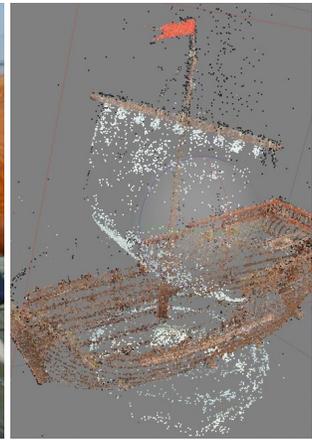
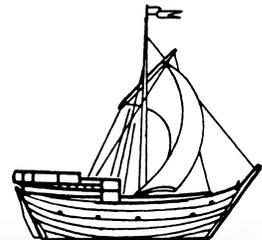


# Deutsche *Schiffahrt*



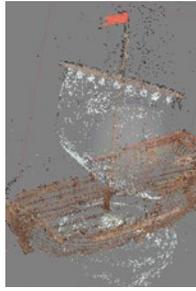
Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2017



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Nordische Jagt GRÖNLAND auf der Außenweser, August 2015 (Foto: Stefan Schorr) und Ausschnitt eines dünn besetzten 3D-Digitalisats eines Modells der Hansekogge (Grafik: Dennis Niewerth).

### **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**

Dr. Christian Ebhardt, DSM, Bremerhaven; Prof. Dr.-Ing. Ulrike Erb, Bremerhaven; Erik Hoops, Dr. Kathrin Kleibl, Elke Kreowski, Sarah Maaß und Dennis Niewerth, DSM, Bremerhaven; Stefan Schorr, Bremen; Frederic Theis, 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.

39. Jahrgang 2017



## Schiffahrt aktuell

- Stefan Schorr 150 Jahre Nordische Jagt GRÖNLAND.  
Festempfang und Treffen dreier „Seniorinnen“  
während des zweiten „SeeStadtFestes“ 2

## Berichte aus dem Museum

- Kathrin Kleibl Fragen an die Herkunft: Provenienzforschung im DSM 9
- Frederic Theis Die „Bremer Kogge“.  
Neue Ausstellung zum mittelalterlichen Schiffswrack 14
- Dennis Niewerth Schiffmodelle als Wissensspeicher  
zur Untersuchung des maritimen Erbes.  
Das DSM konzipiert die Digitalisierung  
eines zentralen Sammlungsgegenstandes 19
- Christian Ebhardt Arbeiten im Takt der Maschine.  
Die Stempeluhr der Werft Orenstein & Koppel 22
- Sarah Maaß Die Mitgliederversammlung 2017 des  
Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum am 6. Mai 25
- Ulrike Erb „Koggethon“ 2017 erfolgreich.  
Eindrücke einer langen Nacht der Informatik  
im Deutschen Schiffahrtsmuseum 29
- Elke Kreowski DSM-Veranstaltungskalender 31
- Erik Hoops Notizen aus dem DSM 32
- Impressum/Titelbild U2

# 150 Jahre Nordische Jagt GRÖNLAND

Festempfang und Treffen dreier „Seniorinnen“ während des zweiten „SeeStadtFestes“

150 Jahre sind ein stattliches Alter für ein Schiff, zumal für eines aus Holz. Zu den besonderen Geburtstagsfeierlichkeiten der Nordischen Jagt GRÖNLAND hatten die ehrenamtliche Crew und Vertreter des Eigners Deutsches Schifffahrtsmuseum (DSM) deshalb befreundete Traditionsschiffscrews eingeladen.

Über Himmelfahrt kam Kapitän Peter Fleck mit seiner Norske Jagt NORDEN, einem Schwester-schiff der GRÖNLAND, aus Neustadt in Holstein an die Weser zum zweiten „SeeStadtFest – Landgang Bremerhaven“, in dessen Rahmen der 150. Geburtstag der GRÖNLAND gefeiert wurde. 1870 im norwegischen in Skånevik als Frachtsegler gebaut, war die NORDEN bis 1978 an der Westküste Norwegens im Einsatz. Seither stellte Pe-

ter Fleck das Flair des Holzschiffes mit einer Gesamtlänge von 28,50 Metern wieder her. Das norwegische Holz-Beiboot der NORDEN tat einst Dienst auf der GRÖNLAND. Als es dort beschädigt ausgemustert worden war, wurde es von Peter Fleck saniert.

Die 1853 in Glückstadt an der Elbe gebaute RIGMOR VON GLÜCKSTADT kämpfte sich durch raues Wetter nach Bremerhaven. Das älteste deutsche fahrtüchtige Schiff wurde als Kutter mit geringem Tiefgang konstruiert, um auch in flachen Gewässern als Zollkreuzer agieren zu können. Die charakteristischen Seitenschwerter beidseits des 15,90 m langen Rumpfes werden aber kaum noch genutzt, seit der Förderverein, dem die RIGMOR gehört, einen festen Kiel ergänzen ließ.



... ein Grund zum Feiern – nicht nur für die ehrenamtlichen Crews. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Verf.)



Drei Veteranen unter Segeln: die Nordischen Jagten **NORDEN** (links) und **GRÖNLAND** (Mitte) sowie der Kutter/Zollkreuzer **RIGMOR** (rechts) bei der gemeinsamen Ausfahrt vor Bremerhaven.

Die drei historischen Schiffe konnten im Neuen Hafen vor dem Auswandererhaus von Interessierten besichtigt werden. Weitere sehenswerte Schiffe lockten Schaulustige zum „SeeStadtFest“ in Bremerhaven: Vollschiff **MIR**, Brigg **MERCEDES**, Barkentine **ROYAL HELENA**, Dreimast-Gaffelschoner **GROSSHERZOGIN ELISABETH**, Besanewer **JOHANNA**, Hochseekutter **LANDRATH KÜSTER HF 231**, Pfahlewer **ODERIK VON OEDERQUART**, Dreimastschoner **REGINA MARIS** und Lotsenschoner **No. 5 ELBE**. Außerdem waren die „Kammer Kogge“ aus den Niederlanden und die „Kieler Hansekogge“ zu einem Treffen der Kogge-Nachbauten bei der Bremerhavener **ÜBENA VON BREMEN** zu Gast.

Die **GRÖNLAND**, jene starke Nordische Jagt, die bekanntermaßen 1867 in Norwegen gebaut wurde und Geschichte schrieb, erhielt aber auch viel Aufmerksamkeit.

Kapitän Carl Christian Koldewey (1837–1908) kaufte das für den Einsatz im Robbenfang und als kleiner Frachtsegler in der Küstenfahrt gebaute Schiff 1868 in Bergen bei Aug. C. Mohr &

Sohn für die erste deutsche Nordpolar-Expedition zum Preis von „2500 Species-Thaler bar“. Der Bremer Kapitän taufte die Jagt auf den Namen **GRÖNLAND**, da ihn der Namenswunsch **GERMANIA** seines Auftraggebers Dr. August Petermann zu spät erreichte. Den Namen **GRÖNLAND** behielt die Jagt ohne Unterbrechung bis heute.

In seinem 1871 erschienenen Bericht „Die erste deutsche Nordpolar-Expedition im Jahre 1868“ erinnert sich Koldewey an die Besichtigung des Schiffes: „Von aussen gefiel mir dasselbe durch seine schöne und zierliche Bauart schon sehr und bei der näheren Besichtigung fanden wir, dass alles Holz gesund und das Schiff gut und stark gebaut war. Über die Segel- und Manövrierfähigkeit sprachen sich die Leute beim Befragen sehr lobend aus und sagten, dass das Schiff besonders scharf beim Winde liege und ausserordentlich gut lavire.“

Zwar erreichte Koldewey mit der Nordischen Jagt nicht wie geplant die Ostküste Grönlands. Nördlich von Spitzbergen segelte er sie jedoch ge-

meinsam mit seinen elf Crewmitgliedern bis auf 81°4,5' N. Bis heute ist kein Schiff ohne Antriebsmaschine dem Nordpol näher gekommen. Schiff und Besatzung wurden am 9. Oktober 1868 triumphal in Bremerhaven empfangen.

Koldeweys gesammelte Erkenntnisse waren richtungsweisend für die Entwicklung der deutschen Polarforschung und Keimzelle der deutschen Forschungsschiffahrt. Bereits 1869 leitete er die Zweite Deutsche Nordpolarexpedition. Bei dieser wurde die lediglich 19,70 Meter lange GRÖNLAND jedoch nicht nochmals eingesetzt, sondern 1871 zurück nach Norwegen verkauft. Dort war sie 100 Jahre lang als Küstenfrachter und Fischereifahrzeug im Einsatz.

1970 hatte der Osloer Kaufmann Egil Björn-Hansen die Idee, die ruhmreiche Jagt als Museumschiff in Norwegen einzusetzen. Mit der Hardangerjagt GJØA, mit der Roald Amundsen von 1903 bis 1906 als erster die Nordwestpassage bezwungen hatte, konnte 1972 allerdings ein für Norwegen noch bedeutenderes Exponat erworben werden. Dieses ist inzwischen im außerordentlich interessanten Fram-Museum in Oslo frisch saniert in einem eigenen Gebäude zu bewundern. Der Schifffahrtshistoriker und Publizist Hans Jürgen Hansen charterte die GRÖNLAND 1972 als Attraktion der Olympia-Ausstellung „Mensch und Meer“ in Kiel. Gert Schlechtriem, damaliger Direktor des gerade entstehenden Deutschen Schifffahrtsmuseums, konnte nach langen Verhandlungen mit Eigner Björn-Hansen und den norwegischen Schifffahrtsmuseen in Oslo und Bergen



Der imposante Blick aus dem Klüvernetz.



Ein Törn mit der GRÖNLAND verspricht ein Erlebnis der ganz besonderen Art – nicht nur bei „Kaiserwetter“, wie hier mit Kurs Helgoland auf der Himmelfahrtstour Anfang Mai 2016.





Die Nordische Jagt GRÖNLAND: ein einzigartiges Schiff – in jeder Beziehung.

die Jagt im Januar 1973 kaufen. Das Rigg wurde von den Kieler Howaldtswerken instand gesetzt. Bei der im Holzbootsbau erfahrenen Bootswerft Sakuth in Heiligenhafen wurde die GRÖNLAND nach den europäischen Richtlinien für die Konservierung und Restaurierung von aktiven Traditionsschiffen zum segelnden Museumsschiff ausgebaut. Aus Kostengründen wurden abgelegte Segel der Bark GORCH FOCK verwendet und lediglich das Großsegel neu angefertigt. Bevor die Jagt Anfang September 1973 nach Bremerhaven zurückkam, erhielt sie noch einen neuen Dieselmotor.

Den Verantwortlichen des Deutschen Schifffahrtsmuseums war von Anfang an klar, dass das alte Holzschiff am besten erhalten werden kann, wenn es weiter in Fahrt bleibt. Deshalb wurde durch eine Kooperation mit der Hochschule Bremerhaven Manfred Hövener Kapitän der Jagt. Um den Hochschulprofessor und Kapitän auf großer Fahrt formierte sich die erste GRÖNLAND-Crew. Bis heute wird die Jagt von ehrenamtlichen Enthusiasten als altherwürdiger Botschafter der Schifffahrts- und Polarforschungstradition Bremerhavens in Fahrt gehalten.



„Kaiserwetter“ auch am Tag des Geburtstages.

Manfred Hövener gehörte selbstverständlich ebenso zu den geladenen Gästen des offiziellen Geburtstagsempfangs am 26. Mai 2017 in der Meissen-Halle des DSM wie mehrere weitere ehemalige Crewmitglieder. Sie wurden von der geschäftsführenden Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner herzlich begrüßt.

Hövener übergab gemeinsam mit dem Vorsitzenden der S.T.A.G. (Sail Training Association Germany) Jörg Schinzer und seiner Stellvertreterin Lena Mäkler einen Scheck über 1.000 Euro an die ehrenamtliche Crew. GRÖNLAND-Skipper Rainer Mogel (Nachfolger der langjährigen Skipper Thomas Struß und Jens Beneken) nahm das Geschenk der S.T.A.G. in Empfang. Der erste Vorsitzende der Schiffergilde Bremerhaven, Eugen von Abel, brachte ebenfalls ein Geschenk mit, das er dem GRÖNLAND-Crewsprecher André Benthien überreichte.

„Wir planen Spitzbergen und Grönland mit unserer GRÖNLAND zu besuchen“, kündigte Benthien an. Wann genau das klappen wird, ließ er noch offen. 2017 standen Helgoland und Häfen der

Unterweser auf dem Törnplan. Im November wird die GRÖNLAND im Trockendock der MWB Motorenwerke Bremerhaven AG erneut überholt. Der Wissenschaftshistoriker Dr. Reinhard A. Krause, Kenner der Arbeit Carl Koldeweys und des Beginns der deutschen Polarforschung, hat eine umfangreiche Transkription der Korrespondenz des Polarforschungspioniers aus dem Bestand des Archivs des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (Archiv für Deutsche Polarforschung), abgeschlossen. Die Briefe aus den Jahren 1866–1872 liefern authentische Impressionen zur damaligen Polar- und Meeresforschung.

Carl Koldewey nahm die GRÖNLAND während der Expedition 1868 hart ran. „Der Fortgang war sehr erfreulich und wir liefen eine Zeit über 10 Knoten, was ich nie geglaubt hätte mit einem so kleinen Fahrzeuge machen zu können“, schrieb er später in seinem Bericht. Ganz so flott war das Geburtstagskind am Samstag, 27. Mai, nicht unterwegs, als es sich gemeinsam mit den Seniorinnen RIGMOR und NORDEN bei schwachem



Wo alles begann: Hier im norwegischen Åkra wurde die GRÖNLAND 1867 gebaut.



Fachsimelei unter alten Bekannten: Manfred Hövener (links) und Wolf-Dieter Hoheisel.



Reinhard A. Krause während seines Vortrags auf dem Geburtstagsempfang.

Südost-Wind unter Segeln auf der Weser präsentierte. Dennoch war es ein toller Anblick, die drei Schiffe mit einem Gesamtalter von unglaublichen 461 Jahren vor Bremerhaven zu sehen.

Manfred Hövener hatte für den Tag an Bord der GRÖNLAND sein Outfit von 1978 herausgesucht. Problemlos passt der 82-Jährige noch in sein T-Shirt der damaligen „Operation Sail“ und die alte Jeansjacke. Selbst seinen Lederhut, der ihm vor 40 Jahren den Spitznamen „Unterweser-Django“ eingebracht hatte, trug er wieder. Im Rahmen der „Operation Sail“ war die Nordische Jagt 1978 erstmals von der ehrenamtlichen deutschen Crew nach Norwegen gesegelt und in Oslo herzlich

begrüßt worden. Es folgten in den vergangenen 40 Jahren weitere Norwegenreisen, etwa auch zum Bauplatz der GRÖNLAND in Åkra am Åkrafjord, an dem noch die Helling und ein alter Schuppen zu sehen sind.

Manfred Hövener, Dieter Hoheisel, Dieter „Fidi“ Oelkers und viele weitere Gäste mit engem Bezug zur GRÖNLAND genossen die Ausfahrt ebenso wie die Gästecrews auf ihren Schiffen. Peter Fleck sogar so sehr, dass er mit seiner NORDEN vom Containerterminal zurück zum Neuen Hafen kreuzte. Der Spaß wurde jedoch schnell von der Wasserschutzpolizei unterbunden – hohes Schiffsalter hin oder her.

# Fragen an die Herkunft: Provenienzforschung im DSM

Die Provenienzforschung hat zum Ziel, Herkunft und unterschiedliche Besitzverhältnisse von Kulturgütern, Kunstwerken, Archivalien und Büchern zu klären. Ferner ist es ihre Aufgabe, vermisstes Kulturgut aufzuspüren. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Auffindung von Kulturgut, das während der Zeit des Nationalsozialismus geraubt bzw. NS-verfolgungsbedingt entzogen wurde – sogenanntes „Raubgut“. Die Opfer dieses Raubes waren vor allem Juden sowie aus rassistischen, religiösen oder politischen Gründen Verfolgte innerhalb des Deutschen Reichs von 1933 bis 1945 wie auch in allen von den Deutschen während des Zweiten Weltkriegs besetzten Gebieten.

Die Verfolgung und Verdrängung aus der Gesellschaft ging mit einer systematischen Ausplünderung einher. Baldige Berufsverbote, erzwungene Geschäftsaufgaben, ständige Kontrolle und konsequente Vermögensbeschlagnahme zerrütteten die soziale und wirtschaftliche Existenz der Verfolgten. Die Eingriffe in das Vermögen betrafen insbesondere auch die jüdischen Kunstsammlungen. Zur Sicherung des Lebensunterhalts oder zur Finanzierung der Auswanderung mussten eine Vielzahl ihrer Kunstschatze, aber auch Bücher, Möbel, ganze Wohnungseinrichtungen verkauft werden.

Der Raub fand auf Grundlage mannigfacher gesetzlicher Regelungen und unter Beteiligung diverser Behörden und eigens dafür eingerichteter Institutionen statt. Die „11. Verordnung zum Reichsbürgergesetz“ im November 1941 stand am Ende der Kette einer systematischen Ausplünderung: Nach diesem Gesetz trat der Vermögensverfall ein, wenn eine Person jüdischer Abstammung die Reichsgrenze ins Ausland überschritt. Mit penibler Genauigkeit wandten die Finanzbehörden die Regelung sofort auf die bereits

laufende Deportation deutscher Juden an. Sobald die Züge die Reichsgrenze überfahren hatten, wurden die in den Wohnungen zurückgelassenen Gegenstände und das Restvermögen eingezogen und „verwertet“.

Der Kunst- und Kulturgutraub der Nationalsozialisten wurde 1945 mit der „London Charter of the International Military Tribunal“ (IMT-Statut) als Verbrechen gegen die Menschlichkeit eingestuft. Viele der dieserart geplünderten Kunstwerke und noch mehr enteignetes Kulturgut konnten bis heute nicht aufgefunden werden. Nur ein Bruchteil wurde den damaligen Eigentümern oder ihren Erben zurückgegeben, so dass sich auch heute noch eine Vielzahl von Objekten ursprünglich jüdischen Eigentums oft unerkannt in Museen und Privatsammlungen befindet.

Im Dezember 1998 wurden auf der „Washingtoner Konferenz über Vermögenswerte aus der Zeit des Holocaust“ mit den „Grundsätzen der Washingtoner Konferenz in Bezug auf Kunstwerke, die von den Nationalsozialisten beschlagnahmt wurden“ elf Punkte verabschiedet. Die Museen der unterzeichnenden 44 Staaten wurden aufgefordert, ihre Bestände bezüglich ihrer Herkunft zu überprüfen und festzustellen, ob sich darunter Kulturgut befindet, das während des Nationalsozialismus seinen Besitzern unrechtmäßig enteignet worden ist. Die Unterzeichnerstaaten, auch Deutschland, haben sich verpflichtet, die rechtmäßigen Eigentümer zu suchen und faire und gerechte Lösungen zu finden. 1999 bekräftigten die Bundesregierung, die Länder und die kommunalen Spitzenverbände in der „Berliner Erklärung“ diese Forderung und hielten die deutschen Sammlungen und ihre Rechtsträger an, die Suche nach NS-verfolgungsbedingt entzogenem Kulturgut – insbesondere aus jüdischem Besitz – aufzunehmen bzw. fortzusetzen.

Seit Februar 2017 werden nunmehr auch Objekte in der Sammlung des DSM systematisch auf ihre Herkunft überprüft. Ziel ist die lückenlose Aufarbeitung der jeweiligen Provenienzen und die Identifizierung von möglicherweise vorhandenem NS-Raubgut. Das zunächst auf drei Jahre ausgelegte Forschungsprojekt wird über Drittmittel durch die Stiftung Zentrum Kulturgutverluste gefördert ([www.kulturgutverluste.de](http://www.kulturgutverluste.de)) und wird von der Verfasserin dieses Beitrags geleitet. Unter anderem ist gegenwärtig ein Ölgemälde des Österreicherers Franz Richard Unterberger mit dem Titel „Terroyen – Cote de Norvège“ Gegenstand der Forschung (DSM-Inv.-Nr.: I/05230/90). Geboren 1837 in Innsbruck, lebte der Künstler zu Studienzwecken u.a. in München und Düsseldorf. Dann ließ er sich in Brüssel dauerhaft nieder, wo er 1902 verstarb. Er war Schüler von Andreas und Oswald Achenbach in Düsseldorf, die ihn auch zu Studienreisen nach Norwegen ermutigten. In das DSM gelangte dieses Norwegen-Werk Unterbergers in der Gründungsphase des Museums – Anfang der 1970er Jahre – aus der Privatsammlung des Kölners Hanswilly Bernartz. Am Anfang einer jeden Recherche stehen die Identifizierung und die Auswertung jener Informationen, die sich direkt an dem Gemälde oder Objekt befinden – die Objektanalyse. Hier sind Beschriftungen und Besonderheiten auf der Vorderseite, am Rahmen und vor allem auf der Rückseite des Werkes, wie etwa Künstler- und Eigentümervermerke, handschriftliche Notizen, Widmungen, Initialen, Etiketten und Stempel, von Bedeutung. Anschließend wird unter Zuhilfenahme von Fachliteratur, der Einsicht spezifischer Datenbanken, von Verkaufsunterlagen des Kunsthandels, Auktions- und Ausstellungskatalogen, Zeitungsarchiven, hauseigener und externer Archivalien und durch direkte Gespräche mit Vorbesitzern und Verkäufern versucht, weitere Hinweise auf die wechselnden Besitzverhältnisse eines Bildes oder Objektes zu finden.

Wenig war zu Beginn der Recherche zu diesem Gemälde bekannt, viele Fragen waren offen. An wen verkaufte Unterberger sein Bild? Was passierte dann mit dem Bild? Wo befand es sich

in den für uns entscheidenden Jahren 1933 bis 1945? Wie und wann kam Hanswilly Bernartz in den Besitz des Gemäldes?

Die Objektanalyse des Unterberger-Gemäldes ergab:

1. Handgeschrieben auf Rückseite der Leinwand: „Terroyen Cote de Norvège F.R. Unterberger“.
2. Papierstreifen auf Rahmen geklebt: „F.R. Unterberger Geb.1838 Innsbruck“.
3. Aufkleber: „Marinehistorisches Institut Dr. Bernartz Köln-Junkerdorf Südallee“, handschriftlich mit Kugelschreiber: „34“.
4. Keilrahmen mit Streifen zweier englischsprachiger Zeitungen beklebt, teils übereinander.
5. Handgeschriebene Zahlen auf Leinwand und Keilrahmen: „75“ – „6131“ – „9428“ – „727F[?]7“.
6. Oben auf Keilrahmen über Zeitungsresten Großbuchstaben und/oder Zahlen in schwarz aufgedruckt: „[\_ \_ \_ \_]K[?]T“.

Was sagen uns diese Auffälligkeiten? Zunächst einmal ließ sich der Titel des Bildes um einen weiteren ergänzen. In der hauseigenen Datenbank lief das Bild unter dem Titel „Strandgut“. Der Originaltitel war wohl jedoch „Terroyen Cote de Norvège“(1). Die Handschrift ist jene des Künstlers, wie ein Vergleich mit der Signatur auf der Vorderseite bestätigt. Spätere Änderungen des Titels eines Kunstwerkes sind insofern bedeutend, als dass man durch diese Zusatzinformation weitere Anhaltspunkte zu eventuellen Verkäufen oder Ausstellungen eines Werkes gewinnt.

Der bedruckte Papierstreifen (2) legt nahe, dass dieser aus einem Auktionskatalog oder -heft ausgeschnitten wurde; und zwar einem deutschsprachigen. Der Aufkleber (3) bestätigt, dass das Werk aus der Sammlung Hanswilly Bernartz stammt und bietet ferner die Information, dass es sich um die „Nummer 34“ seiner Privatsammlung handelt. Ein Gespräch mit Hanfried Bernartz, dem Sohn des 1989 verstorbenen Hanswilly Bernartz, ergab, dass dieser das Gemälde über das Kunst- und Auktionshaus Franz A. Menna in Köln in den 1950er Jahren erworben haben muss. Zwischen 1933 und 1945 war das Auktionshaus Menna bekanntermaßen an der soge-



Vorder- und Rückseite des Gemäldes „Terroyen Cote de Norvège“ von F.R. Unterberger. (DSM; Inv.-Nr. I/05230/90)

nannten „Verwertung von staatlich entzogenem jüdischen Vermögen“ beteiligt. 1959 ging das Haus in die Leitung der ehemaligen Mitarbeiterin

Carola van Ham über. Die Antwort auf die Anfrage an das Auktionshaus VAN HAM, ob sich in alten Geschäftsunterlagen der Vorbesitzer unseres Un-



Blick in die Ausstellung zur Provenienzforschung im Ausstellungsbereich Aktuelle Forschungen vor dem Vortragsaal des DSM. (Foto: Erik Hoops)

terberger Werkes ausmachen lässt, steht noch aus. Vielleicht lassen sich dann zumindest einige der handgeschriebenen und gedruckten Zahlen und Buchstaben auf der Rückseite des Gemäldes (5, 6) in einen sinnvollen Zusammenhang bringen: Sie deuten darauf hin, dass sich das Bild

zumindest viermal in anderen Händen befunden haben muss. Aber in welchen?

Machen wir einen Sprung weitere 70 Jahre zurück: Die auf dem Keilrahmen in Streifen aufgeklebten englischsprachigen Zeitungen stammen aus London (4): Zumindest die eine ist mit Sicherheit der London Evening Standard mit der Ausgabe vom 3. Mai 1880; die zweite wohl ebenso aus London. Aus der Vita des Künstlers ist bekannt, dass er auch im Raum London ausstellte und seine Werke sich dort großer Beliebtheit erfreuten. Es könnte also sein, dass sich das Gemälde 1880 oder danach im Großraum London befunden hat.

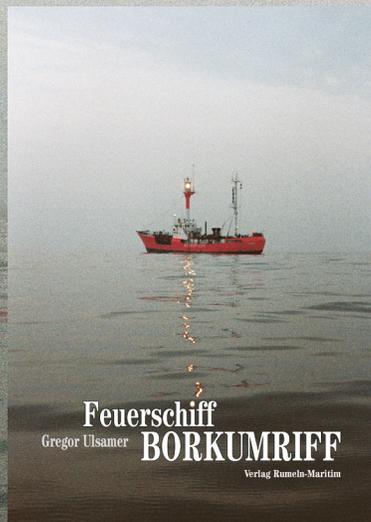
Gehen wir noch ein paar Jahre zurück, in das Jahr 1873: Recherchen in österreichischen Zeitungsarchiven lieferten weitere Hinweise. Sowohl die Innsbrucker Nachrichten vom 20. März 1873 als auch die Deutsche Zeitung vom 23. September 1873 berichten in erstaunlicher Ausführlichkeit, dass unser Gemälde Unterbergers 1873 bei der Weltausstellung in Wien ge-

## Feuerschiff Borkumriff

Gregor Ulsamer

Das Buch „Feuerschiff Borkumriff“ beschreibt mit einer Fülle von interessanten Informationen die Entwicklung des Nachrichtenwesens in den letzten 150 Jahren, mit dem Schwerpunkt der Telegrafie sowie der Frühphase des Funks, beispielhaft dargestellt an den Feuerschiffen auf der Position Borkumriff und den Schiffen und Landanlagen im Nordwesten Deutschlands.

Es hat über 220 historische, teils bislang unveröffentlichte Abbildungen, davon 30 in Farbe.



Verkaufspreis: 21,80 €

ISBN 978-3-00-056887-9

[www.rumeln-maritim.de](http://www.rumeln-maritim.de)

meinsam mit einem weiteren Werk des Künstlers mit dem Titel „Sorrento“ ausgestellt wurde. Beide Bilder standen auch zum Verkauf. Dies bestätigte ebenso ein Abgleich mit dem „Verzeichnis der im Jahr 1873 von der Wiener Künstlergenossenschaft auf der Weltausstellung sowohl wie im Künstlerhaus ausgestellten Kunstwerke“: Dort ist unser Gemälde als Nummer 1151 aufgeführt als „Mondlandschaft Küste von Norwegen“ für 2.500 fl. (Gulden). Neben dem Verkaufspreis haben wir nunmehr einen dritten Titel für unser Gemälde. Weiter geht aus demselben Verzeichnis hervor, dass das Gemälde direkt von der Ausstellung in Wien von einem nicht näher genannten Mitglied des österreichischen Kaiserhauses erworben wurde. Wo genau sich das Bild dann befunden hat, ist derzeit Gegenstand der Recherchen. Bekannt ist aber, dass nur ein Jahr später, 1874,

Franz Richard Unterberger von Kaiser Franz Joseph I. das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens verliehen wurde – für unser Norwegen-Bild. Bereits dieser – noch nicht abgeschlossene – Fall mag einen Eindruck davon vermitteln, welche eine wechselvolle Geschichte hinter einem Gemälde oder Objekt stecken kann, durch wie viele Hände, Länder und Zeiträume es gereist ist und wer es wann und wo, mit welchen Augen betrachtet haben mag.

Eine kleine Ausstellung, die seit Mai 2017 im Deutschen Schifffahrtsmuseum zu sehen ist, sensibilisiert den Besucher hinsichtlich des Themas „Raubgut“. Die ausgestellten Objekte geben dabei Einblick in den Prozess andauernder Aufarbeitung und die damit verbundene Forschungstätigkeit am DSM. Unter anderem ist auch das Gemälde Unterbergers gezeigt.

# 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)

# Die „Bremer Kogge“

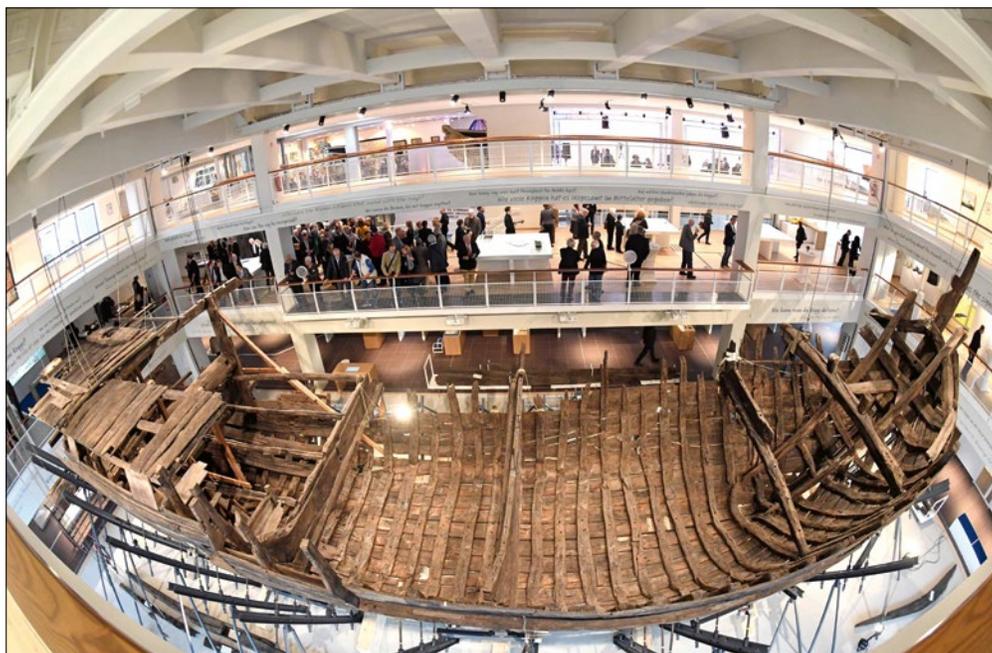
Neue Ausstellung zum mittelalterlichen Schiffswrack

Bremen, ein nasskalter Tag anno 1380. Als die Nacht kommt und ein Sturm heraufzieht, verlassen Zimmerer, Schmiede und Kalfaterer eilig die Werft. Es wird einsam um das Schiff, das dort halbfertig auf dem Weserufer liegt; das Schiff, an dem sie seit Wochen arbeiten. Stunde um Stunde tobt der Sturm durch das Dunkel, entwurzelt Bäume und wirft Schindeln von den Dächern. Im Hafen bei der Stadt werden die Boote wie Obst in einer Schale durcheinandergeworfen. So schnell, wie es gekommen ist, zieht das Unwetter auch wieder ab. Was bleibt, ist Chaos. Als die Männer der Werft morgens an den Bauplatz zurückkehren, mischt sich Staunen mit Bestürzung: Die Palling ist leer, ihr Schiff ist verschwunden. – So oder so ähnlich könnte es so zugetragen haben, als die „Bremer Kogge“ in der Weser versank, wo sie fast 600 Jahre liegen blieb.

Am 14. März 2017 wurde im Deutschen Schiffahrtsmuseum die Ausstellung „Mensch und Meer. Die ‚Bremer Kogge‘ von 1380“ eröffnet, die sich thematisch und räumlich um das Schiff und seine Geschichte spannt (vgl. auch DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2017, S. 18f.). Unter den rund 250 Eröffnungsgästen befanden sich neben dem Präsidenten der Leibniz-Gemeinschaft, Prof. Dr.-Ing. Matthias Kleiner, und einem Repräsentanten des Bundesministeriums für Bildung und Forschung auch die Bremer Wissenschaftssenatorin Prof. Dr. Eva Quante-Brandt und der Vorsitzende des Fördervereins des DSM, Dietrich Schütte. Der Eröffnung waren Monate reger Betriebsamkeit vorausgegangen. Konzeption, Planung und anschließende Umsetzung leistete ein Museumsteam um Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Prof. Dr. Ruth Schilling und die Agentur



Eva Quante-Brandt (Senat Bremen), Matthias Kleiner (Leibniz-Gemeinschaft) und Sunhild Kleingärtner eröffnen die Ausstellung. (Foto Wolfhard Scheer)



Gäste erkunden das Kogge-Wrack am Eröffnungstag. (Foto: Wolfhard Scheer)

IGLHAUT + von GROTE. Die dreigeschossige Halle, in der das Bremer Schiffswrack seit nunmehr 38 Jahren steht, hat ganz wesentlich die Ausstellungsstruktur bestimmt. Aus dem dreigeschossigen Raum ergeben sich unterschiedlichste Blickwinkel, die für wechselnde Themen genutzt werden.

Im Erdgeschoss stehen Besucherinnen und Besucher auf Höhe des Kiels, hier sind sie dem Wrack fast greifbar nah. Die Ausstellung fokussiert auf thematische Aspekte, die sich aus der Materialität der Objekte ergeben. Aus archäologischen Funden, Plänen, Zeitungstexten, Interviews, Film- und Radioreportagen entsteht eine differenzierte Collage des Bergungsvorgangs am Kogge-Fundplatz sowie der Wiederaufbau- und Konservierungsmaßnahmen im Museum. Wenige Schritte weiter tauchen Besucherinnen und Besucher vor der geklinkerten, gut konservierten Steuerbordseite in die Komplexität mittelalterlichen Schiffbaus ein. Plankenfragmente, eiserne Nägel, Kalfatklammern, Teerrest und ein hölzernes Teerfass zeugen eindrucksvoll vom mühsamen Handwerk der Bauleute. 1380: Wie wurde das Schiffswrack

eigentlich datiert? Neugierige erlernen das Prinzip der Dendrochronologie, die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern die präzise Rückdatierung hölzerner Artefakte ermöglicht.

Über Treppen und einen Fahrstuhl wird das Mittelgeschoss erreicht, wo sich der Themenfokus ändert. Man verlässt die Materialität des Bremer Schiffswracks und wendet sich jetzt der mittelalterlichen Lebenswelt zu. Was war die Hanse und warum war sie erfolgreich? Welche Waren wurden transportiert? Wer waren die Seeleute, Händler und Reisenden, die mit den Schiffen fuhren, und weshalb wagten sie die oft gefährlichen Passagen, bedroht von Stürmen und Piraten? Besucherinnen und Besucher erfahren aus authentischen zeitgenössischen Quellen, wie sich das Leben an Bord gestaltete, bestaunen die Ladung eines gesunkenen Handelsschiffes oder tauchen in das geschäftige Treiben in der Hansestadt Bremen im Mittelalter ein.

Im Obergeschoss des Ausstellungsraumes – das Schiff tief unten in der Halle – wechselt erneut die Perspektive. Seit dem späten 19. Jahrhundert waren Hanse und Hanseschiffe wesentliche his-

torische Bezugs- und Identifikationsthemen für die Gesellschaft des neugegründeten Deutschen Reiches. Bis heute sind „Koggen“ ein beliebtes Bildsujet. Von Gemälden, über Vasen, Becher und Seidel bis hin zu Kleidung, Modeaccessoires und Kinderspielzeug reicht das Spektrum der Gegenstände, die Hanseschiffe in verschiedensten Variationen zeigen und mithin illustrieren, wie sich die Vorstellungen von diesen Schiffen in den vergangenen rund 120 Jahren bis in unsere Gegenwart gewandelt haben.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist ein Forschungsmuseum. Aktuelle Forschungsergebnisse der am Haus tätigen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, etwa zum Handel auf dem Nordatlantik oder zum Umgang mit Risiken, werden unmittelbar in die Ausstellung zurückgespiegelt. Alle Ausstellungsinhalte sind modular angelegt, Vitrinen und Tische reversibel konstruiert, so dass neue Forschungsergebnisse flexibel in die bestehende Ausstellung eingepflegt werden können.

Der Verfasser kam zum Ausstellungsteam, als das Konzept beschlossen, wesentliche Arbeiten an der Raumstruktur bereits geleistet und Exponate ausgewählt waren. Gleichwohl blieb noch viel zu tun. Binnen Kurzem begann nun das Schreiben der Ausstellungstexte, eine ebenso spannende wie abwechslungsreiche Aufgabe, die Reflexion und häufige Perspektivänderung voraussetzt. Details wie die Anordnung und Funktion der Ruderscharniere sind letztlich ebenso bedeutend wie das übergeordnete Narrativ, das sich über drei Gebäudeebenen erstreckt.

Eine Herausforderung lag darin, eine konkrete räumliche Vorstellung von der Gesamtausstellung zu erlangen, bevor sie physisch existierte. Wird ein Medienguide etwa für blinde Menschen verfasst, um diese sicher zu leiten, dann müssen Sockel, Vitrinen, Exponate und Sitzbänke wenigstens virtuell bereits endgültig platziert sein. Was war außerdem zu tun? Zahlreiche Fotos, Pläne, Grafiken, Tondokumente und Filmaufnahmen mussten bestellt und lizenziert, geordnet und ge-



An einer Medienstation wird das Schiff wieder lebendig. (Foto: Wolfhard Scheer)



Kinder in mittelalterlichen Kostümen beladen ein Schiff mit Miniaturfässern. (Foto: Helmut Gross)

schnitten werden. Wenn kein Filmmaterial verfügbar war, wurde exklusiv für die Ausstellung neu gedreht. Dann die Leihgaben aus anderen Museen: eine Ratte aus Bremen, eine Schiffsladung aus Schwerin, ein Käfer aus Bonn und ein Gerfalke aus Stuttgart – die teils schwierigen Transporte in das DSM übernahmen die Kollegen aus dem Magazin.

Die Eröffnung nahte und der eigentliche Aufbau der Ausstellung ging jetzt zügig voran. Erstmals kamen nun alle beteiligten Gewerke – die Vitrinenbauer, Elektriker, Lichttechniker, Software-Programmierer, Modellbauer und Objekteinrichter – in der Kogge-Halle zusammen, und die zahlreichen losen Puzzleteile wurden gemeinsam mit dem Ausstellungsteam zu einem Ganzen gefügt.

Die neue Ausstellung ist rundum interaktiv angelegt und lädt Besucherinnen und Besucher zum Mitmachen ein. An zahlreichen Hands-on-Stationen dürfen sie mittelalterliche Handwerke wie die Fertigung von Schiffstauen oder das Kalifatern eines Schiffsrumpfes aktiv ausprobieren. Wer will, kann sich in Seemannschaft üben: Wer

wollte nicht schon immer mal wissen, wozu das Gangspill da ist? Wie wird ein Schiff sicher beladen und wie kann die Bilge ausgepumpt werden? Hier darf aktiv angepackt werden. Am virtuellen Kogge-Simulator trotzen Freizeitkapitäne widrigen Winden und gefährlichen Untiefen, um ihr Schiff sicher zum Ziel zu lotsen. Noch längst sind nicht alle Fragen zur „Bremer Kogge“ beantwortet, und auf Antworten folgen neue Fragen. An einer Medienplattform können Besucherinnen und Besucher ihre eigenen Fragen eingeben. Die von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des DSM recherchierten Antworten werden binnen Kurzem in einer Lichtprojektion gezeigt und können außerdem auf der Kogge-Website <https://kogge.dsm.museum> abgerufen werden.

Vertiefende Informationen zu den Exponaten bietet ein Medienguide mit Sprach- und Bildfunktion, den Besucherinnen und Besucher auf ihrem privaten Smartphone oder einem DSM-Tablet starten können. Blinden und sehbehinderten Menschen dient das Gerät als Orientierungshilfe und lässt sie die Ausstellung ganz eigen-



Werkzeuge, Eisennägel und Kalfatklammern zeugen vom Schiffbau im Spätmittelalter. (Foto: Verf.)

ständig erkunden. Ein Guide in Leichter Sprache ergänzt das Angebot. Die gesamte Ausstellung ist barrierearm gehalten. Taktile Bodenleitlinien führen zu den Schlüsselexponaten, Tische und Vitrinen sind unterfahrbar, die Durchgänge rollstuhlgerecht. Taktile Schrift und Brailleschrift bieten blinden Menschen Zugang zu den Exponaten. Zahlreiche Texte liegen in Taktiler sowie Blindenschrift vor.

Eine Besonderheit in der Ausstellung ist das „Band der Schiffsmodelle“. In polyformen Vitrinensets schweben ausgesuchte Modelle historischer Schiffe, chronologisch ganz lose sortiert. Jedes Schiff ist mit einem synchronen Geschichtsereignis verknüpft, so dass Besucherinnen und Besu-

chern technische Entwicklungen ebenso deutlich werden wie historische Zusammenhänge.

Die Resonanz des Publikums ist weit überwiegend positiv, zur großen Freude des Kogge-Teams. Erste Umfragen des Instituts für Wissensmedien Tübingen (IWM) zeigen, dass insbesondere Familien den Besuch der Kogge-Ausstellung als soziales Erlebnis begreifen, das Lernspaß und Erholung miteinander verbindet. Führungen durch die Ausstellung stoßen konstant auf reges Interesse. Mit dieser Ausstellung wurde im DSM eine neue Attraktion geschaffen; zugleich wurde der erste Abschnitt der bis 2020 geplanten inhaltlichen Neuaufstellung erfolgreich umgesetzt.

# Schiffsmodelle als Wissensspeicher zur Untersuchung des maritimen Erbes

Das DSM konzipiert die Digitalisierung eines zentralen Sammlungsgegenstandes

Die Bedeutung von Schiffsmodellen für die Vermittlungsarbeit des Deutschen Schifffahrtsmuseums ist kaum zu überschätzen. Sie begegnen den Besucherinnen und Besuchern bereits im Eingangsbereich, begleiten sie durch jeden Teilaspekt der Ausstellung und bilden in Miniatur eine Fülle von technischen, politischen, sozialen und kulturellen Entwicklungen der Schifffahrtsgeschichte ab, welche ohne die Kulturtechnik „Miniaturisierung“ niemals an einem Ort zusammenführbar wäre. Zugleich aber sind unsere Modelle nicht nur Stellvertreter größerer, teurerer (und häufig: versunkener) Originale, sondern auch selbst authentische Exponate mit einer ganz eigenen Faszination und Strahlkraft. Diese borgen sie sich nicht nur von ihren Vorbildern, sondern sie ist gerade auch das Ergebnis der Handwerkskunst und Feingigkeit des Modellbauers in der Verkleinerung und Abbildung eines oft atemberaubenden Detailreichtums. Im Zuge der gegenwärtig andauernden Neukonzeption der Dauerausstellung soll das „Band der Schiffsmodelle“ zum chronologischen roten Faden durch das Haus avancieren – und dabei die Modelle in ihrer museumspädagogischen Bedeutung ganz neu ins Recht setzen.

Vor diesem Hintergrund ist es nur folgerichtig, unsere Schiffsmodelle auch im Hinblick auf die angestrebte Digitalisierung bzw. digitale Präsentation der Sammlung zentral zu berücksichtigen.

Seit März 2017 befasst sich daher das neunmonatige, vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt „Schiffsmodelle als Wissensspeicher zur Untersuchung des maritimen Erbes“ mit den Möglichkeiten, Grenzen und Perspektiven einer digitalen Erfassung dieser spannenden Objekte – und zwar nicht nur in Form von Fotos und Text-Datensätzen, sondern in der dritten Dimension. Obwohl die 3D-Visualisierung im Bereich der Museumsarbeit augenblicklich einen Boom erlebt und die Hersteller von entsprechender Hardware zunehmend auch ganz konkret den Kultursektor anzusprechen versuchen, sind Schiffsmodelle bisher nur sehr vereinzelt in dieser Form digitalisiert worden – und augenblicklich gibt es hierfür



In 3D zu digitalisierendes Kartonmodell der Bremer Kogge. (Foto: Verf.)

weder spezialisierte Hard- und Software noch ein erprobtes Verfahren.

Das Ziel unseres bis einschließlich November 2017 andauernden Projektes ist dementsprechend die Entwicklung eines robusten Konzeptes die Frage betreffend, wie man von einem physischen Schiffsmodell zu einem 3D-Objekt gelangt, das sich auf einem Computerbildschirm dreht und wissenschaftlichen Anforderungen ebenso genügt, wie es sich im Web und auf anderen Wegen der breiten Öffentlichkeit präsentieren ließe. Unterstützt werden wir dabei von Informatikerinnen und Informatikern der Hochschule Bremerhaven.

Schiffsmodelle, so können wir nach drei Monaten Projektlaufzeit bereits unumwunden feststellen, sind ein besonders fordernder Gegenstand für die 3D-Digitalisierung. Im Gegensatz z.B. zu Skulpturen verfügen sie über sehr komplexe, einander häufig überlagernde Oberflächen mit scharfen Winkeln und feinen Details, welche schwer mit digitalen Methoden zu erfassen sind. Insofern betreiben wir ein Pionierprojekt, bei dem es nicht nur darum geht, wie man 3D-Daten von Schiffsmodellen erhebt, sondern auch, wie man sie am besten für wissenschaftliche und Ausstellungszwecke aufbereitet.

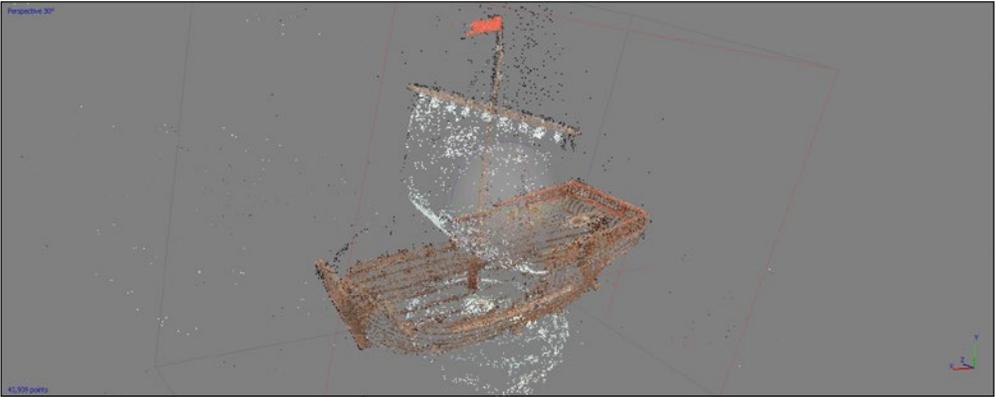
Für die Erhebung der Objektgeometrien stehen augenblicklich drei technische Ansätze im Raum. Die Fotogrammetrie ist das niederschwelligste Verfahren. Dabei wird ein Objekt rundherum in mehreren höhenversetzten Serien fotografiert (indem man entweder die Kamera um den Gegenstand bewegt oder den Gegenstand vor der Kamera dreht), aus welchen eine entsprechende Software dann eine sog. „Punktwolke“ errechnet, die den äußeren Umriss des Objektes beschreibt. Dieser Ansatz tut sich allerdings schwer mit reflektierenden Oberflächen, wie man sie an den Rümpfen unserer Modellschiffe laufend vorfindet. Und auch die Symmetrie der Modelle erweist sich oft als Problem, da die Software oft nicht

„versteht“, dass sie es mit zwei Seiten desselben Gegenstandes zu tun hat.

Das zweite Verfahren ist der Einsatz laserbasierter 3D-Scanner, die deutlich kleinere Toleranzen aufweisen als die Fotogrammetrie, allerdings auch sehr viel kostspieliger sind. Zuletzt ließen sich tomografische (Durchleuchtungs-)Techniken wie z.B. CT-Scans anwenden, die im Bereich der 3D-Visualisierung von Kulturgegenständen die wohl genaueste und höchstauflösende Methode darstellen – und zugleich den spektakulären Nebeneffekt aufweisen, dass sie unsere Modelle nicht nur äußerlich erfassen, sondern auch den Blick in ihr (selbst unseren Konservatoren oft unbekanntes) Inneres erlauben könnten. Sie sind jedoch in der Anschaffung so teuer, dass wir sie bis auf Weiteres nur in Kooperation mit externen Partnern werden erproben können. Darüber hinaus lassen sich Metallteile kaum durchleuchten – und weil CT-Scanner typischerweise für medizinische Anwendungen gebaut werden, dürften viele unserer größeren Modelle auch schlicht nicht hindurchpassen.

Unsere bisherigen Erfahrungen mit der Fotogrammetrie lassen uns annehmen, dass wir letztlich auf einen Methodenmix werden setzen müssen, der Messdaten unterschiedlicher Verfahren zum Zwecke größtmöglicher Genauigkeit zusammenführt. Neben diesen Hardware-Fragen ist aber auch die Software nicht zu vernachlässigen: Die so erhobenen Geometriedaten müssen nämlich noch in „vermeshte“ – d.h. mit Oberflächen überzogene – 3D-Objekte umgewandelt werden, und auch hier erweisen sich die zahlreichen filigranen Details der Modelle oft als widerspenstig.

Insofern hoffen wir, am Ende der Projektlaufzeit nicht nur eine für das DSM funktionierende Prozesskette zur 3D-Digitalisierung auf den Weg, sondern den Einsatz digitaler Technik im Bereich des maritimen Kulturerbes insgesamt vorangebracht zu haben.



Fotogrammetrische 3D-Digitalisierung des Modells (von oben nach unten): „Sparse Point Cloud“ aus ca. 48.000 Einzel-  
punkten; verdichtete „Dense Point Cloud“ aus ca. 17 Mio. Einzelpunkten; Polygongitter („Mesh“) mit Texturen.

(Grafiken: Verf.)

# Arbeiten im Takt der Maschine

## Die Stempeluhr der Werft Orenstein & Koppel

Im Frühjahr 2017 hat das DSM eine Stempeluhr aus dem Bestand der Werft Orenstein & Koppel in seine Sammlung aufgenommen. Hierbei handelt es sich um ein auf den ersten Blick möglicherweise unscheinbares, in seiner Bedeutung und Aussagekraft jedoch nicht zu unterschätzendes Objekt. Die Stempeluhr wurde bis in die 1970er Jahre auf der Lübecker Werft zur Arbeitszeiterfassung der Belegschaft eingesetzt und stammt aus



Stempeluhr Typ K29 der Firma Bürk aus den Beständen der Werft Orenstein & Koppel, ca. 1950er Jahre. (DSM; Inv.-Nr. I/11178/17)

dem Nachlass eines ehemaligen Mitarbeiters. Sie steht für ein Konzept der Arbeit, das tief in unserer Gesellschaft verankert ist.

Die klare Trennung zwischen Arbeitszeit und Freizeit ist ein relativ neues Phänomen. Sie entstand erst mit der Entwicklung der kapitalistischen Marktwirtschaft und der Industrialisierung um 1800. Der Schiffbau gilt gemeinhin als eine Industrie, die lange Zeit von handwerklicher Organisation geprägt war. Die meisten Werften hatten bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts mehr Gemeinsamkeit mit einer Großbaustelle denn mit einer Fabrik. Dennoch oder gerade wegen der räumlichen Komplexität der Produktionsstätten prägten sich Organisation und Regulierung der Arbeit auf Werften sehr spezifisch aus. Ein wichtiger Baustein war hier der Faktor Zeit und die damit verbundene Kontrolle von Arbeitsvorgängen.

Bei der Stempeluhr handelt es sich um das Modell K29 der im württembergischen Schwenningen angesiedelten Firma Bürk, das ab den späten 1920er Jahren hergestellt wurde und schnell zum Verkaufsschlager der für Kontrolluhren bekannten Firma avancierte. Dieser Uhren-Typ wurde bis zur Umstellung der meisten Unternehmen auf elektronische Zeiterfassungssysteme in den 1970er Jahren mit großem Erfolg produziert.

Die Einführung von Arbeitszeiterfassungshuhren hängt eng mit der Entwicklung von Großunternehmen und der Intensivierung betrieblicher Kontrolle im Zuge der Industrialisierung zusammen. Zwar lassen sich Vorläufer strikter Zeitregime bis weit ins (klösterliche) Mittelalter und selbst die Antike aufzeigen, die moderne Zeiterfassung mittels komplexer technischer Apparate hat ihren Ursprung jedoch in den Amtsstuben des 18. Jahrhunderts. Von hier wurde sie von Industriebetrieben zur Kontrolle ihrer anwachsenden

Belegschaften übernommen. Für breite Bevölkerungsschichten erhielt Arbeit somit erst mit der Industrialisierung einen eigenen Raum und eine eigene Zeit. Klassische Phänomene der Industriearbeit wie die Kontrolle von An- und Abwesenheitszeiten auf dem Werksgelände, die Einhaltung von Pausenzeiten, aber auch die Einführung der Schichtarbeit zur Produktivitätssteigerung waren Folge dieser Entwicklung.

Ab der Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert setzte ein Verwissenschaftlichungsprozess der Betriebsorganisation ein, der unter dem Schlagwort der „Rationalisierung“ und unter Berufung auf die „Säulenheiligen“ der Bewegung, Frederick Taylor und Henry Ford, ab den 1920er Jahren auch in Deutschland Einzug hielt. Ein wesentlicher Bestandteil des tayloristischen Ansatzes ist die Zergliederung des Produktionsablaufs in möglichst detaillierte Einzelschritte mit exakten Vorgabezeiten. Um diese Arbeitsschritte zu ermitteln, wurden Arbeitszeitstudien durchgeführt, die eine weitere Normierung der Arbeit forcierten. Nun wurden nicht nur Arbeitsbeginn und Arbeitsende vorgegeben, sondern auch der Arbeitstag selbst minutiös durchstrukturiert. Stempeluhren waren integraler Bestandteil dieses Systems, da sie rechtliche und soziale Normen physisch manifestierten und darauf hinwirkten, Zeitdisziplin zu verinnerlichen. Durch die Stempelkarten fixierten sie Informationen und machten sie für die Arbeitsbüros und Verwaltungen der Betriebe nutzbar.

Die Einhegung des Arbeitstages in bürokratische Strukturen und die Einführung maschineller Produktionssysteme waren im Schiffbau aus verschiedenen Gründen besonders problematisch. Der gewichtigste Grund liegt im Produkt Schiff selbst begründet, das wesentliche Rahmenbedingungen des Produktionssystems vorgab. Trotz zahlreicher Versuche von Werften, ihre Schiffe zu vereinheitlichen und zumindest in Kleinserien zu produzieren, blieb Schiffbau in der Regel Einzelfertigung und Prototypenbau. Massenfertigung und die mit ihr einhergehenden Möglichkeiten fordristischer Produktionsweise waren daher nur begrenzt umsetzbar und beschränkten sich lange

Zeit auf die mit der Einführung des Sektionsbaus in Schiffbauhallen verlagerte Vorproduktion. Nur hier konnte während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts Fließbandfertigung – beispielsweise in der Plattenbearbeitung – realisiert werden. Die Arbeit auf den Helgen und in den Bau-docks ließ sich hingegen bedeutend schwerer durch räumliche Anordnung kontrollieren und einhegen, was den Faktor Zeit nur noch stärker in den Vordergrund treten ließ.

Auch das im Schiffbau seit der Rationalisierungswelle der 1920er Jahre weitverbreitete Akkordlohnsystem ist untrennbar mit dem Phänomen der Zeitkontrolle verbunden. Da jede Verzögerung in den geplanten Arbeitsschritten den Arbeiter bares Geld kostete, war es aus der Sicht der Unternehmensleitungen ein hervorragendes Disziplinierungsmittel, um das sogenannte „Bummelantentum“ zu unterbinden. Eine „gerechte“ Bemessung der Akkordlöhne gestaltete sich im Schiffbau jedoch schwierig, da der Bauprozess extrem komplex war und Arbeitsschritte nur bedingt im Sinne Taylors durchgetaktet werden konnten. Interessanterweise findet sich die Grundhaltung der ökonomischen Zeitoptimierung auch in unserer Stempeluhr selbst angelegt. Denn mit jedem Stechvorgang der Arbeiter wurde gleichzeitig das Uhrwerk aufgezogen. Die kontrollierten Personen trugen somit quasi „en passant“ zum Erhalt ihres eigenen Kontrollsystems bei.

In der Wahrnehmung der Belegschaften stand die Stempeluhr daher schon bald stellvertretend für asymmetrische Machtverhältnisse und starke Hierarchisierung im Unternehmen. Diese Wahrnehmung wurde noch durch den Umstand verstärkt, dass leitende Angestellte in der Regel von der Zeiterfassung ausgenommen waren. Nicht umsonst gehörten Auseinandersetzungen um Arbeitszeiten und deren Festlegung und Kontrolle auch auf Werften zu den klassischen Themen des Arbeitskampfes. Doch auch im Betriebsalltag kam es immer wieder zu Konflikten. So monierten beispielsweise die Mitarbeiter des Bremer Vulkan in den 1970er Jahren, dass zu wenige Stempelautomaten zur Verfügung stünden und sich daher bei

		Schichtstempel		
		1. Wo.	2. Wo.	3. Wo.
Per.	Jahr	Index	Werkstatt	Ausweis-Nr.
Name:				
G.	Arbeits-Beginn	Arbeits-Unterbrechung Fortgang/Rückkehr	Arbeits-Ende	Stunden
1/16				
1/17				
2/18				
2/19				
4/20				
6/21				
8/22				
7/23				
6/24				
9/25				
10/26				
11/27				
12/28				
1/29				
4/30				
14/31				
01				
		Lohnsatz	Tage	IA
		Stunden		
Stempeln für andere Personen verboten!				

39		
LA	Lohnsatz	Stunden

LA	Prozente	Überstunden
50	20 %	
51	25 %	
52	40 %	
53	50 %	
54	100 %	
55	150 %	
56	15 %	
57	30 %	
58	50 %	
59	100 %	
60	150 %	

Blanko Stempelkarte der Werft Orenstein & Koppel, ca. 1970er Jahre. (DSM; Inv.-Nr. I/11178/17)

Schichtende lange Schlangen an den Ausgängen bildeten. Ein Hinweis auf diese Opposition der Belegschaft im Kleinen findet sich auch auf der Stempeluhr selbst. Am rechten unteren Rand der Frontscheibe wurde ein offensichtlich zu Werbezwecken produzierter Aufkleber mit dem Logo der Werft angebracht. Es steht zu vermuten, dass diese Verzierung nicht aus tief empfundener Verbundenheit mit dem Arbeitgeber dort platziert wurde, sondern vielmehr als eine ironische An-

eignung der Belegschaft, vergleichbar mit Wandkritzeleien, zu verstehen ist. Die Stempeluhr der Werft Orenstein & Koppel weist enge inhaltliche Bezüge zum Forschungsprojekt „Interests at Work? – Innovations- und Rationalisierungsprozesse im Schiffbau nach 1945“ auf, das zurzeit am DSM läuft und sich mit dem Verhältnis von Produktionssystemen und innerbetrieblichen Herrschaftsstrukturen im Schiffbau befasst. Die Aufnahme der Stempeluhr in die Sammlung des Museums ordnet sich darüber hinaus in die Planungen für die neue Ausstellung im Bangert-Gebäude ein. In einem neu konzipierten Ausstellungsteil zur Geschichte des Schiffbaus soll hier der Wandel der Arbeit auf Werften dargestellt werden. Unter der übergeordneten Frage „Wie entsteht ein Schiff?“ wird neben der Vermittlung aktueller schiffbau-licher Prozesse insbesondere auf die Sozial- und Kulturgeschichte der Arbeit im sich industrialisierenden Schiffbau seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts eingegangen werden. In diesem Bereich wird auch die Stempeluhr ihren Platz finden.

# Die Mitgliederversammlung 2017 des Fördervereins Deutsches Schifffahrts- museum am 6. Mai

Wie bereits im vergangenen Jahr war die Mitgliederversammlung des Fördervereins des Deutschen Schifffahrtsmuseums wieder sehr gut besucht. Das Programm startete wie gewohnt um 9.00 Uhr mit einem Vortrag von Dr. Mike Belasus, Mitarbeiter des DSM, zu dem Thema: „Die Geheimnisse der Bremer Kogge“. Nach dem Vortrag kamen viele Mitglieder beim gemeinsamen Frühstück im Café zusammen – es wirkte wie eine „Familienzusammenkunft“, da sich viele der Mitglieder bereits untereinander kannten.

Bereits um 10.30 Uhr eröffnete der Vorsitzende, Herr Dietrich Schütte, die Mitgliederversammlung und begrüßte alle Mitglieder sehr herzlich. Zuerst bedankte sich Herr Schütte bei Dr. Mike Belasus für seinen äußerst interessanten Vortrag. Ein besonderes Willkommen sprach Herr Schütte an das Direktorium aus, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Geschäftsführende Direktorin, Frau Dr. Ursula Warnke, Direktorin, und Herrn Konrad Otten, Kaufmännischer Geschäftsführer. Bevor Herr Schütte in die Tagesordnung einstieg, bat er die Mitglieder des Fördervereins, der in den vergangenen zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken.

Mit Blick auf die Mitgliederzahl berichtete Herr Schütte, dass einige Mitglieder aus dem Förderverein ausgetreten seien, was in den meisten Fällen jedoch gesundheitliche oder altersbedingte Gründe hatte. Erfreut war er über 120 neue Mitglieder und bedankte sich in diesem Zusammenhang bei all denjenigen, die tatkräftig 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. 174.000 Euro aufgewendet wurden, wurden im

Februar des Jahres Förderanträge in Höhe von 35.000 Euro genehmigt. Hierbei handelte es sich um:

- die Etablierung eines Jugendbeirates;
- Druckkosten eines nautischen Handbüchleins;
- die Finanzierung eines Gutachtens für die SEUTE DEERN;
- sicherheitsrelevante Maßnahmen, wie die Erneuerung der Bilgepumpenanlage.

Darüber hinaus wurde beschlossen, die Ansparrücklage für die SEUTE DEERN auf 250.000 Euro aufzustocken.

Es folgte der Bericht des Direktoriums mit Erläuterungen von Frau Prof. Dr. Kleingärtner und Frau Dr. Warnke. Zuerst übernahm Frau Prof. Dr. Kleingärtner das Wort und bedankte sich beim Förderverein sehr herzlich für das Engagement und begrüßte die Anwesenden im Namen des Direktoriums. Frau Prof. Dr. Kleingärtner freute sich mitteilen zu können, dass die Kogge-Halle am 14. März 2017 eröffnet worden war. Somit sei der erste sichtbare Schritt der Neuausrichtung des DSM erfolgt. Sie bedankte sich nochmal bei Herrn Schütte für seine Beteiligung beim Grußworttalk und dankte Herrn Dr. Belasus für seinen Vortrag mit Einblick in die Forschung in Europa und Deutschland bezüglich der Kogge. Frau Prof. Dr. Kleingärtner bedankte sich bei dieser Gelegenheit bei allen Beteiligten, die bei der Sanierung der Kogge-Halle mitgewirkt hatten. Sie berichtete, dass Mitte 2018 die neue Ausstellung im Bangertbau eröffnet werden solle und im Jahr 2020 die des Scharounbaus. Als Zwischentappe erfolge 2019 die Eröffnung eines Forschungsdepots. Die Geschäftsführende Direktorin des DSM berichtete weiter, dass am 17./18. Mai die Evaluierungskommission ins Haus kommen



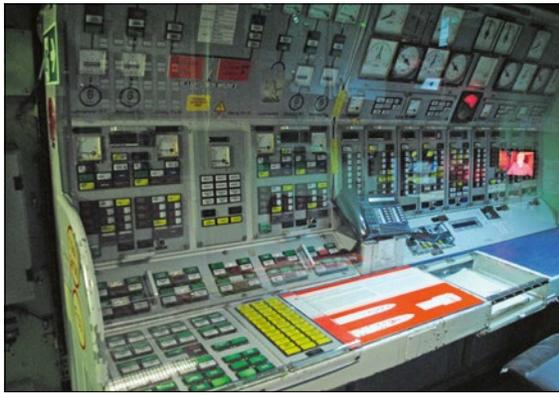
Impressionen von der Besichtigung des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Elona Röger)

werde, und sie sich freue, der Kommission die Ergebnisse der letzten drei Jahre präsentieren zu dürfen.

Anschließend übergab Frau Prof. Dr. Kleingärtner das Wort an Frau Dr. Warnke, die die Ergebnisse einer Besucherbefragung – sowohl unter Bürgerinnen und Bürgern verschiedener Gruppen aus Bremerhaven als auch unter Mitgliedern des Fördervereins – präsentierte. Es hätte sich herausgestellt, dass die Befragten das Thema „Mensch und Meer“ sehr positiv wahrnehmen. Die Ergebnisse erläuterte sie anhand einer grafischen Präsentation. Anschließend stellte Frau Dr. Warnke die Museumskiste vor. Diese soll zukünftig an Schulen verliehen werden, die diese im Unterricht einsetzen können, um das Interesse der Schülerinnen und Schüler für das DSM und die dort betriebene Forschung zu wecken.

Es folgte der Bericht der Schriftführerin, Frau Sabine Schulz, die nicht nur von 176 Anmeldungen für die diesjährige Mitgliederversammlung zu berichten wusste, sondern auch von der Bildung eines Arbeitskreises zur dauerhaften Erhaltung der SEUTE DEERN, in dem der Förderverein ebenfalls vertreten sei.

Anschließend berichtete Frau Schulz über die Mitgliederentwicklung. Demnach habe der Förderverein derzeit 2.868 Mitglieder und somit einen Zuwachs von einem Mitglied im Vergleich zum Vorjahr. Es habe im Berichtsjahr 122 Zugänge und 107 Austritte gegeben sowie 14 Streichungen, weil der Beitrag nicht gezahlt worden sei. Frau Schulz machte nochmals darauf aufmerksam, dass der Verein in der Tendenz altert, und appellierte an die Mitglieder, diesem Trend entgegenzuwirken.



Fotos unten: Auch die sonntägliche Führung durch die neugestaltete Kogge-Halle stieß bei den Fördervereinsmitgliedern auf große Resonanz.

Auch in diesem Jahr hatte Frau Schulz ein attraktives Rahmenprogramm zusammengestellt. Nach dem Mittagessen auf der Bark SEUTE DEERN ging es mit zwei Bussen und zwei Gästeführern der Erlebnis Bremerhaven GmbH nach Wilhelmshaven. Dort wurde das Deutsche Marinemuseum besichtigt. Für die Fahrt nach Wilhelmshaven gab es insgesamt 144 Anmeldungen, worüber sich Frau Schulz sehr freute. Am folgenden Sonntag fand eine Führung durch Frau Prof. Dr. Kleingärtner, Frau Dr. von Bargaen und Herrn Dr. Belasus durch die neue Kogge-Halle statt. Auch dieser Programmpunkt stieß auf großes Interesse. Der Bericht des Schatzmeisters sah die Finanzen des Fördervereins in guter Verfassung. Herr Brüggemann erläuterte die Bilanz für das Jahr 2016 und erklärte, dass sich die liquiden Mittel auf 511.000 Euro beliefen. Die Summe der

Spenden für das vergangene Jahr hätten 181.771 Euro und somit 20.000 Euro mehr als im vorherigen Jahr ergeben. Herr Brüggemann zeigte sich insbesondere darüber erfreut, dass die Bremer Georg-Kreye-Stiftung ihre Unterstützung um 20.000 Euro erhöht hat; sie habe somit 160.000 Euro betragen. Herr Schütte bedankte sich für die ausführliche Darstellung und zeigte sich sichtlich erfreut, dass die Finanzen so gesund und gut geordnet sind. Anschließend folgte der Bericht des Rechnungsprüfers. Herr Keweloh berichtete, dass es keine Beanstandungen gegen die Ordnungsmäßigkeit gegeben hätte, und empfahl die Entlastung von Schatzmeister und Vorstand, die einstimmig bei Enthaltung der Betroffenen erfolgte. Es schloss sich die Wahl der Rechnungsprüfer für das Jahr 2017 an, in der beide Kandidaten, Herr Keweloh und Herr Krämer, gewählt

wurden. Im Anschluss folgten die Vorstandswahlen. Geltendem Recht entsprechend wurde jedes Mitglied einzeln gewählt. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Herr Schütte;
- 2. Vorsitzender: Herr Dr. Ernst;
- Schatzmeister: Herr Brüggemann;
- Schriftführerin: Frau Schulz;
- stellvertretender Schriftführer:  
Herr Dr. Schlaberg;
- Beisitzer: Herr Lükens und Herr Meyer.

Unter dem letzten Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ dankte Herr Schütte nochmals den

Mitgliedern und Sponsoren für die großartige Unterstützung. Diejenigen, die selbst Verantwortung für den Verein übernehmen möchten und sich bei der nächsten Mitgliederversammlung als Rechnungsprüfer zur Wahl stellen wollen, können dies bis zum 31.10.2017 Frau Schulz mitteilen.

Nachdem viele konstruktive Anmerkungen und Fragen der Mitglieder vom Direktorium des DSM beantwortet worden waren, wünschte Herr Schütte allen Anwesenden bei dem folgendem Tagesprogramm viel Vergnügen und gab den Termin für die nächste Mitgliederversammlung bekannt: 5./6. Mai 2018.



meyerwerft.de



  
**MEYER WERFT**  
PAPENBURG 1795

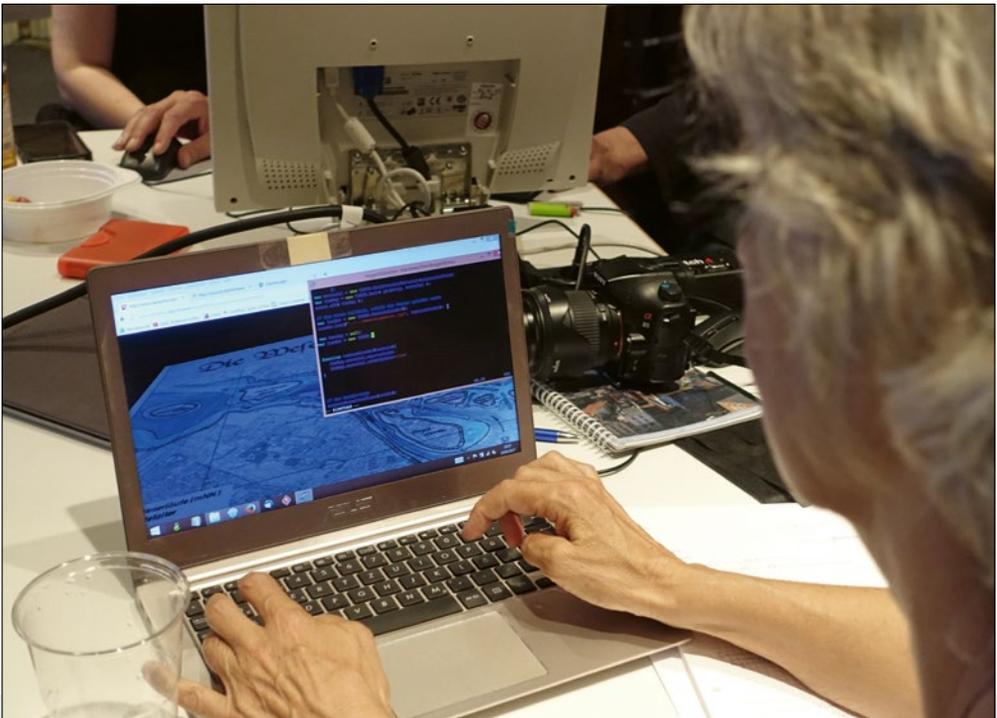
# „Koggethon“ 2017 erfolgreich

Eindrücke einer langen Nacht der Informatik im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Rund 30 Schülerinnen, Schüler und Studierende widmeten sich am 24. Juni im DSM eine Nacht lang dem Modellieren, Digitalisieren und Programmieren rund um die Kogge. Begleitet wurden sie von Informatik-Professorinnen und -Professoren der Hochschule Bremerhaven sowie von Expertinnen und Experten des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM). Die Idee zu dieser „Koggethon“ genannten langen Nacht der Informatik, die von Samstagabend bis Sonntagfrüh im DSM stattfand, ist aus der langjährigen Kooperation zwischen der Hochschule Bremerhaven und dem DSM entstanden.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum verspricht sich von dieser Veranstaltung neue kreative Ideen zur

Verwertung seiner Daten und die Digitalisierung von Ausstellungsobjekten. Den Informatik-Professorinnen und -Professoren ist es wichtig zu zeigen, dass Informatik mehr ist als isoliertes Programmieren im stillen Kämmerchen: Arbeiten in Teams und kleinen Projekten, kreatives Entwerfen von Ideen, Modelle bauen und erkunden, wie diese sich digitalisieren und programmieren lassen, sind typische Herangehensweisen der Informatik. Gerade auch interessierte Schülerinnen und Schüler konnten das beim „Koggethon“ – unterstützt durch erfahrenere Informatik-Studierende – ausprobieren. Das Thema Kogge und der Kontext des Museums machen zudem deutlich, dass Ergebnisse der Informatik auch für



„Koggethon“ 2017 im DSM. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Karin Vosseberg)



rücken hier auf ganz praktische Weise näher zusammen.

Die Ergebnisse der Veranstaltung haben die Erwartungen der Veranstalterinnen und Veranstalter übertroffen. Nach einer arbeitsintensiven Nacht präsentierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stolz selbst programmierte 3D-Minispiele, die per Handy im Browser gespielt werden können, ein 3D-Modell der Kogge, das sich auf dem Multitouchtisch drehen lässt, ein 3D-Schiffsmodell, das durch ein virtuelles Wasserbecken gesteuert werden kann, sowie als Höhepunkt ein mit einem Minicomputer und Sensoren ausgestattetes Boot, das im Miniport des DSM per Handy und WLAN ferngesteuert wird, wobei die Bilder der Bootskamera live auf einem PC verfolgt werden können. Schließlich wurde das benutzte 3D-Schiffsmodell über einen 3D-Drucker ausgedruckt. Wegen des großen Anklangs wird für das kommende Jahr bereits der nächste „Koggethon“ angedacht.

kulturelle Zwecke nutzbringend eingesetzt werden können. Technik- und Kulturwissenschaften

# DSM-Veranstaltungskalender

19.10.2017, 19.00 Uhr:

Vortrag von Uwe Steinhoff:

**„Die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals“**

07.11.2017, 19.00 Uhr:

Vortrag von Eckart Knoth:

**„Der Umbau der QUEEN ELIZABETH 2  
auf der Lloyd Werft 1986/1987“**

14.11.2017, 18.00 Uhr:

Vortrag von PD Dr. Natascha Mehler:

**„Von Hamburg und Bremen aus in den  
hohen Norden: Reformation in Island und  
auf den Färöer-Inseln“**

16.11.2017, 20.30 Uhr:

„Science goes Pub/lic“ mit Amandine Colson:

**„Mittelalterliches Schiffswrack geborgen,  
und nun? Neue Technologien zum Erhalt  
von Großkulturerbe-Objekten“**

(Veranstaltungsort: Taverne 202, An der Geeste  
20, 27570 Bremerhaven)

19.11.2017, 15.00 Uhr:

Frederic Theis präsentiert

**„Gangspill, Juffern, Ruderösen.  
Die Technik der Bremer Kogge und  
wie das Schiff gesegelt wurde“**  
(Führung im Museumseintritt enthalten)

23.11.2017, 18.00 Uhr:

Vortrag von Dr. Hartmut Bickelmann:

**„Von Ningbo zur Unterweser.  
Chinesische Bordwäscher und Wäscherei-  
betriebe in Bremerhaven“**

21.01.2018, 15.00 Uhr:

Frederic Theis präsentiert

**„Bremer Kogge und Darßer Kogge. Zwei  
Schiffswracks, die Geschichte schrieben“**  
(Führung im Museumseintritt enthalten)

18.02.2018, 15.00 Uhr:

Eva-Maria Bongardt präsentiert

**„Von Bremen in die ganze Welt. Macht und  
Pracht historischer Raumausstattung am  
Beispiel von Arthur Fitgers Gemälden für  
das Haus Seefahrt“**  
(Führung im Museumseintritt enthalten)

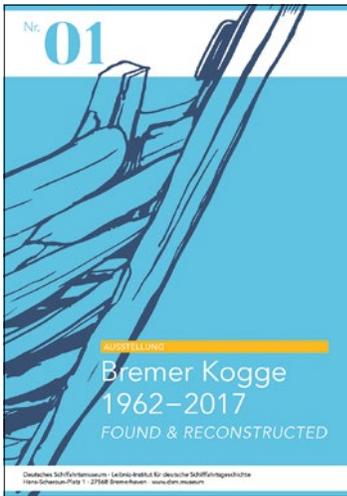
18.03.2018, 15.00 Uhr:

Dr. Kathrin Kleibl präsentiert

**„Fragen an die Herkunft. Provenienzfor-  
schung im Deutschen Schiffahrtsmuseum“**  
(Führung im Museumseintritt enthalten)

Alle Veranstaltungen im DSM und mit freiem Ein-  
tritt, sofern nicht anders angegeben. Änderungen  
vorbehalten.

# Notizen aus dem DSM



In einem im Juni begleitend zur neuen Ausstellung in der Kogge-Halle erschienenen Booklet richten drei Wissenschaftlerinnen des DSM Fragen an das zentrale Exponat des DSM und berichten über ihre spannende Forschungstätigkeit. Das Booklet „Bremer Kogge 1962–2017“ ist zum Preis von 7,90 Euro im DSM erhältlich.

Mit der Eröffnung der Kogge-Halle am 14. März hat das DSM einen ersten Schritt in Richtung der Neugestaltung seiner Ausstellung getan (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2017, S. 18f., und den Beitrag in dieser Ausgabe, S. 14ff.). Mit der Schließung des Bangert-Baus am 15. Mai ist nun die nächste Maßnahme angelaufen. Hier wird eine neue Ausstellung konzipiert, die sich mit Schwerpunkt auf die Forschungsschiffahrt sowie Klima- und Umweltgeschichte wichtigen Gegenwarts- und Zukunftsfragen widmen und wissenschaftliche Inhalte aus der deutschen Meeres-, Küsten- und Umweltforschung verständlich aufbereiten wird. Die Eröffnung der neuen Aus-

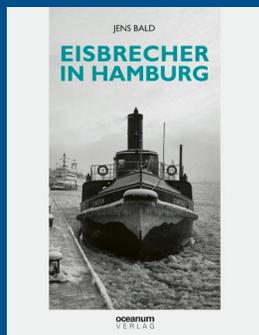
stellung ist für den Sommer 2018 vorgesehen. Zeitgleich mit der Schließung des Bangert-Baus wurde der Museumsshop des DSM neu gestaltet. Die Palette angebotener Produkte soll sich künftig stärker aus den Forschungsinhalten, dem Forschungsprogramm und einzelnen Exponaten ableiten.

Im Rahmen des Wissenschaftsjahres 2016/17 „Meere und Ozeane“ zeigte das Theaterensemble „Das letzte Kleinod“ vom 11. bis zum 14. Mai am DSM die Open-Air-Inszenierung „Meteor“. Das Theaterstück rund um das Forschungsschiff METEOR, das 1925–1927 die atlantischen Meeresströmungen erforschte, bot spannende Einblicke in das Bordleben und die Arbeit der Wissenschaftler.

Auf dem Treffen des Hansenetzwerkes im Januar 2017 im DSM hat sich der „Verein zur Förderung der internationalen und interdisziplinären Hanseforschung“ gegründet. Der Verein mit Sitz in Wismar steht jedem an der Hanseforschung und der Vermittlung ihrer Ergebnisse Interessierten offen (Kontakt: [info@netzwerk-hansekultur.de](mailto:info@netzwerk-hansekultur.de)).

Der Archäologe Lars Kröger, wissenschaftlicher Mitarbeiter am DSM, der sich in seiner Dissertation mit der Geschichte des Fährwesens an Main und Neckar befasst hat (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2017, S. 20ff.), wird für seine hervorragende Doktorarbeit mit dem diesjährigen Otto-Meyer-Elisabeth-Roth-Promotionspreis ausgezeichnet. Die Preisverleihung findet im November 2017 an der Universität Bamberg statt.

# Neue Bücher im Oceanum Verlag



Jens Bald  
**Eisbrecher in Hamburg**  
 96 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
 Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-424-9

Jens Bald hat sich in Hamburg auf Spurensuche begeben und die Entwicklung der Eisbrecher auf der Elbe von den Anfängen bis heute beschrieben, mit vielen, bisher unveröffentlichten Fotografien.



Detlef Hechtel  
**Signale der Seefahrt**  
 192 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
 Euro 29,90, ISBN 978-3-86927-423-2

Der Autor zeigt an Hand seltener historischer und bisher nicht veröffentlichter Originalquellen auf, dass Flaggen anfangs nur als Führungsinstrument in Kriegsflotten eingesetzt und erst allmählich auch in der Handelsschifffahrt verwendet wurden.



Gert Uwe Detlefsen · Peter Baltes  
**Schatzdampfer VANDALIA**  
 80 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
 Euro 24,90, ISBN 978-3-86927-422-5

Nach der Kollision einer Schwimmdockhälfte mit dem Dampfer VANDALIA auf der Elbe läuft der Rechtsstreit zwischen Hapag und FSG durch alle Instanzen. Einzigartig ist auch die Geschichte der Räumung über 50 Jahre später, die Peter Baltes erzählt.



Frank-Roland Fließ · Reinhard Kramer  
**Die Hochseefischereiflotte von Saßnitz und Rostock**  
 Fotografien von den Anfängen nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1990  
 Reihe »Schifffahrt und Fotografie«  
 Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-089-0

Frank-Roland Fließ und Reinhard Kramer berichten fachkundig, authentisch und genau über die Arbeit auf den Schiffen der DDR-Hochseefischerei in Wort und Bild.



**OCEANUM Das maritime Magazin Band 2**  
 Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken  
 320 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
 Euro 15,90, ISBN 978-3-86927-502-4

Wir informieren Sie Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. In unserem Magazin trifft Nostalgie auf Gegenwart.



**OCEANUM Das maritime Magazin Spezial Bremen + Bremerhaven**  
 Harald Focke  
 160 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
 Euro 14,90, ISBN 978-3-86927-601-4

Werften, Reedereien und Kaufleute haben über Jahrhunderte die Wirtschaft in Bremen und Bremerhaven geprägt. Harald Focke erzählt in diesem Buch anschauliche, leicht verständliche, spannende und überraschende maritime Geschichten.

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](http://www.oceanum.de)  
 oder Telefon  
 04402 / 5 95 56 99



Kontakt: 0471 4800-41439

## Private Banking.

Vertrauen beginnt mit Nähe.

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.