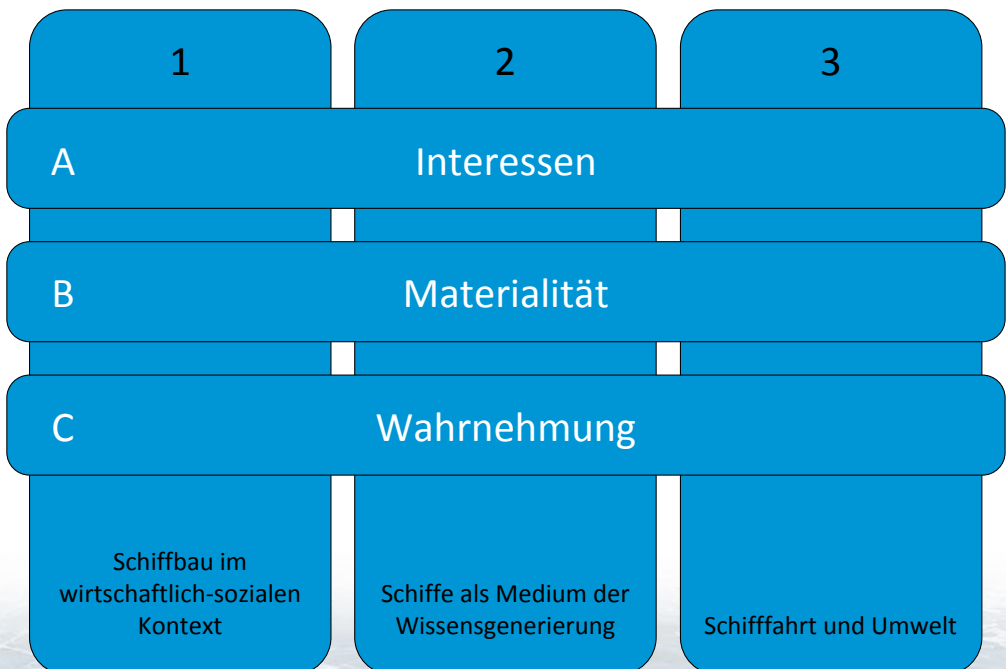
1. **Schiffbau im wirtschaftlich-sozialen Kontext**
2. **Schiffe als Medium des Wissenstransfers und der Wissensgenerierung**
3. **Schifffahrt und Umwelt**

Mit diesen Themenfeldern setzt das DSM Schwerpunkte in den Bereichen Wirtschaft (1), Forschung (2) und Umwelt (3). Diese Themenfelder durchwirken in der Regel alle drei Forschungsschwerpunkte.

Ergänzend wurden einzelne Objekte der Forschung definiert, wie beispielsweise die Kogge, die sowohl forschungsschwerpunkt- als auch themenübergreifend analysiert werden. Dabei werden zeitliche Schwerpunkte vom Spätmittelalter (Kogge) bis in die Zeitgeschichte (Forschungsschiff POLARSTERN) gesetzt.

**Themenfeld 1**  
**„Schiffbau im wirtschaftlich-sozialen Kontext“**

Themenfeld 1 erforscht die langfristigen ökonomischen und sozialen Strukturveränderungen von maritimer Wirtschaft und Gesellschaft mit Hilfe von Methoden der historischen Sozialwissenschaft und in einer vergleichenden Perspektive. Dabei werden die internen und externen Handlungs- und Kommunikationsprozesse der Werften, Zuliefererindustrie und Reedereien analysiert. Diese befinden sich in einem Spannungsfeld von strengen ökonomischen Effizienzkriterien und permanenten internen Reibungen



Schematische Darstellung der aktuellen Forschungsbinnenstruktur im DSM.

und Konflikten. Im Mittelpunkt des Themenfeldes steht die Untersuchung des Schiffbaus mit Blick auf seine Konzeption und Finanzierung (Forschungsschwerpunkt A: Interessen) sowie den Bau und Betrieb von Schiffen (Forschungsschwerpunkt B: Materialität) vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Interessen verschiedener sozialer Gruppen mit ihren diversen Handlungsdimensionen in Form von institutionellen Interaktionsrahmen und persönlichen Erfahrungsräumen (Forschungsschwerpunkt C: Wahrnehmung). Dazu werden Werften, Reedereien, Häfen und Schiffe einerseits vor dem Hintergrund ihrer Unternehmensorganisation, Absatzstrategien, Unternehmenskultur und industriellen Beziehungen analysiert und andererseits mit Blick auf Arbeitsplatzschaffung und die Arbeitsplätze selbst. Um dieses Themenfeld am Haus zu etablieren, wurde zum 1. Januar 2015 die Stelle eines maritimen Wirtschafts- und Unternehmenshistorikers durch Dr. Christian Ehardt besetzt. Er forscht zum Thema „Interessengruppen und personale Netzwerke im Schiffbau, 1950–2000“. Seine Aufgabe ist es, dieses Feld nach innen und außen auszugestalten, Projekte zu generieren und mit Hilfe von Nachwuchswissenschaftler/-innen umzusetzen.

Frau Katharina Bothe ist seit dem 1. Januar 2015 mit „an Bord“. Als Nachwuchswissenschaftlerin bearbeitet sie im Rahmen ihres Promotionsvorhabens das Thema „Schiffbau im Kontext globaler Prozesse und des Wandels kultureller Identitäten“.

Themenfeld 1 stellt die inhaltliche Weiterentwicklung des bis zum Ausscheiden des zuständigen Wissenschaftlers Dr. Dirk J. Peters zum 1. Oktober 2014 am Haus etablierten Projektes zu den Werften und Hafenanlagen dar. Die umfangreiche Dokumentation der in der Vergangenheit vom Strukturwandel betroffenen Werftstandorte seit den 1970er Jahren am DSM dient als Ausgangspunkt, um daran die insbesondere in den letzten Jahren in den Blickpunkt geratene Maritime Wirtschafts- und Unternehmensorganisation einschließlich der Schiffsfinanzierung zu thematisieren.

## **Themenfeld 2**

### **„Schiffe als Medium des Wissenstransfers und der Wissensgenerierung“**

Themenfeld 2 erforscht die Bedeutung von Schiffen als Medium des Wissenstransfers und der Wissensgenerierung in einer Langzeitperspektive. Dabei werden innerhalb der Wissenschaft veränderte Fragestellungen, Methoden und Gerätschaften in Relation zu dem erlangten Erfahrungswissen gesetzt und mit Blick auf die Wechselwirkung von Erkenntnisprozessen und Methodenerprobung u. a. die Objekte und Gerätschaften auf Schiffen sowie die Schiffe selbst vor dem Hintergrund der und in ihrer Bedeutung für die Globalisierungs- und Wissensgeschichte hinterfragt. Schiffe ermöglichen nicht nur Wissenstransfer, sondern dienen dabei auch als Versorgungseinheiten, Messplattformen und Laboratorien, welche die Basis für Forschungsarbeiten bilden. Nicht zuletzt sind sie Objekt der Forschung im Sinne der Sammlungs- und Bestandserhaltungsforschung des DSM selbst.

Ausgangspunkt für die Einrichtung dieses Themenfeldes ist der Sammlungsbestand des DSM. Dazu gehören einerseits Objekte (u. a. Navigationsgeräte, Seekarten, Exotica), die seit der Frühen Neuzeit weltweit zu Schiff gereist sind und einen Großteil der Wissensbestände der europäischen Moderne abbilden, sowie andererseits ein umfangreicher Bestand an Reiseberichten der Frühen Neuzeit. Ziel ist es, anhand der Objekte des Wissens, der Schiffe und der unterschiedlichen Akteure die wechselseitigen Abhängigkeiten von technologischen Faktoren und der Kanonisierung von Wissensbeständen herauszuarbeiten. Damit gelingt es insbesondere auch, die Bestände der anderen Forschungsmuseen einzubeziehen und somit eine Fachdisziplinen übergreifende Kommunikations-, Erfahrungs- und Wissensgeschichte zu schreiben.

Ein weiterer Ausgangspunkt für die Einrichtung dieses Themenfeldes ist die enge Kooperation des DSM-Archivs mit dem Archiv für deutsche Polar- und Meeresforschung (AdP) des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI). Seit Mitte der 1990er



Neu „an Bord“: Katharina Bothe, Dr. Martin Weiss, Marleen von Barga, Zümriye Erkovan und Dr. Christian Ehardt mit der Geschäftsführenden Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner (v.l.n.r.). (Foto: Frank Miener © DSM)

Jahre ist die Geschichte der Meeres- und Polarforschung am DSM angesiedelt. Seitdem erfolgte der Auf- und Ausbau des Archivs in enger Absprache mit dem AdP. Auf dieser Basis und auf Grundlage des Objektbestandes des DSM wurde das Konzept für ein Doktorand/-innen-Programm mit dem Titel „**Instrumente, Objekte und Repräsentationen**“ erarbeitet. Als Nukleus für das Programm fungiert die seit dem 1. Januar 2015 mit Herrn Dr. Martin Weiss besetzte Wissenschaftler-Stelle. Herr Weiss hat die Aufgabe, die Forschungsschiffe POLARSTERN und POLARSTERN II in einer forschungs- und wissenschaftshistorischen Dimension zu analysieren und anlässlich der für 2018 geplanten Indienststellung der neuen POLARSTERN ein Ausstellungskonzept zu entwickeln. Insbesondere das Thema Forschungsschiffahrt ermöglicht es, hierbei auch an übergreifende Querschnittsthemen u. a. im Bereich Klima und Umwelt anzuschließen und mit verschiedenen Kooperationspartnern des Nordwest-Verbundes Meeresforschung e. V. zusammenzuarbeiten.

Themenfeld 2 stellt die inhaltliche und thematische Weiterentwicklung der Mitte der 1990er Jahre etablierten Geschichte der Meeres- und Polarforschung durch Reinhard Hoheisel-Huxmann dar, der Mitte 2015 aus Altersgründen aus dem Dienst des DSM ausscheiden wird.

### **Themenfeld 3 „Schiffahrt und Umwelt“**

Ein weiteres Themenfeld, das die Wechselbeziehungen von Schiffahrt und Umwelt in den Blick nimmt, gilt es in der nächsten Zeit zu entwickeln.

### **Kooperierende Wissenschaft**

Im Sinne der kooperierenden Wissenschaft sieht unsere Agenda vor, unsere Forschungs- und Ausstellungsprojekte im Rahmen einer stärkeren Vernetzung insbesondere auch der im Nordwest-Verbund Meeresforschung e. V. angesiedelten meereswissenschaftlichen Institute und im Rahmen der Lehre zu konzipieren und durchzuführen. Dieser Anspruch drückt sich auch in den

beiden Kooperationsprofessuren aus, die in überregional ausgeschriebenen wettbewerblichen Verfahren als Gemeinsame Berufungen von Deutschem Schiffahrtsmuseum und Universität Bremen besetzt wurden. Dazu gehört die Berufung der Geschäftsführenden Direktorin auf eine Professur für „Schiffahrtsgeschichte und Maritime Archäologie“ zum 1. April 2013 sowie die Berufung von Frau Prof. Dr. Ruth Schilling auf eine Juniorprofessur zur „Kommunikation museumsbezogener Wissenschaftsgeschichte“ zum 1. September 2014. Damit stärken wir das Potenzial der sammlungsbezogenen Forschung und binden diese in die geschichts- und kulturwissenschaftliche Forschung der Universität Bremen ein.

Einen weiteren Baustein der kooperierenden Wissenschaft stellt die Nachwuchsförderung dar. Seit Januar 2015 sind die beiden Doktorand/innen in ein strukturiertes Doktorand/-innen-Programm eingebunden, das an der Graduiertenschule POLMAR des Alfred-Wegener-Instituts durchgeführt wird.

### **Evaluierung 2014**

Die Evaluierung 2014 ist ein großer Erfolg für das DSM, auch angesichts der seit 2007 nicht vollständig oder nur verzögert umgesetzten Empfehlungen der damaligen Evaluierungskommission. 2017 wird sich das Haus einer erneuten Evaluierung stellen müssen.

Abgeleitet aus den Empfehlungen des Bewertungsberichtes der Evaluierungskommission vom November 2014 gilt es kurzfristig, im Sinne des Leitziels, ein Gesamtkonzept zu erarbeiten sowie die überregionale und internationale Sichtbarkeit zu erhöhen. Davon leiten sich die Leistungsziele in Form der Neukonzeption der Dauerausstellung zur Steigerung der Besucher/-innen-Zahlen ab, die Neuaufstellung des Publikationswesens zur Verbesserung der wissenschaftlichen und insbesondere auch internationalen Visibilität und die zu entwickelnde Strategie zur Digitalisierung der Bestände für eine verbesserte Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Kooperationspartnern.

Die Leistungsziele sind eng mit den Strukturzielen des DSM verknüpft. Die Strukturziele sind insbesondere darauf ausgerichtet, exzellente Forschung in einem internationalen Rahmen zu betreiben, wie sie von der Evaluierungskommission 2014 nachdrücklich gefordert wurde. Ein wichtiger Baustein dafür ist die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses sowie die Karriereförderung unter den Aspekten der Chancengleichheit und Internationalisierung in Kooperation mit benachbarten Forschungseinrichtungen und Universitäten (AWI, Universität Bremen). Ein anderer Baustein ist die qualitative Bewertung der Forschungsleistungen durch die Qualität der zu publizierenden Schriften sowie die Höhe und das Renommee der eingeworbenen Drittmittel. Darüber hinaus gilt es, Strategien zu entwickeln für innovative Marketing- und Museumsdidaktik-Konzepte.

### **Unser Angebot**

Besuchen Sie uns im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Hier begegnen Sie einzigartigen Exponaten unserer Sammlung und herausragenden Zeugnissen unserer maritimen Geschichte. Nehmen Sie sich die Zeit, unsere Exponate zu erleben. Wir heißen Sie bei uns herzlich willkommen.

Begleiten Sie uns bei unserer Neuausrichtung. Mit der Jubiläumsausstellung und der Eröffnung der Kogge-Halle 2015 präsentieren wir Ihnen einen ersten Teil unserer neuen Dauerausstellung. Seien Sie dabei, wenn wir das „Damals“, das „Heute“ und das „Zukünftige“ kommunizieren. Wir laden Sie herzlich dazu ein.

Berichten Sie uns, wenn Ihnen etwas gut oder weniger gut gefallen hat. Durch Ihr konstruktiv-kritisches Feedback verhelfen Sie uns zur Reflexion. Seien Sie durch Ihr Interesse an unseren Forschungs-, Sammlungs- und Ausstellungsaktivitäten ideale Unterstützer/innen unserer Arbeit. Wir danken Ihnen dafür sehr.

### **Zu guter Letzt**

Die Neuausrichtung basiert auf dem großen Engagement einer Vielzahl an Personen. Die strukturelle Reorganisation erfolgte auf gewinnbrin-





Nachbarn und Kooperationspartner: Das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit dem Museumshafen und das Alfred-Wegener-Institut (Gebäude am rechten Bildrand).  
(Foto: Egbert Laska / DSM)

gende Weise durch den ehemaligen Administrativen Vizepräsidenten der Leibniz-Gemeinschaft, Dr. Falk Fabich, im Rahmen seiner Tätigkeit als kommissarischer Geschäftsführender Direktor von Mai 2012 bis März 2013.

Die inhaltliche Neuausrichtung wird von einem äußerst konstruktiv-engagierten Wissenschaftlichen Beirat begleitet, der Anfang 2013 neu zusammengesetzt wurde und das DSM mit großem Sachverstand wissenschaftlich berät.

Eine äußerst engagierte Bereitschaft zu inhaltlichen Kooperationen zeigten weiterhin die dem Nordwest-Verbund für Meeresforschung e.V. (NWVM) angeschlossenen Wissenschaftseinrichtungen, insbesondere das Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Mee-

resforschung. Der Stiftungsrat, die Senatorin für Bildung und Wissenschaft sowie die Mitarbeiter/-innen des Senators für Kultur unterstützten das DSM durch konstruktive Beratung und kooperative Begleitung. Die Stadt Bremerhaven zeigte großes Interesse an der Integration des Hauses in die Havenwelten. Ihnen allen sei für ihr wohlwollendes Interesse und ihre nicht nachlassende Bereitschaft zur Zusammenarbeit, die lebhaften und kontroversen Diskussionen sowie die konstruktive Unterstützung sehr herzlich gedankt.

Vor allem aber sind die Mitarbeiter/-innen des DSM zu erwähnen, die sich mit enormem Einsatz für die Neuausrichtung einsetzen, insbesondere auch für ihr Verständnis und ihre Geduld bei strukturellen Veränderungen.

# Kurs Forschungsmuseum

Was ist eigentlich ein „Forschungsmuseum“? Ein Museum, an dem Einzelne forschen und Besucher die Forschung bestaunen? Ein Museum, das Forschung abbildet und dessen Ausstellungen besonders hohen wissenschaftlichen Standards genügen? Die Vorstellungen über „Forschungsmuseen“ in der Leibniz-Gemeinschaft sind äußerst vielstimmig. Einig sind sich aber alle: Der Titel schreibt einem Museum eine besondere Aufgabe ins Hausbuch, die es von anderen Institutionen abhebt. Er ist eine Auszeichnung, die eine hohe Verantwortung mit sich bringt. Ein Museum als Forschungsmuseum: Das ist im Idealfall eine Stätte des Suchens nach Erkenntnis sowohl durch Experten hinter den Kulissen als auch Forschung, die im Dialog mit dem Besucher erklärt wird und sich dadurch stärker selbst reflektiert. Ein Forschungsmuseum, wie ich es mir vorstelle, ist ein Haus, das zur Kommunikation einlädt, ein Haus, das auf Entdeckungsreise schickt, eine Stätte der gesellschaftlichen Aufklärung durch Begegnung mit Fragen, die die Gesellschaft bewegen, und Aufzeigen von Rätseln und Lösungen, die Objekte aufgeben.

Das Thema Schifffahrt, zumal in der überregionalen Bedeutung, wie es das Deutsche Schifffahrtsmuseum erforscht, besitzt eine hohe politische Aktualität, aber auch großes wissenschaftliches Potenzial. Die Beziehung zwischen aktuellem Klimawandel und Schifffahrt ist Teil des Wandels der Erde im 20. und 21. Jahrhundert. Ihre Folgen im wirtschaftlichen, sozialen und politischen Sektor sind bereits jetzt unübersehbar. Das Beispiel der Auswirkung von Ebola auf den Schiffsverkehr weist aber auch darauf hin, dass Schiffe auch heute noch Teil weltumspannender Austauschprozesse sind und immer waren. Die Beschäftigung mit Schiffen und ihren Geschichten zwingt einen geradezu, die Raumbegrenztheit politischer und kultureller Zuordnungs- und Abgrenzungsprozesse zu überdenken und Geschichte

jenseits althergebrachter Abgrenzungen neu zu begreifen. Schiffe waren zudem immer schon Werkzeuge, mit denen sich Menschen Räume und Wissen angeeignet haben. Sie waren damit an der Entstehung des Weltbildes, das uns alle prägt, unmittelbar beteiligt.

Es stellt für mich eine hohe Ehre und Freude dar, seit dem 1. September 2014 an der Gestaltung des Forschungsprogramms und Ausstellungswezens im DSM mitzuwirken. Meine Tätigkeitsfelder sollen eine enge Verbindung von Sammeln, Forschen und Vermitteln ermöglichen, wie sie Forschungsmuseen auszeichnen. An der Universität Bremen etabliere ich als Juniorprofessorin zur „Kommunikation museumsbezogener Wissenschaftsgeschichte“ ein noch sehr junges Forschungsfeld, nämlich die Reflexion darüber, was und wie Wissenschaftsgeschichte im musealen Raum inszeniert und mit Objektgeschichte(n) verbunden wird. Die Zugehörigkeit zur Professorenschaft der Universität erleichtert den Aufbau von Kooperationen und erlaubt die eigenständige Einwerbung von Drittmitteln. Zudem führt sie dazu, dass ich immer wieder einen frischen, unabhängigen Blick auf das Museum werfen kann, um innovative Ideen für Forschung und Vermittlung zu entwickeln.

Am Museum selbst bin ich in mehrere Tätigkeitsbereiche eingebunden – ich koordiniere die Entwicklung des Forschungsprogramms und die Diskussion und Arbeit des Gesamteams. Wir möchten und werden, davon bin ich überzeugt, trotz eines sehr engen Zeitplans und intensiven Arbeitsprogramms eine neue Dauerausstellung präsentieren, die zeigt, welche Potenziale sowohl im Konzept eines Forschungsmuseums als auch im Thema „Schifffahrt“ stecken. Außerdem bin ich am Museum die wissenschaftliche Ansprechpartnerin für das Magazin und leite einen Teil des neu ausgerichteten Forschungsprogramms. Das sind viele Aufgaben, die sich aber eng miteinander

der berühren. Die Bandbreite der damit verbundenen Gestaltungsmöglichkeiten ist faszinierend und war ein Grund dafür, warum ich mich trotz einer bereits recht reichen wissenschaftlichen Berufsbiografie zu einem Wechsel an das DSM entschlossen habe. In Berlin war ich als „Senior Researcher“ an einem durch den European Research Council geförderten Projekt tätig. Das Projekt war von mir mitkonzipiert worden, und ich habe den Arbeitsbereich Frühe Neuzeit geleitet. Diese Arbeit



hat mir gerade auch aufgrund der europäischen und teilweise interdisziplinären Ausrichtung im Grenzbereich zwischen Geschichts- und Naturwissenschaften gut gefallen. Vermisst habe ich dabei aber das doch ganz andere Denken in Ausstellungen, in Objektgeschichte(n), ein Denken, das ich als wissenschaftliche Kuratorin im medizinhistorischen Bereich von 2010 bis 2012 in zwei größeren Ausstellungsprojekten erproben durfte. In einem war ich in einer Doppelfunktion tätig, einmal als Forscherin und einmal als wissenschaftliche Kuratorin, eine Erfahrung, die ich faszinierend fand. Diese Doppelfunktion habe ich im Rahmen meiner Tätigkeit als „Senior Researcher“ vermisst. Viele Historikerinnen und Historiker sind immer noch mit Vorurteilen gegenüber Ausstellungsarbeit behaftet, die ihnen als unseriös gilt, da sie Zugeständnisse an die Vermittlungsfähigkeit historischer Sachverhalte machen muss. Ich halte es dagegen gerade für Historikerinnen und Historiker auch aus methodischen Gründen für unerlässlich, wenigstens einmal in der jeweiligen Wissenschaftlerlaufbahn den Versuch gemacht zu haben, die Papierebene um die räumliche Dimension zu erweitern und so zu erfahren, wie man Geschichte(n) narrativ und

visuell im Raum und in Objekten darstellt. Nicht nur werden diese dadurch sinnlich erfahrbar, viele Probleme der historischen Darstellung, die textimmanent sind, stellen sich durch die Arbeit im Raum ganz anders dar und lassen sich auf einmal lösen.

Diese methodischen Probleme haben mich bereits in meiner Dissertation umgetrieben, in der ich mich mit stadtrepublikanischer Repräsentation im 16. und 17. Jahrhundert befasst und daher viel mit Text- und Bildquellen gearbeitet habe, die einen stark theatralischen Charakter hatten. Einen maritimen Bezug hatte diese Arbeit auch, da ich hierfür venezianische, aber auch Bremer, Hamburger und Lübecker Quellen ausgewertet habe. Eigentlich kam keine einzige der Feierlichkeiten in diesen Städten ohne Zeremonialboot, spektakuläre Schaukonstruktionen auf dem Wasser oder tanzende Bootsbauer und Fischer aus. Ob meine vielseitige Tätigkeit am DSM es zulässt, dass ich diese vor nun doch bereits einigen Jahren ausgewerteten Bilder und Texte noch einmal auf das Thema der Schifffahrt hin analysiere, weiß ich nicht – falls doch, wäre es sicherlich etwas, über das ich in dieser Zeitschrift gerne berichten würde.



# „Sea ships – Evidence for cultural exchange in a global historical perspective“

Bericht über einen Workshop im DSM vom 16. bis 17. Januar 2015

Gleich zu Beginn dieses Jahres lud das Deutsche Schiffahrtsmuseum zu einem internationalen, interdisziplinären Workshop ein. Im Fokus standen Seeschiffe, ihre Bedeutung und ihr Nachweis für den weltweiten Kulturaustausch in der Frühen Neuzeit.

Der Zusammenhang zwischen Kulturaustausch und Schifffahrt ist essenziell und besteht seit langem. Archäologische Quellen ermöglichen entsprechende Belege bereits für die Jungsteinzeit, Schriftzeugnisse treten insbesondere seit dem 8. Jahrhundert v. Chr. auf. Dennoch richtete sich das Augenmerk im Workshop auf das späte 15. bis frühe 19. Jahrhundert. Denn diese Epoche, die Frühe Neuzeit, war ausschlaggebend für einen weltweiten, wechselseitigen Austausch, der unmittelbar mit der europäischen Expansion in Verbindung zu bringen ist. Die europäische Expansion war ein Resultat der globalisierten Schifffahrt, ermöglicht durch Innovationen in Schiffbau und Navigation, gepaart mit dem Verlangen nach prestigeträchtigen Gütern und Wissensvermehrung. Europa begann, sich zu vernetzen: mit Asien, Afrika und Amerika. Und die führenden europäischen Akteure waren sowohl Länder mit Meerzugang, die sich im Schiffbau und mit Handelskompanien einen Namen machten, wie Spanien, Portugal, Niederlande, Frankreich und England, als auch das weitere Hinterland, welches beliefert werden wollte bzw. selber Austauschwaren, wie etwa Kupfer, zur Verfügung stellte.

Das Wissen um diese Zusammenhänge ist freilich nicht neu. Kulturtransferforschungen werden national wie international insbesondere seit den 1980er Jahren betrieben. Im Fokus stehen so-

wohl immaterielle wie auch materielle Güter, die auf theoretischer, methodischer und empirischer Ebene von der Jungsteinzeit bis zur Gegenwart untersucht werden. Und trotz der unabdingbaren Konnotation von Kulturaustausch und Schifffahrt wurde letzterer bisher nur wenig Aufmerksamkeit zuteil. Gleiches gilt für entsprechende Objekte, die auf den Schiffen transportiert wurden und archäologisch überliefert sind. Dies scheint befremdlich, denn erwartungsgemäß sollte das Potenzial an Aussagen mit Hilfe der Geistes- und Naturwissenschaften groß sein.

Um diesen Aspekten nachzugehen, trafen sich am 16./17. Januar 2015 Historiker, Archäologen, Archäobotaniker, Textilarchäologen und Apotheker aus Deutschland, Finnland, Schweden, Großbritannien und Griechenland. In 20-minütigen Vorträgen standen insbesondere drei Fragen im Vordergrund:

- 1) Wie manifestierte sich Kulturaustausch in der Schifffahrt der Frühen Neuzeit?
- 2) Welche archäologischen Belege stehen in diesem Kontext zur Verfügung?
- 3) Welche Kontinuitäten und Diskontinuitäten sind zeitlich wie regional feststellbar?

Zur Beantwortung dieser Fragen war der Workshop in zwei Sektionen gegliedert. Im ersten Teil stellten Wissenschaftler Forschungsergebnisse zu Schifffahrt und Nautik als Voraussetzung für reziproken Kulturtransfer dar. Teil zwei beschäftigte sich mit beweglichen Objekten als Belege für globalen Austausch in der Frühen Neuzeit.

Wie sich zeigte, manifestierte sich Kulturaustausch in der frühneuzeitlichen Schifffahrt unter anderem durch Wissens-, Technologie- und Wa-





Eine niederländische Hafenszene, um 1650. Druck einer Radierung von Wenceslaus Hollar.

(DSM-Archiv: Stettner-Sammlung II 2 VIII-G 046)

rentransfer. Immer wieder wurde betont, dass der wichtigste Bestandteil des Kulturaustausches, der Handel, stark an die Flusswege und das Hinterland sowie an Vermittler (*Interpreters*) gebunden war. Dies spiegelte sich sowohl im Bau der Binnenschiffe als auch an den zu transferierenden Objekten wider. Europäer hatten demnach gerade auf anderen Kontinenten mitunter gar nicht die Möglichkeiten, Lieferungen selber zu bestimmen, da sie nicht ins Innere vordringen konnten oder von Vermittlern abhängig waren. Vermittler, die transkontinentale Kommunikation ermöglichten, sollten von historischer Seite auch weiterhin untersucht werden, stellten sie doch eine bemerkenswerte Schlüsselrolle in der Geschichte des Kulturaustausches dar. Ebenfalls von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang außereuropäische Waren. Wie sich zeigte, bestimmten nicht immer nur die Europäer Angebot und Nachfrage. Stattdessen war insbesondere der Einkauf von begehrten Handelsgütern, zu denen auch Exotika zählten, mitunter vom Angebot in den Hafenstädten Asiens, Afrikas und Amerikas abhängig. Hierzu müssen in Zukunft weiterhin

zeitenübergreifende Untersuchungen vorgelegt werden.

Der Austausch von materiellen und immateriellen Gütern kann sowohl durch Objekte aus Kunstsammlungen als auch durch Funde aus archäologischen Kontexten nachgewiesen werden. Archäologische, transkontinentale Objekte sind durch Stadtkerngrabungen überliefert. Und wengleich sie in den Ausgrabungsberichten besondere Beachtung finden, beschränken sich wissenschaftliche Aussagen eher auf Datierung und Herkunft der Einzelstücke. In einem völlig anderen Kontext stehen entsprechende Gegenstände aus sogenannten *geschlossenen Funden*. Diese bezeichnen mehrere Objekte, die gleichzeitig niedergelegt wurden und bis zu ihrer Auffindung unberührt geblieben sind. Die Merkmale eines geschlossenen Fundes besitzen auch Schiffswracks. Sie sind eine hervorragende Quelle, die zugleich ein Konglomerat an Aussagen ermöglicht. Zusammen mit Schriftquellen gelingt es häufig, eine regelrechte Schiffsbiografie der untergegangenen Handels- und Kriegsschiffe zu erstellen. Über die archäologischen Funde gelin-

gen mitunter Identifizierung und Datierung sowie Aussagen zur Ladung. Diese können mit Schriftquellen abgeglichen werden, die Ausfuhrhafen und Ziel der Schiffe nennen sowie die Rekonstruktion von Schiffsunfällen und -routen erlauben. Nach Vorstellung einiger Quellen innerhalb des Workshops musste festgestellt werden, dass sich Schriftzeugnisse und archäologische Quellen häufig widersprechen und daher immer kritisch und nie für sich allein betrachtet werden dürfen. Kontinuitäten im Kulturaustausch bestanden vor allem darin, dass Ferntransporte schon immer insbesondere über das Wasser stattfanden. Vor seiner Expansion stand für Europa vor allem der mediterrane Raum im Fokus. Mit der Erschließung der restlichen Welt vergrößerte sich das Einzugsgebiet, neue Akteure traten auf und alte wurden mitunter ausgeschlossen. Diskontinuitäten sind insbesondere im Warentransfer deutlich spürbar. Ehemals begehrte Güter verloren zugunsten neuer Waren im 17./18. Jahrhundert an Bedeutung. Dies sollte sich eigentlich auch in den untersuchten Schiffswracks widerspiegeln. Die Gründe, warum es bisher an ausreichenden Belegen mangelt, sind teilweise recht

praktischer Natur. Zum einen sind die Untersuchungsmöglichkeiten dieser Objekte immer vom technischen und wissenschaftlichen Stand der Zeit sowie den finanziellen Mitteln abhängig, was bereits zu einer beschränkten Aussagefähigkeit und der Tatsache führt, dass Wracks mitunter nur unzureichend untersucht werden bzw. wurden. Zum anderen scheinen interdisziplinäre Forschungen aus den genannten Gründen nur selten zum Tragen zu kommen. Die Erweiterung des Rahmens der Kulturtransferforschung bedarf in diesem Zusammenhang vor allem auch zoologischer, botanischer und textilarchäologischer Untersuchungen. Und diese werfen wiederum weitere Forschungsfragen auf, etwa im Bereich der Verpackungslogistik.

Dieser kleine Rundumschlag kann nur Einblicke in die Vielfalt der Ergebnisse ermöglichen, die der Workshop lieferte; eine detaillierte Publikation ist geplant. Es kann festgehalten werden, dass Interdisziplinarität von allen Teilnehmern vehement gefordert wurde und Seeschiffe unter diesem Aspekt als Quellen für Kulturtransferforschungen Indikatoren aufzeigen, die es aufzuarbeiten gilt.



Die Teilnehmer an dem DSM-Workshop.



# Die Sammlung von Chronometern im DSM

Vor Einführung der Funkortung waren die Schiffe auf hoher See jahrhundertlang auf die astronomische Navigation angewiesen. Die begann im 15. Jahrhundert mit der relativ einfachen Beobachtung der Mittagshöhe der Sonne und des Kimmabstandes des Nordsterns. Im Laufe der Frühen Neuzeit entwickelten Wissenschaftler und Praktiker sie dann mehr und mehr zu einer mathematisch und instrumentell immer anspruchsvolleren Methode der Ortsbestimmung, die zu jeder Tages- und Nachtzeit eine Position liefern konnte – sofern Himmelskörper in Sicht waren. Dabei war die Berechnung der geografischen Breite weitaus einfacher als die der geografischen Länge. Dass bei einer Fahrt nach Süden – wie sie etwa portugiesische Seefahrer des 15. Jahrhunderts entlang der Westküste Afrikas unternahmen – die Höhe des Nordsterns über der Kimm stetig abnahm, musste jedem aufmerksamen Seemann auffallen. Dasselbe gilt für die Mittagshöhe der Sonne bei zunehmender geografischer Breite.

Die Bestimmung der geographischen Länge war jedoch wegen der Erdrotation weitaus schwieriger vorzunehmen, da sie nur aus der Zeitdifferenz zweier Bezugsorte abgeleitet werden kann: des Ortes des durch Konvention festgelegten 0-Meridians und des jeweiligen Schiffsortes. Ist es zum Beispiel im britischen Greenwich 12 Uhr mittags, dann ist es auf den Galápagos-Inseln auf 90° West erst 6 Uhr morgens, da die Sonne in ihrer scheinbaren Bewegung um die Erde 24 Stunden braucht und folglich ein Viertelumlauf sechs Stunden erfordert. Die Bestimmung dieses Zeitunterschiedes stellte die Astronomen und Nautiker der Frühen Neuzeit vor ein beträchtliches Problem, denn wie sollte man auf einem Schiff zusätzlich zur leicht zu bestimmenden Ortszeit auch die Uhrzeit am entfernten 0-Meridian feststellen? In der damaligen Astronomie



Taschenchronometer aus der Hand des renommierten Altonaer Uhrmachers Heinrich Johann Kessels, 1825.

wurden hierzu die sich relativ schnell bewegenden Jupitermonde gleichsam als global sichtbarer kosmischer Zeitgeber verwendet, aber diese Methode war praktisch nur selten verfügbar. Eine in der Praxis anwendbare Lösung entwickelte der deutsche Mathematiker Tobias Mayer, der 1752/55 genaue Tafeln der Abstände des sich vor dem Sternenhimmel relativ schnell bewegenden Mondes zu verschiedenen Gestirnen berechnete, was sehr gut als globale Zeitreferenz herangezogen werden konnte. Allerdings stellte die Methode hohe messtechnische und mathematische Anforderungen, so dass sie in der Praxis dann doch weit weniger Verbreitung als erwartet fand. Das Rennen machte hingegen ein mechanischer Apparat, der in der Lage war, eine einmal einge-

stellte Zeit gleichmäßig weiterzuzählen und damit die Zeit des 0-Meridians an jedem Ort der Welt für den Zeitvergleich verfügbar zu machen: Das Chronometer. Erst mit ihm wurde eine verlässliche Bestimmung der geografischen Länge des Standortes und damit eine wirkliche Positionsbestimmung möglich – wiederum sofern Himmelskörper sichtbar waren.

Allerdings war zuvor mental und konstruktiv so manche Hürde zu überwinden. In der akademischen Welt des 17. und frühen 18. Jahrhunderts war man skeptisch, ob es überhaupt gelingen könnte, auf einem sich ständig bewegenden Schiff in seiner auch klimatisch heiklen Umgebung einen exakten Zeitmesser zu konstruieren. Isaac Newton hielt es für unmöglich. Wodurch sollte man das an Land so bewährte gleichmäßig schwingende Pendel ersetzen? Wie konnte der Mechanismus gleichbleibend angetrieben werden, ohne Aufzugsgewichte zu verwenden? Und welche Hemmung war geeignet, über Monate und in unterschiedlichen Temperaturen und Luftdruckverhältnissen immer denselben Gang zu halten? Und in der Tat beschäftigten diese Probleme die frühen Chronometermacher in der Praxis nachhaltig. Nicht nur in England, sondern auch in Frankreich entwickelten meist aus dem Handwerk kommende Tüftler, die wir heute als Ingenieure bezeichnen würden, in nahezu unendlichen Versuchsreihen immer neue geniale Teillösungen, die nicht nur den mechanischen Anforderungen gerecht zu werden hatten, sondern auch noch so erschwinglich sein mussten, dass das entwickelte Gerät für die Kapitäne an Bord bezahlbar blieb.

Erst relativ spät wurden auch in Deutschland Chronometer gebaut. Zunächst behalf man sich in der Fertigung meist mit englischen Rohwerken. Der auf der Insel erreichte technologische Vorsprung ließ Eigenentwicklungen kaum zu. Doch langsam traten auch hierzulande mehr und mehr Chronometermacher hervor, die in Frankreich oder England – oder auch beiderorts – gelernt hatten und die dort gewonnene Expertise mit nach Hause brachten. Genau gehende Chronometer wurden schließlich nicht nur in der

Schifffahrt, sondern auch im Vermessungswesen, in der Astronomie etc. benötigt. Doch das Instrument blieb angesichts seiner Komplexität, Fertigung und Justage eine teure Anschaffung. Erst in den 1940er Jahren versuchte man in Deutschland, über den auch im internationalen Maßstab innovativen Schritt zur industriellen Produktion die Fertigungskosten zu senken – mit schließlich beachtlichem Erfolg. Das sog. „Einheitschronometer“ – wegen der herstellerübergreifenden Einheitlichkeit seiner Bauteile – konnte nun in großen Stückzahlen und damit erheblich günstiger gefertigt werden, bis es schließlich seit den 1960er Jahren nach und nach von elektronischen Uhren und funktechnischen Verfahren der Ortung verdrängt wurde.

Angesichts seiner großen Bedeutung für die Navigation und seiner Entwicklungsgeschichte widmet das DSM dem Chronometer schon seit langer Zeit eine besondere Aufmerksamkeit im Rahmen seiner Sammeltätigkeit. 2012 zeigte es mit zahlreichen Exponaten zu seiner Erfindung, Bedeutung, Konstruktion, Produktion und historischen Umgebung die Sonderausstellung „Zeit auf See“, die seitdem thematisch und als virtuelle Tour auf der Website des Museums nachzuerleben ist: <http://www.dsm.museum/ausstellung/sonderausstellungen/zeit-auf-see.4996.de.html>, virtuelle Tour: [http://ww2.dsm.museum/ZASTour/tour/Bild\\_1.html](http://ww2.dsm.museum/ZASTour/tour/Bild_1.html).

Für die jüngste Vergangenheit kann nun ein weiterer bedeutender Zuwachs in Sachen Chronometer vermeldet werden: Durch die großzügige Überlassung einer exquisiten Privatsammlung nautischer Instrumente verfügt das DSM nunmehr über insgesamt 80 historische Chronometer mit weitgestreuter Provenienz und unterschiedlichster Konstruktion. In Fachkreisen spricht man von der größten Chronometersammlung auf dem europäischen Kontinent. Alle Instrumente stehen selbstverständlich nachhaltig der Forschung und auch der künftigen Ausstellung nach der Sanierung des DSM-Gebäudes zur Verfügung. Sie wird dem Chronometer ein besonderes Augenmerk widmen. Die Besucher dürfen gespannt sein ...



# DDR-Seefahrt in der Fotografie

Drei Leibniz-Institute übernehmen Aufnahmen des Fotografen Lothar Willmann in ihre Archive

Ein Teil der in der Leibniz-Gemeinschaft zusammengeschlossenen Forschungs- und Service-Einrichtungen betreibt auch Archive, die umfangreiche Sammlungen von Nachlässen, Dokumenten und Akten, Handschriften, Karten, Plänen, Grafiken und Fotografien zusammengetragen haben und für die Forschung bereitstellen. Vor zehn Jahren hatten sich diese Archive zunächst in einer Arbeitsgemeinschaft zusammengefunden, um Erfahrungen auszutauschen und Wege zur Zusammenarbeit auszumachen, seit 2008 ist aus der AG ein vom Präsidium der Leibniz-Gemeinschaft anerkannter AK, also Arbeitskreis geworden, dessen Mitglieder sich zweimal im Jahr treffen und inzwischen vielfache Formen der Kooperation entwickelt haben, seien es gemeinsame Publikationen oder Forschungsprojekte wie die Erfassung und Digitalisierung von technischen Zeichnungen ([www.digipeer.de](http://www.digipeer.de)) und Porträts (<http://www.deutsches-museum.de/archiv/projekte/digiporta/>) oder die Entwicklung einer Strategie des Sammelns im Verbund, mit der u. a. die Ziele verfolgt werden, die Sammlungspolitik der einzelnen Institute aufeinander abzustimmen und Sammlungsschwerpunkte zu bilden.

Dieser Zusammenarbeit ist es auch zu verdanken, dass in den vergangenen Jahren gleich drei Einrichtungen daran beteiligt

waren, den Vorlass des ehemals in der DDR ansässigen Fotografen Lothar Willmann in den Archiven der Forschungsgemeinschaft zu sichern. Dabei übernahm das Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner bei Berlin den Teil der Aufnahmen, die vor allem den Städtebau und die Architekturgeschichte der ehemaligen DDR widerspiegeln. Einen weiteren Teil der Bilder nahm entsprechend seinem Sammlungsauftrag das Leibniz-Institut für Länderkunde (IfL) in Leipzig in seine Obhut. Den Teil des Werks, der sich mit Themen der Schifffahrt und des Schiffbaus in der DDR befasst, fügte das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) in sein Archiv ein.



Schiffbau auf der Warnowwerft. (Foto: Lothar Willmann © DSM)



Rückkehr vom Heringsfang. (Foto: Lothar Willmann © DSM)

Der 1936 geborene Lothar Willmann war seit 1968 einer der relativ wenigen freiberuflichen Fotografen in der DDR und der einzige mit der Berechtigung, Luftaufnahmen zu machen und zu publizieren. Er arbeitete nicht nur in der DDR, sondern unternahm als Bildjournalist auch zahlreiche Reisen in viele Länder innerhalb und außerhalb des Ostblocks. Aus der Sicht des DSM ist es besonders interessant, dass Willmann Zugang zu den Häfen und Werften hatte und in seinen Bildern beispielsweise auch die Arbeitswelt an Bord von Handelsschiffen, in der Revierzentrale des Rostocker Hafens, auf den Helgen der Werften und sogar Manöver und Übungen der Volksmarine dokumentieren konnte. Ein besonderes Spezialgebiet waren zudem Bilder von Segelschulschiffen, die er immer wieder auf ihren Reisen begleitete.

Willmann lieferte nicht nur Bilder an Zeitschriften- und Buchverlage, sondern publizierte als Fotograf und Journalist seine Aufnahmen auch

selbst in Beiträgen und Büchern, von denen das erste 1968 unter dem Titel „Luftbilder aus der DDR“ erschien. Zur Seefahrt veröffentlichte er Werke wie „Unter Segeln durch die Ostsee: Reisen zu 7 Städten am Meer“ oder – schon in der Zeit nach der Wende – „Sailors“ mit eindrucksvollen Aufnahmen vom Bordleben und zahlreichen Detailbildern von der Ausrüstung der Segelschulschiffe.

Inzwischen sind die dem DSM übergebenen Negative und Handabzüge nach Themen geordnet in das Archiv eingefügt worden.

Für die Erfassung sehr hilfreich war die Bereit-

schaft des Ehepaars Willmann, die Sammlung bis zur Übergabe in das Museum mit zahlreichen Hinweisen zu den Orten, Zeitpunkten und Hintergründen der Aufnahmen zu versehen. In einem Vertrag wurde zudem die Übertragung der Nutzungsrechte auf das DSM geregelt, so dass die Bilder nun in vollem Umfang für die Aufgaben des Museums zur Verfügung stehen.

Insgesamt befinden sich jetzt mehr als 5.000 Negative und Abzüge aus der Hand von Lothar Willmann im DSM-Archiv. Das Themenspektrum der vor allem in den 1970er und 1980er Jahren entstandenen Aufnahmen reicht von der Binnenschifffahrt über die Fischerei, Forschungsschifffahrt, Häfen und Lotsenwesen, den Schiffbau, Schiffsporträts, das Bordleben auf Segelschulschiffen und die Passagierschifffahrt bis hin zur Volksmarine und ergänzt damit die bereits im DSM-Besitz befindlichen Vor- und Nachlässe westdeutscher Fotografen in hervorragender Weise.

## Neues aus der Redaktion

### ■ Menschen, Schiffe, Ladungen

Nachdem DSM-Archivleiter Klaus-Peter Kiedel im dritten Band der überaus erfolgreichen Serie „Schifffahrt und Fotografie“ den Hamburger Hafen der 1930er Jahre in den Mittelpunkt gerückt hatte, nimmt er mit dem jetzt unlängst erschienenen fünften Band „Menschen, Schiffe, Ladungen“ das Geschehen im Hafenge triebe Hamburgs der 1950er und 1960er Jahre in den Blick. Hierzu dient ihm ein „alter Bekannter“, dessen Werk Klaus-Peter Kiedel bereits vor elf Jahren mit einer großen Sonderausstellung nebst Bildband gewürdigt hatte – Walter Lüden.

Unter den deutschen Hafenfotografen nimmt

Walter Lüden sicherlich eine Sonderstellung ein, dürfte es ihm doch wohl am besten gelungen sein, mit der Kamera die Lebendigkeit des Hamburger Hafens in der Nachkriegszeit einzufangen. Bis zu 16.000 Menschen arbeiteten in der Zeit des Wirtschaftswunders als Kranführer und Schauerleute, Ewerführer oder Barkassenschipper auf den Kais und auf dem Wasser, Zigtausende auf den Helgen und in den Docks der Werften. Die Architektur der Schiffe, darunter noch etliche Dampfer, präsentierte sich damals noch ebenso bunt wie ihre Ladungen aus Kisten, Säcken, Ballen und Fässern, Schüttgütern, Industrieanlagen, Autos und Lokomotiven.



„Fofftein“: Walter Lüden verstand es in unvergleichlicher Weise, die Atmosphäre im Hamburger Hafen in den 1950er Jahren mit der Kamera einzufangen.





GORCH FOCK in See. (Foto: Presse- und Informationszentrale Marine)

„Hamburgs Hafenfotograf Nr. 1“, wie Walter Lüden damals von der örtlichen Presse genannt wurde, beobachtete dieses faszinierende Geschehen aus nächster Nähe und schuf mit technischer Perfektion ein unvergleichliches Werk, das insbesondere die letzte Phase des noch von der Vorkriegszeit geprägten konventionellen Stückgutumschlags in hervorragender Weise dokumentiert. Für den Bildband hat Klaus-Peter Kiedel auf den rund 30.000 Negative umfassenden, im Besitz des Deutschen Schifffahrtsmuseums befindlichen Nachlass Walter Lüdens zurückgegriffen und eine eindrucksvolle Auswahl der schönsten Fotografien zusammengestellt. Unnötig zu erwähnen, dass natürlich keine bereits früher abgedruckten Bilder in den Band aufgenommen wurden.

*Klaus-Peter Kiedel: Menschen, Schiffe, Ladungen. Mit dem Fotografen Walter Lüden im Hamburger Hafen in den 1950er und 1960er Jahren. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 85; Schifffahrt und Fotografie, Band 5. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, 90 großformatige Duplex-Abbildungen, Hardcover, gebunden, 27,5 × 24,5 cm. ISSN*

*0343-3625, ISBN 978-3-86927-085-2, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.*

#### ■ Im Kielwasser der GORCH FOCK

Über Jahrhunderte beherrschten die großen Segelschiffsflotten die Weltmeere. Heute erhält u. a. das Segelschulschiff GORCH FOCK der Deutschen Marine diese Tradition aufrecht. Ihre majestätische Schönheit wird immer wieder bewundert, nicht nur wenn sie als Flaggschiff die großen Windjammerparaden in Deutschland anführt.

Auch Hans Freiherr von Stackelberg konnte sich dieser Faszination nicht entziehen. Über dreizehn Jahre seines Lebens verbrachte er auf der Bark, davon sechs Jahre (1972–1978) als ihr Kommandant. Aus seiner ganz persönlichen Sicht berichtet der Autor über den Alltag an Bord, über Reisen bei Orkanstärken, Staatsbesuche und Auslandsaufenthalte. Humorvoll und unterhaltend schildert er eine unwiederbringliche Zeit, angefüllt mit amüsanten Episoden, die dem Leser die Atmosphäre auf dem immer noch so beliebten Segelschulschiff nahebringt.

Für die Neuausgabe des Bestsellers „Im Kielwasser der GORCH FOCK“ wurden Text und Abbildungen neu erfasst, Rechtschreibung und Zeichensetzung den heutigen Gepflogenheiten angepasst sowie Satzfehler und offensichtliche Versehen korrigiert. Der Band wurde zudem um mehrere farbige Abbildungen und eine vollständige Liste der Kommandanten des Schiffes ergänzt sowie mit einem kurzen Anhang zu den tragischen Bordunfällen der jüngeren Vergangenheit und den daraus gezogenen Konsequenzen versehen.

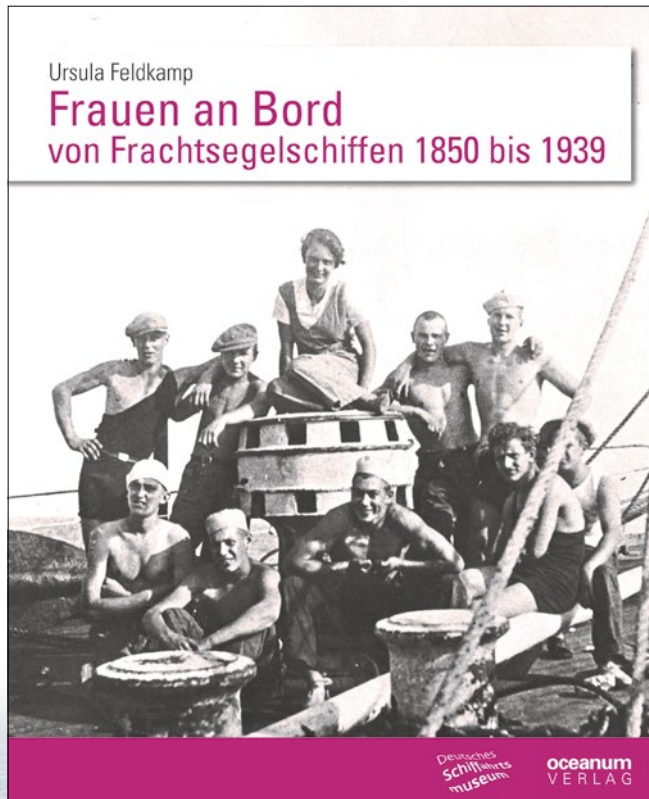
*Hans Freiherr von Stackelberg: Im Kielwasser der GORCH FOCK. Ein Kommandant erinnert sich. Erweiterte Neuausgabe, herausgegeben und mit einem Anhang versehen von Erik Hoops. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 384 Seiten, 118 Schwarzweiß- und Farbbildungen, Hardcover, gebunden, 14,5 × 24 cm. ISBN 978-3-95494-011-1, 29,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 26,90 Euro.*

Zwischen 1929 und 1938 gelang es einzelnen Frauen, auf den letzten großen Frachtsegelschiffen des finnischen Reeders Gustaf Erikson zu arbeiten. Einige waren sehr ambitioniert und wollten Offizier bzw. Kapitän werden. Doch keine von ihnen hat es geschafft. In der Besatzung als „Jonas“ – als Unglücksbringerin – gemieden, als „unweiblich“ bzw. „unnatürlich“ gedemütigt, wurden Frauen entweder demoralisiert oder durften aus formalen Gründen keine weiteren Reisen machen.

DSM-Wissenschaftlerin Ursula Feldkamp, die sich seit vielen Jahren mit maritimen Selbstzeugnissen und anderen Dokumenten zur Sozialgeschichte des Bordlebens in der Segelschiffahrt befasst, hat im vorliegenden Band anhand weiblicher Selbstzeugnisse von Frachtsegelschiffen die Lebenswelt der Frauen in Bordgemeinschaften der traditionellen Segelschiffe des 19. Jahrhunderts und auf den modernen Segelschiffen der

## ■ Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen

Wenn in der Geschichte von Frauen an Bord die Rede ist, denken viele an die Piratinnen Ann Bonney und Mary Read. Dabei hat es zahlreiche Frauen gegeben, die im 19. Jahrhundert und früher auf Schiffen gearbeitet haben. Nicht wenige lebten mit ihren Familien an Bord kleiner Küstensegler, einige auch auf großen Frachtsegelschiffen. An der deutschen Nordseeküste gab es Regionen, in denen das Mitreisen auf transatlantischer Fahrt von Schifferfrauen nicht nur gang und gäbe war, sondern sogar gefordert wurde. Während sie auf kleinen Schiffen den Haushalt versahen und Matrosenarbeit verrichteten, wurden sie auf den großen Seglern vor der Besatzung verborgen gehalten.



Zwischenkriegszeit rekonstruiert und zu einer maritimen Kulturgeschichte von Frauenleben und Frauenarbeit an Bord zusammengefasst. Die Studie zeigt in ihrer feinen Konturierung der Bordstrukturen, für die auch Selbstzeugnisse von Männern als Quellen ausgewertet wurden, dass einzelne Frauen in Männerdomänen kaum eine Chance hatten zu lernen. Die Studie belegt zugleich die Verunsicherung der Männer durch die Anwesenheit einer einzelnen Frau an Bord. Gegenseitige Bespitzelung und Klatsch der Seeleute führten auf den Schiffen zu gegenseitigem Misstrauen.

Die vielschichtigen Ergebnisse dieser Studie machen deutlich, dass es den weiblichen Arbeitskräften in Männergemeinschaften an Bord unmöglich war, Anfeindungen, Demütigungen und sexuelle Belästigungen überhaupt anzusprechen, geschweige denn adäquat darauf zu reagieren. Vor allem die Mikrostudien der Zwischenkriegszeit verweisen exemplarisch auf Kommunikationsmuster in Männerdomänen, die vielleicht bis heute bestehen. Ursula Feldkamps Rekonstruktion liefert interessante Erklärungsansätze, warum es so wenige Frauen in Führungspositionen gibt. Scheuen viele Frauen wirklich die Verantwortung oder fürchten sie nicht eher demoralisierende Intrigen, die nicht beherrschbar sind? Welche Möglichkeiten haben Frauen in Führungspositionen heute, derlei Konflikte anzusprechen? Die Selbstzeugnisse aus der Vergangenheit bieten lohnenswerte Anregungen für eine systemische Betrachtung von Männerdomänen, nicht nur in der Seefahrt.

*Ursula Feldkamp: Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939 in autobiografischen Quellen. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 75. Oceanum Verlag,*

*Wiefelstede. 327 Seiten, 167 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag, 21 × 27 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-075-3, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.*

#### ■ Deutsches Schiffahrtsarchiv 36/37

Die jüngste Ausgabe des wissenschaftlichen Jahrbuchs des DSM präsentiert sechs längere Aufsätze, wobei der Fokus auf der Entwicklung von Schiffsantrieben liegt. Die Beiträge im Einzelnen:

*Jochen Haas:* Arten und Inhalte der Gezeitenanalyse in der antiken Literatur

*Torsten Capelle †:* Ein Goldboot und sein Umfeld. Die Miniaturenkette von Szilágyosmlyó

*Helmut Olszak:* Die Entwicklung der Hochseefischereifahrzeuge an der südlichen Ostseeküste im 19. und 20. Jahrhundert

*Heinz Haaker:* Langsamlaufende, doppeltwirkende Zweitakt-Dieselmotoren in der deutschen Handelsflotte – Teil 2

*Ferdinand Brandes †:* Erfahrungen der ehemaligen Kriegsmarine bei der Entwicklung schnelllaufender Schnellbootmotoren und der doppeltwirkenden Zweitaktmotoren der MAN

*Wolfgang Steusloff:* Maritim-kulturelle Veränderungen in den Seebädern und ehemaligen Seefahrer- und Fischerdörfern Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990

*Deutsches Schiffahrtsarchiv 36/37, 2013/2014. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. ca. 400 Seiten, 170 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, Hardcover, gebunden, 16,5 × 24 cm. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-036-4, 23,50 Euro, im Abonnement 19,50 Euro.*



# Notizen aus dem DSM

Die „Flößerei“ ist in das „Bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes der Deutschen UNESCO-Kommission“ aufgenommen worden. Laut Schreiben der Deutschen UNESCO-Kommission wurde sie anerkannt als „gesellschaftliche und regionale Wissenstradition, die über praktische wie theoretische Erfahrungen vermittelt wird, ländliche mit städtischen Wirtschaftsbereichen verbindet und durch touristische wie freizeitliche Betätigungs- und Erlebnisformen lebendig gehalten wird“.

Früher hatte die Flößerei angesichts eines riesigen Holzbedarfs in allen Lebensbereichen der Gesellschaft in Deutschland eine herausragende Rolle gespielt. Das Handwerk und die Arbeit der Flößer prägte das Leben vieler Menschen.

Mit der Aufnahme der Flößerei in das bundesweite Verzeichnis erfährt auch die lange Beschäftigung mit diesem Thema am Deutschen Schifffahrtsmuseum nationale Anerkennung. Bereits 1985 zeigte das Museum in Bremerhaven die Ausstellung „Flößerei in Deutschland“. Diese Ausstellung und eine weitere Ausstellung „Flößerei im Weserraum“ gingen dann bis Mitte der 1990er Jahre auf Wanderschaft. Konzipiert hatte sie der DSM-Volkskundler Hans-Walter Keweloh.



Im November vergangenen Jahres wurde auf der zur Museumsflotte des DSM gehörenden Nordischen Jagt GRÖNLAND für eine gründliche Wartung der Motor ausgebaut. Diese Prozedur ist alle sechs bis sieben Jahre notwendig. Im nächsten Schritt wurde das Schiff zur Werft H. Bültjer in Ditzum an der Ems überführt und über eine Slip-Anlage an Land gezogen, um den Rumpf zu überprüfen, verrottete Planken auszutauschen und die Welle zu begutachten. Einen neuen Anstrich bringt die ehrenamtlich tätige Crew der GRÖNLAND selbst auf. Als letzter Akt folgt die Klassifizierung durch Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL). Zurück in Bremerhaven, wird

das Schiff dann wieder aufgetakelt und bereitgemacht für die Sommersaison 2015.

Die Wartungs- und Werftarbeiten unterstützt der DSM-Förderverein mit einer Summe von 40.000 Euro.



Das DSM hat in Kooperation mit Studentinnen des Masterstudiengangs „Museum und Ausstellung“ der Carl-von-Ossietzky-Universität in Oldenburg erstmals eine Audio-App für den Hochseebergungsschlepper SEEFALKE entwickelt. Dafür wertete das Projektteam im Archiv Tagebücher, Bergungsberichte und Fotoalben aus sowie in der Bibliothek die vorhandene Literatur. Darüber hinaus wurden Zeitzeugen gesucht, um das Projekt mit persönlichen Berichten anzureichern.

DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner hatte das Projekt im Rahmen der Neukonzeption des Museums initiiert: „Der Museumshafen soll mit Geschichten gefüllt und noch attraktiver werden. Mit der SEEFALKE machen wir den Anfang.“ Die Idee sei es, das Schiff mit Hilfe der App neu zu entdecken. Die Besucher sollen über ihr eigenes Smartphone Audiospuren zu prägnanten Punkten auf dem Schiff abrufen können: „Durch Geschichten und Geräusche wird das Leben und die Atmosphäre an Bord erlebbar gemacht.“



Am 5. September 2015 ist es 50 Jahre her, dass Bundespräsident Walter Scheel das Deutsche Schifffahrtsmuseum eröffnete – Anlass genug für eine Sonderausstellung unter dem Titel „1975 / 2015 – Schiffe erzählen Museumsgeschichte(n)“. Exklusiv für die Fördervereinsmitglieder gibt es am 4. September um 19.00 Uhr eine Voreröffnung der Jubiläumsausstellung, auf der Dr. Kai Kähler und Dr. Sonja Kinzler die Jubiläumsbroschüre präsentieren und durch die Ausstellung führen werden.

Sparkassen-Finanzgruppe



Jetzt Termin vereinbaren:  
Tel.: 0471 4800-0

Wie Sie sich die Zukunft auch ausmalen –  
wir helfen Ihnen, sie zu gestalten.

Das Sparkassen-Finanzkonzept.

 **Weser-Elbe  
Sparkasse**

Der Unterschied beginnt beim Namen. Deshalb entwickeln wir mit dem Sparkassen-Finanzkonzept eine ganz persönliche Rundum-Strategie für Ihre Finanzen. Gemeinsam mit Ihnen und abgestimmt auf Ihre Zukunftspläne. Mehr erfahren Sie in Ihrer Geschäftsstelle oder unter [www.wespa.de](http://www.wespa.de). **Gut für mich.**