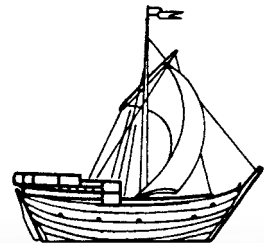


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2017



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:
Wiedereröffnete
Kogge-Halle im DSM
(Foto: Erik Hoops)
und Logo zur neuen
Ausstellung.

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/-innen dieser Ausgabe

Detlef Brinkmann, Altenberge; Hendrikje Brüning, DSM, Bremerhaven; Dr. Ursula Feldkamp, Bremen; Erik Hoops, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Elke Kreowski, Lars Kröger und Christian Manger, DSM, Bremerhaven; Elke Roskosch-Buntemeyer, Cuxhaven.

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

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.

39. Jahrgang 2017



Schiffahrtsgeschichte

Detlef Brinkmann	„Schlemihl reist zum Nordpol“. Adelbert von Chamisso begleitet die russische Expedition zur Entdeckung der Nordwestpassage 1815–1818	2
Ursula Feldkamp und Elke Roskosch-Buntemeyer	Von der Fischerfrau zur Reederin. Ein Erinnerungsort für die Fährbetreiberin Margaretha Handorf	10

Berichte aus dem Museum

Sunhild Kleingärtner	Kogge-Halle im Deutschen Schiffahrtsmuseum mit neuem Ausstellungskonzept	18
Lars Kröger	Wracks, Daten und Flusslandschaften	20
Christian Manger	Schiffahrt und Risiko	23
Hendrikje Brüning	NAVI für Forschungsmuseen – <u>N</u> eu <u>e</u> <u>A</u> nsätze der <u>V</u> erwertung und <u>W</u> issenskommunikation. Das Teilprojekt Kultur am DSM	24
Ursula Feldkamp	Ein 90. Geburtstag in Kaliningrad	27
Elke Kreowski	DSM-Veranstaltungskalender	29
Erik Hoops	Notizen aus dem DSM	30
	Impressum/Titelbild	U2

„Schlemihl reist zum Nordpol“

Adelbert von Chamisso begleitet die russische Expedition zur Entdeckung der Nordwestpassage 1815–1818

Ein Fels, von der Natur zu einem schlanken Dreieck geformt, streckt seinen flachen Rücken bis zu 70 Meter hoch aus den Wassern der Bucht. Ein löchriger Teppich aus Moosen, Flechten und Sumpfpflanzen bedeckt ihn auf zwei Kilometern Länge. Während Möwen laut krächzend ihre Kreise über den steil abfallenden Küsten ziehen, wacht der Hornlund mit tausenden Artgenossen über seine Brut. Im Osten lässt es sich eine sandige Landzunge gefallen, dass sich ein Seehund auf ihr sonnt. Auf dieses abgelegene Stück Erde nordöstlich der Beringstraße setzt Otto von Kotzebue am 3. August 1816 als erster Europäer seinen Fuß und adelt sogleich dieses karge Felsgestein. Denn er erhebt es zur Insel und gibt ihm den Namen eines deutschen Dichters: Chamisso-Insel.

Als Adelbert von Chamisso sich ein Jahr zuvor, am 9. August 1815, in Kopenhagen an Bord der RURIK meldet, ist der letzte Walzer auf dem Wiener Kongress gerade erst vor zwei Monaten getanzt. Mehr als zwanzig Jahre haben die Napoleonischen Kriege alle Kräfte der kriegführenden europäischen Staaten gebunden. Dann wurden in der kaiserlichen Hauptstadt Staaten gegründet, Grenzen verschoben und die Monarchien etabliert. Als die alte Ordnung wiederhergestellt ist, widmen sich vornehmlich die Großmächte wieder ihren eigenen Interessen: Der Erweiterung ihrer Imperien sowie dem Ausbau und Schutz ihrer Handelsbeziehungen. So auch das Zarenreich, das sich schon seit einiger Zeit um seine entfernten Niederlassungen sorgt. Eine Versorgung der östlichen Handelsstützpunkte und der amerikanischen Kolonien über die Nordostpassage hat sich aufgrund der schwierigen Eisverhältnisse bis dato als unmöglich erwiesen. Der Transport über Tausende von Kilometern auf dem Landweg ist viel zu aufwändig und zeitintensiv. So werden auch die

Russen auf die Möglichkeit einer Durchfahrt der Nordwestpassage aufmerksam.

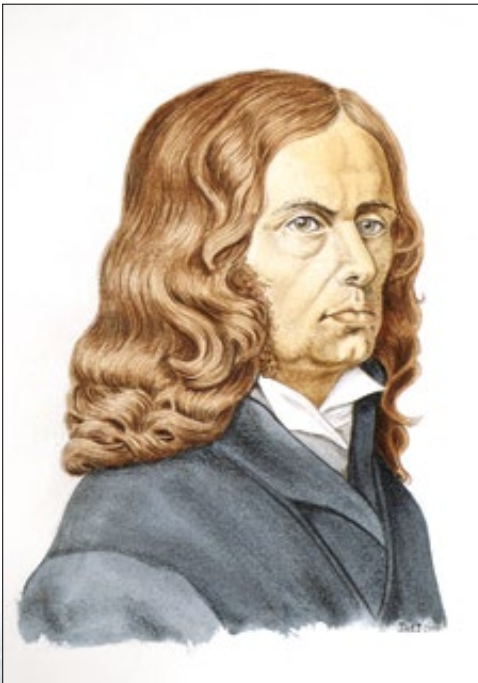
Da bislang alle Versuche gescheitert sind, sich im Norden Kanadas nach Westen durchzuschlagen, wollen die Russen es jetzt auf dem entgegengesetzten Kurs versuchen und von der Nordküste Alaskas aus nach Osten vordringen. Die notwendigen Mittel zur Finanzierung der Entdeckungsexpedition steuert Graf Nikolai Petrowitsch Rumjanzew bei. Als Expeditionsschiff wird die nach dem russischen Reichsgründer benannte RURIK ausgewählt, eine kleine Brigg von 180 Tonnen. Da der Zweimaster während der Reise die Flagge der zaristischen Marine führen darf, gilt er offiziell als Kriegsschiff. Zum Kapitän und Expeditionsleiter wird Otto von Kotzebue berufen. Im Dezember 1787 in Reval geboren, ist er der zweite Sohn des seinerzeit weltberühmten, aus Weimar stammenden Dichters August von Kotzebue, dessen Werken Chamisso später selbst noch in Alaska begegnen wird. Die Berufung verdankt Otto von Kotzebue gleichwohl nicht nur seinem guten Namen. Als Teilnehmer der ersten russischen Weltumsegelung unter Adam Johann von Krusenstern verfügt er trotz seines jungen Alters über eine dreijährige Expeditionserfahrung. Eine Empfehlung Krusensterns gibt letztlich den Ausschlag für seine Ernennung.

In Kopenhagen meldet sich neben Chamisso auch der Däne Morten Wormskjold als freiwilliger Expeditionsteilnehmer an Bord. Von Kotzebue akzeptiert leichthin; doch schon bald wird klar, dass sein Einverständnis wohl eher auf Gleichgültigkeit denn auf ernstem Interesse beruht. An Bord der RURIK werden die beiden Neuankömmlinge nahezu ignoriert. Es findet sich niemand, der ihnen Instruktionen gibt oder Verhaltensregeln erklärt; niemand, der sie über Pflichten und Befugnisse in Kenntnis setzt oder sie mit der

Schiffsordnung vertraut macht. Schon vor Antritt der Reise war Chamisso darüber erstaunt, dass er zwar offiziell als Titulargelehrter bestellt war, aber keinerlei Forschungsaufträge erhielt. Das Ziel der Reise und somit die Reiseroute blieben ihm unbekannt, so dass er seine Vermutungen über die Forschungsziele noch nicht einmal regional fokussieren konnte. Jetzt offenbart sich an Bord unmissverständlich, dass Naturforschungen alles andere als ein primäres Ziel sind, sondern allenfalls als Alibi dienen.

Das Verhältnis zwischen Schiffsbesatzung und Forschern wird über die gesamte Reisedauer angespannt bleiben. Mehrmals muss Chamisso erdulden, dass seine gesammelten Exponate entweder zweckentfremdet oder gar vernichtet werden. Als man im September in Plymouth anlegt, eröffnet ihm der Kapitän, dass dies die letzte Gelegenheit zum Rücktritt sei, und gemahnt ihn, „daß ich als Passagier an Bord eines Kriegsschiffes, wo man nicht gewohnt sei, welche zu haben, keinerlei Ansprüche zu machen habe.“ Das Verhältnis zwischen Kommandant und Titulargelehr-

ter ist differenziert und wechselnden Sympathien unterworfen. In seinen später verfassten Reiseerinnerungen urteilt der Dichter über den Kapitän: „Herr von Kotzebue war liebenswürdig und liebenswert. Unter vielen Eigenschaften, die an ihm zu loben waren, stand obenan seine gewissenhafte Rechtlichkeit. Aber die zu seinem Herrscheramt erforderliche Kraft mußte er sich mit dem Kopfe machen; er hatte keine Charakterstärke; und auch er hatte seine Stimmungen. Er litt an Unterleibsbeschwerden, und wir spürten ungesagt auf dem Schiffe, wie es um seine Verdauung stand. Bei dem gerügten Mangel, besonders in der späteren Zeit der Reise, wo seine Kränklichkeit zunahm, mochte er leicht von dem, der ohne Arg grade vor sich schritt und fest auftrat, sich gefährdet glauben. Auf der Fahrt durch den Atlantischen Ozean hatte er die Vorurteile abgestreift, die er gegen mich gefaßt haben mochte, und ich kam für seinen Günstling zu gelten. Ich hing ihm aber auch an mit fast schwärmerischer Liebe. – Später wandte er sich von mir ab, und auf mir lastete seine Ungnade.“



Adelbert von Chamisso (1781–1838; links) und Otto von Kotzebue (1787–1846; rechts). (Zeichnungen des Verf.)

In Plymouth richtet man sich auf einen mehrwöchigen Aufenthalt ein. Hier ergibt sich für Chamisso die Gelegenheit, mit den übrigen Passagieren Ausflüge zu unternehmen. Der Schiffsarzt und Naturforscher Johann Friedrich Eschscholtz sowie der Expeditionszeichner Ludwig Choris sind seine Begleiter. Nur wenige Tage vor ihrer Ankunft hatte Napoleon auf der BELLEROPHON von hier aus seine letzte Reise ins Exil nach St. Helena angetreten. Und noch immer beeindruckt der besiegte Imperator die Menschen: „Allgemein war für den überwundenen Feind die Begeisterung, die aus allen Klassen des Volkes, besonders aus dem Wehrstande, einmütig uns entgegenschallte. Jeder erzählte, wann und wie oft er ihn gesehen und was er getan, in die Huldigung der Menge einzustimmen.“

Es ist bereits Oktober, als die RURIK „Albion mit seinen hohen, weißen Klippen“ hinter sich lässt und Kurs Atlantik nimmt. Auf Teneriffa verbleibt man bis zum 1. November, dann wird weiter im Westen Brasilien als nächstes Ziel anvisiert. Im Atlantik nimmt die RURIK Fahrt auf, nach Kotzebues Logbuch nicht selten mit einer Geschwindigkeit von bis zu 8 Knoten. Chamisso traut indes den Angaben nicht: „Ich bemerkte beiläufig, daß die Schnelligkeit seines Schiffes ein Punkt ist, in betreff dessen die Aussage jegliches Schiffskapitäns so unzuverlässig ist als die einer Frau, die ihr eigenes Alter angeben soll.“

Die Insel Santa Caterina vor Brasilien ist für die Forscher ein Eldorado, das sie zu außerordentlichen Aktivitäten anregt; entsprechend groß gestaltet sich ihr Arsenal an Sammelobjekten. Doch müssen sie später hilflos ertragen, dass ihr Fundus missbraucht wird: „Die vom Schiffe, welche unter den Zelten schliefen, Maler, Steuermann und Matrose, bedienten sich meiner Pflanzenpakete zur Einrichtung ihres Lagers und als Kopfkissen.“

Doch auch Brasilien bleibt nur eine Zwischenstation, und die RURIK begibt sich entlang der Küste weiter auf südlichem Kurs. Auf der Höhe Feuerlands wird ihr Schiff zum Spielball einer sich wild gebärdenden Natur: „Am 10. Januar ... erhob sich aus Südwest der Sturm, der uns zwischen

dem sechsundvierzigsten und siebenundvierzigsten Grad südlicher Breite fast unausgesetzt sechs Tage lang gefährdete. Nachmittags um vier Uhr schlug auf das Hinterteil des Schiffes eine Welle ein, die eine große Zerstörung anrichtete und den Kapitän über Bord spülte, der zum Glück noch, im Tauwerk verwickelt, über dem Abgrund schweben blieb und sich wieder auf das Vorderdeck schwang. Das Geländer war zerschmettert, selbst die stärksten Glieder der Brüstung zersplittert und eine Kanone auf die andere Seite des Schiffes geworfen. Das Steuerruder war beschädigt, ein Hühnerkasten mit vierzig Hühnern war über Bord geschleudert und fast der Rest unseres Geflügels ertränkt. Das Wasser war in die Kajüte des Kapitäns zu dem zerstörten Gehäuse hineingedrungen; Chronometer und Instrumente waren zwar unbeschädigt geblieben, aber ein Teil des Zwiebacks, der im Raume unter der Kajüte verwahrt wurde, war durchnäßt und verdorben.“ Der Südweststurm hält sie auch bei der Umrundung Kap Hoorns in Atem und beschert ihnen den höchsten Wellengang des bisherigen Reiseverlaufs. Als man endlich entlang der chilenischen Küste nach Norden steuert, besänftigt sich der Wettergott rechtzeitig zum Ehrentag des Seniors an Bord: „Am 31. Januar 1816 ward in der Nähe des Kap Victorias mein vierunddreißigster Geburts- oder vielmehr Tauftag gefeiert. Wann und ob ich überhaupt geboren bin, ist im Dokument nicht verzeichnet; Zeugen sind nicht mehr zu beschaffen, und es streitet nur die Wahrscheinlichkeit dafür.“

Tatsächlich wurde er bereits 35 Jahre zuvor, im Jahre 1781, auf Schloss Boncourt in der Champagne geboren, dem Stammsitz seiner Familie, und vermutlich schon am folgenden Tag auf den Namen Louis Charles Adelaide de Chamisso getauft. Im Alter von neun Jahren musste er mit seiner Familie vor den Revolutionstruppen fliehen. Über die Niederlande und Süddeutschland führte sie ihre Flucht nach Berlin, wo Chamisso später das französische Gymnasium besuchte. Noch während seines neunjährigen Militärdienstes in der preußischen Armee begann er ab 1804 mit Freunden des Dichterkreises



RURIK vor Chamisso-Island. (Zeichnung des Verf.)

„Nordsternbund“ den „Berliner Musenalmanach“ herauszugeben. Seit dieser Zeit nennt er sich Adelbert von Chamisso. Zum Freundeskreis des „Nordsternbundes“ zählte Julius Eduard Hitzig. Als Chamisso von ihm einen Zeitungsartikel über die bevorstehende russische Expedition erhielt, rief er spontan aus: „Ich wollte, ich wäre mit diesen Russen am Nordpol!“ Hitzig pflegte einen Briefwechsel mit August von Kotzebue, der seinen Freund Kapitän Krusenstern empfahl. Auf dessen Vermittlung erfolgte im Juni 1815 die ersehnte Berufung zum Titulargelehrten. Zu dieser Zeit war Chamisso in Deutschland bereits ein berühmter Mann. Ein Jahr zuvor hatte er mit „Peter Schlemihls wundersamer Geschichte“ Furore gemacht. Darin verkauft ein vielgereister Naturforscher seinen Schatten an den Teufel, bereut den Handel und versucht seinem Schicksal zu entfliehen. E.T.A. Hoffmann, der ebenfalls zu Chamissos Freundeskreis zählte, wird 1816 von dessen Reise zur Karikatur „Schlemihl reist zum Nordpol“ inspiriert.

Nun, im Pazifik vor der Westküste Chiles, begeht der Dichter seinen Ehrentag im Kreise seiner Gefährten mit brasilianischen Früchten und einer vom Kapitän spendierten Flasche Portwein. Einige Tage später laufen sie in den Hafen von Concepcion ein. Im benachbarten Talcahuano werden sie wie Staatsgäste hofiert und mit Empfängen und Festmahlen zum Bleiben verführt. Am 8. März hissen sie jedoch erneut die Segel, um endlich ihr Expeditionsziel anzugehen. Für Chamisso steht fest: „Hier beginnt die Entdeckungsreise des Ruriks.“

Um die verlorene Zeit zu kompensieren, wird der nächste Reiseabschnitt in großer Eile vollzogen. Bei den Osterinseln wird ein kurzer Aufenthalt zum Auffüllen der Vorräte genutzt. Chamisso „freut sich wie ein Kind“ auf die Begegnung mit den Einheimischen, die sich aber wegen leidvoller Erfahrungen mit Walfängern sehr zurückhaltend zeigen. Der von Kotzebue eingeschlagene Kurs abseits der gängigen Handelsrouten lässt sie ihnen unbekannte Inseln entdecken. Gleich der

ersten geben sie den Namen ihres Geldgebers, unwissend, dass diese Insel bereits knapp 100 Jahre zuvor von Jakob Roggeveen gesichtet worden ist. „Es war doch ein großes Fest, als am 20. beschlossen ward, eine Landung auf der kleinen, palmenreichen Insel Romanzow zu versuchen. Der Kapitän beorderte den Leutnant Sacharin, den Landungsplatz zu erkunden, und mich, ihn zu begleiten. Ich stieg freude- und hoffnungsvoll in das Boot; wir stießen ab. Wir ruderten ganz nahe der Insel, vom Ufer nur durch die schäumende Brandung getrennt. Ein mutiger Matrose schwamm mit einer Leine ans Land. Er schritt längs dem Ufer, entdeckte Menschenspuren, Kokosschalen, betretene Pfade, er lauschte durch das Gebüsch, pflückte grüne Zweige und kam zu der Leine zurück. – Sacharin deutete mit der Hand zu der Insel und sprach zu mir: ‚Adelbert Loginowitsch, wollen Sie?‘ – Ich glaube nicht, daß mich noch einmal im Leben solch peinliches

Gefühl durchbohrt. Ich schreibe es zu meiner Demütigung nieder. Was der Matrose getan, war ich nicht imstande zu tun.“

Tags darauf überwindet der Dichter jedoch seine Furcht, als es gilt, die Insel zu erkunden. „Wir durchwandelten nun fröhlich den Wald und durchforschten die Insel. Wir lasen alle Spuren der Menschen auf, folgten ihren gebahnten Wegen, sahen uns in den verlassenem Hütten um, die ihnen zum Obdach gedient. Ich möchte das Gefühl vergleichen mit dem, das wir in der Wohnung eines uns persönlich unbekanntem, teuren Menschen haben würden; so hätte ich Goethes Landhaus betreten, mich in seinem Arbeitszimmer umgesehen.“

Auf den Ratak-Inseln gönnt man sich noch einen kurzen Aufenthalt, bevor es zügig nach Kamtschatka weitergeht. Drei Monate und elf Tage nach ihrem Aufbruch in Concepcion erreichen sie die Bucht von Awatscha. „Ein kleiner Land-



Boot der Ratak-Insulaner. (Zeichnung des Verf.)

vogel (eine Fringilla) sagte uns am 17. das Land an, das sich uns am 18. entschleierte. Ein hohes Land mit zackigen Zinnen, über welche sich aus dem Innern hohe vulkanische Kegel erheben. Der Schnee bedeckt nicht gleichmäßig die Höhen wie in unseren Alpen, sondern liegt fleck- und streifenweise an den Abhängen des zerrissenen Gebirges und steigt an denselben tief zu Tale. Am 18. Juni noch soviel Schnee!“

Nach Aufnahme weiteren Proviantes in Petropawlowsk eröffnet ihnen der Kommandant nun endlich den Hauptzweck der Reise. Geplant ist, in einer ersten Sommerkampagne nördlich der Beringstraße den Küstenverlauf zu erkunden und einen geeigneten Ankerplatz für die Rurik zu finden. Zu diesem Zweck wird der Kotzebue-Sund in der Hoffnung genauer untersucht, von hier aus eine Durchfahrt zum Nortonsund zu entdecken. Doch ihre Bemühungen bleiben erfolglos. Das Kap Espenberg am nördlichen Saum des Kotzebue-Sundes bleibt der nördlichste Punkt ihrer Erkundungsfahrten. Die bereits am 7. August im Süden der Bucht gesichteten ersten Eisberge läuten das Ende der ersten Sommerkampagne ein. Auf der Rückreise erhält der russische Handelsagent auf Unalaska den Auftrag, zum nächsten Frühjahr 15 einheimische Aleuten mit ihren Booten – eine große Baidare mit 24 Rudern sowie je zwei einsitzige und dreisitzige – zu organisieren. Chamisso zollt der geplanten Fortbewegung Respekt: „Wahrlich, es war zweckmäßig, zu Entdeckungen im Eismeer die Söhne des Nordens und ihre Fahrzeuge zu gebrauchen.“

Und das dem grönländischen Kajak ähnliche Boot beschreibt er detailliert: „Die einsitzige Baidare ist diesen Völkern, was dem Kosaken sein Pferd ist. Dieses Werkzeug ist eine schmale, lange, nach vorn lang zugespitzte Schwimmblase von Robbenhäuten, die auf ein leichtes hölzernes Gerippe gespannt sind. In der Mitte ist eine runde Öffnung; der Mann sitzt mit ausgestreckten Füßen darin und ragt mit dem Körper daraus hervor. Er ist mit dem Schwimmwerkzeuge durch einen Schlauch von Kamlaikastoff verbunden, der, von gleicher Weite als die Öffnung, dieselbe umsäumt und den er um den eigenen Leib unter

den Armen festschnürt. Sein leichtes Ruder in der Hand, seine Waffen vor sich, das Gleichgewicht wie ein Reiter haltend, fliegt er pfeilschnell über die bewegliche Fläche dahin.“

Auf Unalaska begegnet Chamisso Kapitän Binzemann. Der Preuße aus der Nähe von Danzig befehligt ein Schiff der Russisch-Amerikanischen Handelskompanie. Der alte Haudegen ist schon viel in der Welt herumgekommen. Chamisso imponiert vor allem seine Geschichte über den Verlust eines Beines: In einem Gefecht platzte auf dem Schiff eine Kanone und zerfetzte ihm das Bein. Kaltblütig ließ er sich von einem Matrosen das nur noch an einigen Hautfetzen hängende Glied mit einem Messer abkappen und verband anschließend die Wunde selbst.

Die Zeit bis zur nächsten Sommerkampagne plant man in wärmeren Gefilden zu verbringen. In San Francisco wohnen sie einem Kampf zwischen einem Bären und einem Stier bei, dem Chamisso aber nichts „Großes und Erhebendes“ abgewinnen kann. Ihre Reise führt sie danach erneut nach Hawaii und schließlich zu den Ratak-Inseln. Dort freundet sich Chamisso mit Kadu an, dessen freundliche und aufgeweckte Art ihm gefällt. Kadu, der vom Schicksal nach einem Schiffbruch auf die Ratak-Inseln verschlagen wurde, ist alsbald fest entschlossen, die Expedition zu begleiten und anschließend Europa kennenzulernen. Kotzebue willigt ein.

Die Südseeinsulaner haben selbst eine lange Tradition in der Seefahrt. In ihren Schiffbau sind die Erfahrungen vieler Jahrhunderte eingeflossen: „Keine Beschreibung vermag ein Bild von dem beschriebenen Gegenstände zu erwecken, und dennoch muß ich mit schnellen Worten versuchen, das Boot, von dem die Rede ist, dem Leser anzudeuten. Es hat zwei gleiche Enden, die gleich geschickt sind, beim Fahren zum Vorder- und Hinterteile zu werden, und zwei ungleiche Seiten, von denen eine unter dem Winde, die andere über dem Winde bleibt. Unter dem Winde von einer geraden Fläche begrenzt, über dem Winde nur wenig bauchig, schmal, tief, scharfkielig, an den Enden etwas aufwärts gekrümmt ist der Schiffsrumpf, welcher nur als Schwimmkörper dient.

Quer über die Mitte desselben ist ein elastischer Hängeboden befestigt, der nach beiden Seiten hinaus über das Wasser ragt; kürzer unter dem Winde, länger auf der Windseite, wo dies leichte Gebälk gegen das Ende nach unten zu gebogen ist und sich einem der Schwimmkörper parallelen Schwimmbalken anfügt. Auf diesem Hängeboden, außerhalb des Körpers auf der Windseite, ist der Mast, der, an mehreren Seilen befestigt, nach dem Ende geneigt wird, welches zum vorderen werden soll und an dem ein einfaches, dreieckiges Segel aufgezogen wird, von dem eine Ecke an dem Vorderschiff befestigt wird. Gesteuert wird vom Hinterteile des Schiffes mit einem Handruder; die Schiffenden stehen oder liegen auf dem Hängeboden und nehmen ihren Stand bei stärkerem Winde näher dem Schwimmbalken und bei schwächerem näher dem Schiffskörper. Auf demselben Hängeboden sind zu beiden Seiten des Schiffes Kasten angebracht, worin Proviant und sonstige Habe verwahrt wird. Die größten dieser Fahrzeuge können an dreißig Personen tragen.“

Als die Zeit angebrochen ist, sich der zweiten Sommerkampagne zu widmen, bricht man erneut gen Norden auf und kehrt im April 1817 zu den Aleuten zurück. Vor Unalaska gerät die RURIK in einen schweren Sturm. Den dramatischen Verlauf schildert Kotzebue in seinen Aufzeichnungen: „Der 13. April war der schreckliche Tag, welcher meine schönsten Hoffnungen zerstörte. Wir befanden uns an demselben unter dem 44.°30' nördlicher Breite und 181.°8' westlicher Länge. Schon am 11. und 12. stürmte es heftig mit Schnee und Hagel; in der Nacht des 12. und 13. brach ein Orkan aus; die ohnehin hochlaufenden Wellen türmten sich in ungeheuren Massen, wie ich sie noch nicht gesehen; der ‚Rurik‘ litt unglaublich. Gleich nach Mitternacht nahm die Wut des Orkans in einem solchen Grade zu, daß er die Spitzen der Wellen vom Meere trennte und sie in Gestalt eines dicken Regens über die Fläche des Meeres herjagte. Wer ein solches Schauspiel nicht gesehen, kann sich keinen deutlichen Begriff davon machen; es ist, als ob eine furchtbare Revolution in diesem Augenblick den ganzen Erdball vernichten wolle. Eben hatte

ich den Leutnant Schischmareff abgelöst; außer mir waren noch vier Matrosen auf dem Verdeck, wovon zwei das Steuer hielten; das übrige Kommando hatte ich der Sicherheit wegen in den Raum geschickt. Um vier Uhr morgens staunte ich eben die Höhe einer brausenden Welle an, als sie plötzlich die Richtung auf den ‚Rurik‘ nahm und mich in demselben Augenblick besinnungslos niederwarf. Der heftige Schmerz, den ich beim Erwachen fühlte, ward übertäubt durch den traurigen Anblick meines Schiffs, das dem Untergange nahe war, der unvermeidlich schien, wenn der Orkan noch eine Stunde anhielt; denn kein Winkel desselben war der Wut jener grässlichen Welle entgangen. Zuerst fiel mir der zerbrochene Bordermast (Bugspriet) in die Augen und man denke sich die Gewalt des Wassers, welche mit einem Stoß einen Balken von zwei Fuß im Durchschnitt zersplitterte; dieser Verlust war umso wichtiger, da die beiden übrigen Maste dem heftigen Hin- und Herschleudern des Schiffes nicht lange widerstehen konnten und dann keine Rettung denkbar war. Dem einen meiner Matrosen hatte die Riesenwelle ein Bein zerschmettert; ein Unteroffizier ward in die See geschleudert, rettete sich aber, indem er mit vieler Geistesgegenwart ein Tau umklammerte, das neben dem Schiffe herschleppte; das Steuerrad war zerbrochen, die beiden Matrosen, welche es hielten, waren sehr beschädigt, und ich selbst war mit der Brust gegen eine Ecke geschleudert, litt sehr heftige Schmerzen und musste einige Tage das Bett hüten. Bei diesem furchtbaren Sturm hatte ich Gelegenheit, den unerschrockenen Mut unserer Matrosen zu bewundern; aber keine menschliche Kraft konnte Rettung herbeiführen, wenn nicht, zum Glück der Seefahrer, die Orkane nie lange anhielten.“

Chamisso hingegen versucht, das Naturgewalten-Trauma poetisch zu verarbeiten:

*„So wüte, Sturm, vollbringe nur dein Tun,
Zerstreu diese Planken, wie den Mast,
Den wohlgefügtten, mächt'gen, eben nun
Du leichten Spieles schon zersplittert bast!
Da unten, mein ich, wird ein Mensch doch
rubn;*

*Da findet er von allen Stürmen Rast,
Was kracht noch? Gut! Die Welle schlug schon
ein?*

*Fahr hin! Es ist geschehn, wir sinken. – Nein!
Wir sinken nicht! Geschaukelt wird annoch,
Getragen himmelan der enge Sarg.“*

Schwer beschädigt läuft die RURIK im Hafen ein; die provisorische Reparatur wird mehr als zwei Monate beanspruchen. Vollbeladen mit Proviant sowie mit den angeheuerteten Aleuten und ihren Baidaren an Bord begibt man sich endlich am 23. Juni auf die geplante Reise – die nach weiteren drei Wochen endgültig beendet wird. Zwei Gründe sind dafür maßgeblich: Der Kapitän erholt sich nicht von seiner Brustverletzung und der Zustand der RURIK lässt wenig Hoffnung auf ein Gelingen ohne Havarie. Kotzebue entschließt sich daher zur Aufgabe des Expeditionsziels und ordnet die Rückreise an. Kadu verbleibt auf eigenen Wunsch auf den Ratak-Inseln.

Knapp ein Jahr später, am 16. Juni 1818, ist die RURIK wieder in England. In Portsmouth verlässt Chamisso das Schiff, nicht ohne sich zuvor mit Kotzebue versöhnt zu haben. Er beginnt nach der Rückkehr zeitig mit der Niederschrift seiner Erkenntnisse. In den 1821 erscheinenden „Bemerkungen und Ansichten auf einer Entdeckungs-Reise in den Jahren 1815–1818 unter dem Befehl des Lieutnants von Kotzebue“, die zusammen mit Kotzebues Reisebericht herausgegeben werden, geht es ihm vornehmlich um die Dokumentation seiner Forschungsarbeit. Chamisso verkörpert nun selbst das Ideal eines Forschungsreisenden, das er seinem Protagonisten Peter Schlemihl verlieh. Mit der literarischen Verarbeitung lässt sich Chamisso 15 weitere Jahre Zeit. Erst 1836 erscheint seine „Reise um die Welt.“ Voll Anerkennung schreibt ihm Alexander von Humboldt: „Diese Weltumsegelung, schon veraltet, hat durch Ihre Individualität der Darstellung den Reiz eines neuen Welt dramas erhalten.“

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

Von der Fischerfrau zur Reederin

Ein Erinnerungsort für die Fährbetreiberin Margaretha Handorf

Im Juni 2015 widmeten Cuxhaven und der Landesfrauenrat Niedersachsen zusammen mit seiner kulturtouristischen Initiative „frauenORTE Niedersachsen“ der Cuxhavener Fährbetreiberin Margaretha Handorf einen Erinnerungsort, einen sogenannten „frauenORT“. Sie ist die 27. Frau, deren Wirken der Landesfrauenrat auf diese Weise würdigte (momentan sind es bereits 31 „frauenORTE“ in Niedersachsen), und es ist das erste Mal, dass an eine Unternehmerin aus dem maritimen Gewerbe erinnert wird. An der inhaltlichen Arbeit zur Recherche der Biografie der Margaretha Handorf war auch das Deutsche Schifffahrtsmuseum beteiligt.

Die Fischersgattin Margaretha Handorf gründete 1924 in Cuxhaven mit dem zu 19 Registertonnen (RT) vermessenen Kutter GRETE ihres arbeitsunfähigen Mannes eine Fährverbindung nach Brunsbüttelkoog, die sie bis zum 30. September 1938 betrieb. Dieser Weg über die Elbe, eine Strecke von etwas mehr als 16 Seemeilen, etwa 30 km, war für die Elblotsen eine unabdingbare Voraussetzung, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Vor dem Ersten Weltkrieg hatten verschiedene Reeder versucht, die Linie, die seit dem 19. Jahrhundert mit vielen Unterbrechungen existiert hatte, wiederzubeleben, doch der Erste Weltkrieg unterbrach den Fährbetrieb abrupt.

Margaretha Handorf macht bis heute von sich reden, ohne auch nur ein einziges Selbstzeugnis hinterlassen zu haben, von ihrer Unterschrift unter einigen Verträgen einmal abgesehen. In der lokalen Presse wurde sie als „Kapitän Grete“ bezeichnet, was suggeriert, Frau Handorf hätte ihre Fährlinie zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven nicht nur selbst bereedert, sondern die Fähre auch selbst geführt. Doch kann sie kein Patent besessen haben, das ihr dies erlaubt

hätte. Doch viele Schifferfrauen, die auf kleinen Schiffen mitfuhren, kannten das Segelhandwerk und waren durchaus in der Lage, einen Segler zu führen. Auch gab es bereits im 19. Jahrhundert Frauen, die Fährdienste verrichteten. Beeke Selmer bot z.B. mit ihrem neun Meter langen Wadenboot, das zwei Sprietsegel mit insgesamt 27 m² Segelfläche besaß, von 1857 bis 1861 zweimal wöchentlich Fährdienste auf der Kieler Förde von Kiel nach Laboe an. Ihre Passagiere zahlten für eine Überfahrt zwei Schillinge und mussten bei Flaute rudern.

Wie sich die Situation im Fall von Margaretha Handorf darstellt, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Im Register des Germanischen Lloyd jedenfalls wird stets Johann Handorf als „Master“ genannt. Doch Papier ist bekanntlich geduldig, und da ihre Passagiere, die Elblotsen, alle ein Patent besaßen, das sie notfalls hätten vorzeigen



Margaretha Handorf (1880–1944).
(Foto: Archiv DSM)

können, erscheint es durchaus möglich, dass sie ihre GRETE auch selbst führte.

Margaretha Handorf wurde 1880 als Tochter des Schuhmachers Rohwer in Wrohm/Holstein geboren. Im Jahre 1900 heiratete sie den Fischer Johann Handorf, mit dem sie 1913 nach Cuxhaven ging. Mitten im Ersten Weltkrieg, im Jahre 1917, starb im Alter von nur neun Jahren das bis dahin einzige Kind der Handorfs, ein Sohn, an Diphtherie. 1919, im Geburtsjahr ihrer Tochter Lilly Johanna Margaretha, ließ Johann Handorf einen kleinen, zu 19 RT vermessenen Krabbenkutter bauen. Doch schon bald konnte er seinen anstrengenden Beruf als Fischer nicht mehr ausüben. Während im Zeitzeugenbericht des Lotsen Biermanns in der Zeitschrift „Seekiste“ 1961 diskret „Krankheit“ als Grund dafür angeführt wird, sagte ein anderer Zeitzeuge in einem Interview mit der Cuxhavener Stadtforscherin Sonja Wolff, Johann Handorf sei alkoholabhängig gewesen. Hoher Alkoholkonsum gehörte in vielen Berufsgruppen zum Gemeinsinn. Wer nicht trank, gehörte nicht dazu, ein Desaster für die Ehefrauen und Kinder, denen das vertrunkene Geld zum Lebensunterhalt fehlte. Man kann sich unschwer ausmalen, wie die wirtschaftliche Lage der Familie Handorf ausgesehen haben muss, als der Krabbenkutter GRETE untätig im Hafen dümpelte. In dieser Notsituation entstand die Geschäftsidee, damit eine Fähre zwischen Brunsbüttelkoog und Cuxhaven zu betreiben. Doch wie man ein solches Unternehmen aufzog, Subventionen bekam oder Geschäftsbriefe schrieb, das konnte Margaretha Handorf wohl kaum gewusst haben. Aufgrund ihres arbeitsreichen Lebens pflegten Frauen wie sie bestenfalls Rechnungsbücher oder Einkaufszettel zu schreiben. Die Cuxhavener Elblotsen begrüßten die Idee einer Fährlinie und halfen bei der Umsetzung. „Gretchen“ – wie Margaretha Handorf genannt wurde – ließ den Kutter GRETE so umbauen, dass maximal 45 Passagiere im ehemaligen Fischraum Platz nehmen konnten. Stehen konnten sie dort nicht.

Der Fährbetrieb expandierte stetig. 1924, als Johann Handorf noch ihr Ehemann war, steht im Register des Germanischen Lloyd erstmals Mar-

garetha Handorf als Reederin, er selbst als „Master“, also Kapitän der Fähre GRETE. 1926 kaufte Margaretha Handorf ein weiteres größeres Schiff, den zu 36 RT vermessenen Secondhand-Motorkutter ANNE-MARIE, der 1922 erbaut worden war. Wieder wurde Margaretha Handorf als Reederin im Register eingetragen und ihr Mann als „Master“, also Kapitän. In einer amtlichen Abhandlung zur Fähre Cuxhaven – Brunsbüttelkoog des Niedersächsischen Hafenamts aus den 1950er Jahren heißt es dazu, Margaretha Handorf habe für den Erwerb dieses Schiffes Subventionen vom Reich erbeten. Da ihre Fähre ein privates Verkehrsmittel von öffentlichem Interesse war, wird sie die Subventionen bekommen haben. Jedenfalls scheint es kaum vorstellbar, dass Frau Handorf das zweite Schiff selbst finanzieren konnte.

Auch auf dem zweiten Schiff, der ANNE-MARIE, diente der Fischraum als Gasträum, dort hatten fast doppelt so viele Passagiere, nämlich 84 Personen, Platz. Es gelang „Gretchen“, neben dem regulären Fährdienst Kaffeefahrten zu veranstalten, um ihre Einnahmen zu erhöhen. Auf der Fähre verkaufte sie selbst die Fahrscheine, außerdem Brötchen und Getränke an ihre Passagiere, wie es auf solchen Fahren damals üblich war. Dabei hatte sie offenbar eine höchst eigene, originelle Art, mit Menschen zu reden. Sie verblüffte die Leute „mit ihrem gemütlichen plattdeutschen Duzen“, wie die Cuxhavener Presse schrieb, sie kommunizierte mit allen auf Augenhöhe.

Bereits nach kurzer Zeit zeigte sich, dass durch die stetige Zunahme des Fährbetriebs Engpässe entstehen würden. Es waren nach Angaben des Lotsen Biermanns wiederum die Lotsen, die anregten, ein größeres Fährschiff einzusetzen. Dazu schreibt Biermanns in der „Seekiste“ 1961: „Mit Unterstützung von Freunden und Interessenten erwarb Frau Handorf den außer Dienst gestellten Schleppdampfer ‚Mercur‘ von dem Norddeutschen Lloyd. Die Wohnräume der Besatzung wurden zu Passagierräumen umgebaut. Dieses Schiff bedeutete für die Fährverbindung einen guten Schritt vorwärts.“

Margaretha Handorf fuhr persönlich nach Berlin, um für diesen Fährbetrieb eine Konzession

zu bekommen und dem Reichsverkehrsminister ihre Vorstellungen von ihrer neuen Fähre zu unterbreiten. Natürlich empfing er sie nicht freiwillig, vielmehr erwirkte „Greten“ mit unkonventionellen Methoden ein Gespräch mit ihm, das auch noch von Erfolg gekrönt war. In den Schilderungen über ihre Reise nach Berlin und das Zusammentreffen mit dem Minister überbieten sich Journalisten und Zeitzeugen mit unterhaltsamen Ausschmückungen dieser Begebenheit. Der erwähnte Zeitzeuge und Lotse Johann Biermanns schrieb:

„Für den jetzt anlaufenden erweiterten Betrieb brauchte Frau Handorf für die Elbe als Reichswasserstraße eine Konzession, wofür der Reichsverkehrsminister zuständig war. Da Frau Handorf schon in die Zukunft blickte, wollte sie bei dieser Gelegenheit mit einem fertigen Plan für eine Personen-Güter- und Wagenfähre bei dem Minister vorsprechen. Zu ihrer Unterstützung fuhr der Schiffbauingenieur einer Hamburger Werft mit. In Berlin an den Minister persönlich heranzukommen, war fast ausgeschlossen. Man führte

sie zu einem Ministerialrat. Derselbe wollte Frau Handorf als Bittstellerin abweisen, obwohl sie ihm klarmachte, dass sie mit diesem Ergebnis nicht nach Cuxhaven zurückfahren könne, sie müsse den Minister persönlich sprechen. Der wäre nicht zu sprechen, hieß es und damit war Frau Handorf entlassen. Das meinte der Ministerialrat.

Auf dem weiten Vorplatz ließ sie sich mit ihrem Begleiter nieder und frühstückte. Dann ging sie ein wenig herum und hatte bald erfahren, wo das Zimmer des Ministers war. Als sie sich unbeobachtet sah, betrat sie dasselbe und sah ihn am Schreibtisch sitzen. Sie ging auf ihn zu und sagte: ‚Sieh, da bist Du ja, die da draußen sagen, Du bist nicht zu sprechen, ist ja gar nicht wahr!‘ Ehe der Minister antworten konnte, machte sie sich mit ihm bekannt und bat ihn um Unterstützung in den Angelegenheiten der Fährverbindung Cuxhaven – Brunsbüttelkoog. [...] Sodann holte sie den Werftingenieur in das Zimmer. Der anfangs bestürzte Minister erfaßte schnell die Lage und hörte Frau Handorf interessiert an, auch der In-



Greten Handorf (Bildmitte) in ihrem Element als Reederin der MERKUR. (Foto: Stadtarchiv Cuxhaven)

genieur wurde gehört und gab zu seinen schriftlichen Unterlagen Erklärungen ab. Frau Handorf erhielt die gewünschte Konzession.“

Ob sich das Treffen der Frau Handorf mit dem Reichsverkehrsminister genauso zugetragen hat, ist nicht verbürgt, sicher ist aber, dass sie den Minister traf und ihr Anliegen erfüllt wurde. „Gretchen“ war damit von einer einfachen Fischerfrau zur Betreiberin eines 124 RT großen Dampfers avanciert, der als Fährbetrieb über die Jahre vielfältige Subventionen der öffentlichen Hand bekam; doch Margaretha Handorf blieb laut Schiffsregister die Chefin der neuen Fähre, die 1927 ihren Betrieb aufnahm. Die MERKUR lief elf Knoten und besaß zur Aufnahme von 216 Personen bequeme Kajüteinrichtungen. Margaretha Handorf trat täglich auf der Fähre in Erscheinung, fuhr mit der Kutsche vor, kassierte für die Fahrkarten.

1933 wurde die MERKUR noch einmal für die Aufnahme von Autos umgebaut. Zu diesem Zweck ließ die Gemeinde Brunsbüttelkoog eine Autoverladeeinrichtung bauen, die sie dann zu einem Anfangspreis von 500 RM im Jahr an Frau Handorf vermietete. Dieser Jahresbetrag wurde im folgenden Jahr auf 800 RM erhöht. Außerdem verpflichtete sich Margaretha Handorf in dem Vertrag, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen. Es ist angesichts der hohen Betriebskosten nicht anzunehmen, dass Margaretha Handorf große Gewinne erwirtschaftete. Ihr Fährdienst war ein Liniendienst für den öffentlichen Verkehr, und damit musste sie einen Fahrplan festlegen, von dem sie – egal wie viele Personen auch mitfahren – nicht abrücken konnte. Es ist verschiedentlich von der Badesaison die Rede, die der Fähre zusätzliche Gäste und Ausflügler bescherte. Doch selbst ein ausgedünnter Winterfahrplan dürfte das Minus in der Ticketkasse zur kalten Jahreszeit kaum aufgefangen haben. Die Tour Cuxhaven – Brunsbüttel und zurück wurde mit der MERKUR wochentags zweimal und sonntags dreimal angeboten, denn nun mussten auch die Zuganschlüsse berücksichtigt werden.

Nach Angaben des Bürgermeisteramts Cuxhaven erhielt der Fährbetrieb aufgrund seiner „erheblichen finanziellen Schwierigkeiten“ kontinuier-

lich Zuschüsse, die von der Stadt bei den entsprechenden Stellen beantragt wurden. „Wegen der Hergabe der verschiedenen Staats- und Kommunalbetriebe wurde für das Unternehmen Handorf seitens der Stadt Cuxhaven ein Treuhänder eingesetzt; Frau Handorf bezog von da ab eine jährliche feste Summe [Gehalt].“ Zu den Vermögensverhältnissen der Reederei heißt es an anderer Stelle, dass die Fähre „bis zum Jahre 1931 selbständig von einer Frau Handorf geführt“ wurde. Da damals der Fährbetrieb infolge der Geld- und Verkehrskrise unrentabel geworden sei und unter der Schuldenlast zu erliegen drohte, sei er von den genannten Behörden „saniert“ worden. Doch blieb Margaretha Handorf, wie auch das Handbuch der Handelsmarine ausweist, alleinige Reederin der MERKUR. Die treuhänderische Verwaltung nebst Auszahlung eines Gehalts hatte „Gretchen“ jedenfalls ein geregeltes Einkommen ermöglicht, während sie vorher wegen der Schulden oftmals extrem klamm gewesen sein dürfte.

Auf einigen Fotografien sind an der Kutsche von Margaretha Handorf Hakenkreuze zu sehen. Die Aufnahmen stammen von einem festlichen Aufmarsch, zu dem alle Häuser und öffentlichen Gebäude beflaggt wurden. Doch für einige einflussreiche Cuxhavener fiel durch die Fotos ein bräunlicher Schimmer auf die Reputation der rührigen Fährbetreiberin, so dass sich die Arbeitsgruppe des Frauenrats genötigt sah zu recherchieren, wie sich Margaretha Handorf während des Nationalsozialismus wohl positioniert haben mag. Das Ergebnis: Parteimitglied war sie nicht, und auch sonst sind ihr nationalsozialistische Aktivitäten nicht nachzuweisen. Zwei zeitgenössische Artikel wurden in der Presse während dieser Zeit über „Gretchen“ publiziert. 1935 erschien, scheinbar ohne Anlass, in den Cuxhavener Nachrichten ein Artikel zu ihrer Biografie. Darin werden ihre „Tüchtigkeit“ und „Tapferkeit“ herausgestellt und ihre Originalität betont, ihre resolute Art, mit jedermann auf Augenhöhe zu kommunizieren. In diesem Zusammenhang wird ihre Ambition, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, zum nationalen Dienst umgemünzt: „Stets hat sie ihren Mann gestanden, ob das nun im Kriege war, wo sie

Tag für Tag morgens um 2 Uhr aufstand, um die Mannschaften von 34 Torpedobooten mit Brot zu versorgen, ob sie nächtelang in den Bootsküchen Schollen bratfertig machte oder jahrelang Fische und Krabben pfundweise zu billigsten Preisen austrug und verkaufte.“

Pressedarstellungen über Margaretha Handorf aus der NS-Zeit sind zweifellos positiv. Kein Artikel jedoch lässt auch nur die geringste Anspielung auf nationalsozialistisches Engagement der Fährbetreiberin anklingen, nicht einmal ihr Nachruf. Sie hatte im Dienste der Allgemeinheit viel erreicht, besaß für eine Frau eine ungewöhnliche Position und war ein Cuxhavener Original, allseits präsent und vielen bekannt, darum konnte die NS-Presse Frau Handorf loben, auch wenn sie in vielen Dingen dem NS-Bild der Frauen widersprach.

Als die MERKUR außer Dienst gestellt wurde, ging auch „Gretchen“ Handorf in den Ruhestand. Die Bedeutung ihrer Fährverbindung zeigt sich auch darin, dass mit Staatsgeldern sofort eine noch größere Fähre gebaut wurde, das Motorschiff PREUSSEN. Bis zum Ende ihre Lebens beobachtete „Gretchen“ Handorf auch die Geschicke dieser Fähre sehr genau. Das Ende des Zweiten Weltkriegs erlebte sie nicht mehr, sondern starb 1944. Es spricht für große Sympathie seitens der Bevölkerung, dass nirgends ihre Scheidung um 1925 erwähnt wird, die nur aus ihren persönlichen Papieren bekannt ist.

Die lückenhafte Quellenlage über die Fährbetreiberin Margaretha Handorf ist nicht zufriedenstellend, doch angesichts ihres Status als hart arbeitende Frau aus dem Kleinbürgertum, die keine biografischen Notizen hinterlassen hat, erstaunlich gut. Margaretha Handorf war keine Unternehmerin eines Unternehmens, sondern die Initiatorin eines Elbfährdienstes, für dessen Förderung sie kommunalpolitisch argumentierte und eine Strategie zur Umsetzung ihrer Pläne verfolgte. Dabei agierte sie vor allem mündlich, weil sie im Kommunizieren unschlagbar gut war. Durch ihre erfolgreichen Verhandlungen mit Berlin und die Indienststellung der MERKUR als wirtschaftsfördernde Maßnahme nahm sie eine öffentliche

Aufgabe wahr, für die sie große Anerkennung bekam. Der Stadt Cuxhaven erwies sie damit einen großen Dienst. Deshalb schrieben die Zeitungen und auch die Lotsen über sie.

Seit dem 17. Jahrhundert sind immer wieder Witwen als Reederinnen dokumentiert, die sich als Nachfolgerinnen ihrer verstorbenen Ehemänner in der Männerdomäne Schifffahrt behaupten konnten. Viele von ihnen besaßen neben ihrer Mädchenbildung, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts mit der Gründung der Höheren Töchterschulen obligatorisch wurde, nicht selten auch kaufmännische Kenntnisse und hatten zu Lebzeiten ihrer Männer bereits bei der Buchführung geholfen oder diese federführend übernommen, so dass sie einen guten Einblick in den Betrieb hatten. Weibliche Arbeit im Geschäft wurde aber zu Lebzeiten des Ehemannes kaum öffentlich, denn zum einen gehörte es sich spätestens seit dem 19. Jahrhundert für bürgerliche Frauen nicht, dass sie arbeiteten, und außerdem hatten sie zurückhaltend und bescheiden zu sein und durften sich nicht exponieren. In Ostfriesland und im Emsland bereederte trotzdem nicht selten eine Frau das Schiff einer Reederei mit vielen Anteilseignern, einer sogenannten Partenreederei. Eine solche Buchhalterin trug große Verantwortung für das Frachtgeschäft und damit für die Geschicke des Unternehmens.

Auch in Cuxhaven waren in der Zwischenkriegszeit verwitwete Reederinnen aktiv. In der Cuxhavener Reederei John Olbers war seit 1928 ebenfalls eine Frau die Chefin. Nach Recherchen von Reinhart Schmelzkopf führte die Witwe Martha Olbers das Unternehmen ihres verstorbenen Mannes bis zu ihrem Tod 1962 ununterbrochen, zuletzt mit drei kleinen Frachtschiffen. Es handelte sich um einen Schiffs-Liniendienst auf der Strecke Cuxhaven – Hamburg, kombiniert mit einer Spedition.

Es gab schon im 17. Jahrhundert Reederinnen, die durch „learning by doing“ sogar gute Seeleute waren. Im Jahre 1651 ist in Neuenkirchen an der Lühe eine Schifferin namens Anke Garn dokumentiert. Sie zählte im Jahre 1651 als einzi-



Nach Margaretha Handorf benanntes Fährschiff Grete der Reederei Elb-Link. (Foto: Angelika Becker)

ge Frau zu den 44 Schiffern des Alten Landes. Seit dem 18. Jahrhundert sind im friesischen Raum Frauen dokumentiert, die auf den Küstenschiffen ihrer Männer mitarbeiteten. Andere wurden im 19. Jahrhundert bekannt, weil sie durch ihre Navigationskenntnisse Schiffe retteten.

Die erste dokumentierte Reederin einer bedeutenden Fährlinie war die Witwe Philippine Kleudgen, die nach dem Tode ihres Mannes sein Unternehmen in Harburg weiterführte und von 1825 bis 1838 die Inhaberin der hannoverschen Dampfschiffahrtsprivilegien war. Eine Verlängerung ihres Privilegs über 1828 hinaus konnte die Hamburgerin beim Kabinettsministerium des Königreichs Hannover nur durch ihr Zugeständnis erreichen, dass sie ein modernes Dampfschiff bauen ließ.

Auch die Bremer Werftbesitzerin und Reederin Anna Lange unterhielt von 1844 bis 1867 eine bedeutende Dampfschiffahrtslinie. Mit dem eisernen Flussdampfschiff GUTENBERG III, das sie selbst in Auftrag gegeben hatte, betrieb sie eine Verbindung zwischen Bremen und Bremerhaven und profitierte damit vom Auswanderergeschäft. Der Direktor des Norddeutschen Lloyd H.H. Meyer sagte einmal über Anna Lange, sie sei „der einzige Mann in Vegesack“ gewesen.

Der Aufstieg einer Frau aus dem Kleinbürgertum zur Initiatorin und Betreiberin eines Fährbetriebs ist sehr ungewöhnlich. Doch würdigt der Landesfrauenrat Niedersachsen die Fährbetreiberin Margaretha Handorf nicht allein für ihre persönlichen Verdienste mit einem „frauenORT“, vielmehr steht sie auch für die zahllosen Frauen aus kleinen Verhältnissen der Zwischenkriegszeit, die unter unendlichen Mühen für ihre Familien aufkommen mussten.

Erinnerungsort für Margaretha Handorf ist der Fähranleger Cuxhaven-Steubenhöft – Brunsbüttelkoog, der 2015 von der Elb-Link-Reederei mit zwei Fährschiffen wiederbelebt wurde. Ein Versuch der Reederei Harms, die Verbindung zu betreiben, scheiterte 1999 nach nur zwei Jahren Betriebsdauer.

Auf Anregung der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises Cuxhaven, Angelika Becker, an die Elb-Link-Reederei wurden die Schiffe nach den beiden Fahren von Margaretha Handorf GRETE und ANNE-MARIE getauft. In einem letzten Schritt wird eine Informationstafel Auskunft über das Leben und Wirken von „Kapitän Grete“ geben. Außerdem ist ein Film in Vorbereitung, der die Recherchen der Cuxhavener Arbeitsgruppe dokumentieren soll.



Die Kogge in ganz neuem Licht: Am 14. März 2017 (und damit nach Redaktionsschluss) wurde die Kogge-Halle mit einer neuen Ausst.
(Foto: Wolfhard Scheer)



Stellung rund um das Hauptexponat des DSM feierlich eröffnet. Das Ausstellungskonzept erläutert der folgende Beitrag.

Kogge-Halle im Deutschen Schifffahrtsmuseum mit neuem Ausstellungskonzept

Am Dienstag, dem 14. März 2017, heißt es „Leinen los“ für den ersten Teil der neuen semi-permanenten Ausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Mit der Wiedereröffnung der Kogge-Halle ist ein wichtiger Meilenstein der Neugestaltung geschafft und wird feierlich der Öffentlichkeit präsentiert. Dass die Neukonzeption des Leibniz-Forschungsmuseums hier beginnt, hat auch symbolische Bedeutung: Die Bremer Kogge von 1380 ist das am besten erhaltene Handelsschiff des europäischen Mittelalters und das bekannteste Objekt im DSM. Ihr Fund in der Weser im Jahr 1962 bildete sowohl wissenschaftlich als auch baulich den Ausgangspunkt für die spätere Gründung des Museums.

War das ursprüngliche Ausstellungskonzept noch chronologisch angelegt, geht die neue Ausstellung vom Objekt selbst aus. Sie zeichnet sich durch eine enge Verknüpfung mit aktuellen Forschungsprojekten aus. Diese wurden 2015 am Haus begonnen und stellen einen Bezug zwischen Objekt und Museum her bzw. zwischen der Kogge und dem Ort ihrer Konservierung. Auf drei unterschiedlichen Ebenen kann das Schiff sehr nah umrundet werden. Dabei wird den Fragen nachgegangen: Wie entstand das Schiff vor 600 Jahren? Wie stellten sich die Menschen vor 100 Jahren Koggen vor? Wie wurde die Kogge vor 40 Jahren zum Museumsobjekt? Und was bedeutet das für uns heute? Sie fügen sich ein



Seit November 2016 informiert das DSM unter kogge.dsm.museum in einem Blog und bei Facebook unter [facebook.com/LeibnizDSM](https://www.facebook.com/LeibnizDSM) über die neue Ausstellung rund um die Kogge.



Nach Abschluss der Bauarbeiten in der Kogge-Halle im Januar 2017 musste die Kogge erst einmal von Hand gereinigt werden. (Foto: Tobias Wulf)

in das neue Forschungsprogramm des DSM mit dem Thema „Mensch und Meer“, das sich damit auseinandersetzt, wie der Mensch das Meer in der Vergangenheit nutzte, wie er es heute nutzt und wie es in der Zukunft sein wird.

Die Neukonzeption trägt auch den veränderten Sehgewohnheiten und Kommunikationsformen von Besucherinnen und Besuchern Rechnung. Diese verändern sich durch die zunehmende Digitalisierung kontinuierlich und vor allem hin-

sichtlich der Haptik durch das Bedienen virtueller Medien.

Die Sanierungsarbeiten des Museumsgebäudes bilden den ersten Abschnitt der grundlegenden Umgestaltung, die seit 2016 in drei Schritten erfolgt und bis 2020 andauern wird. Es folgen die Neugestaltung der Ausstellung im Bangert- sowie die Sanierung des Scharoun-Baus. Je Architekturteil findet sich eine Leitfrage, die sich aus dem Forschungsprogramm des DSM ableitet.

2017 steht allerdings erst einmal die Kogge im Mittelpunkt der Aktivitäten des DSM – mit Tagen der offenen Tür, Kogge-Specials, einer Geschichtswerkstatt, Vorträgen, Familienaktionen und einer Wanderausstellung für Kinder, die ab Herbst ihre Reise durch die Republik antreten wird. Die Eröffnung der Kogge-Halle bildet zudem den Auftakt einer neuen Reihe von Podiumsdiskussionen der Leibniz-Forschungsmuseen. Die erste Ausgabe am Tag der Wiedereröffnung der Kogge-Halle widmet sich dem Thema „Das Schiff: Objekt – Symbol – Marke“: Museumsmacherinnen, Markenforscher und Mittelalterexperte diskutieren darüber, ab wann, warum und durch wen Objekte zu Symbolen und Marken werden.



Im Februar 2017 begann der Aufbau der neuen Ausstellung in der Kogge-Halle. (Foto: Tobias Wulf)

Wracks, Daten und Flusslandschaften

Wissenschaftliche Arbeit ist nicht nur von den Inhalten stark beeinflusst, sondern auch von äußeren Umständen. Diese Erfahrung konnte ich im letzten Jahr am Deutschen Schiffahrtsmuseum in einem Umfang machen, wie ich es nicht für möglich gehalten hätte. Die Entscheidung, mich auf wasser- und schiffsspezifische Themen zu spezialisieren, wurde von mir bereits früh während meines Studiums der Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit an der Universität Bamberg gelegt und möglicherweise auch durch meine Hamburger Herkunft mit beeinflusst. Noch im Grundstudium, welches ich 2003 aufgenommen habe, standen die ersten Besuche unterwasserarchäologischer Fachtagungen an. Der im Nachhinein betrachtet etwas naive Traum, von Bamberg aus eine taucharchäologische Karriere starten zu wollen, wurde nach einiger Zeit aufgegeben, da es hierfür eigene spezialisierte Ausbildungsorte wie die Universität Kiel gibt. Der Traum von der Arbeit mit Tauchflasche auf dem Rücken ging, das Interesse an den Gewässern blieb. Gleichzeitig stellte sich eine Art des fachlichen Einzelkämpfer-Daseins ein, da schiffsbezogene Themen definitiv nicht im universitären Lehrplan vorgesehen waren.

Mit der Magisterarbeit zu Einbäumen aus dem Main war die Schwerpunktlegung auf Binnengewässer abgeschlossen. Seit dieser Zeit, etwa 2008, besteht über Dr. Ursula Warnke auch mein Kontakt zum DSM. Der gesamte Themenkomplex der Einbäume bot einen Quellenumfang und eine Quellenqualität, wie dies zu Beginn der Magisterarbeit nicht absehbar war. So wurde durch meinen Betreuer in Bamberg, Prof. Dr. Ingolf Ericsson, und mich entschieden, einen Antrag auf Forschungsförderung bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) zu stellen. Dazu wurde das Thema regional um den Neckar erweitert und eine historisch-geografische Entwicklungsanalyse sämtlicher Flussübergänge, in

über 90% der Fälle Fährten, in beiden Regionen angefügt. Dafür konnte neben dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu meiner großen Freude auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Kooperationspartner gewonnen werden. Das Projekt mit dem Titel „Fährwesen an Main und Neckar“ wurde bewilligt, wodurch ich von 2011 bis 2015 zum Wissenschaftlichen Mitarbeiter am Lehrstuhl für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit in Bamberg wurde, gleichzeitig meine Dissertation über dieses Thema verfassen und Lehrveranstaltungen zur Schiffsarchäologie anbieten konnte.

Da solche sogenannten Drittmittelprojekte immer eine zeitliche Begrenzung haben, war schon früh klar, dass ein Nachfolgeprojekt vorbereitet werden musste. Passenderweise wurde ein paar Jahre zuvor unter Beteiligung des DSM ein Schwerpunktprogramm der DFG mit dem Titel „Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum





Fährstelle um 1700. (Zeichnung: F. Frese, Bearbeitung Lars Kröger, 2015)

Mittelalter“ aufgestellt. Die Erstellung eines Antrages wurde mir durch ein dreimonatiges Fellowship des DSM ermöglicht und anschließend mit dem Titel „Im Netzwerk fluvialer Häfen. Effizienz und Infrastrukturausbau der Binnengewässer und ihrer Fahrzeuge“ durch Frau Dr. Warnke und Frau Prof. Dr. Kleingärtner erfolgreich eingereicht. Damit war die Grundlage geschaffen, dass ich seit November 2015 für drei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter am DSM angestellt bin. Wie eingangs gesagt, bin ich thematisch meinem Forschungsschwerpunkt treu geblieben. Im Fährprojekt in Bamberg ging es vorrangig um ca. 120 mittelalterliche Einbäume, welche zusammengesetzt den Unterbau einfacher Fähren bildeten. Neben der Verbreitung und den Konstruktionsdetails war es dank einer sehr großen Anzahl naturwissenschaftlich gewonnener Datierungen möglich, kleinräumige Entwicklungsabfolgen beim Bau der Fahrzeuge nachzuweisen, wie sie

von der Forschung bislang nicht vermutet wurden. Hinzu kam eine großräumige Analyse von Fährstandorten vom Mittelalter bis etwa 1800, welche in dieser Form bislang noch nicht vorlag. Überraschend war, wie sehr sich die Fährrechte der einzelnen Orte ähnelten. Das Privileg, eine Fährre betreiben zu dürfen, konnte nur durch den Landesherren verliehen werden. Dieser konnte unterschiedliche Vorschriften für die Fährleute erlassen, z.B. welche Fahrzeuge vorhanden sein mussten, was über den Fluss gebracht werden durfte und wie sich die Fährleute zu verhalten hatten. Gleichzeitig hatten die Fährer aber auch eine ganze Reihe von Sonderrechten. Persönlich besonders spannend fand ich aber auch die Alltagsgeschichten um die Fähren. So konnte an mehreren Orten bereits im Spätmittelalter ein System von Jahreskarten für die Nutzung der Fähren nachgewiesen werden. Dazu zahlte jede Familie verpflichtend einmal im Jahr einen Laib

Brot, dessen Gewicht genau vorgeschrieben war, an den Fährmann. Mit dieser Abgabe durfte die Fähre für Fußgänger und wenige Wagenfahrten kostenlos genutzt werden. Aber auch Unfälle, besonders griesgrämige Fährleute und Fahrgäste oder das System der Lehensvergabe geben einen spannenden Einblick in die Berufswelt dieser besonderen Form von Binnenschiffern. Eine Publikation der Dissertation in der Schriftenreihe des DSM ist geplant.

Das neue Projekt zielt mehr auf die Überreste von Fahrzeugen ab, welche für den Transport entlang der Flüsse genutzt wurden. Dafür wird aktuell eine Datenbank erstellt, welche sämtliche archäologisch nachweisbaren Binnenfahrzeuge in ganz Europa sammelt. Der aktuelle Stand liegt hier bei 2.500 Funden, zum großen Teil Einbäume, und wird wohl noch auf über 3.200 innerhalb dieses Jahres ansteigen. Um eine bessere Grundlage zur Beantwortung drängender Forschungsfragen zu haben, wird versucht, bislang nicht oder nur unzureichend publizierte Funde aus Deutschland in einzelnen Artikeln vorzulegen. Ein Schwerpunkt ist dabei die Frage nach den Leistungsfähigkeiten der Fahrzeuge. Dazu wurde u.a. im Oktober 2016 in der Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam eine Reihe von Schleppfahrten mit einem 1:5-Modell eines karolingischen Rheinbootes durchgeführt. Die Auswertung der Daten ist für Frühjahr 2017 vorgesehen. Die bisherigen Daten zeigen aber, dass eine Fahrt nur bei sehr geringer Strömung möglich war.

Neben Funden steht auch wieder eine historisch-geografische Analyse an, bei der es dieses Mal um die Entwicklung der Flüsse selber geht. Sollen zwei Hafenstandorte miteinander über den Fluss verbunden werden, muss dieser auch die nötigen Voraussetzungen erfüllen. Das betraf vor allem die Gestalt der Ufer und Treidelwege, aber auch störender Bauwerke wie Brücken, Fischwehre oder Mühlen. Wie die Umwandlung eines „wilden“ Flusses in eine Schifffahrtsstraße im Mittelalter und der frühen Neuzeit vonstattenging, soll in der zweiten Projektphase analysiert werden.

Wie bereits erwähnt, haben sich die Inhalte der Forschung nur gering verändert. Vieles außen

herum aber schon. Nach zwölf Jahren Bamberg war ein Wechsel überfällig, und meine Frau und ich haben uns in Bremerhaven sehr willkommen gefühlt und auch schnell eingelebt. Das Gleiche gilt auch für das DSM. Ein paar (ehemalige) Kollegen kannte ich bereits vorher, den Großteil selbstverständlich aber noch nicht. Besonders habe ich die große Interdisziplinarität zu schätzen gelernt. Soweit ich es überblicken kann, gibt es keine Person, die mit einer anderen an der gleichen Universität war, geschweige denn an demselben Lehrstuhl. Dies hat eine enorme Horizonterweiterung für mich zur Folge, und ich sehe mich mit Fragestellungen und Herangehensweisen konfrontiert, zu denen ich bislang keine Bezüge hatte. Auch die täglichen Arbeiten und Termine haben sich grundsätzlich gewandelt. Waren es vorher an der Uni vielleicht zwei bis drei organisatorische Sitzungen im Jahr, sind es nun, besonders der Evaluierung und Neukonzeption der Dauerausstellung geschuldet, doch deutlich mehr. Zwar war ich bereits an der Vorbereitung von drei Ausstellungen beteiligt, diese waren aber selbstverständlich im Umfang nicht mit den nötigen Arbeiten für die Neukonzeption des DSM vergleichbar. Auch die beratende Einbeziehung in Projekte, bei denen es um den Umgang mit digitalen Daten oder den Denkmalwert und Umgang mit Großobjekten wie Traditionsschiffen geht, ist im größten Maße anregend, wunderbar ergänzt durch die ehrenamtliche Mitarbeit als Crewmitglied auf der GRÖNLAND. Zwar vermisse ich die Arbeit mit den Studenten durchaus, dafür schaut hier hin und wieder mal ein Kollege z.B. von der Werkstatt für ein kurzes Gespräch rein oder ich lerne die für mich und mein Projekt zuständigen Personen in der Verwaltung persönlich kennen. Waren die Jahre meiner Position in Bamberg die eines thematischen Sonderlings, habe ich nun erstmals die Möglichkeit, mich in meinen „Leib- und-Magen-Themen“ sinnvoll im eigenen Haus auszutauschen, von Kollegen zu lernen und auch mein Wissen und Fähigkeiten einzubringen. Das freut mich sehr, und ich sehe den neuen Feldern und der weiteren Entwicklung des Hauses mit Spannung entgegen.

Schifffahrt und Risiko

Im August 2015 habe ich – nach einem binnenländischen Bachelor an der Universität zu Köln – mein Masterstudium der Nordeuropäischen Geschichte und der Skandinavistik an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel abgeschlossen. Auch wenn die See kein spezifischer Studieninhalt dieser Fachrichtung ist, so ist doch die Geschichte Nordeuropas ohne das Meer nicht vollständig erzählbar. Dies machte sich in meiner Masterarbeit zu den politischen Außenbeziehungen des mittelalterlichen Norwegens rasch bemerkbar. Denn die meisten dieser Beziehungen führten über das Wasser: nach Island und zu den Britischen Inseln, aber auch über den Seeweg bis zu Papst und Kaiser in Rom und Sizilien. Dabei machte sich schnell ein herausstechender Aspekt mittelalterlicher Schifffahrt bemerkbar, nämlich der des hohen Risikos. Schiffbrüche vereitelten diplomatische Missionen und bedeuteten den Verlust wichtiger Ressourcen; kleinere Herrschaftsgebiete wie die Isle of Man konnten durch den Verlust eines großen Teils ihrer Führungselite bei einer solchen Schiffskatastrophe sogar in kriegerische Unruhen gestürzt werden. Seit Februar letzten Jahres kann ich im Rahmen meiner Promotion am DSM nun an diese Thematik anknüpfen, denn die Forschung hat sich bislang kaum mit diesen Beispielen menschlicher Extremerfahrung beschäftigt. Die Frage, wie man die Gefahren der See wahrnahm, und in Folge daraus, wie man mit ihnen umging, ist bislang gerade für den mittelalterlichen nordeuropäischen Raum nicht tiefer gehend untersucht worden. So stellt sich vor allem die Frage nach den Strategien, die entwickelt wurden, um die durch den

anwachsenden Seeverkehr des hoch- und spätmittelalterlichen Nordseeraums immer stärker ins Bewusstsein tretenden umweltbedingten wie anthropogenen Schwierigkeiten der Seefahrt zu bewältigen.

Entscheidend für eine solche Frage nach Bewältigungsstrategien ist dabei zunächst, inwiefern die permanenten Kontakte zwischen Mensch und Gefahrenraum Meer in einer Wissensproduktion resultierten, welche die Kontingenz der See in kalkulierbares und damit zu Teilen beherrschbares Risiko wandelte. Eine solche Vermischung umweltgeschichtlicher Wahrnehmungsgeschichte und sozio-ökonomischer Forschungsansätze der Kontingenz- und Risikoforschung bietet für das stark technik- und navigationsgeschichtlich geprägte „maritime Mittelalter“ eine neue Perspektive.

Die „Bremer Kogge“ bietet dabei einen guten Ausgangspunkt, um besonders einer der wohl am häufigsten von schifffahrtlichen Risiken betroffenen Gruppe nachzugehen: den Kaufleuten. Denn auch wenn die Kogge selber sich nicht in den schriftlichen Quellen niedergeschlagen hat, so kann sie doch stellvertretend als „objektiviertes Risiko“ stehen.

Im Rahmen der Kooperationsstelle mit der Universität Bremen möchte ich dabei in meinen Seminaren zum mittelalterlichen Nordseeraum diese Inhalte zu den Studenten, aber ebenso die Studenten an das Museum bringen. Gerade die Neukonzeption der Kogge-Halle bietet dafür thematische Anknüpfungspunkte. Ich freue mich besonders darauf, mit meiner Forschung hier selber noch Akzente setzen zu können.

NAVI für Forschungsmuseen – Neue Ansätze der Verwertung und Wissenskommunikation

Das Teilprojekt Kultur am DSM

Das Projekt NAVI ist ein Vorhaben, das auf den ersten Blick ein wenig aus den maritimen Themen herausfällt, sich allerdings intensiv mit digitalen Inhalten am DSM beschäftigt. Seit September 2015 läuft das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Projekt am DSM. Gemeinsam mit dem Museum für Naturkunde in Berlin werden Fragen zu digitalen Inhalten und ihrer Verwertung an den Leibniz-Forschungsmuseen bearbeitet. Im Teilprojekt Kultur sind Dr. Ursula Warnke als Leitung und ich als Doktorandin tätig. Wir konzentrieren uns mit unserem Teilprojekt auf die fünf kulturwissenschaftlichen Museen der Leibniz-Gemeinschaft.

Die Herausforderung: Digitale Inhalte in Museen Erfolg versprechend nutzen

Digitale Inhalte sind aktuell ein wichtiges Thema in allen Museen – das gilt auch für die Leibniz-Forschungsmuseen. Mit viel Aufwand werden in den Häusern digitale Inhalte erstellt, sei es in Form von Texten und Bildern für Ausstellungen oder der digitalen Erfassung von Objekten, um nur einige Beispiele zu nennen. Diese Inhalte sind der Ausgangspunkt für das Projekt am DSM, in dem Fragen gestellt werden wie etwa: Welche digitalen Inhalte gibt es überhaupt in den Forschungsmuseen und für wen sind sie gedacht? Für wen könnten sie außerdem interessant sein und wie können digitale Inhalte zusätzlich genutzt werden? Wie sieht die Bereitstellung aus? Sind sie für alle kostenfrei oder müssen hier Unterschiede gemacht werden? Was darf überhaupt zusätzlich genutzt, d.h. verwertet werden?

Eine Umfrage am DSM in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen hat gezeigt: Es gibt eine Vielfalt an digitalen Inhalten, die je nach fachlicher Ausrichtung ganz unterschiedlich ausfallen können. Darin liegt auf der einen Seite großes Potenzial, auf der anderen Seite auch eine große Herausforderung. Die Vielfalt der Inhalte bedeutet, dass für unterschiedliche Anspruchsgruppen interessante und relevante Inhalte am DSM vorhanden sind. Gleichzeitig sind Standards etwa zur Speicherung, zur technischen Darstellung der Inhalte und zur Bereitstellung für externe Zielgruppen eine Herausforderung.

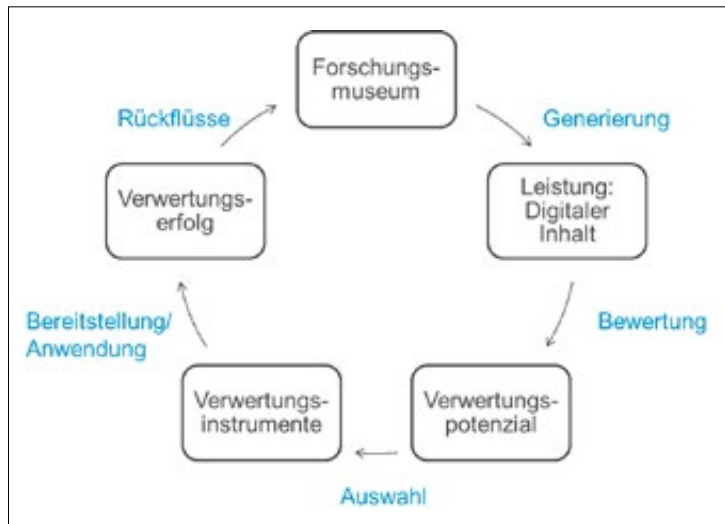
Nach solchen Erkenntnissen stellt sich eine zentrale Frage im Projekt: Wie können nun diese vielfältigen digitalen Inhalte einen zusätzlichen Mehrwert für das Museum und seine Zielgruppen darstellen, d.h. wie können sie zusätzlich genutzt und damit verwertet werden?

Verwertung – ein Begriff mit Klärungsbedarf

Für die Beantwortung der zentralen Projekt-Frage sind Begriffsabgrenzungen hilfreich. Verwertung allgemein meint „jegliche Verwendung von Kenntnissen, Kompetenzen und Ressourcen der Forschungsinstitute im eigenen Institut oder bei externen Partnern“ (diese Beschreibung stammt aus dem Projekt Verwertung Geist – Spezifizierung Forschungsmuseen, 2011–2013 am DSM durchgeführt). Das Projekt NAVI untersucht spezifisch das Verwertungspotenzial digitaler Inhalte. Dafür wird das Verständnis von Verwertung angepasst: „Verwertung digitaler Inhalte meint

den Prozess, digitale Inhalte, die in einem Forschungsmuseum entstehen, zur Anwendung zu bringen oder zur Anwendung bereitzustellen.“

Der Prozess, der hinter der Verwertung steckt, wurde in einzelnen Schritten analysiert. Wichtige Kernelemente des Verwertungsprozesses sind in der rechts gezeigten Grafik dargestellt.



Die Übersicht zeigt, wie die vom Museum generierte Leistung in Form des digitalen Inhalts einen Prozess durchläuft, der auch dem Museum Rückflüsse bringt. Nicht alle digitalen Inhalte haben dabei Verwertungspotenzial. Dies ist etwa davon abhängig, ob es für den Inhalt eine Zielgruppe gibt, die angesprochen werden kann, oder wie hoch der Aufwand ist, um den digitalen Inhalt passend für die Zielgruppe bereitzustellen zu können.

Stimmt jedoch das Potenzial, dann können verschiedene Verwertungsinstrumente genutzt werden. Hier ist etwa eine reine Lieferung von Daten möglich. Es könnten jedoch auch Beratungen und weitere Leistungen mit digitalen Inhalten einhergehen. Auch hier kommt es auf den Bedarf der Zielgruppe und die Möglichkeiten an, die der jeweilige digitale Inhalt bietet.

Kommt es zur Anwendung oder Bereitstellung der Inhalte, sollte ein Verwertungserfolg folgen, d.h. das Museum hat eines seiner Ziele erreicht und erhält Rückflüsse. An dieser Stelle kann es allerdings nicht nur darum gehen, Geld einzunehmen. Finanzielle Rückflüsse sind eine Form des Erfolges. Andere Formen sind etwa ein Beitrag für den Bildungssektor, eine erhöhte Sichtbarkeit des Museums oder das Erreichen einer neuen Zielgruppe. Auch solche Erfolgsdimensionen müssen hier bedacht werden.

Digitale Inhalte im Test für mögliche Verwertung

Anhand beispielhafter Fälle testet das Teilprojekt Kultur Lösungsmöglichkeiten für passende Verwertungsprozesse und dokumentiert die Ansätze, so dass zumindest die Leibniz-Forschungsmuseen, bestmöglich auch andere kulturwissenschaftliche Museen bei Bedarf auf diese Lösungsansätze zurückgreifen können.

Die an den Verwertungsprozess geknüpften Gedanken werden dauerhaft in Geschäftsmodelle für die Museen überführt. In diesem Zusammenhang zeigt sich noch einmal die Bedeutung der Erfolgsdimensionen, denn aus einer Vielzahl von Gesprächen wurde deutlich, dass die Nutzungsabsicht der jeweiligen Zielgruppe ganz entscheidend ist: Fast alle Befragten sind der Ansicht, dass kommerzielle Nutzer, d.h. diejenigen, die mit den Inhalten des Museums selbst Geld verdienen, für die bereitgestellten Inhalte bezahlen sollten. Das wäre etwa der Fall, wenn eine Werbeagentur Bildmaterial des Museums nutzt, um damit eigene Angebote zu gestalten. Andere Nutzer hingegen, wie etwa Bildungs- oder Wissenschaftseinrichtungen, sollen die Inhalte selbstverständlich weiterhin kostenfrei nutzen können. Solche Anforderungen müssen Geschäftsmodelle für Museen abbilden.



Neben Fragen zu passenden Prozessen der Verwertung und dem dafür notwendigen Umgang mit digitalen Inhalten stellt sich noch eine weitere entscheidende Frage: Was genau sind eigentlich digitale Inhalte? Auch hier hat sich in Befragungen gezeigt, dass die Vorstellungen sehr vielfältig sind. Das Projekt erarbeitet deshalb eine Klassifizierung, die den unterschiedlichen Dimensionen von digitalen Inhalten im Zusammenhang mit Verwertungsprozessen gerecht werden soll. Es sind zum einen technische Eigenschaften, wie das Datenformat oder die Datenqualität, entscheidend. Wichtig sind für die Verwertung allerdings auch rechtliche Fragen. Weiterhin beschreibt das Wort „Foto“ nur ungenügend, was ein digitales Bild ausmacht. Vielmehr müssen die Bildinhalte in die Klassifizierung einbezogen werden. Für ein Foto muss also zusätzlich beschrieben werden, was darauf zu sehen ist. Erst das Motiv macht ein Foto schließlich für eine Zielgruppe wirklich spannend. Des Weiteren ist relevant, ob bestimmte Daten in Verbindung zueinander stehen und erst gemeinsam, in einem Kontext, einen Inhalt ausmachen, den man tatsächlich nutzen kann.

Das „Projekt im Projekt“: Die Dissertation zu Wissenskommunikation

Wenn es um den Kontext von Inhalten geht, spielt auch das Thema der Bereitstellung von Wissen

eine Rolle. Deshalb gibt es sozusagen ein „Projekt im Projekt“ in Form einer Dissertation, an der ich – seit September 2015 im Projekt und am DSM tätig – arbeite. Die Doktorarbeit nimmt eine grundlegende Perspektive auf das Wissen in den Leibniz-Forschungsmuseen ein und beschäftigt sich mit dem vorhandenen Wissen, Wissensformen und der bestmöglichen Nutzung von Wissen im Sinne des Museums.

Damit spricht die Arbeit einen wichtigen Kernpunkt der wissenschaftlichen und musealen Arbeit an, denn alle Museen generieren vor allem eines – und das ist Wissen. Aus der Managementperspektive kann man sie also als wissensbasierte Organisationen bezeichnen. Für den Einsatz von Wissen spielt dessen Kommunikation eine wichtige Rolle. Wissenskommunikation umschließt im Verständnis der Dissertation die Nutzung von Wissen innerhalb eines Forschungsmuseums und aus dem Museum heraus bei unterschiedlichen Anwendergruppen.

Die Dissertation untersucht deshalb, welche Managemententscheidungen und -strukturen es dem Museum ermöglichen, Wissenskommunikation erfolgreich und gezielt einzusetzen und Wissen im Sinne seiner Zielsetzung zu nutzen. Die Arbeit will ermitteln, welche die entscheidenden Faktoren und Strategien sind, die zur Wertschöpfung aus Aktivitäten der Wissenskommunikation führen. Zusammengefasst ist dies unter dem Arbeitstitel: „Steuerung von interner und externer Wissenskommunikation in Forschungsmuseen“.

Mein beruflicher Hintergrund liegt im Bereich des Managements, insbesondere von Wissen, (Unternehmens-)Kommunikation und digitalen Medien, so dass die Doktorarbeit erweiterte Erkenntnisse zum Projekt NAVI beitragen kann.

Das Projekt NAVI befindet sich derzeit in einer Phase, in der die erwähnten ersten Erkenntnisse in konkrete Konzepte umgesetzt werden. Bis zum Ende des Projektes im April 2018 sollen diese im DSM getestet worden sein und als generelle Erkenntnisse auch für andere Häuser zur Verfügung stehen.

Ein 90. Geburtstag in Kaliningrad

Seit Ende des vergangenen Jahres liegen die beiden Publikationen des deutsch-russischen Projekts zur Technik- und Sozialgeschichte der ehemaligen PADUA, der heute russischen Viermastbark KRUZENSHTERN, vor. Rechtzeitig zur 90. Geburtstagsfeier des Schiffes in Kaliningrad wurden sowohl die deutsch-englische als auch die russische Ausgabe ausgeliefert.

Das Projekt unter meiner Leitung war 2012 mit einer von der Universität Kaliningrad und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum unterzeichneten Projektskizze des Vorhabens begonnen worden. Wie im letzten Heft berichtet, wurden die Ausbildungs-offizierin der KRUZENSHTERN, Christine Hieber, für die russische Seite und der Segelschiffexperte Thomas Böttcher für das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Projektmitarbeiter verpflichtet. Die beiden Autor/-innen recherchierten ihre Quellen in zahlreichen deutschen und russischen Archiven, u.a. dem Deutschen Museum in München, in Werftarchiven sowie in russischen Archiven. Auf seiner Forschungsreise im Frühjahr 2015 nach Kaliningrad wurde Thomas Böttcher von einem Übersetzer begleitet, dem Russisch-Studenten Andreas Neidhart aus Berlin, der gute Arbeit leistete. Im November wurde die Publikation „Viermastbark KRUZENSHTERN ex PADUA“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum präsentiert, und wenige Tage später auch in Kaliningrad, anlässlich einer großen Feier des 90. Geburtstags der KRUZENSHTERN. Die Baltic Fishing Fleet State Academy hatte zu diesem nationalen Großevent mit einer perfekt inszenierten Bühnenshow 900 Gäste aus dem In- und Ausland eingeladen. Natürlich waren auch die Auszubildenden und Offiziere des russischen Schulschiffes vertreten. Veranstaltungsort war ein Kongress- und Veranstaltungszentrum des World Ocean Museums Kaliningrad. Der DSM-Kollege Dr. Martin Weiss, der in Kaliningrad einen anderen Dienstermin mit dieser Reise vereinbaren konnte, und ich folgten ebenfalls der Einladung.

Während des Festakts wurde in zahlreichen kurzen Ansprachen hervorgehoben, dass die Erhaltung des schönen ehemaligen Flying P-Liners das Verdienst des russischen Staates gewesen sei. Tatsächlich aber, wie jeder in der Publikation von Thomas Böttcher und Christine Hieber nachlesen kann, waren es russische Segelschiffsliebhaber, Kapitäne und Kommandanten, die während der sowjetischen Ära beharrlich dafür gekämpft haben, dass die Viermastbark nicht abgewrackt wurde, sondern bis heute als Schulschiff in Betrieb ist. Die Redner haben insofern recht, als das Geld zum Umbau und zum Betrieb nicht nur der KRUZENSHTERN, sondern auch der Viermastbark SEDOV, der ehemaligen MAGDALENE VINNEN, von der



Viermastbark PADUA vor dem Stapellauf am 26. Juni 1926 bei Tecklenborg im heutigen Bremerhaven. (Archiv DSM)



Dr. Ursula Feldkamp überreicht Kapitän-Lehrer Mikhail Novikov die deutsche Ausgabe des Buches zur Viermastbark KRUZENSHTERN EX PADUA. (Foto: Martin Weiss)

Regierung bereitgestellt wird. Hinzu kommen private Förderer, auch aus Deutschland.

Nach dem Festakt ging es in einem kleineren Kreis, etwa 400 Gästen, zum Buffet. Dabei wurden weitere Reden gehalten und das deutsch-russische Projekt mit der Publikation präsentiert. Über die Behandlung von Frauen in russischen Schifffahrts- und Militärkreisen habe ich mich etwas gewundert. Obwohl auf russischen Schiffen die Seefahrtsausbildung Männern und Frauen offensteht, was auf Gleichbehandlung der Geschlechter schließen lässt, hielten einige Anwesende es für geboten, dass nicht ich, sondern Martin Weiss die Publikation vorstellen sollte,

was er aber verhinderte. Auch ist es hier noch üblich, dass Männern bei der Begrüßung die Hand gegeben, den Frauen aber nur zugewinkt wird. Gibt eine Frau von sich aus einem Mann die Hand, so ergreift dieser sie und küsst sie. Andere Länder, andere Sitten ...

Doch die gastfreundliche, herzliche Aufnahme, für die Russland bekannt ist, haben auch wir während unseres Aufenthalts sehr genossen und viele Menschen kennengelernt. Auch zeigt die Universität Kaliningrad deutliches Interesse, weitere Projekte mit dem DSM auf den Weg zu bringen. Die Zukunft wird zeigen, was realisiert werden kann.

DSM-Veranstaltungskalender

20.04.2017, 18.00 Uhr:

Vortrag von Dr. Albrecht Sauer: „**1517. Beginn der Vorbereitung für eine Fahrt, die in die Weltgeschichte eingehen soll: Magellans Erdumseglung von 1519–1522**“

27.04.2017, 18.00 Uhr:

Bildvortrag und Buchvorstellung mit Harald Focke und Frank Scherer: „**Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost (Hamburg Süd, Hapag und NDL 1950–1967)**“

28.–30.04.2017:

29. Internationales Kartonmodellbau-Treffen

06.05.2017, 10.30 Uhr:

Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum (Beginn des Rahmenprogramms: 06.05.2017, 09.00 Uhr)

11.05.2017:

Premiere des Dokumentartheater-Projekts „**METEOR**“ von und mit „Das letzte Kleinod“

21.05.2017:

Internationaler Museumstag: „Spurensuche. Mut zur Verantwortung!“ (Eintritt frei)

11.00 Uhr: Führung mit Frederic Theis: „**Die Kogge, Mensch und Meer**“

13.00 Uhr: **Törn mit der UBENA VON BREMEN** (25,00 Euro pro Person; begrenzte Platzzahl; Anmeldung unter Tel. 0471/46846)

31.05.2017, 19.00 Uhr:

Vortrag von Dr. Dietrich Diederichs-Gottschalk und Dr. Nicola Borger-Keweloh: „**Wie die Kirchengebäude den neuen Glaubensvorstellungen anverwandelt wurden**“

10.06.2017, 18.00–01.00 Uhr:

Lange Nacht der Kultur

18.06.2017, 15.00 Uhr:

Führung mit Bart Holterman: „**Fish and Ships – die Hanse im Nordatlantik**“

16.07.2017, 15.00 Uhr:

Führung mit Marleen von Bargaen: „**Die Kogge im 19. und 20. Jahrhundert**“

30.07.2017:

Familiientag

11.00 Uhr: Führung mit Marleen von Bargaen: „**Die Bremer Kogge**“

13.00 Uhr: **Törn mit der UBENA VON BREMEN** (25,00 Euro pro Person; begrenzte Platzzahl; Anmeldung unter Tel. 0471/46846)

20.08.2017, 15.00 Uhr:

Führung mit Prof. Dr. Ruth Schilling: „**Gildenpräsentation und deutsche Hanse – die wechselvolle Geschichte des Schiffmodells MAEGT VAN GHENT**“

10.09.2017:

Tag des offenen Denkmals (Eintritt frei)

27.09.2017, 19.00 Uhr:

Vortrag von Dr. Axel Behne: „**Reformation in Hadeln**“

19.10.2017, 19.00 Uhr:

Vortrag von Uwe Steinhoff: „**Die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals**“

14.11.2017, 18.00 Uhr:

Vortrag von PD Dr. Natascha Mehler: „**Von Hamburg und Bremen aus in den hohen Norden: Reformation in Island auf den Färöer-Inseln**“

Notizen aus dem DSM

Neben der Neugestaltung der Kogge-Halle war das bestimmende Thema der vergangenen Monate im DSM die bevorstehende Evaluierung des Forschungsmuseums durch den Senat der Leibniz-Gemeinschaft. Hierbei wird in regelmäßigen Abständen bewertet, wie sich die Einrichtungen der Wissenschaftsgemeinschaft inhaltlich und strukturell in den zurückliegenden Jahren entwickelt haben und inwieweit die zukünftigen Planungen im Bereich von Wissenschaft und Forschung, Beratung und Dienstleistungen überzeugen. Hiervon ist der weitere Verbleib in der Leibniz-Gemeinschaft und somit die weitere gemeinsame finanzielle Förderung durch Bund und Länder abhängig.

Im Falle des DSM stehen insbesondere die Leistungen der Jahre 2014–2016 und die Erfüllung der Forderungen aus der letzten Überprüfung

im Jahr 2014 im Fokus der eingereichten Evaluierungsunterlage und der Bewertung durch die Evaluierungskommission, die das DSM vom 17.–18. Mai 2017 besuchen wird. Die Empfehlungen der Kommission und der Bewertungsbericht des Senatsausschusses Evaluierung werden anschließend mit einer Förderempfehlung dem Senat der Leibniz-Gemeinschaft zur Beschlussfassung vorgelegt. Da dieses Verfahren voraussichtlich nicht vor Herbst 2017 abgeschlossen sein wird, wird über das Ergebnis der Evaluierung des DSM erst in einer späteren Ausgabe der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT berichtet.



Seit dem 13. September 2016 steht er wieder, der Bremerhavener Sturmflutpfahl mit der Kupfer-



Aufstellung des runderneuten Sturmflutpfahls und Montage der Kopfplastik. (Fotos: Erik Hoops)

plastik der Bremer Kogge des Malers und Bildhauers Gerhard Olbrich an seiner Spitze. Seit 1975 hatte der auf Betreiben des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums am Deich vor dem DSM errichtete Pfahl an die ständige Gefahr für die Stadt und ihre Bewohner durch Sturmfluten erinnert, ehe er 2011 im Zuge der Erhöhung des Weserdeichs demontiert werden musste.

Da der Pfahl marode war, musste er in mühevoller Handwerksarbeit erneuert werden. Um aus einem 90 Jahre alten Eichenstamm einen perfekt gerundeten Pfahl zu machen, waren mehr als 240 Arbeitsstunden nötig. Andreas Speetzen, Schiffszimmermann im DSM, formte zunächst mit der Kettensäge einen Balken, den er anschließend mit einem Elektrohobel in Form brachte. Um das Holz vor Witterungseinflüssen zu schützen, wurden insgesamt acht Schichten Öl aufgetragen. Die an dem Sturmflutpfahl angebrachten Kupferringe zeigen von unten nach oben die Höchstwasserstände der schweren Sturmfluten der Jahre 1973, 1936, 1717, 1906, 1825 und schließlich – mit einigem Abstand – 1962 an. Seinen neuen Standort hat der Bremerhavener Sturmflutpfahl am barrierefreien Deichzugang zwischen Deutschem Schiffahrtsmuseum und Mediterraneo gefunden.



Zum dritten Mal ist das DSM mit dem Prädikat „Total E-Quality“ für die erfolgreiche Umsetzung von Chancengleichheit im Personal- und Organisationsmanagement ausgezeichnet worden. Die Jury war besonders von den Bemühungen des DSM um eine starke Vernetzung mit anderen Wissenschaftsreinrichtungen der Region und dem Vorhaben der Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für ein aktives Personalmanagement beeindruckt.



Am 25. November 2016 ist Prof. Dr. Detlev Ellmers in Anerkennung seines Einsatzes für die

Seestadt mit der Verdienstmedaille der Stadt Bremerhaven ausgezeichnet worden. Zuvor war der ehemalige Direktor des DSM, der das Museum Anfang der 1970er Jahre mit aufgebaut und über 30 Jahre geleitet hatte, bereits mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande (2009) und der Senatsmedaille für Kunst und Wissenschaft der Freien Hansestadt Bremen (2014) ausgezeichnet worden.



Für ihre sehr guten Leistungen während ihrer Ausbildung am DSM ist Sarah Maaß mit dem Leibniz-Auszubildenden-Preis 2016 ausgezeichnet worden. Nominiert waren Auszubildende an Leibniz-Einrichtungen, die ihre Abschlüsse im Ausbildungsjahr 2015/2016 mit hervorragenden Noten beendet haben. Der Preis ist mit insgesamt 2.000 Euro dotiert und unterstreicht den hohen Stellenwert, den auch die nicht-wissenschaftliche Ausbildung in der Wissenschaftsgemeinschaft genießt. Die Leibniz-Gemeinschaft würdigte Sarah Maaß zudem für ihre Unterstützung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie hatte u.a. neue Auszubildende und Beschäftigte durch das Haus geführt und stand ihnen als Ansprechpartnerin zur Verfügung. Seit dem Abschluss ihrer Ausbildung ist Sarah Maaß als Verwaltungsangestellte am DSM beschäftigt.



Leibniz-Auszubildenden-Preisträgerin Sarah Maaß. (Foto: David Ausserhofer)



Nach rund 30-jähriger Tätigkeit am DSM ist Dr. Ursula Feldkamp Anfang 2017 in den Ruhestand verabschiedet worden. Im Anschluss an ihr Studium hatte sie Anfang der 1980er Jahre zunächst eine journalistische Laufbahn eingeschlagen und in Straubinger und Bremer Redaktionen gearbeitet, ehe sie 1987 als wissenschaftliche Redaktionsassistentin ans DSM kam und den damaligen Redaktionsleiter Dr. Uwe Schnall unterstützte.

Seit 1992 widmete sich Ursula Feldkamp als wissenschaftliche Mitarbeiterin neben der Tätigkeit in der wissenschaftlichen Redaktion sozialgeschichtlichen Arbeitsgebieten, insbesondere der Erforschung maritimer Selbstzeugnisse und dem bis dahin kaum beachteten Themenkomplex „Frauen an Bord“, und gab bis 1997 die erfolgreiche Reihe „Menschen & Schiffe“ mit Selbstzeugnissen aus der Seefahrt heraus. Als Expertin für Segelschiffahrt im Industriezeitalter war Ursula Feldkamp auch federführend an Konzeption und Umsetzung mehrerer Ausstellungen beteiligt, so der Dauerausstellung „Rund Kap Hoorn“ (2003–2006) und vor allem der Ausstellungseinheit „Windjammer – Mythos und Realität“ (2007) als Prototyp der damals ins Auge gefassten Neugestaltung der Dauerausstellung des DSM. 2014 schließlich erschien Ursula Feldkamps Dissertation mit dem Titel „Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939 in autobiografischen Quellen“ in der Schriftenreihe des DSM.

Ursula Feldkamp war als Herausgeberin und Redakteurin an mehr als 50 Publikationen beteiligt und veröffentlichte zahlreiche Beiträge in Fachzeitschriften und Sammelbänden. Ebenso verfasste sie regelmäßig Artikel für die DEUTSCHE SCHIFFAHRFT, so auch für die vorliegende Ausgabe, wofür ihr herzlich zu danken ist.



Noch bis Juni 2017 sind im DSM „8 Objekte, 8 Museen – eine simultane Ausstellung der Leibniz-Forschungsmuseen“ zu sehen. Hierbei handelt es sich um die erste gemeinsame Schau

der acht Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft, von denen jedes auf einem eigens entwickelten interaktiven Computer-Tisch ein exemplarisches Objekt aus seiner Sammlung präsentiert. Das DSM ist mit der Bremer Kogge von 1380 vertreten.

Parallel zur Multimedia-Ausstellung auf dem Multi-Touch-Tisch ist die Präsentation in Zusammenarbeit mit dem Google Cultural Institute auch für das Internet aufbereitet worden (www.google.com/culturalinstitute/beta/u/0/exhibit/owKSqV-wIBfjGJw). Neben Informationen zur Bergung, Rekonstruktion und Präsentation der Kogge sind darin auch 3D-Aufnahmen einer Laser-Vermessung und ein 360°-Kameraschwenk aus dem Inneren der Kogge zu sehen.

Den Abschluss der Ausstellung bildet ein virtueller Rundgang durch das DSM, der im Sommer 2016 gemeinsam mit Technikern des Google Street View-Teams produziert wurde (abrufbar unter <http://bit.ly/2gqgtzb>).



Vom 12. März bis zum 24. September 2017 zeigt die Kunststiftung Lilienthal die Sonderausstellung „Wohin?“. Unter dem Oberthema „Migration“ beleuchtet das Ausstellungsprojekt anhand künstlerischer Werke unterschiedlicher Gattungen den Aufbruch, Umbruch und die Wege der Menschen in drei exemplarischen Epochen, denn Aus- und Einwanderung sind nicht nur heute ein aktuelles Thema, sondern seit Anbeginn der Menschheit relevant. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum trägt im Rahmen einer Kooperation mit der Kunststiftung Lilienthal mehr als ein Dutzend Ölgemälde und Drucke zum Thema „Auswandern per Schiff“ vom 19. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg zu der Ausstellung bei. Weitere Partner sind das Ostpreußische Landesmuseum Lüneburg und die Deutsche Presseagentur.

Zu sehen ist die Ausstellung dienstags bis samstags von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr und sonntags von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr in der Kunstschau Wümmen Wörpe Hamme, Trupe 6, 28865 Lilienthal.

Neue Bücher im Oceanum Verlag

Wolfgang Bendick

Vom Decksjungen zum Matrosen

An der Seemannsschule Bremervörde
und meine ersten Jahre auf See

Ein Band aus der Reihe OCEANUM Dokumentation. Sie ergänzt unser maritimes Magazin OCEANUM durch umfangreichere Beiträge – wie Erinnerungen, Tagebücher und Dokumente.

Wolfgang Bendick blickt auf seine Ausbildung an Land und seine ersten Jahre auf See zurück. Ihn interessieren die Menschen, denen er begegnet und er nennt die Dinge beim Namen. Mit erstaunlicher Genauigkeit beschreibt Bendick die alltägliche Arbeit auf Stückgutfrachtern, die Hierarchie in der Besatzung und den Umgang untereinander. Er erzählt anschaulich und spannend, manchmal auch drastisch über seine Erlebnisse an Bord und in den Häfen. So gibt er dem Leser das Gefühl, direkt dabei zu sein.

ISBN 978-3-86927-551-2, 14,8 x 21 cm, 251 Seiten, zahlreiche Abb., Euro 14,90



Harald Focke · Frank Scherer

Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost

Hamburg Süd, Hapag und NDL 1950–1967

Mit dem Kombischiff SANTA URSULA nahm die Reederei Hamburg Süd im April 1951 ihren Passagierdienst zwischen Hamburg und der Ostküste Südamerikas wieder auf. Große Liner wie vor dem Krieg die CAP ARCONA kamen nicht mehr in Frage. So fiel die Entscheidung, insgesamt sechs Fracht- und Passagierschiffe für 28 Fahrgäste bauen zu lassen. Auch die Hapag und der Norddeutsche Lloyd stellten ab 1954 je drei baugleiche Kombischiffe der SCHWABENSTEIN-Klasse für 86 Passagiere in Dienst. Sie waren nicht für den Nordatlantik vorgesehen, sondern für die Ostasienfahrt. Alle zwölf Hamburger und Bremer Schiffe hatten komfortable Kabinen Erster Klasse und luxuriöse Gesellschaftsräume. Harald Focke und Frank Scherer erzählen vor dem Hintergrund der Zeit die Geschichte der deutschen Kombischiffe, stellen ihre Technik und Ausstattung vor und zeigen seltene Fotos und Dokumente.

ISBN 978-3-86927-421-8, 88 Seiten, gebunden, zahlreiche farbige Abb., Euro 19,90

Fordern Sie unser Gesamtprogramm an!

oceanum
VERLAG

Oceanum Verlag e.K. · Thienkamp 93 · D-26215 Wiefelstede · Telefon 04402 / 5 95 56 99 · info@oceanum.de

VERLAGS-
BUCHHANDLUNG
www.oceanum.de
oder Telefon
04402 / 5 95 56 99



Kontakt: 0471 4800-41439

Private Banking.

Mehr als eine herkömmliche Beratung.

Wir interessieren uns nicht nur für Finanzen, sondern vor allem für die Menschen; für ihre Wünsche und Lebenspläne. Denn nur im vertrauten, kontinuierlichen Dialog können wir die jeweils passenden Lösungen für jeden Einzelnen entwickeln. Deshalb bedeutet Nähe für uns mehr, als in Reichweite zu sein. Wir möchten wissen, was Sie bewegt – um Sie gezielt beraten zu können.