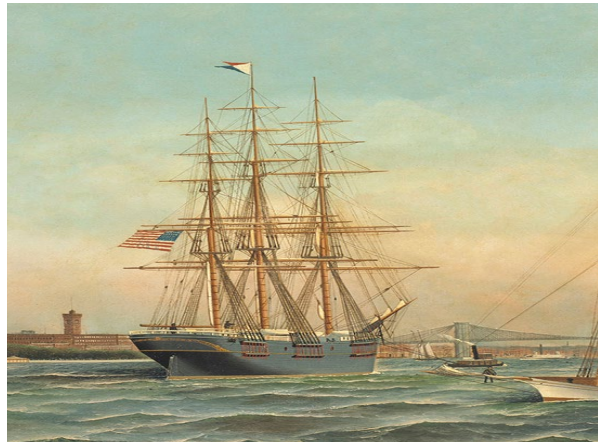
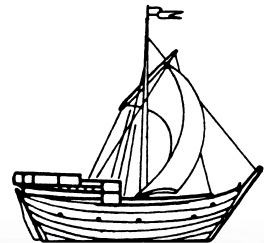


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2018



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:  
Lesen Sie in dieser Ausgabe u.a. über pädagogische Vermittlungsarbeit (siehe S. 16ff.; links: Ausschnitt aus einem Foto von Helmut Gross) und über die Darstellung von Auswanderung in der bildenden Kunst (siehe S. 19ff.; rechts: Gemälde von Antonio Jacobsen im DSM).

### **Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums**

15.3.–15.11.: täglich 10–18 Uhr

16.11.–14.3.: 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. Eva-Maria Bongardt, DSM, Bremerhaven; Detlef Brinkmann, Altenberge; Anna Gerhards, Bremerhaven; Erik Hoops, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Elke Kreowski und Konrad Otten, DSM, Bremerhaven; Stefan Schorr, Bremen; Birte Stüve, 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.

40. Jahrgang 2018



## Schifffahrt aktuell

- Detlef Brinkmann **Wo ist Franklin? Johann August Miertschings  
Teilnahme als Dolmetscher an John McClures  
Suchexpedition 1850–1854** 2

## Berichte aus dem Museum

- Richard Lahmann † 9
- Sunhild Kleingärtner und Konrad Otten **Eine Frage der Qualität. Die Evaluierung des DSM  
durch die Leibniz-Gemeinschaft** 10
- Sunhild Kleingärtner und Konrad Otten **Das Forschungsdepot. Neubau für die Sammlung  
und „Open Joint Lab“ für kooperative Forschung** 13
- Birte Stüve **Neuer Wind in der Bildungsarbeit des DSM** 16
- Eva-Maria Bongardt **Zwischen Hoffen und Bangen.  
Das Meer in der bildenden Kunst** 19
- Anna Gerhards **Sterne schießen. Eine theatrale Recherche zum Nord-  
deutschen Lloyd von Anne Jelena Schulte im Stadttheater  
Bremerhaven in Kooperation mit dem DSM** 22
- Erik Hoops **Neues aus der Redaktion** 23

## Andere maritime Museen und Einrichtungen

- Stefan Schorr **Fachzentrum für Schiffserhalt:  
Das Hardanger fartøyvernserter** 25
- Elke Kreowski **DSM-Veranstaltungskalender** 29
- Erik Hoops **Notizen aus dem DSM** 31
- Impressum/Titelbild** U2

# Wo ist Franklin?

Johann August Miertschings Teilnahme als Dolmetscher an John McClures  
Suchexpedition 1850–1854

Er war der tragische Held einer ganzen Nation. Als Forscher war er seinen Zeitgenossen schon zu Lebzeiten bekannt, ihre Herzen rührte aber erst sein tragisches Verschwinden. John Franklin wurde am 16. April 1786 in Spilsby, Lincolnshire als Sohn eines Kaufmanns geboren und sollte nach dem Willen seiner Familie Geistlicher werden. Eine Seereise entführte jedoch den jungen Mann von seinem vorgezeichneten Weg und verlegte seine Zukunft in Poseidons Reich. Schon kurze Zeit später heuerte er als Schiffsjunge auf einem Kauffahrer an.

Sollte die Erlaubnis seiner Eltern dem Kalkül unterlegen haben, dass der raue Alltag auf See den Sprössling bekehren würde, so ging die Rechnung nicht auf; in seinem Entschluss gefestigt,



Sir John Franklin (1786–1847). (Zeichnung des Verf.)

trat Franklin mit vierzehn Jahren in die Royal Navy ein. Die Schrecken des Krieges ließen nicht lange auf sich warten: 1801 musste er an Bord der POLYPHEMUS bei der Beschießung Kopenhagens miterleben, wie sein Bruder an seiner Seite fiel. Vier Jahre später nahm er an Bord der BELLEROPHON an der für beide Seiten verlustreichen Schlacht bei Trafalgar teil.

Doch es war nicht die martialische Seite der Marine, die ihn prägte. Schon von Bord der POLYPHEMUS hatte er seine Eltern brieflich gebeten, seinen Onkel Matthew Flinders zu bewegen, ihn auf die nächste Forschungsreise mitzunehmen. Nach James Cook galt Flinders seinen Zeitgenossen bereits als anerkannter Neuholland-Kenner. Respektvoll folgte man einige Jahre später seinem Vorschlag, den neuen Kontinent in Australien umzubenennen. Seine Meriten verdiente sich Flinders unter anderem auf der Reise, auf der ihn sein Neffe begleiten sollte. Die Admiralität hatte ihn beauftragt, möglichst viele weiße Flecken im weitestgehend unkartierten Küstenverlauf des Kontinents zu tilgen.

Franklin war derart begeistert, dass er beschloss, auch sein Leben der Erforschung unbekannter Territorien zu widmen. Als die Royal Navy nach Beendigung der Napoleonischen Kriege neue Aufgaben suchte, fing er an, sich für die noch unentdeckte Nordwestpassage zu begeistern. Er sah es als förderlich an, mehr Wissen über den Küstenverlauf des nordamerikanischen Kontinents zu erhalten, an dessen Ufern er die Möglichkeit einer Durchfahrt vermutete. Zweimal – 1819 und 1825 – brach er zu mehrjährigen Expeditionen auf, bei denen er mit seinen Leuten mehrere tausend Kilometer zu Fuß zurücklegte und dabei rund 1.500 Kilometer bis dato unbekannte Küste kartographierte.

Als er 1844 von seinem fünfzehnjährigen Amt als Gouverneur von Tasmanien nach England zurückkehrte, traf gleichzeitig auch James Clark Ross mit der EREBUS und der TERROR von einer Antarktisexpedition in der Heimat ein. Die Admiralität wollte Ross sogleich wieder entsenden, um die Nordwestpassage aufzufinden. Doch Ross winkte erschöpft ab. Also trug man Franklin den Auftrag an, der ihn trotz seiner 59 Jahre dankend annahm. Die EREBUS und die TERROR wurden noch mit Dampfmaschinen und Hilfsschrauben ausgestattet; dann fuhren sie unter dem Beifall einer jubelnden Menge am 26. März 1845 mit Vorräten für drei Jahre die Themse hinunter. Zwei Monate später übergaben sie in der Baffin Bay einem vor der Disko-Insel ankernden Walfänger Briefe für die Heimat. Es war ihr letztes Lebenszeichen.

Das Ausbleiben weiterer Nachrichten beunruhigte in England zunächst niemanden, denn die Expedition war planmäßig auf mehrere Jahre ausgelegt. 1848 aber beschloss die Admiralität unter dem Druck einer inzwischen besorgten Öffentlichkeit Maßnahmen zur Auffindung der Vermissten. In den folgenden zwölf Jahren starteten von England aus vierzig Suchexpeditionen, einige davon initiiert und finanziert von Lady Franklin. Auch Ross beteiligte sich und versuchte mit der INVESTIGATOR und der INTREPID auf Franklins vermuteter Route durch den Lancaster-Sund nach Westen vorzudringen. Doch auch seinen Schiffen verwehrte das Packeis die Weiterfahrt, so dass er schließlich aufgab und nach England zurückkehrte. Mit Robert John Le Mesurier McClure und Francis Leopold McClintock waren indes zwei junge Offiziere an Bord, denen im weiteren Verlauf der Suche die entscheidenden Schlüsselrollen zufallen sollten.

Zurück in England erhält McClure das Kommando über die INVESTIGATOR. Er hat Order, sich gemeinsam mit Kapitän Collinson, der die ENTERPRISE befehligt, Kapitän Kellet anzuschließen, der auf der HERALD vor der Beringstraße kreuzt. Die drei Schiffe sollen von Westen aus versuchen, Spuren der verlorenen Expedition zu finden.

Am 20. Januar 1850 beginnt für die INVESTIGATOR, eine dreimastige Fregatte von 423 Tonnen, in



Sir Robert John Le Mesurier McClure (1807–1873). Stich von J.H. Baker nach einem Gemälde von Stephen Pearce, dem einzig bekannten Porträt McClures. (Aus: *The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. „Investigator“, Capt. R. M'Clure*. London ³1859, Frontispiz)

Plymouth die verantwortungsvolle Aufgabe. Nach der Atlantiküberquerung folgt sie dem östlichen Küstenverlauf Südamerikas bis zur Magellanstraße, die sie durchquert. Bereits am 20. April zeigt sich ihnen der Pazifik. Anders als Collins, der nach einem Zwischenstopp auf Hawaii Kamtschatka ansteuert, um von dort in die Beringstraße zu gelangen, wählt McClure den direkten Weg durch die Aleuten. Dadurch gewinnt er rund zwei Wochen Vorsprung. Die Folge ist, dass die INVESTIGATOR der ENTERPRISE nie begegnen wird. Wohl aber der PLOVER, einer Brigg, die 1848 als Depot für Franklin in den Kotzebue-Sund entsandt wurde und dort immer noch vor Anker liegt. Am Tag darauf, dem 31. Juli, trifft man die HERALD, der die Männer Briefe für die Heimat mitgeben.

Nachdem sie Kap Lisburne passiert haben, halten sie entlang der Küste östlichen Kurs. Ab hier können sie sich nun ihrer eigentlichen Bestimmung widmen. Um sowohl geografische Erkenntnisse



Johann August Miertsching (1817–1875). (Zeichnung des Verf.)

als auch Hinweise auf Franklins Verbleib zu erhalten, nehmen sie Kontakt mit den Inuit auf. Dazu ist der Deutsche Johann August Miertsching an Bord. Der Missionar der Herrnhuter Brüdergemeine ist der Dolmetscher der Expedition. Er wurde am 21. August 1817 zu Gröditz in der Oberlausitz geboren. Nach dem frühen Tod des Vaters nahm sich seine Mutter einen Schuhmacher zum Gemahl, der dem Jungen aber keine ausreichende Schulbildung finanzieren konnte. Mit 15 Jahren wurde Miertsching in die evangelische Brüdergemeine von Kleinwelka aufgenommen, wo er das Schuhmacherhandwerk erlernen wollte. Mit Ausnahme eines einjährigen Aufenthaltes in Herrnhut verblieb er dort zwölf Jahre. 1844 erteilte ihn der Ruf, als Missionar nach Labrador zu gehen, wo er während seines fünfjährigen Aufenthaltes die Sprache der Inuit erlernte. Da McClures Auftrag auch die Recherche vor Ort bei Einheimischen vorsah, bedurfte es eines Übersetzers. Die britische Admiralität ließ daher bei der Herrnhuter Brüdergemeine anfragen, ob ein Inuktitut-Kundiger zur Erfüllung

dieser Aufgabe bereit sei. Die Brüder leiteten die Anfrage an Miertsching weiter, der erst einige Wochen zuvor aus Labrador zurückgekehrt war. Miertsching sagte zu, nicht zuletzt wegen des humanitären Aspektes der Expedition.

Zu Beginn der Reise kann er sich nur schwer mit den rauen Sitten der Seeleute arrangieren. Noch haben sie kein Bedürfnis nach geistlichem Beistand. Seine noch unfertigen Kenntnisse der englischen Sprache sind der Kontaktaufnahme nicht förderlich, so dass er sich zusehends einsam fühlt. Einzig der Kapitän begegnet ihm stets freundlich und warmherzig. Doch jetzt, an der äußersten Nordküste des amerikanischen Kontinents, schlägt seine Stunde. Am 8. August notiert er in sein Tagebuch: „Heute morgen um 3 Uhr wurde ich geweckt, um an's Land zu gehen, weil man vom Mastkorbe aus Menschen auf dem Lande erblickt hatte. 6 Matrosen, Mr. Court und ich, fuhren an's Ufer. Da standen 3 Eskimomänner und warteten ohne Waffen, bis wir nahe zu ihnen kamen. Ich glaubte mich ganz nach Labrador versetzt, als ich diese Leute sah. Dieselben Gestalten, Gesichter, Haare, derselbe Schnitt der Kleider und dieselbe Sprache. Die Verschiedenheit des Dialektes hinderte nicht, daß wir uns recht gut verstehen konnten.“

Ab jetzt nimmt Miertsching regelmäßig Kontakt mit den Einheimischen auf und erfährt auf diese Weise vielerlei Nützliches. Schon ab Point Barrow hatte ihnen das Eis zunehmend zugesetzt; jetzt eröffnet man ihnen, dass es dem Ufer entlang eine Eisrinne gibt, der sie weit nach Osten folgen können. Sie lernen, dass das Wollaston-Land ein Teil des Victoria-Landes ist, und sie ernten Unverständnis über ihr Vorhaben, sich freiwillig in das „Land des großen Eisbären“ zu begeben. Über Franklin erfahren sie nichts.

Einen Tag, nachdem sie Kap Bathurst passiert haben, bindet aufsteigender Rauch auf dem Festland ihre Aufmerksamkeit. Zu dem Erkundungstrupp, der den Ursprung der Rauchsäulen ermitteln soll, gehört auch Miertsching. Kaum eine halbe Stunde auf dem Wasser, stellen sie entsetzt fest, dass auf dem Schiff ein Feuer ausgebrochen ist. Zu ihrer Erleichterung kann es

bald gelöscht werden, so dass sie sich wieder ihrer Mission zuwenden. „Nach zweistündigem Rudern kamen wir endlich bei dem Rauche an und fanden weder Zelt noch Menschen, sondern der starke Rauch kam durch verschiedene Risse in der Erde, und der Schwefelgeruch umher war so stark, dass wir uns den Erdrissen nur auf 10 bis 15 Schritt nähern konnten. Eine Flamme war nicht zu sehen, aber die Erde war so heiß, daß unsere Stiefelsohlen verbrannten. Felsen und Steine waren keine zu finden, die senkrechte Küste bestand aus einer ausgebrannten Masse, wie ein ganz weicher, lockerer Bimsstein, farbig, grün, gelb, braun, am häufigsten schwefelfarbig. Wo der Rauch am stärksten war, schien die kochende Masse einem dicken Teig ähnlich. Mit einem langen Bootsruder stachen wir hinein, und es stieg sodann ein stärkerer Rauch, aber niemals eine Flamme auf. Wir zählten gegen 30 bis 40 Rauchsäulen, die an verschiedenen Stellen aus der Erde aufstiegen.“

Nach diesem für Polarregionen überraschenden Naturerlebnis versucht die INVESTIGATOR in den nächsten Tagen ihren ursprünglichen Kurs

nach Osten Richtung Dolphin-und-Union-Straße aufzunehmen, doch zwingt sie das immer dichter werdende Packeis nach Norden auszuweichen. Dort zeigt sich ihnen die südliche Küste des Bank-Landes, die von McClure den Namen Bering-Land erhält. Als sie nordwestlich davon in eine Bucht segeln und im Westen die Prince-Albert-Halbinsel sichten, gibt ihnen die Verjüngung der Bucht Anlass zu der Hoffnung, sich in einem Kanal zu befinden, der weiter nördlich in die Melville-Straße münden könnte. Eine hoffnungsvolle Unruhe bemächtigt sich des Schiffes, die mit der Befürchtung, das Eis könne den Zuweg letztlich doch noch versperren, im ständigen Widerstreit lebt. McClure vertraut seinem Tagebuch an: „Ich kann das Gefühl der Angst, die mich bedrückt, nicht beschreiben. Wäre es denn möglich, dass diese Durchfahrt mit der Melville-Straße in Verbindung steht und genau jene Nordwestpassage ist, die seit so langer Zeit gesucht wird? Sollte es einem einfachen Menschen wie mir wirklich gegeben sein, diese großartige Tat zu vollbringen, die den mutigsten und erfahrensten Männern seit Jahrhunderten misslang?“



Die „Smoking Hills“ unweit der Mündung des River Horton in der Franklin Bay, auf die McClure am 4./5. September 1850 stieß. Lithografie von Samuel Gurney Cresswell. (Aus: The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. „Investigator“, Capt. R. M'Clure. London 31859, gegenüber S. 100)

Die Antwort lautet nein, denn das schicksalhafte Wetter ist ihnen nicht gewogen. Ihr Traum erfriert in den erdrückenden Eisschollen, die ihnen der Nordwind entgegentreibt. Schon bald türmt sich vor ihnen eine erschreckende Eiswand auf, die alles Lebende unter sich zu begraben droht. Kein Gedanke mehr an den so nah scheinenden Triumph, die nackte Todesangst zerrt nun an den blank liegenden Nerven. Trotz eisiger Temperaturen halten sich die Männer überwiegend an Bord auf, um im Fall der Fälle das Schiff schnell verlassen zu können.

Am 26. September 1850 dokumentiert Miertsching das Grauen in seinem Tagebuch: „Siebzehn Stunden standen wir auf dem Verdeck, jeden Augenblick als den letzten unseres Lebens betrachtend. Eismassen, deren jede 3- bis 4-mal größer als das Schiff waren, wurden zusammengeschoben, übereinander gethürmt und stürzten dann mit donnerähnlichem Gekrach zusammen. Mitten in diesem Toben wurde das Schiff, jetzt auf die eine, dann auf die andere Seite geschleudert, hoch aus dem Wasser emporgehoben und, sobald sich das aufstauende Eis, sich selbst zermalmend, zusammenstürzte, wieder hinab geschleudert in das tobende Meer. Die Fugen des Schiffes gingen auseinander, und das getheerte Werg fiel heraus; ja, die Fässer im Schiff fingen an, zerdrückt zu werden. Diese Fässer sind im Schiffe, damit sie sich beim Schwanken desselben nicht bewegen, fest eins an das andere gelegt; und dermaßen wurden die Schiffswände zusammengedrückt, daß zwei der Fässer zersprangen. Hätten wir nur irgendeine Möglichkeit gesehen, über das tobende und auf- und abgeworfene Eis an's Land zu flüchten, es wäre wohl keiner auf dem Schiffe geblieben; aber dies war weder zu Boot noch zu Fuß möglich; deshalb mußten wir aushalten und jeden Augenblick als den letzten erwarten.“ Doch urplötzlich gefriert jede Bewegung und der Furor weicht einer unglaublichen Stille. Misstrauisch beäugen die Männer noch eine Zeit lang die gespenstische Ruhe, bis die Erschöpfung ihren Tribut fordert.

Dem Kapitän ist klar, dass der jetzt einsetzende Winter jede Schiffsbewegung unterbinden wird.

So wird das Schiff weitestgehend winterfest gemacht und als Basislager für Landexkursionen genutzt. Er selbst führt einen kleinen Trupp von fünf Männern auf Schlitten die Kanalküste entlang nach Norden. Am 26. Oktober erreichen sie das Ende des Kanals, zur Rechten die Küste der Prince-Albert-Halbinsel und vor sich eine beeindruckende Fläche sich übereinander schiebenden Eises. Der imposante Anblick ist dem Augenblick angemessen: Nach mehr als dreihundert Jahren vergeblichen Suchens ist nun der letzte Mosaikstein zur nordwestlichen Durchfahrt gefunden!

Der Winter vergeht, und im Frühjahr entsendet der erwachende Forscherdrang die Männer auf neue Entdeckungstouren. Keine von ihnen bringt Erkenntnisse über Franklins Verbleib. Der Sommer befreit zwar das Schiff aus seinen frostigen Klammern, doch verbietet das verbleibende Eis weiterhin eine Durchfahrt nach Norden. So entschließt sich McClure zurückzusegeln, um das Bering-Land an der Westküste zu umfahren. Am Kap Crozier, der nordwestlichen Spitze, öffnet sich vor ihnen eine Wasserstraße in westöstlicher Richtung, die künftig den Namen ihres Entdeckers tragen wird. Sie mündet weiter östlich in die Beaufort-See, die wegen ihrer Eisdrift berüchtigt ist. Schon bald wird das Schiff vom Eis umschlossen und willenlos nach Osten gedrängt. Und schon wieder sind sie hilflos der Willkür der rauen Natur ausgesetzt, die droht, sie unter sich gefährlich auftürmenden Eiswänden zu begraben.

Zu ihrem Glück treibt sie das gnädige Schicksal in die Bay of Mercy. Dort verbringen sie den Winter 1851/52 relativ entspannt und sorgenfrei, weil ihr Schiff sicher liegt und das Land sie mit seinen Rentierherden gut versorgt. Mit dem Kurs um das Kap Crozier in die McClure-Straße kann die Entdeckung einer weiteren Alternativroute zur Nordwestdurchfahrt als Erfolg verbucht werden. Dem Hauptzweck der Reise bleibt allerdings der Erfolg versagt. Da McClure inzwischen die Hoffnung aufgegeben hat, Licht in das Dunkel um den Verbleib von Franklin und seiner Mannschaft zu bringen, verkündet er am 6. Dezember, dass





Position von H.M.S. INVESTIGATOR am 20. September 1851. Lithografie von Samuel Gurney Cresswell. (Aus: *The Discovery of the North-West Passage by H.M.S. „Investigator“, Capt. R. M'Clure. London 31859, gegenüber S. 220*)

ab nun all ihr Bestreben der Heimreise gelten werde. Denn aus Sorge um die Gesundheit seiner eigenen Männer fürchtet er nichts mehr als eine dritte Überwinterung.

Im April 1852 begibt er sich in Begleitung von sieben seiner Männer auf den 300 Kilometer langen, beschwerlichen Weg über die McClure-Straße zum Winterhafen im Süden der Melville-Insel. Er hofft dort Nachrichten einer zu ihrer Rettung entsandten Expedition zu erhalten. Und tatsächlich findet er unter einem Steinhäufen ein Kupferrohr mit einem Brief von McClintock, der darin über seinen Aufenthalt im Vorjahr mit Seeleuten der RESOLUTE berichtet. McClure hinterlässt seinerseits eine Nachricht, sich humorvoll wundernd, dass „zwei Iren, von denen einer um die ganze Welt herum von Osten und deren anderer von Westen gekommen sind, einen Brief unter demselben Stein hinterlassen“. Noch ahnt er nicht, welche Bedeutung seinem Brief zukommen wird.

Zurück bei der INVESTIGATOR warten sie angespannt auf die Gelegenheit zur Weiterfahrt. Doch jetzt zeigt die Bay of Mercy ihr gnadenloses Gesicht und lockert den eisigen Griff um keinen

Deut. Deprimiert muss man sich Ende des Sommers eingestehen, dass die dritte Überwinterung unausweichlich ist. Derweil entdeckt Miertsching auf einer Wanderung eine Pflanzenart, die sich bei näherer Betrachtung als Sauerampfer erweist. Damit steht ihnen zumindest ein Mittel gegen den sich langsam ausbreitenden Skorbut zur Verfügung. Angesichts der trostlosen Aussichten gewinnen Miertschings seelsorgerische Fähigkeiten jetzt immer mehr an Bedeutung, seine Akzeptanz in der Mannschaft steigt zusehends.

Im Januar 1853 erkennt McClure, dass er nicht das Risiko einer vierten Überwinterung eingehen darf, indem er den Sommer durch Warten auf das Aufbrechen des Eises vorbeiziehen lässt. So beschließt er, das Schiff am 15. April zu verlassen, um sich in mehreren Gruppen zu Fuß auf verschiedenen Wegen nach Süden durchzuschlagen. Miertschings Team erhält den Auftrag, sich bis zur Mündung des McKenzie-Flusses und von dort den Flusslauf entlang bis zur nächsten Siedlung vorzukämpfen.

Am 5. April stirbt der erste Mann seit ihrer Abreise aus England. Neben der Trauer bedrückt

alle die Furcht, dass sie sich letztlich in dasselbe Schicksal ergeben müssen wie die von ihnen Gesuchten. Als Miertsching am folgenden Tag seinem Tagebuch sein Vermächtnis anvertraut, meldet plötzlich ein Matrose, „daß draußen im schweren Eise ein beweglicher, schwarzer Punkt zu sehen sei; vermuthlich ein Moschusochse, der von Point Back über das Eis an das andere Land wandere. Wir sahen nun auch deutlich, daß sich da irgend etwas Lebendiges bewege, konnten aber nicht bestimmen, was es sein möchte. Darauf kam ein zweiter Matrose vom Ufer gelaufen und rief: ‚Es sind Menschen!‘ Erst ein Mensch und dann ein Schlitten mit Menschen!“ Es ist Leutnant Pim von der *RESOLUTE* mit seinem Rettungstrupp. Nachdem McClures Brief gefunden worden war, entsandte Kapitän Kellet sofort eine Suchexpedition und sorgte so für die Rettung im letzten Moment.

Zurück in der Heimat erhält die Mannschaft der *INVESTIGATOR* die von der Admiralität ausgelobte

Prämie von 10.000 Pfund für die Bezwingung der Nordwestpassage. Die Nachricht eilt in Kürze um die ganze Welt. Gleichzeitig kehrt John Rae mit erschreckenden Nachrichten über Franklin von seiner Erkundungsreise heim. Inuit hatten ihm über die Havarie der Schiffe und über Tote berichtet, an denen Spuren von Kannibalismus gefunden wurden. Das ist Anlass genug, Franklin und seine Mannen aus den Listen der Marine zu streichen. Aufschluss bringt letztlich die Expedition von McClintock, der im Auftrag der nie aufsteckenden *Lady Franklin* im Sommer 1857 aufbricht. Zwei Jahre später entdecken sie ein zum Schlitten umfunktioniertes Boot, das zwei Leichen birgt. Unter einem Steinhaufen findet sich eine Nachricht über Franklins Tod am 11. Juni 1847. Der Rest der Mannschaft versuchte demnach, nach Süden zum Back River zu einer Siedlung der Hudson's Bay Company vorzustoßen. Bis heute hat die Arktis das Geheimnis ihres traurigen Schicksals für sich behalten.

# Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie  
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten  
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



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

# Richard Lahmann †

Mit dem Tod von Richard Lahmann hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) einen großen Freund und Förderer verloren. Bereits 1967 war er Mitglied des Arbeitskreises, der die alte Idee der Errichtung eines Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven neu aufgriff. Den Anlass dazu hatte die SEUTE DEERN geboten, nachdem sie 1966 als Restaurantschiff im Alten Hafen festgemacht hatte.

Seit 1967 gehörte Richard Lahmann zum Vorstand des in jenem Jahr gegründeten Vereins „Kuratorium Schiffahrtsmuseum Alter Hafen“, der mit einer Denkschrift den Grundstein für die 1971 gegründete „Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum“ legte. Das Kuratorium wurde mit Exponaten im Wert von mehr als 2 Mio. D-Mark einer der vier Stifter.

Als Richard Lahmann 1995 den Vorsitz des inzwischen zum „Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums“ umbenannten Vereins übernahm und zugleich zweiter Vorsitzender im „Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum“ wurde – beide Gremien arbeiten im Stiftungsrat eng zusammen –, war das DSM zu einer Institution geworden, die mit dem Flaggschiff SEUTE DEERN das Zentrum Bremerhavens prägte. Sieben Jahre hat Richard Lahmann mit dem Kuratorium die Entwicklung des DSM klug und mit Umsicht begleitet, bevor er sich 2002 aus Altersgründen aus dem Vorstand zurückzog.

Richard Lahmann war ein engagierter Bürger der Stadt Bremerhaven, nicht nur als Vorstand einer großen Regionalbank, sondern auch als Politiker in der Stadtverordnetenversammlung. Als ehrenamtliches Mitglied einer Vielzahl von Vereinen hat er sich für seine Heimatstadt eingesetzt, mit besonderer Zivilcourage auch als einer der Sprecher der Bürgerinitiative gegen den „Ocean Park“. In seinem Freundeskreis war er bis zuletzt als ein ironischer, kritischer und geistreicher Gesprächspartner geschätzt.

Er hat sich unseren Respekt verdient, und respektvoll behalten wir ihn in herzlicher Erinnerung.

Der Vorstand  
des Kuratoriums zur Förderung  
des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

Der Vorstand  
des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

# Eine Frage der Qualität

## Die Evaluierung des DSM durch die Leibniz-Gemeinschaft

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) gehört – als eines von acht Forschungsmuseen in Deutschland – zur Leibniz-Gemeinschaft. Sein Alleinstellungsmerkmal ist die auf seine maritime Sammlung bezogene Forschung und Vermittlung zum Thema „Mensch & Meer“. Die Vermittlung der Forschung erfolgt insbesondere auch über Ausstellungen und somit über „Publikationen im Raum“.

Die Zugehörigkeit zur Leibniz-Gemeinschaft bedeutet, eine hohe wissenschaftliche Qualität bei der Erforschung gesellschaftlicher, ökonomischer und ökologischer Fragestellungen zu erfüllen. Wissenschaftliche Erkenntnisse werden dabei vor allem auch im Rahmen kooperativer Forschungen mit Universitäten und in Forschungsverbänden, internationaler Kooperationen sowie unter Einbeziehung des wissenschaftlichen Nachwuchses gewonnen. Die Sammlung dient über die eigene Forschung hinaus unterschiedlichen externen Zielgruppen als Forschungsinfrastruktur. Leibniz-Forschungsmuseen unterliegen ebenso wie die derzeit 83 weiteren Leibniz-Forschungseinrichtungen einem unabhängigen, transparenten Evaluierungsverfahren. Damit werden die zurückliegende Entwicklung des jeweiligen Institutes mit Blick auf inhaltliche und strukturelle Aspekte in den spezifischen Aufgabenfeldern geprüft sowie konzeptuelle Planungen für die Weiterentwicklung des Hauses in der Zusammenführung der einzelnen Arbeitsgebiete. Gefragt wird nach der Gesamtperspektive des Hauses, d.h. nicht allein, ob und welche Wissenschaft, sondern mit welcher Governance und mit welcher Unterstützung durch Infrastrukturen, IT und Administration Wissenschaft betrieben wird. Besondere Berücksichtigung liegt auf der Intensität bei der Kooperation mit Hochschulen, auf dem Grad internationaler Sichtbarkeit, auf der Wirksamkeit

von Wissenstransfer in die Gesellschaft, auf der Förderung von Gleichstellung und wissenschaftlichem Nachwuchs sowie auf Maßnahmen zur Qualitätssicherung.

Ziel der Evaluierung ist die Feststellung, ob die Forschung des zu prüfenden Institutes von überregionaler Bedeutung und gesamtstaatlichem wissenschaftspolitischen Interesse und somit weiterhin förderungswürdig durch Bund und Länder ist. Das Verfahren konturiert darüber hinaus die Stärken und Schwächen des jeweiligen Leibniz-Institutes. Die Evaluierung der Leibniz-Einrichtungen erfolgt spätestens alle sieben Jahre durch den mit externen Mitgliedern besetzten Senat der Leibniz-Gemeinschaft.

Das Evaluierungsverfahren beginnt mit der Erstellung einer schriftlichen Unterlage durch die Einrichtung, die den Gutachterinnen und Gutachtern im Vorfeld der Evaluierung zur Verfügung gestellt wird. Die knapp, klar und übersichtlich nach definiertem Standard zu erstellende Unterlage versetzt die Gutachterinnen und Gutachter in die Lage, sich über die Arbeit der Einrichtung seit der letzten Evaluierung und über die Perspektive der nächsten Jahre zu informieren. Der international und wissenschaftlich hochkarätig besetzte Sachverständigen-Kreis hält sich zwei Tage in der zu begutachtenden Einrichtung auf. Ziel ist es, einen Bewertungsbericht zu verfassen, der Auskunft über Qualität und Bedeutung der Institution gibt sowie Anregungen und Empfehlungen umfasst. Jedes Institut hat Gelegenheit, schriftlich dazu Stellung zu beziehen. Auf Grundlage des Bewertungsberichtes verfasst der Senat der Leibniz-Gemeinschaft eine wissenschaftspolitische Stellungnahme. Diese ist über die Homepage der Leibniz-Gemeinschaft öffentlich einsehbar und dient der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK) von Bund und Ländern zur Beratung über

die Fortsetzung der Förderung durch Bund und Länder.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum erwartet die Entscheidung durch die GWK als Abschluss des jüngsten Evaluierungsverfahrens am 13. April 2018. Der zweitägige Begehungsbesuch hat am 17./18. Mai 2017 stattgefunden. An diesen beiden Tagen konnte das DSM zeigen, was es im Rahmen seiner Neuausrichtung seit der letzten Evaluierung in den zurückliegenden drei Jahren erreicht hat. Seit 2012/13 vollzieht das Deutsche Schiffahrtsmuseum einen strukturellen, personellen und inhaltlichen Neuausrichtungsprozess. Dieser ist mit einem Generationenwechsel und einer das Haus neu prägenden Kultur verbunden. Ziel ist eine Neupositionierung des DSM in Forschung und Wissenschaft sowie eine neue Öffnung als Leibniz-Forschungsmuseum in der Öffentlichkeit. Der Neuausrichtungsprozess umfasst u.a. die bis Ende 2020 umzusetzende bauliche Neugestaltung und die damit verbundene, als innovativ bewertete Präsentation seiner Arbeitsergebnisse im Rahmen der Neukonzeption einer semi-permanenten Ausstellung im Sinne wissenschaftlichen Publizierens im Raum.

Das DSM hat bei der Evaluierung 2017 sein Konzept aus dem Dreiklang von Forschung, Sammlung und Vermittlung im Rahmen unterschiedlicher Präsentationen und Gespräche den Gutachterinnen und Gutachtern präsentiert, u.a. am Beispiel seiner im März 2017 neu eröffneten Kogge-Halle sowie der neu eingerichteten „Zukunftswerkstatt“.

Hier befindet sich ein großmaßstäbliches Modell der Bestandsgebäude, in denen einzelne Objekte durch Stellvertreter räumlich und thematisch im Sinne der Ausstellungskonzeption verortet werden können. Eine Auswahl von Originalobjekten wurde – abgeleitet aus den am Haus derzeit durchgeführten Projekten – auf außen umlaufend platzierten Tischen ausgestellt. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des DSM standen zwischen dem Modell und „ihrem“ Objekt und erläuterten den Gutachterinnen und Gutachtern ihre Forschungsprojekte anhand der Originalobjekte und in enger Korrelation mit dem Ausstellungsprogramm.

Die „Zukunftswerkstatt“ dient heute der Diskussion von Ausstellungskonzeptionen und der Durchführung von Lehrveranstaltungen.



Blick in die zur Evaluierung im Jahr 2017 eingerichtete „Zukunftswerkstatt“ des DSM. (Foto: Tobias Wulf)

Die „Zukunftswerkstatt“ wurde mit Blickbeziehung zur benachbarten Kogge-Halle eingerichtet. Anhand der neuen Ausstellungskonzeption in der Kogge-Halle wurde die enge Verknüpfung der Ausstellung mit aktuellen Forschungsprojekten aufgezeigt, die 2015 am DSM begonnen wurden. In der sanierten Kogge-Halle wird erstmals ein Teil der neuen semi-permanenten Ausstellungskonzeption gezeigt, die gemeinsam mit dem Büro Iglhaut + von Grote seit Spätsommer 2014 erarbeitet wurde. Die Ausstellungskonzeption selbst wurde begleitet von Expertengesprächen u.a. zur Barrierefreiheit und zum Vermittlungskonzept sowie von zwei Lehrveranstaltungen der Universität Bremen. Zusätzlich wurden temporäre Fellowships an externe Experten zur Erarbeitung von Ausstellungsinhalten vergeben.

Schließlich besahen die Gutachterinnen und Gutachter die Forschungsinfrastruktur, erkundigten sich nach dem Management sowie den Nutzer- und Besucherzahlen und befragten Kooperationspartner sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach der Qualität der Zusammenarbeit mit und im DSM. Die fachliche Stellungnahme des Senats der Leibniz-Gemeinschaft zum DSM ist unter [https://www.leibniz-gemeinschaft.de/fileadmin/user\\_upload/downloads/Evaluierung/Senatsstimmungen/DSM\\_-\\_Senatsstimmung](https://www.leibniz-gemeinschaft.de/fileadmin/user_upload/downloads/Evaluierung/Senatsstimmungen/DSM_-_Senatsstimmung)

nahme\_28-11-2017\_mit\_Anlagen.pdf im Wortlaut nachzulesen.

Das DSM sieht sich durch den Bewertungsbericht ermutigt, seinen Neugestaltungskurs konsequent fortzusetzen und die aufgezeigte Perspektive im Sinne eines integrierten Leibniz-Forschungsmuseums und unter Berücksichtigung des Dreiklangs von Forschung, Sammlung und Vermittlung gemeinsam mit seinen nationalen und internationalen Kooperationspartnern in den kommenden Jahren zu vertiefen und umsetzen. Dies vor allem auch in enger Kooperation mit den anderen sieben Leibniz-Forschungsmuseen und im Zusammenhang mit der Besucher- und Nutzerforschung.

Das Direktorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DSM sehr herzlich für die Bereitschaft, in kurzer Zeit bemerkenswert viel und Wirkungsvolles zu leisten. Das Direktorium dankt im Namen des gesamten Hauses darüber hinaus allen, die die Neuausrichtung des Deutschen Schiffahrtsmuseums konstruktiv-kritisch, wohlwollend-hinterfragend und zielorientiert begleiten. Dazu gehören insbesondere auch die Mitglieder des Fördervereins. Wir freuen uns, wenn Sie uns und unsere Arbeit auch weiterhin in dieser unterstützenden Weise begleiten mögen.

# Das Forschungsdepot

## Neubau für die Sammlung und „Open Joint Lab“ für kooperative Forschung

Die Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums – Leibniz-Institut für deutsche Schifffahrtsgeschichte (DSM) ist als Forschungsinfrastruktur das Herzstück des Hauses. Sie dient – wie für Leibniz-Forschungsmuseen üblich – als Ausgangspunkt von Forschung und Vermittlung. Zur Sammlung gehören rund 200.000 Objekte aus unterschiedlichen Materialien und verschiedener Größen. Ein großer Teil des Sammlungsbestandes umfasst Graphiken, Archivalien/Bücher und Bildquellen sowie Schiffsmodelle. Hinzu kommen begehbare Schiffe sowie Objekte geringerer Größe aus Metall, Porzellan/Keramik, Holz und Textilien. Derzeit werden Maßnahmen für den Neubau eines Forschungsdepots getroffen, um die Bedingungen zur Lagerung, vor allem aber auch zur Erforschung der Sammlung zu verbessern. Bereits bei der Evaluierung 2006 wurde auf die Notwendigkeit der Vergrößerung der Flächen für Archiv und Magazin hingewiesen, die sowohl lagerungstechnisch als auch klimatisch den heutigen Anforderungen zur dauerhaften Erhaltung des Kulturgutes gerecht werden.

Noch beherbergt das in den frühen 1970er-Jahren errichtete Scharoun-Gebäude die unterschiedlichen, für den über die Jahre gewachsenen Betrieb mittlerweile zu klein dimensionierten Funktionsbereiche (Ausstellung, Archiv, Bibliothek, Magazin, Büros, Werkstatt). Es fehlen Depotkapazitäten sowie für ein modernes Forschungsmuseum erforderliche Räumlichkeiten, wie Seminar-, Studien- und Lehrräume im Zusammenhang mit der Forschungsinfrastruktur.

Mit der räumlichen Zusammenführung des Sammlungsgutes und der Einrichtung eines Seminarraumes mit „Studienzone“ in dem neu zu errichtenden Forschungsdepot unternimmt das DSM einen für seine Weiterentwicklung wesentlichen Schritt im Bereich seiner Forschungsin-

frastruktur im Sinne der an das DSM gerichteten Anforderungen. Einen ersten strukturellen Schritt der engeren Verbindung von sammlungsbezogener Forschung und Lehre hat das DSM in Kooperation mit der Universität Bremen getan – durch zwei gemeinsame Berufungen mit der Universität Bremen, eine Kooperationsstelle für wissenschaftliche Mitarbeiter und drei Kooperationsstellen für Doktorandinnen und Doktoranden. Die Lehrveranstaltungen finden schon heute als „Open Joint Lab“ in der Ausstellung („Zukunftswerkstatt“; siehe den vorherigen Beitrag in diesem Heft) statt. Zukünftig soll auch das Forschungsdepot als „Open Joint Lab“ genutzt werden.

### Hintergrund:

Das DSM befindet sich seit 2012/13 in einer Phase der strukturellen, inhaltlichen und personellen Neuaufstellung. Das von Bund und Ländern zu den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft verfasste Eckpunktepapier (2012) dient dabei als Orientierungsrahmen. Darin wird eine klare Profilierung der Forschungsmuseen durch eine integrale Verbindung von Forschung, Sammlung und Vermittlung gefordert. Folge der in besagtem Eckpunktepapier formulierten Anforderungen an Forschungsmuseen sind thematisch fokussierte, gattungsübergreifende integrierte Forschungsinfrastrukturen, wie sie der Wissenschaftsrat (WR) in seinem Papier „Empfehlungen zu Forschungsinfrastrukturen in den Geistes- und Sozialwissenschaften“ (2011) fordert.

Im DSM wurde das Kulturgut bisher gattungsspezifisch gesammelt und somit in Archiv, Bibliothek und Magazin getrennt voneinander aufbewahrt. Dabei wurden im Magazin z.B. dreidimensionale Modelle, in der Bibliothek Reiseberichte und im Archiv Plakate und Konstruktionszeichnungen

ein und desselben Schiffes aufbewahrt. Ziel der Neuausrichtung des DSM ist es, die Sammlung in oben skizzierten Sinne weiterzuentwickeln. Dies hat neben einem gattungs- und lagerungs-ortübergreifenden Sammlungskonzept u.a. auch bauliche Konsequenzen.

### **Aufgaben:**

Aufgabe des Forschungsdepots ist die räumliche Zusammenführung von in Archiv und Magazin räumlich bisher getrennt voneinander aufbewahrtem Sammlungsgut. Ziel ist es, Bedingungen für eine integrierte Forschungsinfrastruktur im Sinne des WR-Papiers zu Forschungsinfrastrukturen in den Geistes- und Sozialwissenschaften und des Eckpunktepapiers zu den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft zu schaffen. So können beispielsweise auch bislang getrennt voneinander aufbewahrte ikonographische Bestände zusammengeführt werden (derzeit im Archiv: Fotos, Plakate; derzeit im Magazin: Druckgraphik, Gemälde). Weiterhin sollen hier zukünftig auch die im Archiv bisher nicht berücksichtigten Nachlässe ehemaliger Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des DSM sowie Dokumente zur Geschichte des Hauses gezielt integriert werden; derzeit sind die Nachlässe über mehrere Gebäudeteile des DSM verteilt.

Ziel des Neubaus ist eine optimale, d.h. transparente Lagerung einer zusammengeführten und geordneten Sammlung, die konservatorisch, logistisch und sicherheitstechnisch internationalen Ansprüchen an Depots genügt. Auch mit Blick auf Arbeitsabläufe und die Nutzung der Sammlung ist die Zusammenlegung von Archiv und Magazin zielführend, da sowohl für Archiv- als auch für Magazingut entsprechende klimatische Bedingungen herbeizuführen und gemeinsame Räumlichkeiten (z.B. Schmutzraum, Inventarisierungsraum, Verpackungsraum u.a.) zur Verfügung zu stellen sind.

Ein weiteres Ziel des Neubaus ist die Einrichtung einer „Studienzone“, wo Sammlungsgut von der Fachwissenschaft im Rahmen von Studienaufenthalten und Lehrveranstaltungen sowie der Öffentlichkeit an „Tagen der offenen Tür“

gesichtet werden kann. Die „Studienzone“ fungiert im Sinne eines „Begegnungsraumes von Objekten und Menschen“. Der mit Arbeitstischen ausgestatteten „Studienzone“ ist die „Studien-sammlung“ benachbart, wo ausgewählte, für die Vermittlung der Schifffahrtsgeschichte geeignete Studienobjekte in weniger verdichteter Weise ausgestellt sind.

### **Schnellerfassung der Objekte:**

Voraussetzung für den Umzug der Objekte, aber auch die valide Planung des Forschungsdepots ist die seit 2016 durch ein siebenköpfiges Team durchgeführte Schnellerfassung der Objektbestände in Größe, Gewicht und Erhaltungszustand. Dadurch ist es dem DSM möglich, die Bestände sachgemäß und effektiv, d.h. kosten- und ressourcensparend sowie wiederauffindbar und geordnet umzuziehen.

Die Schnellerfassung umfasst auch die Anbringung von Barcodeanhängern mit Inventarnummern bzw. Objekt-IDs sowie die Anfertigung von Fotos. Objektverpackungen werden dann durch das Magazin- und Restauratoren-Team vor dem Transport, Objektreinigungen vor der Einlagerung durchgeführt.

Aufgabe der Schnellerfassung ist es, die für den Umzug und die Einrichtung eines Neubaus relevanten Objektangaben in der Museumsmanagementsoftware MuseumPlus zu erfassen bzw. nachzutragen, um eine Identifikation der Objekte zu gewährleisten. Umzugsrelevante Eintragungen sind: Inventar-Nr./ID, Bezeichnung, Systematik, Größen- und Gewichtsangabe, konservatorischer Zustand/Transportfähigkeit, Schadstoffe in Bezug auf die Verwendung des Holzschutzmittels Xylamon sowie aktueller Standort (bisher und/oder künftig).

Für jedes in MuseumPlus eingetragene Objekt wird ein Barcode generiert, der direkt am Objekt mit Bindfaden oder außen sichtbar an der Verpackung des Objektes angebracht wird. Beim Verpacken werden ein Foto und ein zusätzlicher Barcode außen an der Verpackung angebracht. Derzeit wird die Einführung der Standortverwaltung mittels Barcode vorbereitet.



Ziel der Schnellerfassung ist es, durch Anbringung von Barcodes sowie Foto eine eindeutige Standortbestimmung eines jeden Objektes zur Wiederauffindbarkeit vorzunehmen. Je besser die Umzüge durch die Schnellerfassung vorbereitet sind, desto reibungsloser können sie erfolgen. Die Vorbereitungen in Zusammenarbeit mit dem Magazin- und Restauratoren-Team sollen Transportschäden an Exponaten vermeiden und die zeitraubende Suche nach vermissten Stücken ersparen.

### **Es geht los!**

Auf Beschluss des Stiftungsrates hat das DSM am 31. August 2017 vom Land Bremen/Fischereihafen-Betriebsgesellschaft ein 8.983 m<sup>2</sup> großes Grundstück im Fischereihafen erworben. Die Erschließungsarbeiten, welche Vermessung und Kampfmitteluntersuchung umfassen, sind annähernd abgeschlossen. Mit dem Architekturbüro Haslob, Kruse & Partner sowie der Ingenieurgesellschaft Bruns + Partner gehören in der Hochbauplanung und der Planung der technischen Gebäudeausrüstung renommierte und zuverlässige Partner zum Planungsteam. Das Direktorium des DSM wird durch die IB Bremen AöR als Projektleitung und die Assmann Gruppe als Projekt-

steuerung unterstützt. Die Kosten zur Errichtung des Forschungsdepots in Höhe von insgesamt 6,075 Mio. Euro werden zu gleichen Teilen von Bund und Land getragen.

Bis das Depot – voraussichtlich Anfang 2020 – bezugsfertig ist, wird die Sammlung in einem Interimsdepot, das sich ebenfalls im Fischereihafen befindet, zwischengelagert. In einem ersten Schritt werden die bislang im Bangert-Bau gezeigten Exponate dorthin verbracht. Ab Juli 2018 ist – abgesehen von der Kogge-Halle – das Scharoun-Gebäude vorerst ebenfalls geschlossen, um die Exponate aus der Ausstellung, aber auch die in Magazinen und im Archiv gelagerten Sammlungsbestände umzuziehen.

Umzug und Neubau stellen für das DSM eine logistische und planerische Herausforderung dar und die wunderbare Möglichkeit, einen innovativen Museumsbau mit einem „Open Joint Lab“ zur Nutzung von Studierenden und Lehrenden in einem kooperativen Verhältnis gemeinsam mit den Universitäten Bremen und Oldenburg zu errichten. Wir freuen uns sehr über diese Chance zur Weiterentwicklung des Leibniz-Forschungsmuseums Deutsches Schiffahrtsmuseum und danken all denjenigen, die uns bei der Umsetzung unterstützen.

# Neuer Wind in der Bildungsarbeit des DSM

Mit der Verwandlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) in ein integriertes Forschungsmuseum verändert sich auch der Anspruch an die Vermittlung. An drei Leitlinien des Hauses, die für sie eine besondere Relevanz besitzen, wird sich die Bildungsarbeit zukünftig messen:

1. **Forschungsbezug:** Da sich die Forschungsarbeit an der Sammlung von Archivalien und Objekten zur Schifffahrt orientiert, wird diese zum Fundament der Bildungsarbeit. Mit dem semi-permanenten Ansatz seiner Ausstellungen ist das DSM in der Lage, aktuelle Forschungsthemen auszustellen und zur Auseinandersetzung damit anzuregen.

2. **Partizipation:** Das DSM will sich im Sinne partizipativer Ansätze als neuer sozialer Raum etablieren, in dem Gegenwartsfragen auf Geschichtszeugnisse stoßen. Es lässt den Besucherinnen und Besuchern die Rolle aktiver Nutzerinnen und Nutzer bzw. Kommentatorinnen und Kommentatoren zukommen und beteiligt Bürgerinnen und Bürger in unterschiedlichen Formen an Forschung. Beispielsweise wird das Erfahrungswissen von Personen mit maritimen Berufserfahrungen stärker in Ausstellungsprojekte eingebunden.

3. **Vielfalt/Diversity:** Das DSM entwickelt eine Besuchskultur, die den Bedürfnissen der unterschiedlichen Menschen entspricht. Die Vermittlungsangebote sind so gestaltet, dass jeder teilnehmen kann und in seiner Individualität wertgeschätzt wird. Den Besuch einschränkende Hemmnisse werden für geistig oder körperlich Beeinträchtigte vermieden. Vielfalt zu leben bedeutet auf der einen Seite, zielgruppendifferenzierter zu denken als bisher, auf der anderen Seite aber auch, Kultur integrativ und grenzüberschreitend zu gestalten.

Im vergangenen Jahr hat es auch im museumspädagogischen Bereich des Deutschen Schiff-

fahrtsmuseums einen Generationswechsel gegeben. Parallel zu den wichtigen Ereignissen des letzten Jahres – wie Evaluierung und Eröffnung der Kogge-Halle – hat sich der Bereich „Bildung & Vermittlung“ neu aufgestellt und baut seine Tätigkeiten kontinuierlich aus. Zum einen umfasst dies die Entwicklung eines Vermittlungsprogramms, das von der frühkindlichen Erziehung über die Schulbildung bis hin zur Seniorinnen- und Seniorenweiterbildung reicht – stets mit dem Ziel verbunden, maritime, aus der Forschung abgeleitete Themen in Bildungsplänen von Kitas, Schulen und anderen Bildungseinrichtungen und in der Gesellschaft zu verankern. Ergänzend entsteht ein vielfältiges, modernes Programm auch für andere gesellschaftliche Gruppen, z.B. Touristen, Familien, Marineangehörige, Werftarbeiterinnen und Werftarbeiter, Freizeitseglerinnen und -segler etc. Andererseits gehören hierzu auch der Aufbau eines Teams, das methodisch und inhaltlich kompetent und objektorientiert die Inhalte und Fragestellungen des Museums vermitteln kann, die didaktische Begleitung der Ausstellungsplanungen und die Entwicklung didaktischer Materialien.

Das neue Vermittlungsteam umfasst inzwischen acht Personen. Ich selbst bin bereits seit April 2016 als Referentin für Bildung & Vermittlung am DSM. Bei mir laufen die Fäden zusammen, wenn es um Fragen der Bildung und Vermittlung geht: In meiner Funktion bin ich für die Entwicklung, Umsetzung und Qualität des Bildungskonzeptes in der Ausstellung und in der praktischen pädagogischen Vermittlung verantwortlich. Sabrina Nisius ist im Januar 2017 ans Haus gekommen und setzt die Themen des Museums in zielgruppenspezifische Konzepte um. Neben Ferienkursen und Familientagen erarbeitet sie vor allem die Programme für Schulklassen und Kita-Grup-



Kinder und Jugendliche bilden eine Kerngruppe des Bereichs „Bildung & Vermittlung“. (Foto oben: DSM; Foto unten: Helmut Gross)



Erkunden und entdecken: Aktionen laden zum Mitmachen ein. (Foto: Helmut Gross)

pen und beteiligt sich an der Programmgestaltung von Familientagen und anderen Veranstaltungen. Deborah Brisotto, Elfi Lösche, Miriam Stamm und Bernd Wecker bilden das Quartett unserer Vermittler – sie stehen in direktem Kontakt mit unseren Besucherinnen und Besuchern und betreuen die Führungen, Aktionen und Kindergeburtstage. Jasmin Hettinger ist seit Ende 2017 als wissenschaftliche Volontärin im Bereich Bildung & Vermittlung tätig. Ihre Aufgabe ist es, partizipative Formate sowie Citizen-Science-Projekte zu entwickeln und durchzuführen. Und nicht zuletzt gibt es regelmäßig einen Platz für einen jungen Menschen, der bei uns sein Freiwilliges Soziales Jahr in der Kultur absolvieren will. Bis zum Sommer 2018 unterstützt Paul Bochwitz die Bildungsarbeit, indem er z.B. Veranstaltungen und Schul-AGs begleitet.

Bewährte Formate und Kooperationen werden selbstverständlich fortgeführt. Das DSM bleibt Partner in der „Sommerschule Wasser“ und bietet sich weiterhin als Ort für Schul-AGs und für die Fortbildung von Lehrerinnen und Lehrern an. Ebenso bleiben Ferienaktionen und Kinderge-

burtsstage Bestandteil des Programms. Aber es gibt auch neue Entwicklungen: Zur Kogge-Ausstellung wurden Museumskisten entwickelt, die Schulen ausleihen können, um die Themen rund um die Kogge auch im Klassenzimmer behandeln zu können. Erstmals wurde 2017 ein Jugendbeirat ins Leben gerufen, dessen zehn Mädchen und Jungen unseren Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern Feedback und eigene Ideen zu den neu geplanten Ausstellungen gegeben haben. Seit dem Sommer 2017 können Schulklassen und andere Gruppen zudem eigens dafür eingerichtete Räume nutzen. Zuvor in der Ausstellung *Erfahrenes* wird hier praktisch und kreativ verarbeitet und vertieft. Abschließend sei an dieser Stelle dem Förderverein des Deutschen Schifffahrtsmuseums ganz herzlich gedankt. Er hat viele der oben genannten museumspädagogischen Projekte finanziell unterstützt und damit erst möglich gemacht. Wir freuen uns darüber, dass ihm gerade unser ganz junges Publikum am Herzen liegt und er die Kosten für die personell notwendige und intensive Betreuung aller Kita-Gruppen zugesagt hat, die 2018 das DSM besuchen werden.

# Zwischen Hoffen und Bangen

## Das Meer in der bildenden Kunst

„Meer, Wasser und Strand, Häfen und Schiffe haben seit jeher eine große Tradition als Motive in der Kunst, denn sie symbolisieren gleichermaßen Sehnsucht und Aufbruch, Naturgewalt und Harmonie.“ Mit diesen Worten wirbt ein Onlineshop derzeit für maritime Kunst. Spätestens seit der Romantik wird das Meer in der Kunst nicht nur als Raum für Ereignisse, wie z.B. Seeschlachten als Motive der Historienmalerei, aufgefasst und abgebildet, sondern symbolisch aufgeladen, künstlerisch verklärt und zur bildlichen Metapher für den menschlichen Lebensweg umgedeutet. Der Schiffbruch, eigentlich Folge katastrophaler Einwirkung von Naturgewalten, avanciert zum Synonym für ein gescheitertes Leben oder enttäuschte Hoffnung.

Dabei taucht das Meer nicht immer als eigenständiges Bildthema in der maritimen Kunst auf, wie die Gemälde zum Thema „Auswanderung“ im Bestand des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) zeigen. Im Bild scheinbar ausgeklammert, wird das Meer hier über das Schiff visualisiert. Bremerhaven war spätestens ab der Mitte des 19. Jahrhunderts einer der wichtigsten Auswandererhäfen für die Migration nach Übersee. Zwischen den Menschen und der ersehnten neuen Heimat lag eine lange und oftmals gefährliche Fahrt über das offene Meer, die eine einschneidende Zäsur im Lebensweg der Auswanderer darstellte. Diese findet jedoch keinerlei Niederschlag in der bildenden Kunst. Die Künstler spielten vielmehr mit den Themen von Sehnsucht und



Carl Fedeler: Die neue Warthalle des ND L in Bremerhaven. Kolorierter Stahlstich, um 1871. (DSM; Inv.-Nr. I/01808/78)

Hoffnung. Synonym dafür wird das im alten Heimathafen vor Anker liegende Schiff kurz vor der Einschiffung oder das in den neuen Heimathafen einlaufende Schiff. Es dominieren die Motive von Abschied und Ankunft, die zwischen Hoffen und Bangen oszillieren, jedoch immer von Sehnsucht begleitet werden.

So auch in der Darstellung der neuen Warthalle des Norddeutschen Lloyd (NDL) von Carl Federer. Zu sehen ist auf der rechten Seite die neue, überdimensioniert dargestellte Warthalle des NDL, der, ebenfalls überdimensioniert, die Flotte von NDL-Dampfseglern auf der linken Bildseite gegenübergestellt ist. Massen von Menschen in verkleinertem Maßstab strömen aus der Warthalle in Richtung der Schiffe. Das offene Meer ist nicht zu sehen, dennoch ist es dieser Darstellung immanent. Der übermächtig dargestellte NDL mit seiner modernen und großen Flotte wirbt für eine sichere Überfahrt. Charakteristisch für die Gemälde mit Auswandererthematik ist, dass die Abfahrt vom alten Heimathafen stets von der Landseite gezeigt wird. Der Betrachter wird vom Künstler „zurückgelassen“. Dies bietet Raum, über die eigenen Wünsche und Sehnsüchte nach-

zudenken, die durch den Aufbruch des Schiffes im Betrachter ausgelöst werden. Die Ankunft im Zielhafen wird dagegen von der Wasserseite aus dargestellt, so auch bei Antonio Jacobsen, der als junger Mann von Dänemark nach New York auswanderte.

Die immanente Darstellung des Meeres über das Schiffsmotiv wird auch im Gemälde „Auswanderer“ deutlich. Eine Familie im Halbporträt schaut nach links in eine vermeintliche Ferne, die außerhalb des Sichtfeldes des Betrachters liegt. Das eigentliche Thema erschließt sich erst über die im Hintergrund sichtbaren Segel mehrerer Schiffe: Es handelt sich um eine Auswandererfamilie kurz vor der Einschiffung. Während die jungen Leute dem neuen Leben, das mit der Seereise beginnt, sehnsüchtig entgegenblicken, betrauert die ältere Generation den Verlust der alten Heimat.

Das Themenfeld „Auswanderung“ ist nur ein Beispiel für die vielfältige thematische und künstlerische Darstellung des Meeres in der Kunst, die in den umfangreichen Bildbeständen des DSM zu finden ist und als symptomatisch für die maritime Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts gelten kann.



Antonio Jacobsen: Vor der Brooklyn Bridge. Öl auf Leinwand, 1888. (DSM; Inv.-Nr. I/03015/84)



Jacob Fischer: Auswanderer. Öl auf Leinwand, 1920er-Jahre. (DSM; Inv.-Nr. I/10374/08)

Seit 2016 ist es daher meine Aufgabe als Kunsthistorikerin, eben diese Bildbestände, zu denen neben den etwa 3.000 Gemälden auch Aquarelle, Zeichnungen und ein großer Bestand historischer Photographien gehören, kunsthistorisch zu erforschen. Ziel ist es, die maritime Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts aus ihrem bisherigen Schattendasein zu holen und innerhalb der

Kunstgeschichte neu zu verorten. Dass dies nicht nur auf nationaler Ebene geschehen kann, zeigte der internationale Workshop „Ship Ahoy for Maritime Art“, der in Kooperation mit Prof. Dr. Barbara Schellewald vom Kunsthistorischen Institut der Universität Basel vom 11.–13. Oktober 2017 im DSM stattgefunden hat und der einen wichtigen Meilenstein auf diesem Weg darstellt.

# Sterne schießen

Eine theatrale Recherche zum Norddeutschen Lloyd von Anne Jelena Schulte  
im Stadttheater Bremerhaven in Kooperation mit dem DSM

„Beim Lloyd, wenn wir zum Heuerbüro gegangen sind, konnte man sich halbwegs noch das Schiff aussuchen: Wo willst du denn hin? Demnächst kommt die SCHWABENSTEIN, willst du da rauf? – Wo geht die denn hin? – Na, sagt der, nach Fernost. – Ist in Ordnung!“

Millionen Auswanderer und noch viel mehr Frachtgut transportierten die Besatzungsmitglieder des ruhmreichen Norddeutschen Lloyd einst über die Meere der Welt. Dreißig Jahre nach der Stadtgründung Bremerhavens liefen 1857 die ersten Schiffe des Norddeutschen Lloyd nach New York, Baltimore und New Orleans aus, um wenig später bereits zur zweitgrößten Reederei der Welt zu expandieren. Die Mannschaft selbst sprach ein Jahrhundert später gerne von „Gottes eigener Reederei“.

Schillerndes Prestige brachte der Name mit, während die Hierarchien an Bord oft streng waren und die Arbeitsbedingungen an den Kräften der Mannschaft zehrten. Von Gemeinschaft und Konflikten an Bord der Schiffe erzählt das vom Stadttheater Bremerhaven in Auftrag gegebene Stück der Berliner Autorin Anne Jelena Schulte.

Auf der Suche nach den realen Erfahrungen der Bewohner von „Lloyd-City“, wie Bremerhaven einst genannt wurde, recherchierte sie in den Archiven der Stadt und führte zahlreiche Gespräche

mit ehemaligen Besatzungsmitgliedern aus Bremerhaven und umzu, um aus deren Perspektive auf den Alltag an Bord zu blicken. So wird auf der großen Bühne des Stadttheaters ein abendfüllendes Stück Bremerhavener Identität aufgeführt, das Raum lässt für die großen und kleinen Fragen zwischen Meer und Land, zwischen Stadt und Welt.

„Das hieß immer Gottes eigene Reederei. Ich hab das ja selbst erlebt, ich hab ja angefangen beim Lloyd. Die waren so was von arrogant, diese Klassengesellschaft. Ganz oben der Kapitän und die Offiziere, dann kamen die Unteroffiziere, die Schiefs, und dann kam der Mittelstand, das waren wir Assis, nich, und dann kam die Mannschaft, nich, das war das Allerletzte. Dann kamen noch die Matrosen, und dann ganz unten Heizer, Schmierer, Motorenwärter, das waren so, na ja. Und dann kam die Bedienung, Stewards, die spielten überhaupt keine Rolle. Die haben wir sogar verachtet. Aufwäscher, das war das Allerletzte. Gerad beim Lloyd.“

Vorstellungstermine:

12.05., 16.05., 19.05., 26.05., 01.06., 03.06. und 07.06.2018 jeweils um 19:30 Uhr im Großen Haus des Stadttheaters Bremerhaven (Kartenvorverkauf läuft)



## Neues aus der Redaktion

### ■ Jüngstes „Deutsches Schifffahrtsarchiv“ mit Rekordumfang

Mit einiger Verspätung, dafür aber einem rekordverdächtigen Umfang von 560 Seiten erscheint die 39. Ausgabe des wissenschaftlichen Jahrbuchs „Deutsches Schifffahrtsarchiv“. Neben zwei quellenkundlichen Beiträgen – Christer Westerdahl zu „Maritime Taboos as a Social Factor“ und Jochen Haas zu „Seehäfen in der lyrischen Dichtung Roms zwischen später Republik und früher Kaiserzeit“ – liegt das Hauptaugenmerk des Bandes auf der Meeresforschung sowie dem Schiff- und Bootsbau.

Jörn Bohlmann legt den zweiten Teil seiner Abhandlung über „Traditionelles Segelmacherhandwerk vom 17. ins 20. Jahrhundert“ vor, die hervorragend ergänzt wird durch Hermann Ostermanns Aufsatz über „Historische Segel – Sachzeugnisse des traditionellen Segelmacherhandwerks“. Zum Bootsbau steuert Christian Ostersehle eine Arbeit über das USA-Geschäft der Fr. Lürssen Yacht- und Bootswerft in Bremen-Vegesack in der Zwischenkriegszeit bei, betitelt „Yachten und Yachtender für Amerika“. Die Geschichte der deutschen Meeresforschung wird gleich in vier Artikeln thematisiert. Einleitend blickt Gotthilf Hempel auf ein halbes Jahrhundert deutscher Meeresforschung zurück, ehe Walter Zenk (gemeinsam mit neun Co-Autoren) sowie Jörn Thiede (mit elf Co-Autoren) in englischsprachigen Beiträgen die Entwicklung der Meeresforschung in Kiel seit dem Zweiten Weltkrieg unter verschiedenen Blickwinkeln – Entwicklung der

physikalischen und chemischen Wissenschaften sowie Institutionen der marinen Geowissenschaften – darstellen. Wolfgang Matthäus beschließt den Aufsatzblock mit einer Arbeit zur Geschichte der deutschen Ostseeforschung: „Von S.M. Aviso POMMERANIA zum Reichsforschungsdampfer POSEIDON“.

*Deutsches Schifffahrtsarchiv 39, 2016. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 560 Seiten, 227 Schwarzweiß- und Farbbildungen, 16,5 x 24, cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-039-5, 23,50 Euro, im Abonnement 19,50 Euro.*



## ■ Binnenschifffahrt im Bild

Den mittlerweile siebten Band der erfolgreichen Serie „Schifffahrt und Fotografie“ widmet der ehemalige Archivleiter des DSM Klaus-Peter Kiedel unter dem Titel „Auf Seen, Flüssen und Kanälen“ der Binnenschifffahrt, zu deren Geschichte das Deutsche Schifffahrtsmuseum über reiche Bestände verfügt.

Das Spektrum der präsentierten Aufnahmen reicht von kaiserzeitlichen Räderbooten und Saldampfern über Kähne und Motorgüterschiffe der 1950er Jahre bis hin zu modernen Schubeinheiten, RoRo-, Container- und Kabinenschiffen der Gegenwart – auf der Reise und beim Laden oder Löschen in Binnen- und Seehäfen. Entstanden sind die Fotografien, die einen Zeitraum von der Kaiserzeit bis in heutige Tage umspannen, an Binnengewässern vom südlichen Bayern bis zur Küste.

Gewohnt ausführliche Bildunterschriften öffnen den Blick in die Welt der Binnenschifffahrt und die oft viele Jahrzehnte lange Geschichte der Fahrzeuge.



*Klaus-Peter Kiedel: Auf Seen, Flüssen und Kanälen. Binnenschiffe auf Fotografien von der Kaiserzeit bis heute. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 87; Schifffahrt und Fotografie, Band 7. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 80 Seiten, 71 großformatige Duplex- und Farbbildungen, 27,5 x 24,5 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-087-6, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.*



Raddampfer HOHENTWIEL verlässt im Juli 2016 bei einsetzender Dämmerung den Anleger Langenargen am Bodensee. Farbimpression aus dem neuen Bildband „Auf Seen, Flüssen und Kanälen“. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)

## Fachzentrum für Schiffserhalt: Das Hardanger fartøyvernssenter

„Ich wollte aber unbedingt noch einen Affenfaust-Schlüsselanhänger machen.“ Wenn Kinder nach fünfständigem Aufenthalt ein Museum nur unter Protest wieder verlassen, wurde dort wohl so einiges richtig gemacht. Tatsächlich weiß das Hardanger fartøyvernssenter in Norheimsund zu begeistern. Kinder – ebenso wie Erwachsene – können hier im Selbstversuch testen, wie oft eine Leine durch Blöcke zur Talje geschoren werden muss, bis sich das daran befestigte Holzfass hochheben lässt. Treffsicherheit ist gefragt, um die Affenfaust am Ende einer Wurfleine in die Mitte des waagrecht auf einem Dreibein montierten Rettungsring zu werfen. Holz, Nägel, Segeltuch, Tauwerk und Werkzeuge liegen im Außenbereich bereit, damit junge Museumsbesucher sich selbst

ein Spielzeugschiff bauen können. In einem stattlichen Wasserbecken kann dessen Schwimmfähigkeit auch sofort getestet werden. Tauwerk und Lehrbücher helfen dabei, Seemannsknoten zu üben.

Alle Sinne möchte das Zentrum ansprechen. Die Besucher sollen „das Holz fühlen, den Teer riechen und wunderschöne Boote im Museumshafen anschauen.“ 1984 entstand die Idee, eine rotte hölzerne Hardangerjakt von 1884 zu restaurieren. Aus dem Restaurierungsprojekt MATHILDE entwickelte sich das „Hardanger Maritime Museum“ als Teil des Hardanger og Voss Museums. Direkt am Hardangerfjord, rund 70 Kilometer östlich von Norwegens zweitgrößter Stadt Bergen gelegen, ist es längst das wichtigste der insgesamt



Außenansicht des Hardanger fartøyvernssenter. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Verf.)



Gerade auch jüngeren Gästen bietet das Museum viele Möglichkeiten, selbst etwas auszuprobieren.

drei nationalen Fachzentren für den Erhalt des Kulturerbes Seefahrzeuge. Bis heute ist die 22,25 Meter lange Jakt MATHILDE in Museumsbesitz und regelmäßig im Einsatz; wenn sie in Norheimsund ist, für Tagesstörns. In den Sommermonaten segelt die bis zu 400 m<sup>2</sup> Segelfläche tragende MATHILDE mit Jugendlichen von Bergen aus Küstentörns.

Die Restaurierung und Konservierung von Schiffen ist die Haupttätigkeit des Hardanger fartøyvernserter. 8.500 m<sup>2</sup> groß ist das Werftgelände mit vier Werkstätten, einer Slipbahn für bis zu 90 Fuß lange Schiffe und zwei Kaimauern mit einer Gesamtlänge von 65 Metern. Nirgends sonst in Norwegen werden mehr Menschen im traditionellen Holzbootsbau ausgebildet als hier. Seit der Gründung des Zentrums haben rund 50 Holzbootsbauer ihren Gesellenbrief erhalten.

Die Schiffe, an denen gearbeitet wird, gehören Stiftungen, Museen und seltener privaten Eignern. Unter anderem wurden die 76 Fuß lange Ketsch SVANHILD, der 168 Fuß lange Raddampfer SKIBLADNER und der Hardanger Kutter VIKINGEN (48 Fuß) komplett saniert. Auch am 102-Fuß-



In Hardanger wird nicht nur klassischer Holzbootsbau betrieben ...

Schoner SVANEN wurde gearbeitet. 2017 sanierten zwölf Mitarbeiter des Hardanger fartøyvernse-nter am Frammuseum in Oslo die GJØA. Mit ihr durchfuhr der norwegische Seemann und Polarforscher Roald Amundsen von 1903–1906 als Erster die komplette Nordwestpassage. Die 1873 vom Stapel gelaufene Hardangerjakt nach der Sanierung von innen und außen zu besichtigen, ist ein Genuss.

Kleine geklinkerte Ruderboote werden in Norheimsund nicht nur restauriert, sondern auch schon einhundertfach neu gebaut. Selbstverständlich steht auch die 1987 eingerichtete Kleinboot-Werkstatt Besuchern offen. In Lehrgängen können Touristen außerdem selbst Bootsbau lernen. „Willst du ein Ruderboot ausprobieren?“, fragt ein Museumsmitarbeiter. Wenige Minuten später stehen wir mit Rettungswesten auf der Kaimauer und suchen uns eines der Boote aus, um eine Runde auf dem Fjord zu rudern. Die Begeisterung für die Schifffahrtstradition wird am Hardangerfjord mit großer Herzlichkeit vermittelt. Seit 1999 können Ruderboote auch für Tages- oder Mehrtagestouren mit anfänglicher Einweisung oder auch mit einem Tourenbegleiter ausgeliehen werden. Los ging es mit einem Hardangerfæring, einem Ruderboot mit zwei Paar Rudern. Inzwischen stehen vier verschiedene Boote (das größte für zehn Personen) zur Verfügung.

Die Kombination aus gläserner Werft, Museum und Servicebetrieb funktioniert. Selbstverständlich gehören neben Holzbootsbauern auch Spezialisten für alte Glühkopfmotoren oder moderne Schiffsdiesel zum Mitarbeitersteam. Infotafeln informieren auf Norwegisch und Englisch über die Schiffe, an denen gearbeitet wird oder wurde. Die Entwicklung von Außenbordmotoren wird anhand zahlreicher Modelle gezeigt. Der Ausstellungsteil „The Coast“ zeigt einige der frühesten Fotografien von der norwegischen Küste zwischen Oslo und Tromsø. Sie stammen aus der Zeit von 1862 bis 1900, als hölzerne Boote und Segelschiffe noch allgegenwärtig waren. Im Filmraum laufen maritime Filme wie „When the sea was the way“ oder „The Nordland Trade“ über



... sondern auch das Seilmacherhandwerk.

den Dorschhandel in den 1920er-Jahren. „The woman by the sea“ zeigt das frühere Küstenleben aus der Sicht der Frauen. Im Kari Louise Café, das ebenso wie der Filmraum gemietet werden kann, gibt es selbstgebackenen Kuchen, Kaffee, Tee und leichte Gerichte.

Wenn über den Außenbereich der Geruch einer Dampflok zieht, wurde die Esse der Schmiede angefeuert. Der Schmied Seppe Lehembre fertigt Beschlüge, die bei der Restaurierung alter Fahrzeuge benötigt oder von Eignern traditioneller Schiffe bestellt werden; im Januar 2018 gerade einen Piekfallbeschlug für das Polarforschungsschiff FRAM im gleichnamigen Museum in Oslo. Eine Auswahl seiner Arbeiten wird im museums-eigenen Shop in Norheimsund angeboten. Dort kann auch handgemachtes Tauwerk gekauft werden, denn das gehört für die Mitarbeiter des Hardanger fartøyvernse-nter auf jedes traditionelle Boot. Die 80 Meter lange Reeperbahn des Museums wurde 1995 in Betrieb genommen – über 40 Jahre, nachdem der letzte norwegische Seil-



Blick auf die 2017 von Mitarbeitern des Hardanger fartøyvernssenter sanierte Gjøa im Frammuseum in Oslo.

macher ausgebildet worden war. Es ist die einzige noch betriebene Reeperbahn Norwegens. Die Seilerinnen Ingunn Undrum und Sarah Sjøgren bilden darauf wieder in diesem traditionellen Gewerk aus. Das Tauwerk entsteht aus Hanf, Manila, Kokosfasern, Pferdehaar oder auch Kunstfasern. Es ist zum Beispiel auf dem Wikingerschiff HARALD HÅRFAGRE oder der schwedischen GÖTHEBORG im Einsatz. Die Replik des 1738 gebauten Ostindienfahrers war schon zum Windjammertreffen Sail Bremerhaven in der Seestadt zu Gast.

Die beiden Seilmacherinnen unterstützen auch Forschungsprojekte mit ihrem Fachwissen, etwa, wenn die historische Verwendung von Tauwerk oder kompletter Takelagen dokumentiert oder rekonstruiert werden muss. Auch die Holzbootbauer und der Schmied widmen sich neben ihrer handwerklichen Arbeit regelmäßig der Recherche in Archiven, um so das historische Erbe des

traditionellen Bootsbaus an der norwegischen Küste zu erhalten. „Kooperation in allen Bereich ist der Schlüssel zu unserem Erfolg.“

Bleibt am Ende des Besuchs im Center, das weit mehr ist als „nur“ ein Museum, noch der Wunsch der Kinder, Affenfäuste als Schlüsselanhänger zu knüpfen. „Kein Problem. Nehmen Sie sich gerne Tauwerk und Schlüsselringe mit und machen die Knoten einfach später auf dem Campingplatz.“  
Mange takk!

Adresse:

HFS – Hardanger fartøyvernssenter, Hardanger Maritime Museum, 5600 Norheimsund, Hardanger, Norwegen

Öffnungszeiten: 2.5.–30.8. täglich 10–17 Uhr (außerhalb dieser Zeiten Führungen nach Vereinbarung)

Weitere Informationen unter [www.fartoyvern.no](http://www.fartoyvern.no)

# DSM-Veranstaltungskalender

15.04.2018, 15.00 Uhr:

Schätze unserer Sammlung mit Dennis Niewerth:  
**„Schiffsmodelle virtuell aufbereitet: 3D-Digitalisierung am Deutschen Schifffahrtsmuseum“**

18.04.2018, 18.00–19.30 Uhr:

Feierabend-Törn mit Dr. Albrecht Sauer und Marita Westphal-Blome, DARC: **„Seefunk früher und heute“** (auf SEEFALKE)\*

05.–06.05.2018:

**Mitgliederversammlung** des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. mit Begleitprogramm

06.05.2018, 15.00–16.00 Uhr:

Öffentliche Führung: **„Mit geblähten Segeln – Handelsschifffahrt vor 150 Jahren“**

13.05.2018, 10.00–18.00 Uhr:

**Internationaler Museumstag** unter dem Motto „Netzwerk Museum: Neue Wege, neue Besucher“

11.30–13.00 Uhr: Familienaktion „Segeln“

14.00 Uhr: Eröffnung der Kinderausstellung „Willst du mit mir segeln gehen?“

13.05.–30.06.2018:

**Kinderausstellung „Willst du mit mir segeln gehen?“** (siehe S. 32)

20.05.2018, 15.00 Uhr:

Schätze unserer Sammlung mit Niels Hollmeier:  
**„COLUMBUS in New York. Der Maler Claus Bergen und der Bremer(havener) Passagierdampfer COLUMBUS“**

23.05.2018, 19.00 Uhr:

**Szenische Lesung „Vom Eis gebissen“** in Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut,

Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, der Universität Bremen und der Bremer Shakespeare Company (Eintritt: 13,00 Euro, ermäßigt 6,00 Euro)

24.–27.05.2018:

**SeeStadtFest Bremerhaven, Programm zu „150 Jahre Forschungsschifffahrt“:**

24.05., 10.00–18.00 Uhr: Sonderpostfiliale mit Sonderstempel GRÖNLAND (Foyer DSM)

24.05., 13.00–15.00 Uhr: „Orte des Dialogs“, Podiumsdiskussion (auf GRÖNLAND)

24.05., 17.00 Uhr: Eröffnung SeeStadtFest (auf GRÖNLAND)

25.05., 10.00–18.00 Uhr: Open Ship (auf GRÖNLAND)

26.05., 11.00 Uhr: Exklusiver Haf Rundgang (DAH/DSM)

26.–27.05., jeweils 10.00–18.00 Uhr: Open Ship (auf GRÖNLAND)

03.06.2018, 15.00–16.00 Uhr:

Öffentliche Führung: **„Passagierschifffahrt“**

08.06.2018, 18.00–19.30 Uhr:

Feierabend-Törn zum **„Welttag der Ozeane“**

09.06.2018, 17.00–24.00 Uhr:

**Lange der Nacht der Kultur unter dem Motto „Ankommen und Abfahren“** (Eintritt frei):

17.00 und 18.30 Uhr: Zeitreise ins Mittelalter: Auf großer Fahrt mit der Kogge (Familienaktion mit mittelalterlichen Kostümen für die Kinder)

19.30, 20.30 und 21.30 Uhr: Konzert „Der Tag, an dem Elvis in Bremerhaven an Land ging“ (Tribute to the King of Rock 'n' Roll)

24.00 Uhr: „Das Wrack der Bremer Kogge in neuem Licht“ (Mitternachtsführung mit Taschenlampen)

10.06.2018, 11.30–13.00 Uhr:  
Familienaktion „**Containerschiffe**“ für Familien mit Kindern ab 6 Jahren

17.06.2018, 15.00–16.00 Uhr:  
Schätze aus unserer Sammlung mit Dr. Nicole Höher: „**Frauen an Bord von Schiffen**“

01.07.2018:  
Familientag „**125 Jahre Hans Scharoun**“

04.07.2018, 10.00–13.00 Uhr:  
Kinder-Ferienaktion mit Sabrina Nisius: „**Hafenrallye und Knoten**“ für Kinder von 8 bis 12 Jahren\*\*

08.07.2018, 11.00–15.00 Uhr:  
**Führung zur Geschichte der Bremer Kogge mit anschließendem Törn auf der UBENA VON BREMEN** in Kooperation mit Hansekoggewerft e.V. (Buchungen unter Tel.: 0471/46846, Frau Hauptmann, Hansekoggewerft e.V.; Treffpunkt: DSM)

08.07.2018, 11.30–13.00 Uhr:  
Familienaktion „**Hafenrallye**“ für Familien mit Kindern ab 6 Jahren

15.07.2018, 15.00–16.00 Uhr:  
Schätze aus unserer Sammlung mit Jasmin Hettinger: „**Von Pegeln und Sturmfluten: 115 Jahre historischer Wasserstandsanzeiger**“

18.07.2018, 10.00–13.00 Uhr:  
Kinder-Ferienaktion „**MWal kreativ**“ für Kinder von 5 bis 8 Jahren\*\*

22.07.2018, 11.30-13.00 Uhr:  
Familienaktion auf der „**RAU IX**“ für Familien mit Kindern ab 6 Jahren

01.08.2018, 10.00–13.00 Uhr:  
Kinder-Ferienaktion „**Schiffe im Karton**“ für Kinder von 7 bis 10 Jahren\*\*

05.08.2018, 15.00–16.00 Uhr:  
Öffentliche Führung: „**Spaziergang durch den Museumshafen**“

12.08.2018, 11.30–13.00 Uhr:  
Familienaktion „**Ernährung auf See**“ für Familien mit Kindern ab 6 Jahren (auf SEEFALKE)

19.–26.08.2018:  
**Themenwoche zum Kulturerbejahr 2018 mit Begehungen, Vorträgen und Sonderausstellung „Der Zahn der Gezeiten – Maritime Schätze unter der Lupe“** (detailliertes Programm unter [www.dsm.museum](http://www.dsm.museum))

09.09.2018, 10.00–18.00 Uhr:  
**Tag des offenen Denkmals**

27.09.2018, 18.00–19.30 Uhr:  
Feierabend-Törn zum Weltschiffahrtstag mit Dr. Martin Weiss: „**Wissenschaft an Bord**“ in Kooperation mit der Universität Bremen\*

04.10.2018, 10.00–13.00 Uhr:  
Kinder-Ferienaktion „**Eis – Wasser. Warum steigt der Meeresspiegel?**“ für Kinder von 8 bis 12 Jahren\*\*

09.10.2018, 10.00–13.00 Uhr:  
Kinder-Ferienaktion „**Leserunde im Schiffsbauch**“ für Kinder von 5 bis 8 Jahren\*\*

16.10.2018, 18.00–19.00 Uhr:  
„**Licht aus!**“ Taschenlampenführung durch die Kogge-Halle

\* Anmeldung bis drei Tage vor der Veranstaltung unter Tel. 0471/48207-844 oder [besucherservice@dsm-museum.de](mailto:besucherservice@dsm-museum.de). Kosten: 12 Euro pro Person, für Fördervereinsmitglieder 6 Euro; Teilnehmer/-innenzahl begrenzt.

\*\* Anmeldung bis drei Tage vor der Veranstaltung unter Tel. 0471/48207-844 oder [besucherservice@dsm-museum.de](mailto:besucherservice@dsm-museum.de). Kosten: 8 Euro pro Kind; Teilnehmer/-innenzahl begrenzt.

Alle Veranstaltungen im DSM und ohne zusätzlichen Eintrittspreis, sofern nicht anders angegeben. Weitere, bei Redaktionsschluss noch nicht feststehende Veranstaltungen unter [www.dsm.museum](http://www.dsm.museum). Änderungen vorbehalten.



## Notizen aus dem DSM

Dr. Ursula Warnke, seit dem Jahr 2006 als Direktorin am Deutschen Schiffahrtsmuseum tätig, wo sie für die Bereiche Ausstellungen, Vermittlung und Wissenstransfer verantwortlich zeichnete und das DSM in zahlreichen Gremien und Verbänden vertrat, hat zum 1. Januar 2018 eine neue Aufgabe als Direktorin des Landesmuseums für Natur und Mensch in Oldenburg übernommen. Mit dem Ausscheiden von Frau Dr. Warnke wurde die Geschäftsordnung des Direktoriums des DSM geändert, das sich fortan aus einer Geschäftsführenden Direktorin, zuständig für Forschung, Sammlung und Vermittlung, sowie einem kaufmännischen Geschäftsführer, zuständig u.a. für Liegenschaften, Museumshafen, Technische Dienste und Verwaltung, zusammensetzt. Hiermit wird zugleich eine Forderung der Leibniz-Gemeinschaft nach einer „gleichberechtigten Doppelspitze“ umgesetzt.



PD Dr. Natascha Mehler, seit 2015 als wissenschaftliche Nachwuchsgruppenleiterin des im Leibniz-Wettbewerb geförderten Projekts „Zwischen Nordsee und Nordmeer: Interdisziplinäre Studien zur Hanse“ am DSM tätige historische Archäologin (vgl. DEUTSCHE SCHIFFAHRT 2.2015, S. 24–28), ist mit dem diesjährigen Caroline von Humboldt-Preis der Humboldt-Universität zu Berlin ausgezeichnet worden. Hiermit würdigt die Auswahlkommission Natascha Mehlers „kreative interdisziplinäre Forschung, die Ansätze und Methoden der Archäologie, Geschichtswissenschaft, Kunstgeschichte sowie Sozial- und Kulturanthropologie miteinander verknüpft“. Der Caroline von Humboldt-Preis wird seit 2010 jährlich an eine exzellente Postdoktorandin aus dem In- oder Ausland verliehen und ist mit einer Auszeichnungssumme von 15.000 Euro einer der höchstdotierten Preise seiner Art in Deutschland.



Die Neugestaltung der Ausstellungen des DSM nimmt an Fahrt auf. In den Monaten nach Schließung des Bangert-Baus im Mai 2017 wurde dieser Gebäudeteil bis Februar dieses Jahres komplett – mit Ausnahme der Apsis und der Schiffsbrücke – ausgeräumt, um Platz für die neue Ausstellung zu schaffen.

Parallel wurde damit begonnen, die bislang im Scharoun-Bau lagernden Objektbestände des Magazins in ein Interimsdepot zu verbringen (vgl. S. 13ff.); die Bestände des Archivs sollen folgen. Hiermit wird bereits die zweite Phase der Neugestaltung der Ausstellungen eingeläutet, nämlich die Sanierung sowie Modernisierung des Scharoun-Baus und die anschließende Eröffnung der neu konzipierten Ausstellung im „Stammgebäude“ des DSM, die frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2020 stattfinden wird.

Dies hat zur Folge, dass der Scharoun-Bau ab dem 1. Juli 2018 geschlossen wird. Gleiches gilt für Bibliothek und Archiv.



Preisträgerin Natascha Mehler mit Guðni Th. Jóhannesson, Präsident Islands, auf einer Konferenz in Aalborg, Dänemark, im August 2017. (Foto: Privat)

Weiterhin geöffnet bleiben die bereits neueröffnete Kogge-Halle, für die ein separater Eingang zum „Alten Hafen“ geschaffen wird, sowie die Schiffe im Museumshafen. Auf die Erhebung von Eintrittsgeldern wird während der Bauzeit verzichtet: Für Kogge-Halle und Museumsschiffe gilt das Prinzip „Pay what you want“ (bereits jetzt und noch bis zum 30.06.2018 gelten aufgrund der zwangsläufig entstehenden Beeinträchtigungen halbierte Eintrittspreise). Das Café Weserblick bleibt ungeachtet der baulichen Maßnahmen bis Ende des Jahres geöffnet und ist für Veranstaltungen buchbar.

Bis zur Schließung des Scharoun-Baus am 1. Juli 2018 werden übrigens im Eingangsbereich in einigen Wandvittrinen Einblicke in einige jener Themen gewährt, die im Fokus der künftigen Ausstellung im Bangert-Gebäude stehen werden.



Vom 10. Dezember 2017 bis zum 8. April 2018 wurde im DSM die in Kooperation mit dem Kinderkulturbüro e.V. Hamburg und dem Museum Schwedenspeicher in Stade entwickelte Ausstel-

lung „Von Kapitänen und Kaufleuten – Seehandel im Mittelalter“ für Kinder ab 6 Jahren gezeigt. Gefördert wurde die Ausstellung durch die VGH-Stiftung und den Förderverein des DSM.

Aufgrund des regen Interesses des jungen Museumspublikums an der Ausstellung hat das DSM seine Zusammenarbeit mit dem Kinderkulturbüro ausgeweitet und zeigt vom 13. Mai bis zum 30. Juni 2018 unter dem Titel „Willst du mit mir segeln gehen?“ eine weitere Kinderausstellung, diesmal insbesondere für Kinder ab 8 Jahren. In der Ausstellung geben erfahrene und junge Segler Einblicke in die vielfältige Welt des Segelsports auf Yacht und Jolle. Eingerahmt von großformatigen Fotos kann gebastelt, geknotet und Technik ausprobiert werden.



Abschließend ein Wort in eigener Sache:

Der Vorstand des Fördervereins bittet alle Mitglieder, für die Überweisung von Mitgliedsbeiträgen und Spenden künftig ausschließlich das im Impressum angegebene Vereinskonto bei der Weser-Elbe Sparkasse zu nutzen. Vielen Dank!



Beispiel eines Hands-on-Exponats in der Ausstellung „Willst du mit mir segeln gehen?“ für Kinder ab 8 Jahren. (Foto: © Kinderkulturbüro e.V. Hamburg)

# Neue Bücher

OCEANUM. Das maritime Magazin  
jetzt auch im Abo zum Sammeln!

Die ganze Welt  
der Seefahrt  
gestern und heute  
auf 320 Seiten  
für nur € 15,90  
Sie sparen die Ver-  
sandkosten, wenn  
Sie abonnieren!



Klaus-Peter Kiedel  
**Auf Seen, Flüssen und Kanälen**  
Binnenschiffe auf Fotografien  
von der Kaiserzeit bis heute

»Schifffahrt und Fotografie«, 80 Seiten, 27 x 24 cm, Duplex- und  
Farbabb., gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-087-6



OCEANUM Dokumentation  
**Mit der PEKING um Kap Hoorn**  
152 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
Euro 17,90, ISBN 978-3-86927-502-9

Morten Planer hat erstmals das Tage-  
buch von Irving Johnson aus dem Jah-  
re 1929 übersetzt. Carsten Petersen por-  
trätiert den legendären Laeisz-Kapitän  
Jürgen Jürs.

Mit einem Beitrag von Mathias Kahl vom  
Verein der Freunde der PEKING.



OCEANUM SPEZIAL Ostsee  
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-602-1

Peer Schmidt-Walther ist oft auf der Ost-  
see unterwegs auf Frachtern, Seglern,  
Forschungsschiffen oder Eisbrechern.  
Kamera und Notizblock hat er stets  
griffbereit. Seine schönsten Texte und  
Fotos hat er für diesen Band ausgesucht.



OCEANUM SPEZIAL Seenotretter  
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-603-8

Manuel Miserok begeistert sich seit  
mehr als 30 Jahren für die Seenotretter.  
Unterhaltsam, informativ, nachdenklich  
und auch mal humorvoll erzählt er die  
interessantesten Geschichten und zeigt  
seine besten Fotos.

Fordern Sie unser Gesamtprogramm an!

**oceanum**  
VERLAG

**VERLAGS-  
BUCHHANDLUNG**  
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.