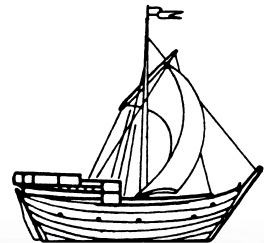


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

2.2015



Bremer Hanse-Kogge

Einzel exemplar € 1,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:  
Viele Aktivitäten rund um den 40. Jahrestag der Eröffnung des Deutschen Schiffahrtsmuseums: Rechtzeitig vor dem Jubiläum, zu dem eine von Kai Kähler verfasste Schrift erschienen ist (rechts; s. S. 7ff.), kehrte die DWA generalüberholt an ihren Standort zurück (Foto links: Imke Engelbrecht; s. S. 32).

### **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**

Dr. Mike Belasus, DSM, Bremerhaven; Detlef Brinkmann, Altenberge; Bart Holterman und Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Dr. Kai Kähler, Bremerhaven; Simone Kahlow, DSM, Bremerhaven; Dr. Sonja Kinzler, Bremen; Elke Kreowski, Hans Christian Küchelmann, PD Dr. Natascha Mehler, Annika Opitz, Prof. Dr. Ruth Schilling und Marleen von Barga, 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: Erik Hoops.

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.



## **Schiffahrtsgeschichte**

- Detlef Brinkmann Exekution im Eis – Ein deutsches Schicksal während der amerikanischen Lady-Franklin-Bay-Expedition 1881–1884 2

## **Berichte aus dem Museum**

- Sonja Kinzler und Kai Kähler „1975/2015 – Schiffe erzählen Museumsgeschichte(n)“ – Sonderausstellung und Publikation zum 40. Jahrestag der Einweihung des DSM 7

- Elke Kreowski Die Mitgliederversammlung des Fördervereins am 25. April 2015 12

- Marleen von Barga Von der Elbe an die Weser 16

- Annika Opitz Ein „neues Gesicht“ für die Museologie 17

- Simone Kahlow „Wie kommen die Exponate ins Museum?“ – Ein Schulprojekt um Geschichte und Artenschutz im Zeitalter des Anthropozäns 18

- Ruth Schilling Die Bremer Kogge als Objekt der Forschung im Museum 21

- Natascha Mehler, Mike Belasus, Bart Holterman und Hans Christian Küchelmann Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hanse 24

- Erik Hoops „Und es schwimmt tatsächlich!“ – Jungfernfahrt des DSM-Papierbootes von Hunderten von Schaulustigen bejubelt 29

- Notizen aus dem DSM 31

- Impressum/Titelbild U2

# Exekution im Eis

Ein deutsches Schicksal während der amerikanischen Lady-Franklin-Bay-Expedition 1881–1884

Über das Geschehen am 6. Juni 1884 notiert der Gefreite Julius Frederick, einer von acht deutschstämmigen Teilnehmern der „International Polar Expedition“ in die kanadische Arktis: „Drei Gewehre wurden geladen, zwei mit Kugeln, eines mit der Platzpatrone; wer die Platzpatrone hatte, wussten wir nicht.“ Es ist der Schicksalstag eines anderen der acht. Und das schrecklichste Kapitel eines an leidvollen Akten reichen Dramas.

Der Ursprung der Tragödie liegt fünf Jahre zurück und ist anfangs hoffnungsvoll: Auf dem zweiten Meteorologischen Kongress, der im Oktober 1879 in Rom tagt, steht Carl Weyprecht kurz vor der Vollendung seines Lebenswerks. Die langen Polarnächte während der österreichisch-ungarischen Nordpolexpedition ließen ihn eine Idee entwickeln, die er nach seiner Rückkehr zunehmend konkretisiert. Der zumeist nur von nationalistischem und persönlichem Prestigestreben motivierte Wettlauf zum Nordpol erscheint ihm unter wissenschaftlichen Aspekten völlig nutzlos, gar kontraproduktiv. Eine internationale Zusammenarbeit im Dienste der Wissenschaften hingegen wäre dem Fortschritt um ein Vielfaches förderlicher.

Als Inhaber der Goldenen Medaille der Royal Geographic Society nutzt Weyprecht seine internationale Reputation, um seiner Idee auf wissenschaftlichen Versammlungen Gehör zu verschaffen. In Rom steht er kurz vor dem Durchbruch. Grundlage dafür ist eine Verständigung mit Georg Neumayer im Vorfeld des Kongresses. Dem Pfälzer, der nicht müde wird, weltweit die Erforschung der Antarktis einzufordern, hat er zugesagt, auch die Einrichtung antarktischer Forschungsstationen vorzuschlagen. Und tatsächlich beschließen England, Frankreich, das Deutsche Reich, Russland, Österreich, Schweden, die Niederlande, Italien und die USA die Einrichtung von

vierzehn Polarstationen, davon zwei am Rande der Antarktis. Ein Jahr lang – im ersten internationalen Polarjahr – sollen in diesen Stationen Messdaten zu Forschungszwecken erhoben werden.

Die Deutschen errichten eine Station auf Südgeorgien und zwei in Kanada, eine davon auf Labrador und die andere im Cumberland-Sund. Die Amerikaner zieht es noch weiter in den Norden nach Ellesmere Island. Als der amerikanische Kongress 1881 die Teilnahme am internationalen Polarjahr ratifiziert, greift man vor allem mangels Alternativen auf einen Plan des Fernmeldecorps zur Kolonisierung der Arktis zurück. Dessen Offizier Adolphus Washington Greely, ein bewährter Bürgerkriegsveteran, wird mit dem Kommando über die Expedition beauftragt. Greely ist ein „Kommiskopf“, dem militärische Disziplin über alles geht. Bei der Auswahl der Expeditionsteilnehmer setzt er auf Soldaten, die er entweder persönlich kennt oder die ihm von befreundeten Offizieren empfohlen wurden. Dass nicht ein einziger der Auserwählten über Erfahrungen in arktischen Regionen verfügt, stört ihn nicht. Kriegsminister Robert Todd Lincoln, in dessen Ressort die Verantwortung für das Unternehmen fällt, ist von dem Vorhaben nicht überzeugt. Das mag eine der Ursachen sein, warum der Etat mit 25.000 \$ vergleichsweise bescheiden ausfällt. Grund genug für Greely, sich vor Ort in St. John auf Neufundland besonders akribisch mit den Vorbereitungen auseinanderzusetzen.

Neben der Anschaffung des Proviants und der Gerätschaften entwickelt Greely einen detaillierten Plan zur Versorgung seiner Expedition. Darin ist bereits eine Lebensmittellieferung für eine zweite Überwinterung einkalkuliert. Von allen Beteiligten fordert er eine strikte Einhaltung dieses Planes. Für die Passage zur Lady-Franklin-Bay

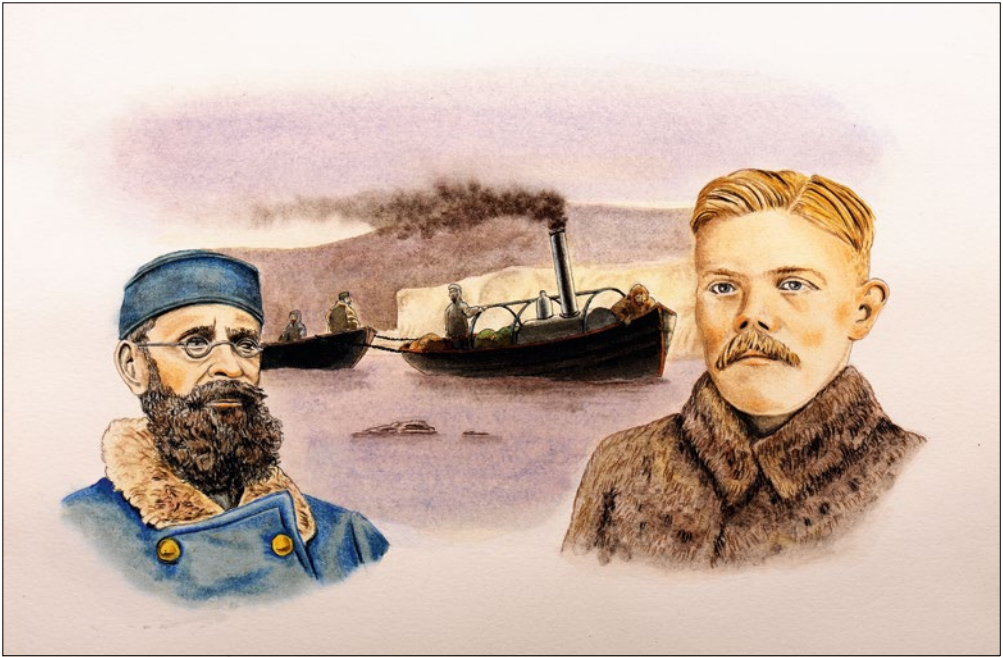
mietet er die *PROTEUS* samt Besatzung. Das Schiff ist sieben Jahre zuvor von schottischen Schiffbauern speziell für die Eisfahrt konzipiert worden. Die 63 m lange und 10 m breite dampfgetriebene Schonerbark ist aus amerikanischer Weißeiche gebaut. Der Bug ist mit Schweißeisen verstärkt und das Schiff rundherum von der Wasserlinie bis zur Bilge mit Eisenholz beschlagen. Kapitän Pike und seine Mannen bleiben als Besatzung an Bord, da zum Expeditionskorps keine Seeleute gehören.

Voll beladen mit Proviant und Geräten – darunter allein zweihundert wissenschaftliche Instrumente – verlässt das Schiff am 7. Juli 1881 den Hafen von St. John. Im grönländischen Godhavn wird der Arzt Octave Pavy mit weiteren Vorräten aufgenommen, in Upernavik die beiden Inuit Jens Edward und Frederick Thorlip Christiansen. Bis zur Melville Bay hatte ihnen ein warmer Sommer eine eisfreie See beschert, doch jetzt künden die ersten Eisschollen von der Kälte des Nordens. Kurz vor Erreichen ihres Zieles scheint sie am Eingang zur Lady-Franklin-Bay das Glück zu verlassen, denn der Zugang wird vom Eis versperrt. Und zu allem Überfluss driftet die Scholle, an der sie die *PROTEUS* festgemacht haben, südwärts. Nach einer Woche ohnmächtigen Wartens aber bricht ein Sturm das Eis an den westlichen Rändern auf und öffnet eine schmale Einfahrt in die Bucht. Schnell lassen sie sich am nördlichen Ufer absetzen. Dort lässt Greely das Stationshaus errichten, das er zu Ehren eines Senators Fort Conger tauft.

Schon bald treten erste Differenzen auf. Sergeant William H. Cross kann nicht verheimlichen, dass er ein Alkoholproblem hat. Octave Pavy, der Expeditionsarzt mit französischen Wurzeln, verübelt es Greely, ihn genötigt zu haben, den Eid auf die amerikanische Flagge abzulegen. Und Second Lieutenant Frederick E. Kisingbury, der stellvertretende Kommandant, wird von Greely kurzerhand suspendiert, nachdem er seine Befehlsführung in Frage gestellt hat. Dennoch wird sich in den folgenden Monaten eine gewisse Normalität einstellen. Alle wissenschaftlichen Messungen werden auftragsgetreu vorgenommen, Exkursionen bringen weitere Erkenntnisse.

Auch die aus Deutschland stammenden Teilnehmer fügen sich mit ihren Fähigkeiten in das Gemeinschaftsleben ein. Henry Biederbick hatte in der Heimat den Beruf des Apothekers erlernt, hier wird er zum Sanitäter und Assistenten Pavys. Julius Frederick verdingt sich als Schuster und Roderick Schneider zeigt sein Talent als Koch. Karl Heinrich Buck nennt sich in der neuen Welt Charles B. Henry. Unter diesem Namen erstellt er für die *Chicago Times* Expeditionsberichte. Darin notiert er im Sommer 1882: „Der Grönlandtrupp kam am 1. Juni wohlbehalten zurück, es gibt keinerlei Symptome von Skorbut, zwei Männer sind jedoch ganz schneebblind. Lieutenant Lockwood, Sergeant Brainard und ein Eskimo sind 75 Meilen über Kap Britannia hinausgekommen und haben das Sternenbanner am nördlichsten Punkt entfaltet, den je ein Sterblicher erreicht hat.“ Lockwoods kleiner Trupp hatte die Bestmarke, die bislang von der britischen Arktisexpedition unter George Nares 1875 gesetzt worden war, um gut vier Meilen auf 83°24' nach Norden verschoben. Zwar wurde damit wieder der von Weyprecht geächtete Wettlauf der Nationen nach immer neuen Rekorden bedient; der Stimmung einer isolierten Mannschaft am Ende der Welt aber war das Erfolgserlebnis auf jeden Fall förderlich.

Doch allmählich wendet sich das Blatt. Die *NEPTUNE*, von den Amerikanern in St. John als Versorgungsschiff gechartert, findet keinen Weg durch die Eismassen, die sich in diesem Jahr deutlich schneller verdichten als noch im Sommer des Vorjahres. In Washington redet man sich derweil ein, dass für die Männer in der Lady-Franklin-Bay noch keine Gefahr bestehe. Tatsächlich schafft es Greely mit seiner Mannschaft, auch den zweiten Winter zu überstehen. Noch sind Vorräte vorhanden und noch können sie durch erlegtes Wild ergänzt werden. Im Sommer 1883 wollen die verantwortlichen Stellen in der Hauptstadt dann alles besser machen: Diesmal wird erneut die bewährte *PROTEUS* gechartert, die von der *USS YANTIC* begleitet wird. Doch dieses Unternehmen endet in einem Desaster. Die *YANTIC* hat gerade erst einen Auftrag in der Karibik



Adolphus Greely, die Dampfbarkasse LADY GREELY und Charles B. Henry. (Zeichnung des Verf.)

beendet, sie ist in keiner Weise für eine Fahrt in eisige Regionen gerüstet. Weder ist der Rumpf gegen den Eisdruck geschützt noch verfügt die Mannschaft über Winterbekleidung. Zudem macht der YANTIC ein Kesselschaden zu schaffen, der sie an Geschwindigkeit hinter die PROTEUS zurückfallen lässt. So begibt sich die PROTEUS zunächst allein ins Eis, während die YANTIC in Godhavn repariert werden muss. Schon bald wird man sich auf der PROTEUS klar darüber, dass der Weg zur Lady-Franklin-Bay längst nicht so leicht fallen wird wie noch zwei Sommer zuvor. Und es kommt noch schlimmer: Die PROTEUS wird vom Eis eingeschlossen und schließlich zerdrückt. Als der Kommandant der YANTIC von dem Drama erfährt, hält er es für seine vordringliche Aufgabe, sich um die Schiffbrüchigen zu kümmern. Der ursprüngliche Auftrag spielt längst keine Rolle mehr.

Inzwischen realisieren die Männer in Fort Conger den Ernst der Lage. Nachdem auch in diesem Sommer das Versorgungsschiff ausgeblieben ist, weiß Greely, dass er seine Leute nur retten kann, wenn sie die Station verlassen und versu-

chen, sich nach Süden durchzuschlagen. Nach 721 Tagen, in denen sie pflichtgetreu ihre Aufgaben erfüllt haben, verlassen sie am 9. August 1883 Fort Conger. Die Dampfbarkasse LADY GREELY nimmt drei weitere Boote in Schlepp. Kurz nach Verlassen der Bucht ziehen Stürme auf, die das Eis zusammenschieben und das Fortkommen erschweren. Schon bald sitzen sie fest. Die meisten Männer sind bestürzt, als Greely vorschlägt, auf eine Eisscholle überzusetzen, um sich darauf nach Süden treiben zu lassen. Doch eine bessere Alternative gibt es nicht. In einem heftigen Sturm zerbricht die Scholle und halbiert dadurch ihren Überlebensraum. Als der Sturm abflaut, können sie wenigstens ein Zelt aufstellen. Derweil dreht der Wind und treibt die Scholle jetzt nach Norden. Anlass genug für Greely, die Küste Grönlands als neues Ziel zu postulieren. Doch seine Mannschaft quittiert diese neue Idee nur mit Unverständnis, das ihren Zweifeln an der Führungsqualität ihres Kommandanten neue Nahrung gibt. Nun dreht der Wind erneut und droht die Scholle in die offene See der Baffin-Bay zu treiben. Doch ausgerechnet die Kollision mit einem Eisberg be-

wahrt sie vor dem sicheren Tod und lässt die Scholle jetzt wieder zur westlichen Küste driften. Ungeachtet der Gefahr wagen sie es, über ein Trümmereisfeld an Land zu klettern. Am 30. September haben sie endlich wieder festen Boden unter den Füßen.

Nach einem Fußmarsch von zwanzig Meilen erreichen die Männer Kap Sabine. Dort erwarten sie weitere Enttäuschungen: Sie finden nur geringfügige Depots und eine Nachricht über den Untergang der *PROTEUS* vor. Dennoch entscheidet Greely, hier zu verweilen. Auf Mauern aus Geröll errichten sie notdürftig eine neue Behausung, die sie mit einem umgedrehten Boot als Dach bedecken. Das neue Heim ist eng und bedrückend, lediglich der nur 1,60 Meter große Frederick kann als Einziger darin stehen. Da sie sich auf eine weitere Überwinterung mit immer knapper werdenden Vorräten einrichten müssen, reduziert Greely die Tagesrationen. Schon bald fokussiert der Hunger ihre Gedanken nur noch auf die Nahrungsaufnahme. Ablenkung finden sie allein in Arbeiten, die dem Gemeinwohl dienen sollen: Schneider formt Stearinkerzen und Bender fertigt die passenden Kerzenständer dazu, während Frederick Schuhe für einen Marsch nach Grönland herstellt, der nie stattfinden wird. Als Schneider die Gelegenheit beim Kochen nutzt, sich an den Zutaten zu vergreifen, wird er durch Bender abgelöst.

Angesichts des permanenten Hungers häufen sich nun die Lebensmitteldiebstähle. Pavy bedient sich schamlos an den Rationen seines hilflosen Patienten Ellison. Dem geborenen Badener hatte er zuvor die erfrorenen Hände und Füße amputiert. Die Situation wird immer verzweifelter, bald sterben die ersten Männer vor Erschöpfung und Unterernährung. Der Tod ist jetzt ihr ständiger Begleiter. Franz-Joseph Lang alias Francis Long versucht mit Unterstützung des Inuit Jens die kargen Vorräte durch die Jagd zu ergänzen. Doch nachdem sein Gefährte mit einem Kajak versinkt, steht er ohne Hilfe da. Als Charles B. Henry einen gestohlenen Schinken erbricht, sind die anderen außer sich vor Wut und stehen kurz vor einem Lynchmord. Greely ordnet daher für den folgen-

den Tag einen Prozess an, in dem Henry einstimmig für schuldig befunden und aller Aufgaben entbunden wird. Nur der Kräfteverlust bei allen verhindert eine weitere Eskalation. Schneider notiert resigniert in sein Tagebuch: *„Die meisten sind nicht mehr richtig bei Verstand.“*

Während das Sterben anhält, bleibt Henry unter ständiger Beobachtung. Die Protagonisten dokumentieren, wie sich das Drama zuspitzt:

Greely: *„Bei Kap Sabine, am 6. Juni*

*An die Sergeanten Brainard, Long und Frederick:*

*Trotz seines gestrigen Versprechens hat der Soldat C.B. Henry abermals, wie er mir eingestanden, Robbenfellriemen und wahrscheinlich andere Nahrungsmittel aus dem alten Lager entwendet. Diese Hartnäckigkeit und Kühnheit muss den Tod aller zur Folge haben, wenn ihr nicht schnellstens ein Ende gemacht wird. Der Soldat Henry wird heute erschossen werden, und zwar mit Vorsicht, dass niemand dabei Schaden leidet, denn er ist körperlich stärker, denn je zwei von uns. Er ist zu erschießen mit zwei Kugeln und einer Platzpatrone. Dieser Befehl ist dringend und durchaus notwendig, wenn wir am Leben bleiben wollen.“*

Frederick: *„Wer die Platzpatrone hatte, wussten wir nicht, ich kann es nicht sagen, nur der Mann, der sie geladen hatte, wusste es.“*

Biederbick: *„Gegen 15 Uhr hörten wir Schüsse.“*

Frederick: *„Henry war allein am Strand. Er wusste nicht, dass wir ihn töten mussten, obwohl er gewarnt worden war. Wir näherten uns auf 20 Meter. Auf diese Entfernung konnten wir ihn nicht verfehlen. Der Mann fiel ohne ein Wort tot um.“*

Nach Greelys Darstellung sollte Henrys Tod den Rest der Mannschaft vor weiterem Schaden bewahren. Doch fast täglich wird die Zahl derer, die von dem Opfer profitieren könnten, geringer. Greely, Brainard, Connell, Frederick, Long, Biederbick und Ellison sind die letzten sieben, die derart entkräftet sind, dass sie nur noch dahinsiechen. Schneiders Leiche liegt noch im Zelt und die Zeltstange ist umgefallen, doch keiner



Adolphus Greely am Ruder der *PROTEUS*. (DSM-Archiv: II 1 V 328a)

hat mehr die Kraft, sie aufzurichten. Nur noch ein Wunder kann sie retten.

Und das Wunder geschieht. Monate zuvor hatte der amerikanische Kongress einer letzten, groß angelegten Rettungsaktion zugestimmt. Unter dem Kommando des reaktivierten Bürgerkriegsveteranen Winfield Scott Schley macht sich ein Suchtrupp auf drei Schiffen auf, um das Schlimmste doch noch zu verhindern. Und sie haben Glück: In einem Cairn (Steinhügel) stoßen sie auf eine Nachricht Greelys, die ihnen den entscheidenden Hinweis auf Kap Sabine gibt. Was die Retter dort vorfinden, lässt sie erschauern, denn rings um das Zelt finden sie kaum bedeckte Leichen. Für die wenigen Überlebenden kommt die Rettung in letzter Sekunde. Nach Einschätzung der mitgereisten Ärzte hätten sie kaum noch den nächsten Tag erlebt. Für Ellison kommt die Hilfe nicht mehr rechtzeitig, er stirbt auf der

Rückfahrt. Die letzten sechs werden in der Heimat mit Feuerwerk und Paraden als Helden gefeiert und auf Empfänge eingeladen. Die Nachricht von der Rettung tickert um die ganze Welt. Trotz der großen Anzahl an Opfern ist ein ganzes Land erleichtert. Bis die ersten Berichte über das, was die Retter vorfanden, an die Öffentlichkeit dringen. Gegen den Widerstand Greelys hatte Schley auch den Rücktransport der Verstorbenen angeordnet. Dabei wurde deutlich, dass von den Leichen Fleischstücke abgeschnitten wurden, und zwar auch von dem exekutierten Henry. Bald macht in der Presse das Gerücht von Kannibalismus die Runde. Die Geretteten schweigen oder dementieren. Fortan liegt ein Schatten auf ihrem Heldentum. Mit Ausnahme von Schneider, den seine Familie zurück nach Chemnitz holt, werden alle Opfer mit militärischen Ehren beigesetzt. Obwohl die Exekution nicht mehr verheimlicht werden kann, gilt auch für Henry „Verhungern“ als offizielle Todesursache.

Ende der 1980er-Jahre ermöglichte Erika Beier dem Polarforscher Arved Fuchs, Einblick in den Nachlass ihres Onkels Buck alias Henry zu nehmen. Dessen Schicksal beschäftigte den Bad Bramstedter jahrelang, bis er sich schließlich in den Sommern 2009 und 2010 auf die Suche nach Spuren der tragischen Expedition begab. Im Norden Kanadas fand er mit seiner Crew die Schicksalsorte, an denen noch heute Überreste des damaligen Lebens und Sterbens zu finden sind. Eine Frage bleibt aus seiner Sicht bis in unsere Tage unbeantwortet: Auch andere Expeditionsmitglieder waren wie Henry mehrmals des Diebstahls überführt worden. War wirklich ein Punkt erreicht, an dem aus disziplinarischen Gründen kein anderes Mittel als die Hinrichtung infrage kam, oder war die Entscheidung nicht eher von der Absicht motiviert, mit den sterblichen Überresten eines Einzelnen in das Überleben der anderen zu investieren?



# „1975/2015 – Schiffe erzählen Museumsgeschichte(n)“

Sonderausstellung und Publikation zum 40. Jahrestag der Einweihung des DSM

Am 5. September 2015 jährte sich die feierliche Einweihung des Deutschen Schifffahrtsmuseums zum vierzigsten Mal. Das Museum gab es als Institution bereits seit 1971, und auch die Unterzeichnung der Stiftungsurkunde hatte wiederum einige Jahre Vorlauf. Nach rund vier Jahren Bauzeit konnte im Spätsommer 1975 das Gebäude des berühmten Architekten Hans Scharoun mit den bereits fertiggestellten Teilen der Dauerausstellung der Öffentlichkeit übergeben werden.

Vierzig Jahre sind zwar nicht so „rund“ wie fünfzig Jahre. Trotzdem bietet das diesjährige Jubiläum einen willkommenen Anlass, um eine Ausstellung und eine Publikation auf die Beine zu stellen. Diese Sonderausstellung ist bewusst nicht als Rückblick auf vier Jahrzehnte DSM angelegt. Stattdessen blickt sie auf die Gründungszeit und präsentiert neue Ansätze und Perspektiven – daher der Titel „1975/2015“, nicht: „1975–2015“. Sie spielt sich im Scharoun-Bau ab, der 1975 – zusammen mit der Bootshalle, an deren Stelle nun der Bangert-Bau steht – das Museum wesentlich ausmachte. Um den Kontrast zwischen „alt“ und „neu“ zu kennzeichnen und einen Vorgeschmack auf die neue Dauerausstellung zu bie-

ten, für deren Vorbereitung die gesamte Dauerausstellung mitsamt der Sonderausstellung in absehbarer Zeit abgebaut werden wird, interveniert die Sonderausstellung in die Dauerausstellung. Wie macht sie das? Sie verteilt sich in zwölf Stationen über das Außengelände (drei Stationen) und den Scharoun-Bau (neun Stationen). Die mit der Agentur IGLHAUT + von GROTE konzipierten Stationen sind inhaltlich voneinander unabhängig und haben keine festgelegte Reihenfolge, auch wenn die Stationen vor dem Museum und im Eingang einführenden Charakter besitzen. Man kann, muss aber nicht alle Stationen besuchen, und man kann als Besucher der Dauerausstel-



Bundespräsident Walter Scheel zwischen dem Geschäftsführenden Direktor Detlev Ellmers und Senatspräsident Hans Koschnik bei der Eröffnung des DSM am 5. September 1975. (© Stadtbildstelle Bremerhaven)



Die SEUTE DEERN am Eröffnungstag. (© Stadtarchiv Bremerhaven)

lung immer mal wieder eine Sonderausstellungsstation „mitnehmen“. Die mit Tonnen und signalrot markierten Stationen stehen in Sichtbeziehung zueinander, man findet also, wenn man möchte, von Station zu Station.

Die Sonderausstellung greift nicht nur räumlich, sondern auch inhaltlich in die Dauerausstellung ein. Die Stationen befinden sich nämlich an Orten auf dem Museumsgelände oder im Gebäude, die mit der Museumsgeschichte eng verbunden sind. Dort präsentiert das Museum in vielen Fällen Schiffe oder Schiffsmodelle, die 1975 auch schon Teil der Ausstellung waren und überwiegend bereits an genau diesen Plätzen standen. Die Stationen reichern das Bestehende, teils gut Bekannte, um weitere Informationen und neue Perspektiven an. So erklärt sich der Untertitel „Schiffe erzählen Museumsgeschichte(n)“.

Die erste Station befindet sich auf der Deichseite des Museums an der Besucherbrücke zwischen Deich und Gebäude. Sie hat die Funktion eines „Kundenstoppers“: Hier gibt es allgemeine Informationen zur Ausstellung und erste Einblicke

in Form einer Dia-Auswahl. Die Dias, die man durch ein kleines Guckloch betrachten kann, sind eine Anspielung auf Bildmedien und Sehgewohnheiten aus der Gründungszeit des Museums. Sie gibt es an fast jeder Station. Einen sonderausstellungsbezogenen Diabetrachter in Form eines kleinen Plastikfernsehers gibt es als Souvenir im Museumsshop zu kaufen.

Die SEUTE DEERN markiert die eingangs erwähnte Vorgeschichte des Museums. An der dortigen Station ist die Verschränkung von Objekt- und Museumsgeschichte daher besonders gut greifbar: Die „Gemeinschaft Bremerhavener Dreimaster“, aus der das Museumskuratorium und später das Direktorium hervorgingen, gründete sich 1965, um die Bark nach Bremerhaven zu holen.

Die beiden (nächsten) Stationen vor dem Gebäude und im Eingangsbereich zwischen Kasse und Shop informieren über das Gebäude und die Sonderausstellung. Letztere führt mit historischen Filmen über das damals neue DSM sowie einem alten Museumsführer inhaltlich und ästhetisch in die 1970er-Jahre. Sie bietet zudem Orientierung in der Ausstellung, die sich prinzipiell zum Ziel gesetzt hat, kulturelle Teilhabe für möglichst viele auch unterschiedliche Besucher anzubieten. Ein Gebärdenvideo führt gehörlose Gäste in die Ausstellung ein, ein Infoblatt in Leichter Sprache dient der Orientierung und erläutert unter anderem die barrierefreien Elemente der Ausstellung; es ergänzt somit den allgemeinen Ausstellungsflyer. Wie auch sonst in der Ausstellung hat das vielseitige Filmmaterial Textkommentare in Leichter Sprache, und die Ausstellungstexte sind dreisprachig, indem sie auch in Leichtes Deutsch übersetzt und in Englisch verfügbar sind. Die Stationen im Scharoun-Bau halten Sitzmöglichkeiten vor. Wie schon bei den Außenstationen gibt es in der Station im Kassensbereich wieder ein Tastmodell, das in diesem Fall die Positionen der Stationen im Scharounbau fühl- und im Überblick sichtbar macht. Weil diese Eingangszugleich Ausgangsstation ist, gibt es hier auch ein interaktives Gästebuch.

Die Tastmodelle an den Stationen heben einzelne Merkmale des betreffenden Originals besonders

hervor. Das sind an der Station beim Raddampfer MEISSEN die Radkästen, der Schornstein und natürlich die schnittige Form. Ein Plus: Während das Original zwar im Museum steht, jedoch ohne das vordere und das hintere Drittel, bietet das Modell das gesamte Schiff, und zwar in drei Teilen, so dass die Schnitte nachvollziehbar sind, die man zugunsten der Unterbringung im Museum vorgenommen hat.

Die Tastmodelle, an denen wichtige Merkmale des betreffenden Originals deutlich erkennbar sind, kann man sich an elf der zwölf Stationen mittels eines Leichten Hörtexts näherbringen lassen, der zugleich die Hörfassung des Leichten Basistexts der Station bietet und kurz benennt, was die Station sonst noch zu bieten hat. Dies ist nicht nur, aber auch als Angebot für blinde oder sehbehinderte Besucher gedacht.

Zwei weitere Stationen befinden sich ebenfalls in der Meißenhalle. Das Modell der CAP ARCONA wird unter anderem ergänzt um eine Nachkriegs-Nachrichtensendung, die die Versenkung und den Beginn der Erinnerungsgeschichte thematisiert. Die STRASSBURG wird flankiert vom Themenbereich der Sammlungszugänge durch die Förderdes Museums bis zum Inventarbuch. Wie an

1975  
~  
2015

SCHIFFE ERZÄHLEN  
MUSEUMS —  
— GESCHICHTE(N)

Logo der Sonderausstellung zum Museumsjubiläum.  
(Entwurf: IGLHAUT + von GROTE)

allen Stationen außer derjenigen am Deich gibt es ein Angebot an weiterführender Lektüre.

Auf der oberen Gebäudeebene gibt es Stationen beim U-Boot vom Typ „Seehund“, um das sich unter anderem Geschichten um die Bremerhavener Diskussionen für und wider ein Museums-U-Boot ranken, die seit 1967 zu drei verschiedenen Booten geführt wurden, von denen neben dem „Seehund“ seit 1984 auch die WILHELM BAUER zu besichtigen ist. Hier kann man aufgeregte Leserbriefe aus den Jahren 1967 und 1968 hören oder lesen.



Das Geschwader des Grafen Spee in der Südsee, Gouache/Tempera von Albert Brenet. (DSM, Inv.-Nr. I/01389/76)

Eine weitere Station interveniert im Ausstellungsbereich der Marinemalerei und kommentiert – mit Relief-Tastmodell und erläuterndem Film – ein Gemälde von Albert Brenet, das eine Südsee-Szene aus der Zeit der Kaiserlichen Marine darstellt. Während viele Ausstellungsstationen auf weitere historische Originalobjekte verzichten und stattdessen das kommentierte Objekt ins Zentrum der Aufmerksamkeit stellen und mit einem Tastmodell, Bildern und Texten flankieren, gibt es hier Marinesouvenirs aus der Südsee zu bestaunen. Die Sonderausstellung benennt bei verschiedenen Gelegenheiten das Zustandekommen der Ausgangssammlung von 1975. Hier betrifft das die Sammlungen des Rechtsanwalts Hanswilly Bernartz (in Form des Gemäldes) und Teile der städtischen Sammlung (in Form der Südsee-Objekte).

Eine von vielen weiteren beitragenden Institutionen war die Marineschule Mürwik, die unter anderem die imposanten Galionsfiguren der HERTHA und der ELISABETH zur Verfügung stellte. Die entsprechende Station will den Blick auf den Objekttyp Galionsfigur bereichern. Galionsfiguren sind Relikte von Schiffen, zumeist aus der vorindustriellen Schiffbauepoche, und schon zur Zeit ihrer ursprünglichen Verwendung war ihr

Zweck, Referenz herzustellen – im Fall der ELISABETH zur preußischen Königin beziehungsweise Kaiserin. Und als Glücksbringer galten Galionsfiguren vielerorts obendrein. Diese spannenden Zusammenhänge werden anhand der beiden Figuren dargestellt und Hilfestellungen zur Interpretation ihrer Attribute angeboten.

Und dann gibt es noch zwei Stationen, die deutlich anders funktionieren und eine andere Stoßrichtung haben. Die Koggehalle wird als erster Abschnitt der Dauerausstellung überarbeitet und wiedereröffnet. Schließlich ist und bleibt die Kogge das Herzstück des Museums. Während die Sonderausstellung prinzipiell immer an museumsbezogene Erinnerungen der Besucher appelliert, tut sie dies hier ganz explizit: Als Ergänzung zu den Videointerviews ausgewählter Persönlichkeiten können die Museumsgäste in einer Aufnahmekabine eigene Kogge-Geschichten hinterlassen, die – nach redaktioneller Prüfung – in die Ausstellung integriert werden sollen.

Die Station schließlich, die sich um das Modell des historischen Polarforschungsschiffes GERMANIA legt, ist als Ausblick auf die neue Dauerausstellung gedacht. Die drei Forschungsfragen nach „Materialität“, „Interessen“ und „Wahrnehmung“ werden hier anschaulich: mit Bildern aus

dem Kontext aktueller Forschungsprojekte und mit Videostatements von Forschern, die erklären, was in den Begriffen steckt.

Anlässlich des Jubiläums ist auch eine Broschüre zur Geschichte des Hauses erschienen. Die zeitlichen Eckpunkte bilden dabei allerdings nicht die Jahre 1975 und 2015, denn jedes Ereignis hat seine Vorgeschichte und eine Zukunft. Das gilt auch und erst recht für ein Museum mit einem nati-

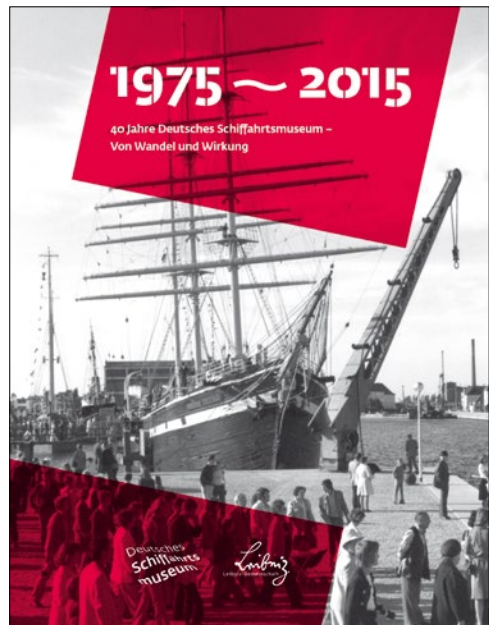


Die Galionsfiguren der HERTHA und der ELISABETH beim Einbau an ihren aktuellen Standort, ca. 1977. (Foto: Günther Meierdieks © DSM)

onalen Vertretungsanspruch. Den Ausgangspunkt bildet deswegen die Gründungsphase des Museums. Gestützt auf Interviews von Zeitzeugen sowie zeitgenössische Quellen wird dabei den Fragen nachgegangen, wie es dazu kam, in Bremerhaven, am Rande der Bundesrepublik Deutschland, zu Beginn der 1970er-Jahre ein nationales Schifffahrtsmuseum zu errichten und welche Erwartungen mit dieser Gründung verbunden waren.

Die Frage nach den Erwartungen wirft zugleich auch die Frage nach den Wirkungen auf. Denn mit Blick auf die Erwartungen stellt sich unmittelbar die Frage, ob sich die Hoffnungen, die die Initiatoren mit der Gründung des DSM verbunden hatten, auch erfüllt haben, ob das Haus den Aufgaben, die ihm beispielsweise in seiner Satzung gestellt worden sind, auch gerecht geworden ist. Und möglicherweise sind von der Eröffnung und der Arbeit des Hauses darüber hinaus noch andere Impulse ausgegangen, die bei seiner Gründung so noch gar nicht absehbar, noch gar nicht beabsichtigt gewesen waren.

Während der erste Teil der Publikation sich also mit der Ausgangslage und den Folgen beschäftigt, handelt der zweite von den Veränderungen der Gegenwart. Denn heute, 40 Jahre nach seiner Eröffnung, ist das DSM zwar als attraktives Museum ein zentraler Bestandteil der touristischen Ausrichtung Bremerhavens unter der Dachmarke „Havenwelten“ und gleichzeitig als nördlichstes von acht Museen in der Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz ein nationales Forschungsinstitut des Wissenschaftsstandortes Bremerhaven. Doch das sind nur zwei der vielen bemerkenswerten Erfolge seiner 40-jährigen Geschichte, und es sind vor allem zwei Positionen, in denen sich das DSM immer wieder wandeln und weiterentwickeln muss. So steht das DSM beispielsweise aktuell erneut davor, den Beweis seiner gesamtstaatlichen Forschungsrelevanz anzutreten, sich den aktuellen Formen von Forschung und Wissenschaft anzupassen, akute Fragestellungen, die sich der Gesellschaft bezüglich der Geschichte der Schifffahrt sowie im Verhältnis zwischen Mensch und Meer stellen, aufzugreifen.



Die von Kai Kähler verfasste Jubiläumsschrift „1975–2015. 40 Jahre Deutsches Schifffahrtsmuseum – Von Wandel und Wirkung“.

Aber in welche Richtung wird diese Neuausrichtung gehen, was sind die Ziele und wie hat sich diese Neuausrichtung bereits ausgewirkt, wie wird sie sich möglicherweise auf die Ausstellung, die Arbeit, die Sammlung und die Struktur des Museums noch auswirken?

Zwischen der Gegenwart mit den Fragen, die in die Zukunft weisen, und der Eröffnung mit dem Rückblick auf die Gründung befasst sich die Publikation. Es handelt sich insofern nicht um eine umfassende chronologische Darstellung der Geschichte des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Diese wird vielmehr einem runden Jubiläum oder einem wissenschaftsgeschichtlichen Forschungsprojekt vorbehalten bleiben. Aber in der Verbindung mit einer chronologischen Zeitleiste sowie weiteren Kurzdarstellungen ausgewählter Bereiche wirft die Publikation Schlaglichter auf die große Bandbreite der inhaltlichen Arbeit im DSM, Schlaglichter auf eine der Öffentlichkeit zu meist verborgene Seite des Museums und nicht zuletzt Schlaglichter auf eine Erfolgsgeschichte von Wandel und Wirkung.

# Die Mitgliederversammlung des Fördervereins am 25. April 2015

Auch wenn die Mitgliederversammlung 2015 aus Termingründen vorverlegt worden war und nicht wie gewohnt am ersten Mai-Wochenende stattfand, kamen 191 Mitglieder aus 69 Städten nach Bremerhaven und brachten zum Teil noch interessierte Bekannte, Verwandte und Freunde mit. Die Stimmung war ausgesprochen gut – man kennt sich –, und mir vermittelte sich einmal mehr der Eindruck einer großen „Familienzusammenkunft“.

Wie üblich startete das Programm am Samstag mit einem wissenschaftlichen Vortrag. DSM-Mitarbeiterin Simone Kahlow referierte über die medizinische Versorgung auf Schiffen in der Frühen Neuzeit, und viele Interessierte folgten ihren Ausführungen.

Im Anschluss eröffnete der Vorsitzende, Herr Dietrich Schütte, die Mitgliederversammlung und zeigte sich sehr erfreut über die große Resonanz. Sein besonderes Willkommen ging an die Direktorinnen des Museums, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner und Frau Dr. Ursula Warnke, sowie den Kaufmännischen Geschäftsführer, Herrn Konrad Otten. Herr Schütte beglückwünschte das Direktorium zur erfolgreichen Evaluierung im vergangenen Jahr, was die anwesenden Mitglieder mit kräftigem Applaus unterstützten.

Bevor Herr Schütte in die Tagesordnung einstieg, bat er die Anwesenden, der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Im Jahr 2014 hat der Verein 30 Mitglieder durch Tod verloren. Auch Austritte gab es zu verzeichnen, die in den meisten Fällen aus gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen erfolgten. Glücklicherweise konnte der Förderverein aber auch 116 neue Mitglieder in seinen Reihen begrüßen. In diesem Zusammenhang bedankte sich der Vorsitzende bei all jenen, die kräftig Werbung für eine Mitgliedschaft gemacht haben.

Es folgte der Bericht über die Förderaktivitäten des Vereins. Zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ca. 90.000 Euro aufgewendet wurden, waren auf der Vorstandssitzung im Februar 2015 Förderanträge in Höhe von 49.600 Euro genehmigt worden. Es handelt sich hierbei um folgende Förderungen:

- Einlagerung der Schlachte-Kogge;
- Anschaffung von Transportrollenbänken, um den Ballast der SEUTE DEERN im Schiff bewegen zu können;
- Einrüstung des Schornsteins der SEEFALKE;
- Anschaffung einer Drahtseilpresse;
- Beschaffung von Schiffbauholz für den Bugspriet der SEEFALKE;
- Digitalisierung der Schiffsliste;
- Überholung des Getriebes der GRÖNLAND;
- Übernahme der Druckkosten für eine Broschüre zur neuen Ausstellungseinheit zur Geschichte der DGzRS.

Darüber hinaus wird ein fünfstelliger Betrag für die Instandsetzung der DIVA zur Verfügung gestellt, die inzwischen erfolgreich abgeschlossen wurde. Es folgte der Bericht des Direktoriums, den Frau Prof. Dr. Kleingärtner erläuterte. Sie dankte dem Förderverein sehr herzlich für die hilfreiche Unterstützung und erklärte, dass für die Neuausrichtung der Forschung und die Umstrukturierung der Ausstellung derzeit im Hintergrund sehr viel konzeptionelle Arbeit geleistet werde und es somit in der Ausstellung noch wenig sichtbare Veränderungen gebe. Sie berichtete über die bestandene Evaluierung ebenso wie über das Bauvorhaben, wofür 42 Mio. Euro von Bund und Land zur Verfügung stehen. Im ersten Schritt werde im nächsten Jahr eine neue Ausstellungseinheit zur Hanse in der Koggehalle zu sehen sein. Anfang April 2015 habe ein neues SAW-Projekt mit dem Titel „Zwischen Nordsee und Nord-

meer – Interdisziplinäre Studien zum Handel der Hanse im Nordatlantik“ ans Haus geholt werden können, dessen Ergebnisse bereits in die neue Ausstellung einfließen werden (vgl. den Beitrag auf S. 24–28).

Frau Prof. Dr. Kleingärtner sprach auch die neue Ausstellungseinheit zur Seenotrettung an, die am 23. Mai 2015 eröffnet wurde, und dankte dem Förderverein für die finanzielle Unterstützung zur Erstellung der Begleitbroschüre. Daneben erläuterte sie die Jubiläumsausstellung „1975/2015 – Schiffe erzählen Museumsgeschichte(n)“, die mit einem Festakt am 5. September eröffnet wurde. Die Schriftführerin, Frau Schulz, berichtete anschließend über die Aktivitäten des Fördervereins. So hat der Förderverein im letzten Jahr mehr Mitglieder verloren als gewonnen. Aktuell zählt der Verein 2.928 Mitglieder – 534 Einzelmitglieder, 679 Rentner, 217 Ehepaare, 307 Rentnerehepaare, 184 Familien (die mit 3 Personen berechnet werden) sowie 37 juristische Personen und 27 Schüler/Studenten.

Frau Schulz gab weiterhin bekannt, dass die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT zukünftig jeweils am 15.4. und am 15.10. eines Jahres erscheinen werde, um das jeweilige Veranstaltungsprogramm des DSM beizulegen (dieser Vorschlag war aus den Reihen der Mitglieder gekommen). Sie beendete ihren Bericht mit dem Hinweis, dass die nächste Mitgliederversammlung am 30. April/1. Mai 2016 stattfinden soll.

Der Bericht des Schatzmeisters sah die Finanzen des Vereins in guter Verfassung. Herr Brüggemann erörterte die Aktiva und Passiva der Bilanz 2014 und erklärte, dass sich die liquiden Mittel auf rund 375.000 Euro belaufen. An Eigenmitteln wurden 110.000 Euro ausgewiesen, das seien 7.000 Euro weniger als im Jahr 2013. Entscheidend seien aber die für Förderanträge reservierten Mittel von rund 246.000 Euro, welche bis zum 31.12.2014 noch nicht abgerufen waren. Herr Brüggemann berichtete, dass das Mitgliedsbeitragsaufkommen im Jahr 2014 insgesamt 41.000 Euro und die Höhe der Spenden 121.000



[www.meyerwerft.de](http://www.meyerwerft.de)

  
**MEYER WERFT**  
PAPENBURG 1946

Euro betrogen. Für Förderanträge wurden 160.000 Euro zugesagt und 40.000 Euro aufgelöst. Für die Instandsetzung der SEUTE DEERN habe es eine Rückstellung von 150.000 Euro gegeben, die nun für die Museumsflotte eingesetzt werde. Herr Brüggemann dankte allen Mitgliedern und Spendern, insbesondere der Kreye-Stiftung, die im Jahr 2014 wieder einen erheblichen Betrag gespendet hatte.

Im Anschluss stellten die Rechnungsprüfer Frau Feist und Herr Krämer fest, dass es keine Einwände gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung im Jahr 2014 gegeben habe. Herr Krämer empfahl der Mitgliederversammlung, dem Schatzmeister und dem Vorstand Entlastung zu erteilen, was in Abstimmung erfolgte. Frau Feist hatte dem Vorstand mitgeteilt, dass sie für das Amt nicht weiter zur Verfügung stehen würde. Herr Schütte dankte Frau Feist für 13 Jahre Rechnungsprüfung im Förderverein sehr herzlich und überreichte einen Blumenstrauß, verbunden mit den besten Wünschen.

Die Mitglieder wählten anschließend die Rechnungsprüfer. Herr Krämer stellte sich erneut zur Wahl und aus dem Kreis der Mitglieder Herr Keweloh, dessen Mitteilung an den Vorstand schriftlich erfolgt war, da er nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen konnte. Beide Kandidaten wurden in einer Abstimmung von den Mitgliedern gewählt und nahmen die Wahl an, Herr Keweloh hatte dieses im Falle seiner Wahl dem Vorstand schriftlich mitgeteilt.

Der Vorsitzende dankte den Kandidaten für ihre Bereitschaft und ermunterte die Mitglieder, die auch gern Verantwortung für den Verein übernehmen möchten, sich gern in der nächsten Mitgliederversammlung als Rechnungsprüfer zur Wahl zu stellen. Er bat um schriftliche Rückmeldung bis zum 31.10.2015 an die Schriftführerin, Frau Schulz.

Zum Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ gab es noch einige konstruktive Anmerkungen, Vorschläge und so manchen Beitrag, der die Teilnehmer schmunzeln ließ. So bat eine Dame darum,



Diesjähriger Schwerpunkt des Begleitprogramms zur Mitgliederversammlung war der Besuch der Marineoperationsschule Bremerhaven mit der neuen Wasserrettungsübungshalle. (Foto: Elona Röger)



die Steuerung der Schiffe im Miniport doch so einzustellen, dass sie nicht so träge reagieren – ihre Enkelkinder hätten schnell die Lust verloren. Ein Herr stand daraufhin auf und erklärte, dass die Reaktion der Schiffe im Manöverbecken der Wirklichkeit entspräche und Schiffe beim Manövrieren eben sehr langsam reagierten. Die Dame konterte, dass die Verantwortlichen dieses dann bitte ihren Enkelkindern erklären möchten. Herr Schütte lenkte ein, dass man gemeinsam mit dem Direktorium überlegen werde, wie man auch kleinen Kindern mehr Spaß am „Schiffe steuern“ vermitteln könne.

Zum Abschluss der Versammlung dankte Herr Schütte Mitgliedern und Sponsoren für die großartige finanzielle Unterstützung und wünschte allen Anwesenden viel Vergnügen beim anschließenden Rahmenprogramm, das sich auch in diesem Jahr wieder regen Zuspruchs erfreuen durfte. Rund 160 Mitglieder nahmen die Gelegenheit wahr, nach dem Mittagessen einen Einblick in sonst verschlossene Bereiche der Marineoperati-

onsschule Bremerhaven geboten zu bekommen. Gruppenweise ließen sich die Vereinsmitglieder auf einem Rundgang – unter sachkundiger Führung der Herren Kapitän zur See Wollowski, Kapitän zur See Pichl und Oberleutnant zur See Hamzic – das Taktikzentrum, den Fachbereich Mine, die neue Wasserrettungsübungshalle und das Gelände der Marineoperationsschule erklären.

Auch die Windenergie, die am darauffolgenden Sonntag Vortrags- und Exkursionsthema war, zog noch einmal über 100 Vereinsmitglieder an. Herr Stephan Limberg, Prokurist der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH (BIS), referierte über den „Stand der Windenergie nach Erneuerbare-Energien-Gesetz“. Auf der anschließenden Busexkursion in den südlichen Fischereihafen erläuterten Herr Limberg und Herr Dr. Garbs die Ansiedlungserfolge der letzten Jahre und die in der Umsetzung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen.

# 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)

## Von der Elbe an die Weser

Anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wurde am 23. Mai 2015 im Deutschen Schiffahrtsmuseum die neugestaltete Ausstellungseinheit zur Seenotrettung feierlich eröffnet. Diese Ausstellung war mein erstes Projekt, das ich binnen weniger Monate am DSM erfolgreich umsetzen konnte. Dabei wurde ich von einer Vielzahl von Kolleginnen und Kollegen aus sämtlichen Arbeitsbereichen des Museums unterstützt, die mich herzlich aufgenommen haben.

Seit Januar 2015 bin ich in der Nachfolge von Miriam Stamm als wissenschaftliche Volontärin am DSM tätig. Die konzeptionelle Weiterentwicklung sowie die Koordination der Ausstellung zur Seenotrettung, die Miriam Stamm noch begonnen hatte, hat mir große Freude bereitet, da ich eigenverantwortlich ein gesellschaftlich wichtiges Thema aufbereiten und anhand eines umfangreichen Exponat-Bestandes vermitteln durfte. Mein Tätigkeitsfeld wird auch weiterhin im Ausstellungsbereich liegen. So zählt zu meinen Hauptaufgaben im DSM die Mitarbeit bei der Neukonzeption der Koggehalle und der Dauerausstellung.

Die Arbeit im Forschungsmuseum DSM bietet eine große Chance, Ergebnisse wissenschaft-

licher Forschung unmittelbar einem breiteren Publikum zu präsentieren und zu vermitteln. Erfahrungen in der Forschung bringe ich durch meine dreijährige Tätigkeit als wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Hamburg mit. Während dieser Zeit schrieb ich meine Doktorarbeit über die Europa-Konzepte der Politikerin Anna Siemsen (1882–1951) vom Kaiserreich bis in die frühen Jahre der Bundesrepublik. Das Promotionsverfahren habe ich im April 2015 mit sehr gutem Erfolg abgeschlossen.

Durch meine Ausbildung zur Historikerin und meine Tätigkeit am Historischen Seminar der Universität Hamburg erhielt ich das wissenschaftliche Rüstzeug, um mich schnell in neue Themen einzuarbeiten. So fasste ich etwa die Ergebnisse der wissenschaftlichen Aufarbeitung des Exponat-Bestandes zur Seenotrettung in einer Begleitbroschüre mit dem Titel „Durch der Stürme böses Wetter ...“ zusammen, in der die thematischen Schwerpunkte der Ausstellung vertiefend in größeren Kontexten vorgestellt werden. Für die Vorbereitungen zur Jubiläumsausstellung anlässlich des 40-jährigen Bestehens des DSM im September 2015 habe ich ebenfalls eine Reihe inhaltlicher Recherchen übernommen.

Neben den Aspekten der Forschung und Vermittlung bin ich gerade auch an seefahrtsgeschichtlichen Themen sehr interessiert. Aufgrund meiner familiären Herkunft prägte und prägt das Maritime auf vielfältige Weise meinen Alltag. In meiner Kindheit verbrachte ich den größten Teil des Sommers etwa auf dem umgebauten Fischkutter meiner Eltern. Vor Kurzem wurde ich in den Beirat des Kehdinger Küstenschiffahrts-Museums e. V. in Wischhafen gewählt und übe diese Tätigkeit ehrenamtlich aus.

Ich freue mich auf die Mitarbeit bei den anstehenden Projekten im DSM und darüber, das Forschungsmuseum auch weiterhin auf seinem Kurs begleiten und unterstützen zu dürfen.



## Ein „neues Gesicht“ für die Museologie

2008 habe ich als Diplom-Museologin mein Studium an der HTW Berlin abgeschlossen. Aber schon während meines Studiums habe ich in diversen Praktika z. B. im Museum für Kunst und Gewerbe in Hamburg, im Focke-Museum in Bremen und im Grünen Gewölbe in Dresden Einblicke in den Museumsalltag bekommen und erste praktische Erfahrungen im Bereich Dokumentation gemacht. Nach meinem Studium war ich zunächst im Kunsthandel beschäftigt und später am Deutschen Museum in München im Sammlungsmanagement als Projektleitung für die Einführung, Weiterentwicklung und Administration von MuseumPlus zuständig.

Seit April bin ich nun am Deutschen Schifffahrtsmuseum tätig und freue mich sehr über diese neue Herausforderung. Als Bremerin ist das DSM ein Museum meiner Kindheit und hatte somit großen Einfluss auf meine Berufswahl. Ergänzt wird meine Berufsausbildung derzeit noch durch einen berufsbegleitenden Master im Kulturmanagement an der Hochschule Bremen. Meine erste Aufgabe am DSM war die Mitarbeit an den Pflichtkonzepten, insbesondere am Dokumentationsplan, für das Museumsgütesiegel. Die aktuelle Bewerbung für das Museumsgütesiegel finde ich besonders interessant, da ich im Studium das Pilotprojekt Museumsregistrierung begleitet habe. Inzwischen ist aus der Museumsregistrierung das Museumsgütesiegel geworden, und der Bewerbungsprozess aus Sicht eines Museums ist für mich ein spannender neuer Einblick.

Die Koordination des Leihwesens ist auch eine meiner Aufgaben. Der Prozess Leihgabe wurde schon überarbeitet und auch den Leihvertrag habe ich ergänzt. Ziel ist es, den gesamten Leihverkehr innerhalb der Software MuseumPlus abzubilden. Das Magazin unterstützt diese Bemühungen durch die fleißige Digitalisierung

der alten Leihverträge. Bei mir landen jetzt alle dem Haus angebotenen Objekte, die Koordination der Zu- und Absagen fällt auch in meinen Aufgabenbereich. Mit der Einrichtung des Sammlungsgremiums ist eine gute Grundlage für einen reibungslosen Ablauf geschaffen worden.

Die Dokumentation liegt mir als Museologin besonders am Herzen. Ich bin durch mein Studium und meine Praktika sehr gut in diesem Bereich ausgebildet worden. Daher ist die Sammlungsdokumentation auch eines meiner Tätigkeitsfelder am DSM. Es müssen dringend Schreibenweisungen, Digitalisierungs- und Dokumentationsrichtlinien erstellt werden. Auch die Einträge in MuseumPlus müssen systematisch überarbeitet bzw. ergänzt werden. An vielen Stellen können Wortlisten die Arbeit mit MuseumPlus erleichtern; auch diese gilt es zu erstellen. Für die dringend benötigte Inventur, die Räumung der Ausstellungen und Magazine müssen optimale Bedingungen im Bereich Dokumentation geschaffen werden. In den nächsten Jahren wird es wichtig sein, nach außen sichtbar zu bleiben. Daher muss das DSM weitere ausgewählte Bereiche digitalisieren und veröffentlichen.

In meinen ersten Monaten hier am DSM habe ich schon viel Einblick in den einzigartigen Sammlungsbestand des DSM erhalten und bin inzwischen noch überzeugter, dass dieser Bestand dokumentiert, erforscht, erhalten und ergänzt werden muss. Ich freue mich, dazu beitragen zu können.



# „Wie kommen die Exponate ins Museum?“

Ein Schulprojekt um Geschichte und Artenschutz im Zeitalter des Anthropozäns

Das Sammeln von Raritäten und Kuriositäten aus dem Bereich Kunst, Technik und Natur geht auf eine lange Tradition zurück. Unzweifelhaft hat die weltweite Schifffahrt seit der Frühen Neuzeit als wesentlicher Bestandteil der Expansion dazu beigetragen, die Kunst- und Wunderkammern sowie Sammlungen von Fürsten und Gelehrten zu füllen. Durch Expeditions- und Handelsfahrten gelangten Gesteine, Pflanzen, Insekten und andere Tiere nach Europa mit dem Ziel, sie zu zeigen und systematisch in die Naturgeschichte einzuordnen. Das *theatrum mundi* sollte zum universellen Verständnis der Welt beitragen. Zu den heute bekanntesten Akteuren jener Zeit zählten etwa James Cook (1728–1779), Joseph Banks (1743–1820), Alexander von Humboldt (1769–

1859) und Charles Darwin (1809–1882). Das *Sammeln* und Einordnen wurden zur Passion und sollten dies für nahezu 300 Jahre bleiben. Gleichzeitig ging das *Erforschen* der Exponate in deren Präsentation und *Vermittlung* über. Nach diesen Grundaufgaben handeln Museen noch heute.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum, Leibniz-Institut für deutsche Schifffahrtsgeschichte, blickt bekanntlich keineswegs auf eine derart lange, geschichtsträchtige Zeit zurück. Es mag daher erstaunen, dass sich im Magazin des Hauses dennoch tierische Exponate befinden, deren Anschaffungszweck mitunter unbekannt ist. Daher war das Haus sehr erfreut, als sich mit dem Schulzentrum Carl von Ossietzky Oberschule in



Die Verfasserin (Mitte) mit den Schülerinnen Keshia Lambrecht (links) und Davia Folkens (rechts).  
(Foto: Thomas Ammermann)

Bremerhaven eine Kooperation ergab, von der sowohl das DSM als auch Schüler profitieren. Im Winter 2014/15 untersuchten zwei Schülerinnen 14 naturgeschichtliche Exponate aus dem Magazin des Hauses. Unter Leitung der Verfasserin wurden die Objekte dokumentiert und erforscht und fünf von ihnen einer tiefgreifenden Analyse unterzogen. Hierzu zählten der Schädel eines Schweinswals, der präparierte Körper eines gepunkteten Igelfisches, der Kiefer eines Sägerschwamms sowie die Überreste eines Pfeilschwanzkrebsses und einer griechischen Landschildkröte. Diese Tiere haben kaum mehr gemeinsam als die Tatsache, dass sie nicht gezielt vom Deutschen Schiffahrtsmuseum angeschafft wurden, um sie in einer Ausstellung zu präsentieren. Stattdessen kamen sie insbesondere als Nachlässe, Schenkungen oder per Zufall ins Haus.

Mitunter erzählen diese Exponate traurige, jedoch hochaktuelle Geschichten – Geschichten von biologischer Vielfalt und anthropogenen Einflüssen im Zeitalter des Anthropozäns, in dem wir uns seit der industriellen Revolution befinden. Menschen sind folglich für das sechste Massenaussterben der Erdgeschichte hauptverantwortlich! Sicherlich ist das Verschwinden von Arten normal, jedoch nicht, wenn dies innerhalb kürzester Zeit in großem Umfang geschieht. Der exponentielle Rückgang von Schweinswalpopulationen in den letzten 15 Jahren etwa steht in signifikantem Zusammenhang mit Schifffahrt, Fischerei, zerstörten Ökosystemen und Klimaveränderungen.

Ein wichtiger Punkt, der bei der Untersuchung der tierischen Exponate im DSM stark hervorstach, war folglich der Artenschutz und die damit verbundene Frage, wie diese Objekte einst ins Museum kamen. Die Antwort ist ebenso traurig wie ehrlich: Kommerz und Tourismus sind die Hauptfaktoren dafür, dass bedrohte Tiere und Pflanzen überhaupt nach Europa gelangen. Souvenirs sind schon immer ein beliebtes Mittel gewesen, um Daheimgebliebene an den Reisen indirekt teilhaben zu lassen oder sich eine dauerhafte Erinnerung zu schaffen. Sogenannte Seemannsmitbringsel bzw. Souvenirs befinden sich



Beliebtes Souvenir: Gürteltier als Tragetasche. (DSM, Inv.-Nr. I/05037/89; Foto: Verf.)



Bekannte Dekoration in Hafenkneipen: Aufgeblasener Igelfisch. (DSM, Inv.-Nr. I/09477/01; Foto: Verf.)

dementsprechend auch unter den untersuchten Objekten des DSM. Hierzu zählt etwa ein aus einem Gürteltier gefertigter Korb oder der präparierte Körper eines gepunkteten Igelfisches. Sind sich „Touristen“ bewusst, dass Sie mit solchen Souvenirs zum Artensterben beitragen, und hinterfragen sie, welche Qualen manche Lebewesen erleiden, um in zigfacher Auflage den Raritätenmarkt zu befriedigen? Das Beispiel des Igelfisches mag die Qualen dieser Tiere veranschaulichen. Igelfische sind mit den Kugelfischen verwandt. Sie haben kaum natürliche Feinde – bis auf den Menschen. Bei Gefahr blasen sich

die gestachelten Igelfische auf, wodurch sie zum tödlichen Hindernis für Fressfeinde werden können. Die Ballonform dieser Fische ist es nun, die sie für Touristen so attraktiv macht. Einheimische holen sie dafür aus dem Meer, mit dem Bewusstsein, dass sie sich bei Gefahr aufpumpen. Daraufhin ersticken die Tiere in diesem Zustand und werden vor dem Verkauf entsprechend präpariert.

Exotische „Ware“ kann zuweilen ungeahnte Wege gehen. So gelangte etwa die Haut eines Stumpfkrokodils aus der Familie der Echten Krokodile, dessen Bestimmung vom Museum für Naturkunde in Berlin vorgenommen wurde, zunächst in das Zollmuseum in Hamburg und schließlich in das Magazin des DSM. Stumpfkrokodile sind bevorzugt in den Regenwäldern Afrikas beheimatet. Dort werden sie für die Herstellung exklusiver Mode oder traditioneller Medizin getötet. Es mag daher nicht verwundern, dass sie sich heute auf der Roten Liste der gefährdeten Arten der IUCN (International Union for Conservation of Nature and Nature Ressources) befinden. Der Im- und Export bedrohter Tiere und Pflanzen bzw. von deren Teilen oder Erzeugnissen wird infolgedessen unter anderem durch den Zoll stark eingeschränkt. Grundlage hierfür ist das Washing-

toner Artenschutzabkommen (CITES), welches 1973 unterzeichnet wurde und gegenwärtig zum Schutz von etwa 5.600 Tier- und 30.000 Pflanzenarten beiträgt.

Je nach Gefährdung unterscheidet das CITES in vier Anhänge: I) Vom Aussterben bedrohte Arten, die durch den Handel beeinträchtigt werden oder beeinträchtigt werden könnten; II) Arten, deren Erhaltungssituation zumeist noch eine geordnete wirtschaftliche Nutzung unter wissenschaftlicher Kontrolle zulässt; III) Arten, die von einer der Vertragsparteien in ihrem Hoheitsgebiet einer besonderen Regelung unterworfen sind; sowie IV) Arten, bei denen der Umfang der Einfuhren in die Europäische Union eine mengengemäße Überwachung rechtfertigt. Die im Museum gelagerten Überreste von Sägerochen, Griechischer Landschildkröte, Gürteltier und Stumpfkrokodil sind nach CITES, Anhang I und II, geschützt, da diese Tiere gefährdet bzw. gar vom Aussterben bedroht sind.

Die Neuausrichtung des DSM ist mit einer Neukonzeption der Ausstellung verbunden, die sukzessive präsentiert werden soll. Der Biodiversität, d. h. biologischen Vielfalt maritimer Ökosysteme und ökologischer Komplexe, wird dabei ebenfalls Aufmerksamkeit gezollt, gilt es doch, nicht

allein die Vergangenheit und Gegenwart zu verstehen, sondern aus ihnen zu lernen und das gewonnene Wissen für die Zukunft prospektiv anzuwenden. In diesem Zusammenhang ist es nun möglich, auf die Sammlung des Hauses zurückzugreifen, um auf die Gefährdung der Pflanzen- und Tierwelt durch den Menschen aufmerksam zu machen.



Vom Zoll beschlagnahmt: Stumpfkrokodil aus Westafrika. (DSM, Inv.-Nr. IV/01057/04; Foto: Verf.)

# Die Bremer Kogge als Objekt der Forschung im Museum

„Alles ausgeforscht“ – so lautete das Urteil eines Kollegen zur Bremer Kogge. „Alles erforscht, alles gesagt, alles publiziert.“ Eigentlich gute Voraussetzungen für die schnelle Umsetzung einer Ausstellung auf einem wissenschaftlichen Niveau, das einem Forschungsmuseum und Leibniz-Institut entspricht . . .

Historikerinnen und Historikern ist das Phänomen vertraut, dass vermeintlich bis ins letzte Detail untersuchte Quellen Überraschungen bergen. So auch in dem Fall der Bremer Kogge. Jede Zeit stellt andere Fragen an historische Quellen. Besonders sinnfällig trifft dies auf dreidimensionale Objekte zu. Der Umgang mit ihnen offenbart, welche Bedeutung die jeweiligen Zeitgenossen ihnen zumessen. Ihre museale Präsentation führt dazu, dass ihre historische Einordnung genau benannt werden muss, Positionen präzisiert werden.

Die Gestaltung der Ausstellung in der Koggehalle steht am Beginn einer grundlegenden Umgestaltung der gesamten Ausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Mit ihr zu beginnen heißt dem Pfad der Museums- und der mit ihm verbundenen Forschungsgeschichte zu folgen. Bestimmte Grundgedanken aus dieser Geschichte prägen auch heute die Umgestaltung der Ausstellung und des Forschungsprogramms rund um die Bremer Kogge. Erstens ist hier die Fokussierung auf ein historisch bedeutsames Leitobjekt zu nennen. Dieses wurde und wird stark interdisziplinär und immer auch in internationaler Kooperation erforscht. Zweitens wurde und ist die Bremer Kogge ein Objekt im Werden und somit wie kaum ein anderes Schiff im DSM dazu geeignet, Forschung als einen nicht abgeschlossenen Prozess zu visualisieren. „Ausgeforscht“ ist die Bremer Kogge zum einen nicht, weil sie aus einem lebendigen und nicht toten Material besteht, und zum anderen auch deswegen nicht, weil sie ein bis heute

wirkungsvolles Symbol darstellt, dessen Erforschung zu grundlegenden Fragen der Verbindung von Schiff und gesellschaftlicher Wahrnehmung führt.

Die Architektur der Koggehalle war durch ihre Zweckmäßigkeit – Lagerung, Rekonstruktion und Konservierung der Schiffshölzer – bestimmt. Sie ist nicht organisch mit dem restlichen Scharoun-Bau verbunden, erlaubt aber einen Nah- und Fernblick, der in der neuen Ausstellungskonzeption inhaltlich genutzt werden soll. Der inhaltliche und gestalterische Grundgedanke der Konzeption ist davon bestimmt, die vergangene und zukünftige Arbeit an der Kogge aufzuzeigen. „Arbeit“ ist dabei zum einen die historische, geistes- und naturwissenschaftliche Forschung und zum anderen die konkrete Arbeit am Objekt, die Vermessung der Hölzer bis hin zur Frage, ob und wie ausgebaute Planken wieder in das Schiff eingefügt werden können.

Die Ausstellung folgt der Prämisse, dass die Kogge immer ein grundlegendes Forschungsobjekt der maritimen interdisziplinären Forschung sein wird. Sie fußt daher einerseits auf Jahrzehnten qualitativ hochstehender wissenschaftlicher Arbeit und will andererseits aktuellen und künftigen Forschungsprojekten am Museum Raum lassen, sich bereits dann dem Besucher zu präsentieren und im Idealfall mit ihm in eine Diskussion zu treten, wenn die „Arbeit“ noch ergebnisoffen ist. Ganz konkret lässt sich dies am Beispiel des Erdgeschosses der Halle aufzeigen. Bislang liegen die einmal ausgebauten Hölzer der Kogge um das Wrack herum und hinter einem schwarzen Vorhang verborgen. Ziel der neuen Ausstellungskonzeption wird es sein, diese Hölzer wie auch das gegenwärtige Stützsystem als das zu präsentieren, was sie sind, nämlich Teil eines Forschungsprozesses. Mithilfe eines von der European Science



Viele Künstler haben sich mit mehr oder weniger großem Erfolg an der Darstellung von Koggen versucht. Hier ein Beispiel des bekannten Illustrators Meister WA aus der Zeit um 1475.

Foundation geförderten Projekts wird die Kogge unter Rückgriff auf unterschiedliche Methoden vermessen und auch in 3-D visualisiert (vgl. <http://www.cosch.info> -> Case Studies -> Bremen „Cog“). Komplementierend zu der naturwissenschaftlich orientierten Materialanalyse

nimmt Zümriye Erkovan im Rahmen ihres Dissertationsprojekts seit dem 1. Januar 2015 eine wissenschaftshistorische Aufarbeitung der Bergungs- und Konservierungsgeschichte der Kogge vor. Genau wie die Vermessung ist auch dies eine gute Grundlage dafür, den eigenen Umgang mit



dem Objekt zu historisieren und methodisch zu hinterfragen. Zudem bietet es die Möglichkeit, die Bedeutung der Kogge als Forschungsobjekt weit über den Rahmen des Museums hinaus zu verstehen und besser beurteilen zu können. Beide Projekte werden als Forschungsprojekte ihren Platz im Erdgeschoss der Koggehalle finden, beide in ganz unterschiedlicher Art, das eine mit unmittelbarem Bezug zu Hölzern in und um das Schiff herum, das andere in der Gestaltung des Eintritts in die Halle, bei der der Besucher mit den unterschiedlichen Schritten konfrontiert wird, die letztendlich dazu geführt haben, dass er die Bremer Kogge heute noch besichtigen kann. Bestimmt die Materialität der Kogge die Konzeption des Erdgeschosses, so bietet der Blick in den Laderaum im Mittelgeschoss die Möglichkeit, den Besucher mit den wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Facetten des 14. Jahrhunderts vertraut zu machen. Auch hier soll wiederum aktuelle Forschung vermittelt werden. So untersucht seit März dieses Jahres eine Forschungsgruppe die Frage, ob und ab wann Hansekaufleute in den Nordatlantik fuhren. Die Kogge ist dabei ein überaus geeigneter Ausgangspunkt, da sie die Möglichkeit bietet, Fahreigenschaften auf die Frage der Hochseetauglichkeit hin zu analysieren. Auch hier lässt sich an Forschungen anknüpfen, die bereits in den 1980er und 1990er Jahren mithilfe von Modellen und Nachbauten unternommen wurden. Anders als vor 30 Jahren wird heute aber nicht danach gefragt, was einen unverwechselbaren Typ „Kogge“ ausmachte, sondern mithilfe schiffsarchäologischer und historischer Methoden auf das „Gleichzeitige des Ungleichzeitigen“ verwiesen, das die materielle Kultur des Hanseraums prägte: Elemente des Schiffbaus wechselten nicht in drastischen Schnitten, sondern waren wie die Entwicklung des Handels von Übergängen und vor allem auch pragmatischen Entscheidungen geprägt. Wird der Nordatlantikhandel der Hanse gegenwärtig am Museum erforscht, so soll das Thema des Seeraubs durch eine Forschungs Kooperation vermittelt werden. PD Dr. Gregor Rohmann ist Mittelalterhistoriker und arbeitet seit einigen Jah-

ren in Verbindung mit der universitären Lehre an einem „Piraten-Wiki“ oder, seriöser gesprochen, einer „Prosopographie zur Güterwegnahme und Gewalt auf See im Hanseraum (1375–1435)“ ([http://de.prosopographie.wikia.com/wiki/Prosopographie\\_Wiki](http://de.prosopographie.wikia.com/wiki/Prosopographie_Wiki)). Rohmann und seine Studierenden können mithilfe dieser Personenanalyse aufzeigen, wie eng kaufmännische Netzwerke und Seeraubaktivitäten nicht zuletzt im Nordseeraum miteinander zusammenhängen.

Sind die Themen des Erd- und Mittelgeschosses eng mit rezenten Forschungen zur Kogge verbunden und beziehen diese so anschaulich wie möglich in die Ausstellungsgestaltung ein, offenbart die Konzeptionalisierung des Obergeschosses die Schwierigkeit, ein so gänzlich gar nicht „ausgeforshtes“ Objekt wie die Kogge mit einer Ausstellungskonzeption zu verbinden, die Forschung und Ausstellung eng zusammenführt. Das DSM besitzt eine Reihe von beeindruckenden Gemälden aus dem Fin de Siècle, die deutlich machen, welche hohe symbolische Bedeutung der Verbindung von Hanse und Kogge zugemessen wurde. Als ein besonders bekanntes Beispiel mag hier nur kurz die Darstellung der „Bunten Kuh“ durch Hans Bohrdt aus dem Jahr 1901 genannt werden. Diese und viele Gegenstände des alltäglichen Lebens wie Kogge-Darstellungen auf Weingläsern, Aschenbechern oder gar im Überraschungsei schlummern im Magazin und können daraufhin befragt werden, was das auf ihnen abgebildete Schiff mit der Bremer Kogge zu tun hat. Für eine profunde wissenschaftliche Untersuchung wäre es notwendig, sich mit der Wechselwirkung politischer, geschichtswissenschaftlicher und künstlerischer Netzwerke und Diskurse im 19. Jahrhundert zu befassen, während die Kogge-Darstellungen auf Objekten des alltäglichen Lebens Gegenstand medien- und kulturwissenschaftlicher Studien sein sollten. Bislang fehlen solche Studien. Vielleicht, und das gilt es zu hoffen, gibt die Ausstellungskonzeption einen ersten Anstoß dazu, den durch die Sammlung so prominent vertretenen bildwissenschaftlichen Blickpunkt noch stärker zu beachten und der entsprechenden Fachöffentlichkeit bekannt zu machen.

# Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hanse

## Das Forschungsprojekt

In der Ruine der Kirche von Lunna Wick auf der Insel Unst, der nördlichsten Insel von Shetland, Großbritannien, befindet sich ein Grabstein mit stark verwitterter Inschrift. Darauf stand einst zu lesen: „*Hir light der ehrsame Segebad Detken Burger und Kauffbandeler zu Bremen bett in disen Lande sinde Handeling gebrucket 52 Iahr ist Anno 1573 den 20 Augusti selight in unsen Hern entschlapan der Seele Godt gnedigh ist*“ (George MacDonald: *More Shetland Tombstones. Proceedings of the Society of Antiquaries of Scotland* 69, 1934–35, S. 27–48, hier S. 29f.). Segebad Detken, zu dieser Zeit ein wichtiger Kaufmann im bremischen Shetlandhandel, verstarb offenbar fern der Heimat während einer seiner Geschäftsreisen zu den entlegenen Shetlandinseln. Sein Leben war geprägt von den intensiven geschäftlichen Beziehungen mit dieser Inselgruppe und er war Teil einer Gemeinschaft von Kaufleuten, die über mehrere Generationen hinweg Jahr für Jahr von Bremen nach Shetland segelten, um hier Fisch zu kaufen. Das erste Bremer Schiff, das der schriftlichen Überlieferung nach für Shetland dokumentiert ist, kam 1494.



Grabstein des Bremer Kaufmanns Segebad Detken in der Kirche von Lunna Wick, Shetland. (Foto: Natascha Mehler)

Erst kurz nach 1700 endeten diese intensiven Beziehungen (vgl. Adolf E. Hofmeister: *Bremen's Trade with the North Atlantic, c. 1400–1700*. In: N. Mehler, M. Gardiner (eds.): *German Trade in the North Atlantic, 1400–1700. Interdisciplinary Perspectives*. Im Druck).

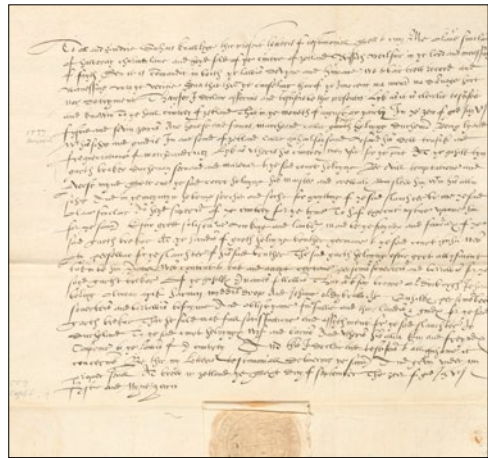
Im Februar 2015 begann am Deutschen Schifffahrtsmuseum ein auf drei Jahre angesetztes Projekt, das sich umfassend der Erforschung der Beziehungen von Bremer und Hamburger Kaufleuten mit den Inselgruppen Island, Shetland und den Färöern vom 15. bis zum 17. Jahrhundert widmet. Das Projekt trägt den Titel „Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hanse“ und wird von der Leibniz-Gemeinschaft im Rahmen der sog. „Förderlinie 4: Frauen für wissenschaftliche Leitungspositionen“ finanziert. Das DSM konnte hierfür vier neue Mitarbeiter gewinnen (siehe auch weiter unten). Die Leitung des Projekts liegt in den Händen von Natascha Mehler. Für die Erforschung dieser Beziehungen stehen eine Fülle von Quellen zur Verfügung: Schriftquellen wie Korrespondenzen, Rechnungsbücher, Zollregister, archäologische Quellen wie Sachkultur, Überreste von Tieren und Pflanzen oder Schiffswracks, aber auch Klimadaten und meeresbiologische Daten. Um diese Handelsbeziehungen mit all ihren Facetten zu verstehen, werden diese unterschiedlichen Quellen im Zusammenhang und unter Einsatz verschiedener Methoden analysiert. Dementsprechend besteht das Team aus einer Archäologin, einem Schiffsarchäologen, einem Historiker und einem Biologen. Sie sind international weitreichend vernetzt und arbeiten eng zusammen mit den Projektpartnern des Þjóðskalasafn Íslands (Isländisches Nationalarchiv), Sövn Landsins (Nationalmuseum und Nationalarchiv der Färöer), der Shetland Museum and Archives in Lerwick (Museum und

Archiv der Shetlandinseln), der Graduate School Human Development in Landscapes der Universität Kiel und des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven.

Damit untersucht das Projekt einen bislang kaum erforschten Teil europäischer Geschichte des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Zu dieser Zeit waren die Städte Bremen und Hamburg Teil der Hanse. Die Hanse-Forschung konzentriert sich allerdings seit jeher geografisch stark auf das Gebiet der Ostseeküste und des Baltikums, inhaltlich vornehmlich auf wirtschaftliche Fragestellungen. Der Handel mit den nordatlantischen Inseln fand wenig Beachtung, u. a. weil das Volumen der Güter, das hier verhandelt wurde, verglichen mit dem Gütervolumen der Ostsee verhältnismäßig gering war.

Für Island, Shetland und die Färöer waren die Anwesenheit Bremer und Hamburger Kaufleute und die damit zusammenhängenden engen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Beziehungen von sehr großer Bedeutung. Die Folgen daraus lassen sich lange in den insularen Gesellschaften erkennen. Demnach ist es ein Kernanliegen des Projekts, vorrangig aus einer insularen Perspektive zu forschen und besonders für Island, Shetland und die Färöer neue Ergebnisse zu erzielen. Ein nachhaltiges Instrument hierfür ist die Erstellung einer Datenbank für alle Schriftquellen aus den Staatsarchiven von Bremen und Hamburg, die in irgendeiner Form mit diesen Beziehungen zu Island, Shetland und den Färöern zu tun haben. Darin werden die Schriftquellen vollständig transkribiert und ediert und nach Projektende im Internet frei zugänglich veröffentlicht. Damit soll auch künftig Forschern die Möglichkeit gegeben werden, mit diesem Datenmaterial weiterzuarbeiten. Auch für die beteiligten Wissenschaftler des Projekts selbst und ihre spezifischen Fragestellungen ist die Datenbank von sehr großer Bedeutung.

Für das Team steht die Beantwortung folgender Kernfragen im Vordergrund: Wie war der Handel in den Heimatstädten und den Zielhäfen organisiert? Wie waren die Kaufleute untereinander vernetzt? Wie waren die Schiffe gebaut, die den



Zeugnis von Olav Sinclair (1557), Vogt in Shetland, in der Gerichtssache des Bremer Schiffszimmermanns Gerdt Breker, der seinen Schiffer Cordt Hemeling angegriffen hatte. Ihr Schiff lag zu dieser Zeit in Shetland und Cordt Hemeling verstarb angeblich an den Folgen des Angriffs. Darauf folgte ein dreijähriger Rechtsstreit zwischen Mitgliedern der Schiffsbesatzung vor dem Bremer Rat. (Foto: Staatsarchiv Bremen, Signatur 2.R.11.kk.)

Nordatlantik befahren konnten, und hatte die Fahrt über den offenen Atlantik Einfluss auf die Entwicklung des Schiffbaus? Wer konsumierte wann und warum welche Waren auf den Inseln? Welche Einflüsse hatten diese langen Handelsbeziehungen für die insularen Gesellschaften?

Diese und weitere Fragen sollen mit einer Reihe von gezielten Arbeitsschritten beantwortet werden. Drei Beispiele sollen das Vorgehen erläutern. Auf den Inseln fand zu dieser Zeit keine Produktion von Keramik oder Glas statt. Auch wegen knapper Ressourcen an Bau- und Brennholz oder keinem eigenen Getreideanbau waren die Inseln auf eine regelmäßige Versorgung mit Gütern aus Nordeuropa angewiesen. Archäologisch lassen sich zahlreiche Importgüter nachweisen (z. B. Keramik aus dem Rheinland oder Niedersachsen, Holz aus Niedersachsen). Altfundamente vergangener Grabungen können hier wichtige Aufschlüsse darüber geben, welche Art von Sachkultur warum hierher importiert wurde und was sie über das Leben der Händler und der Klienten aussagen kann. Bauliche Überreste und Schrift-



Knochen von großen Individuen des Kabeljaus (*Gadus morhua*) aus der Grabung Bremen, Am Wall (Fundstelle 253-Altstadt). Die Knochenfunde datieren in die 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts und stammen mit größter Wahrscheinlichkeit von importiertem Stockfisch. (Foto: Hans Christian Küchelmann)

quellen ermöglichen es, die Gebäude der kleinen Handelsposten zu rekonstruieren.

Das zweite Beispiel führt zur Schiffsarchäologie. Wichtige Ausgangsfrage für das gesamte Projekt ist es zu klären, ob es sich bei spätmittelalterlichen Schiffen vom Typ „Bremer Kogge“ überhaupt um hochseetaugliche Fahrzeuge gehandelt hat, die in der Lage gewesen wären, den Nordatlantik zu überqueren. Der norddeutsche Handel mit den Inseln setzt erst zu einer Zeit ein, in der es nur wenige Nachweise von Schiffen dieser Bauart gibt. Hingegen sind die bekannten nachweislich hochseetauglichen Schiffsfunde dieser Zeit in Klinkertechnik gebaut worden. Liegt dies daran, dass eine sichere Reise über den Nordatlantik davor schlichtweg nicht möglich war? Wie aber waren die Schiffe gebaut, die im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit auf dem Nordatlantik zum Einsatz kamen?

Als Letztes sei ein Beispiel aus der Archäozoologie genannt, das die Brücke vom Spätmittelalter ins Heute schlägt. Aktuelle fischereibiologische und ökologische Fragen werden mit spätmittelalterlichem bzw. frühneuzeitlichem Fundmaterial konfrontiert. Lassen sich die Intensivierung des Fischfangs und die Kommerzialisierung des Fischhandels im 15. bis 17. Jahrhundert in die-

sem Gebiet bei den Populationen der Dorscharten nachweisen? Lassen sich historische Daten zur Unterstützung der „Europäischen Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie“ (MSRL) heranziehen? Für diesen Arbeitsschritt stehen Fischknochenmaterial von archäologischen Ausgrabungen sowie Schriftquellen zur Verfügung.

Mit einer kleinen Reihe von Workshops sollen diese und weitere Fragen nicht nur innerhalb des Teams, sondern auch mit anderen Wissenschaftlern diskutiert werden. Den Auftakt dazu macht ein internationaler Workshop im DSM im November 2015, der Fragen zum Thema Reisen über den Nordatlantik sowie Leben an Bord und in den Handelsstationen behandelt. Mit welchen Schiffen segelte man von Bremen nach Island? Wie sah das Leben an Bord aus, wie verpflegte man sich mit Lebensmitteln, aber auch medizinisch? Wie navigierte man von Bremen nach Shetland, wie verliefen die Segelrouten? Wie sah das Leben in den Handelsstationen aus, wie war der Kontakt zwischen z. B. Bremern und Isländern?

Ein Blog informiert regelmäßig über die Arbeiten und Ergebnisse des Projekts (<https://fishandships.dsm.museum>). Darüber hinaus finden sich aktuelle Informationen auf der Homepage des Deutschen Schifffahrtsmuseums (<http://www.dsm.museum/forschung/forschungsprojekte/forschungsprojekte/zwischen-nordsee-und-nordmeer.5802.de.html>).

## Das Projektteam

### Natascha Mehler:

Als gebürtige Bayerin schlägt mein Herz für die Berge, aber auch der hohe Norden fasziniert mich seit Langem. Seit meinem Studium der Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit habe ich mich hauptsächlich mit der Archäologie von Island, Norwegen bzw. Nordeuropa im Allgemeinen beschäftigt. 2001 schloss ich mein Studium an der Universität Bamberg ab, davor hatte ich drei Jahre in Bergen studiert und dort meine Liebe zum Norden entdeckt. Gleich nach dem Studium arbeitete ich zwei Jahre beim Isländischen Archäologischen Institut in Reykjavík (Fornleifastofnun Íslands), danach wechselte

ich zur Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Instituts nach Ingolstadt, also zurück nach Bayern. Zurück ging es in den Norden, um an der Universität Kiel zu promovieren, dann ging es wieder in den Süden. Von 2008 bis 2014 war ich Universitätsassistentin am Institut für Urgeschichte und Historische Archäologie an der Universität Wien, wo ich auch 2014 habilitierte und gleich im Anschluss mit einer Gastprofessur meine Zeit in Österreich beendete. Seit Februar 2015 bin ich nun am DSM und leite das von der Leibniz-Gemeinschaft geförderte Projekt „Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hanse“. Ich freue mich auf die nächsten drei Jahre Forschungsarbeit und die inspirierende Zusammenarbeit in unserem interdisziplinären Team.

### **Mike Belasus:**

Die Begeisterung für Schiffe hat dazu geführt, dass ich mich in meinem Studium der Ur- und Frühgeschichte an der Universität Kiel von Anfang an auf die Schiffsarchäologie konzentriert habe. Hier habe ich auch meine Ausbildung zum

Forschungstaucher absolviert, womit es mir ermöglicht wurde, meine Abschlussarbeit mit dem Titel „Das Möweninselschiff – Ein mittelalterlicher Schiffsfund aus der Inneren Schlei“ zu schreiben. Auch in meinen an das Studium anschließenden Beschäftigungen drehte es sich vor allem um die Archäologie der Wasserfahrzeuge, sei es als wissenschaftlicher Leiter des Museums für Unterwasserarchäologie in Saßnitz auf Rügen, in der archäologischen Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommerns, in einem DFG-Forschungsprojekt zu den mittelalterlichen Schiffsfunden der deutschen Ostseeküste bei der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Instituts in Frankfurt am Main oder im EU-Projekt MACHU.

Meine Forschungen verbinden mich seit 2008 mit dem DSM. In der Zeit von 2011 bis 2014 war es mir bereits ein erstes Mal im Rahmen des BMBF-Projektes „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ vergönnt, hier arbeiten zu dürfen. Nach einer kurzen Beschäftigung in Wilhelmshaven mit dem Miniprojekt „Schiffe des ersten nachchristlichen Jahrtausends zwischen Limes und Danewerk“ am



Das Projektteam (v.l.n.r.): Dr. Mike Belasus, PD Dr. Natascha Mehler, Bart Holterman und Hans Christian Küchelmann.  
(Foto: Wolfhard Scheer)

Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung und meiner Promotion an der Universität Rostock mit dem Thema „Tradition und Wandel im neuzeitlichen Klinkerschiffbau der Ostsee am Beispiel der Schiffsfunde Poel 11 und Hiddensee 12 aus Mecklenburg-Vorpommern“ kehrte ich im März 2015 dank des neuen Leibniz-Forschungsprojektes an das Museum zurück. Neben den neuen spannenden Aufgaben, die mir das Projekt nun bietet, bin ich sehr glücklich über drei weitere Jahre in Bremerhaven.

### **Bart Holterman:**

Als Historiker arbeite ich im Projekt mit der Transkription und Auswertung der Bremer, Hamburger und Oldenburger Schriftquellen zum hansischen Island-, Färöer- und Shetlandhandel. Während meines Studiums der Geschichte an der Universität in Utrecht (Niederlande) hat sich früh herauskristallisiert, dass ich besonders gerne mit mittelalterlichen Schriftquellen arbeite. Dementsprechend habe ich mich hierzu speziell weitergebildet, unter anderem durch Paläographie-Kurse wie z. B. SCRIPTO der Universität Nürnberg und die Arbeit im Forschungsprojekt MeMO an der Universität Utrecht, bei dem ich mittelalterliche Handschriften bearbeitete.

Bei der Arbeit mit Schriftquellen fasziniert mich besonders, wie die vergangene Welt dabei lebendig wird. Insbesondere durch den handschriftlichen Charakter der Quellen wird dem Forscher die Vergangenheit noch näher gebracht. Gerade bei einem Thema wie dem Reisen in vormoderne Zeiten finde ich es schön zu erfahren, unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Aufwand die Menschen damals Welten miteinander in Verbindung brachten. Darüber hinaus fühle ich mich bei der interdisziplinären Arbeit sehr wohl, weil die Zusammenarbeit mit Forschern aus anderen Bereichen für die eigene Arbeit besonders bereichernd ist. Vor meiner Anstellung habe ich mich überwiegend mit kunsthistorischen Fragen beschäftigt. Die neue Zusammenarbeit mit Archäologie und Biologie und der Bereich Handels- und Schifffahrtsgeschichte sind neue Herausforderungen für mich, auf die ich mich sehr freue.

### **Hans Christian Küchelmann:**

Ich bin Diplom-Biologe mit dem Fachschwerpunkt Archäozoologie, das heißt mein hauptsächliches Arbeitsgebiet ist die Untersuchung von Tierknochen aus archäologischen Ausgrabungen. Bereits als Jugendlicher habe ich mich in Naturschutzverbänden engagiert und später in Oldenburg ein Biologiestudium begonnen, das ich 1997 mit einer Arbeit über Tierknochen aus einer bronzezeitlichen Stadt in Jordanien abgeschlossen habe. In den folgenden Jahren arbeitete ich regelmäßig auf archäologischen Grabungen. Seit 2006 bin ich als selbstständiger Archäozoologe in Bremen tätig, u. a. auch in internationalen Projekten in Armenien, Marokko und der Türkei. Auch an Lehrveranstaltungen an Universitäten, Ausstellungen und museumspädagogischen Angeboten war und bin ich wiederholt beteiligt. Im Rahmen meiner beruflichen Arbeit bin ich seit vielen Jahren Mitglied in verschiedenen Fachverbänden wie dem International Council for Archaeozoology (ICAZ), in dem ich u. a. in der Fish Remains Working Group (FRWG) aktiv bin. Der Bezug meines Forschungsgebietes zum Projekt, in dem ich seit April 2015 mit einer halben Forschungsstelle arbeite, entsteht durch den Stockfisch – das wirtschaftlich relevanteste Handelsgut, dessentwegen die hansischen Kaufleute die nordatlantischen Inseln aufsuchten. Die Beschäftigung mit den materiellen Belegen dieses Handels – den archäologisch überlieferten Fischknochen – wird mein Hauptanliegen innerhalb des Projekts sein. Besonders spannend finde ich an der jetzigen Forschungsgruppe den nicht nur theoretischen, sondern durch die räumliche Nähe real gegebenen permanenten Austausch zwischen den historischen, archäologischen und schiffsarchäologischen Fachwissenschaftlern. Zur Schifffahrt besteht ein lebenslanger familiärer Bezug durch meinen Vater, der als Schiffbauingenieur arbeitete und seit vielen Jahren Mitglied der Schiffbautechnischen Gesellschaft und des Fachausschusses „Geschichte des Schiffbaus“ im DSM ist. Weitere Informationen zu meiner Person und meiner Arbeit befinden sich auf meiner Website unter <http://www.knochenarbeit.de>.

# „Und es schwimmt tatsächlich!“

Jungfernfahrt des DSM-Papierbootes von Hunderten von Schaulustigen bejubelt

Es war ein Experiment, und viele Fragen bewegten die weit über 400 anwesenden Zaungäste und Scharen von Medienvertretern von schreibender Presse, Rundfunk und Fernsehen: Trägt das Boot die Last von zwölf Passagieren? Wird es schwimmen oder untergehen? Hält es dicht oder löst sich das Papier auf?

Das Falten eines Papierbootes ist keine große Kunst, es stabil schwimmen zu lassen jedoch schon eher. Aber wie sieht es aus, wenn das Papierboot zehn Schülerinnen und Schüler und dazu noch zwei Erwachsene tragen soll, ohne unterzugehen? Seit Oktober 2014 hatte sich eine 4. Klasse der Bremerhavener Gorch-Fock-Schule an dieses Experiment gewagt und unter Anleitung von DSM-Museumspädagoge Gero Klemke und Axel Dohrmann, Bootsbauer des DSM, zunächst



Lage für Lage nahm das Papierboot langsam Gestalt an. (Foto: DSM)



Reges Medieninteresse schon vor dem Stapelhub. (Foto: Verf.)



Bereit zum Einsteigen. (Foto: Verf.)

ein Spantengerippe aus 200 Kilogramm Pappe angefertigt. Anschließend nahm das Papierboot Schicht für Schicht Gestalt an. Im Ganzen wurden aus 1.200 Kilogramm Zeitungspapier, das entspricht 18.000 Seiten der „Nordsee-Zeitung“, 34 Lagen Papier auf das Spantengerüst aufgebracht und 230 Liter Knochenleim verarbeitet.

Nachdem die „klebrige Angelegenheit“ durchgetrocknet und das Boot auf den Namen „Zeitungsente“ getauft war, konnte es am 20. Juli 2015 endlich losgehen. Ein Kran hob das imposante Gefährt ins Wasser des Museumshafens, gebannt

verfolgt von einer großen Menge von Schaulustigen. Der erste Teil des Experiments Papierboot war gelungen – die „Zeitungsente“ schwamm! Dann wurde es ernst für die Bootsbauer, die sich über ein Holzfloß, das als Ponton diente, an Bord „ihres“ Bauwerks begaben, um die Probefahrt zu absolvieren. Unter lautem Jubel der Anwesenden bestand das Papierboot auch diesen zweiten Teil des Experiments, wegen einer recht steifen Brise zwar mit einigen Manövierrschwierigkeiten, letztlich aber in allen Belangen bravourös. Nach einer viertelstündigen „Hafenrundfahrt“ blieb somit festzuhalten: Das Papierboot schwimmt und trägt problemlos zwölf Personen – Experiment gelungen!

Was das Schülerteam um Gero Klemke und Axel Dohrmann in zehnmonatiger Bauzeit auf die Beine, oder besser: Spanten gestellt hat, kann sich wahrlich sehen lassen. Das Papierboot hat eine Länge von 5,30 Metern, eine Breite von 2 Metern, circa 40 Zentimeter Tiefgang und eine Traglast von etwa 750 Kilogramm – wahrscheinlich Weltrekord. Ob es, wie erhofft, bis zu drei Jahre lang schwimmfähig bleibt, wird abzuwarten sein. Aber Projektleiter Gero Klemke ist sich sicher: „Das schwimmt noch ewig.“



Jungfernfahrt bestanden! (Foto: Verf.)



# Notizen aus dem DSM

Im vergangenen Sommer war das Museumsschiff SEEFALKE wegen Reparaturarbeiten geschlossen. Der Grund: Masten, Schornstein und Brückenfrontschott wurden entrostet und konserviert. Ermöglicht hatten die Arbeiten Spenden der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG sowie der Firmen Kaib Gerüstbau und Imparat Farbwerk Iversen & Mähl GmbH & Co. KG. „Der Hochseebergungsschlepper SEEFALKE war einst das Flaggschiff unserer Reederei. Es ist mir ein Bedürfnis, das Schiff wieder auf Vordermann zu bringen“, sagte Hajo Schuchmann von der Bugsier-Reederei und Initiator der Spenden. Parallel zu den Konservierungsarbeiten wurde auch eine neue, vom Förderverein finanzierte Heizungsanlage eingebaut. So können nun auch die Funker des Deutschen Amateur-Radio Clubs e. V., Ortsgruppe Bremerhaven, wieder ihren angestammten Platz an Bord einnehmen. Besucherinnen und Besucher unseres Museums erleben mit einer von Studentinnen der Carl-von-Ossietzky-Universität in Oldenburg entwickelten Audio-App den Hochseebergungsschlepper zudem auf ganz neue Art.



Viele Besucherinnen und Besucher des DSM, die als Gruppen in das Museum kommen, nehmen gern das Angebot einer Führung durch die Ausstellungen an. Dienstältestes Mitglied des immer wieder hochgelobten Führungsdienstes ist Rita Jensen, die seit nunmehr 35 Jahren ebenso charmant wie kenntnisreich und spannend die Geschichte und Geschichten zu den vielfältigen Exponaten zu erzählen weiß. „Wenn die Gruppen nach den Rundgängen zufrieden und mit dem Wunsch nach Wiederkehr das Haus verlassen, dann weiß ich, dass ich sie mit meiner Begeisterung für die deutsche Schifffahrtsgeschichte angesteckt habe“, sagt Rita Jensen – die ihren Besuchern aber auch gut zuhört. So schnappte sie bei der Führung einer Gruppe von Finanz-

amtsmitarbeitern einmal eine Eselsbrücke für die Bezeichnung der rechten Schiffsseite als Steuerbordseite auf, die da lautete: „Steuern muss man von Rechts wegen bezahlen“. Das DSM hofft, dass Rita Jensen noch viele weitere Jahre durch „ihr“ geliebtes Museum führen wird.



Unter dem Motto „Museum. Gesellschaft. Zukunft.“ feierten die Museen in Deutschland am Sonntag, 17. Mai 2015, den 38. Internationalen Museumstag. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum lud an diesem Tag in seiner Dauerausstellung zu zwei geführten Vorträgen ein. Rita Jensen präsentierte das Diorama „Buchten, Walfang, Spitzbergen“ und berichtete über die Geschichte der im 17. Jahrhundert begonnenen „Grönlandfahrt“. Nach niederländischem Vorbild hatten Emden, Bremer und Hamburger in den Buchten und Gewässern Spitzbergens Jagd auf den damaligen großen Bestand der Grönland-Wale gemacht und ihre Beute auf Spitzbergen verarbeitet. Gero Klemke informierte in einem geführten Vortrag über das Thema: „Winken, Morsen, Fun-



Rita Jensen im Einsatz während einer Führung.  
(Foto: Edeltraut Borowski)

ken“ und damit über Formen der „Kommunikation auf See“. Am Ende seiner Führung konnten Teilnehmende das sogenannte Tastmorsen selbst ausprobieren.



Am 8. Juli 2015 wurde dem ehemaligen Direktor und wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM Hans-Walter Keweloh eine Festschrift mit dem Titel „Wissens-Transfer. Forschung – Vermittlung – Kulturpolitik: Schnittstellen moderner Museumsarbeit“ überreicht. Die vom Museumsverband für Niedersachsen und Bremen e. V. in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum herausgegebene Schrift versammelt auf 202 Seiten 18 Beiträge von Wegbegleitern Kewelohs – Sprach- und Literaturwissenschaftlern, Historikern, Volkskundlern und Museologen.



Die zur Museumsflotte des DSM gehörende Nordische Jagt GRÖNLAND hat wieder eine funktionsfähige Maschine an Bord. Der gut 800 Kilo schwere Dieselmotor kam am Dienstag, 7. April 2015, gewartet und überholt zurück und wurde von der Crew wieder eingebaut. „Seit heute hat die GRÖNLAND einen komplett neuen Antriebsmotor mit neuer Kurbelwelle und Wasserpumpe“, freute sich Konrad Otten, Kaufmännischer Geschäftsführer des DSM, im April. Neu sei auch die Einspritzanlage. „Das Getriebe ist zudem neu gelagert und jetzt verstellbar aufgehängt. Der Motor ist insgesamt neu aufgehängt sowie die Antriebsanlage neu ausgerichtet“, so Otten. Die Firma Deutz AG aus Köln habe die Ersatzteile einschließlich des Motorengehäuses gesponsert, ein nicht selbstverständliches Engagement, für das sich das langjährige Crew-Mitglied Dieter Oelkers im Namen des DSM und der ehrenamtlichen Crew bei dem Motorenhersteller bedankte.



In neuem Glanz erstrahlt auch die Hochseerennyacht DIVA, Gewinnerin des Admiral's Cup 1985. Von Mitte Juni bis Mitte Juli 2015 war sie auf der Boots- und Schiffswerft Cuxhaven GmbH von außen und innen umfassend restauriert worden. Möglich gemacht hatte die Restaurierung der Förderverein des DSM, der die Gesamtüberholung mit fast 30.000 Euro finanziert hatte. „Jetzt sieht sie wieder richtig schick aus“, freute sich Rechtsanwalt Klaus Meyer, Vorstandsmitglied des Fördervereins und einstiger Steuermann der DIVA, auf dessen Drängen hin die Yacht nun generalüberholt wurde. Konrad Otten teilte seine Freude: „Mit der Unterstützung unseres Fördervereins werden solche aufwändigen Reparaturen überhaupt erst möglich, und dafür bedanke ich mich ausdrücklich bei allen Mitgliedern des Vereins. Die DIVA ist ein Aushängeschild für unser Museum, und es erfüllt mich mit Stolz, dass wir sie zu unseren Exponaten zählen dürfen.“



Generalüberholt schwebt die Hochsee-Rennyacht DIVA zurück auf ihren Platz vor dem DSM. (Foto: Imke Engelbrecht)

# Neuerscheinungen

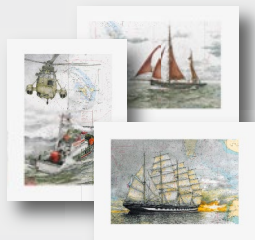
Gerne senden wir Ihnen kostenlos unser Gesamtprogramm! Alle Neuheiten jederzeit auf [www.oceanum.de](http://www.oceanum.de)



**NEU  
ERSCHEINUNG**

Gero Klemke  
**Kartenwerke**  
Maritime Zeichnungen auf Seekarten

72 Seiten, 27 x 24 cm, zahlreiche farbige Abb., gebunden, Euro 19,90  
ISBN 978-3-86927-404-1



Gero Klemke  
**Kunstdrucke  
DIN A 2**  
Wandschmuck  
versch. Motive,  
je Euro 14,90



**NEU  
ERSCHEINUNG**

Heino Brockhage  
**Kapitän Robert Hilgendorf**  
Sein Leben und Wirken auf  
frachtfahrenden Segelschiffen

96 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abb., gebunden, Euro 19,90  
ISBN 978-3-86927-403-4

Herausgegeben von der  
Schiffahrtsgeschichtlichen Gesell-  
schaft Bremerhaven e.V.



**NEU  
ERSCHEINUNG**

Christian Ostersehlte  
**150 Jahre Nautischer Verein  
Niedersachsen**

Die Schiffahrtsgeschichte der olden-  
burgischen Unterweserregion ab 1865  
ca. 192 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahl-  
reiche, teils farbige Abb., gebunden  
Euro 24,90, ISBN 978-3-86927-405-8

Herausgegeben vom Nautischen  
Verein Niedersachsen e.V., Elsfleth



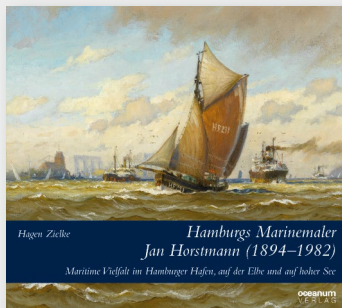
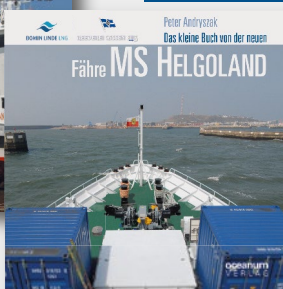
**NEU  
ERSCHEINUNG**

Peter Andryszak  
**Das kleine Buch von der Borkum-Fähre OSTFRIESLAND**

96 Seiten, 21 x 21 cm, zahlreiche farbige Abb.,  
Broschur, Euro 14,90, ISBN 978-3-86927-412-6

Peter Andryszak  
**Das kleine Buch von der neuen Fähre MS HELGOLAND**

96 Seiten, 21 x 21 cm, zahlreiche farbige Abb.,  
Broschur, Euro 14,90, ISBN 978-3-86927-413-3



Hagen Zielke  
**Hamburgs Marinemaler  
Jan Horstmann  
(1894-1982)**  
Maritime Vielfalt im  
Hamburger Hafen,  
auf der Elbe und  
auf hoher See

192 Seiten, 27 x 24 cm,  
zahlreiche farbige Abb.,  
gebunden, Euro 34,90  
ISBN 978-3-86927-402-7

**Die Hamburger  
Hafenschiffahrt  
in Gemälden  
Jan Horstmanns**

Kunstdruck-Kalen-  
der 2016, 14 Blät-  
ter, 48,8 x 33 cm,  
Spiralbindung,  
Euro 19,90, ISBN  
978-3-86927-300-6



**2016  
KALENDER**

Die Hamburger Hafenschiffahrt  
in Gemälden Jan Horstmanns 2016  
oceanum

**Online-Shop:**  
[www.oceanum.de](http://www.oceanum.de)  
oder rufen Sie uns an:  
04402 / 5 95 56 99

**oceanum  
VERLAG**

Sparkassen-Finanzgruppe



## Nicht fragen. Shoppen. Die SparkassenCard PLUS.

Die Karte, die Wünsche erfüllt.



 **Weser-Elbe  
Sparkasse**

Für die etwas größeren Wünsche: Mit der **SparkassenCard PLUS** erhalten Sie einen persönlichen Kreditrahmen, über den Sie ganz nach Ihren Wünschen verfügen können. Der Unterschied zu Ihrer SparkassenCard: Der Kaufbetrag wird nicht sofort von Ihrem Girokonto abgebucht, sondern Sie zahlen monatlich ganz bequem und automatisch in Raten. Nutzen können Sie die Karte überall dort, wo Kartenzahlung möglich ist und Sie das Maestro-Zeichen sehen. Informieren Sie sich in Ihrer Geschäftsstelle oder unter [www.wespa.de](http://www.wespa.de). **Gut für mich.**