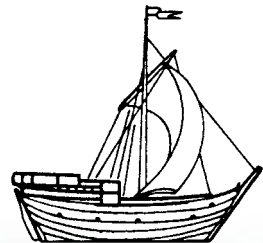


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2020



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Links: Den ungeahnten Herausforderungen durch die Corona-Krise wird am DSM u.a. mit besonderen Angeboten begegnet (Foto: Sabrina Nisius/DSM); siehe S. 30.

Rechts: Seit 125 Jahren in Fahrt – Heringslogger BV 2 VEGESACK (Foto: Stefan Schorr); siehe S. 2ff.

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, Adressen- und Statusänderungen, z.B. wenn aus einem Studenten ein Berufstätiger wird, der Geschäftsstelle mitzuteilen. Vielen Dank!

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Dr. Katharina Bothe, Erik Hoops, Karolin Leitermann, Annica Müllenberg, DSM, Bremerhaven;
Dr. Albrecht Sauer, Bremerhaven; Stefan Schorr, Bremen; Dr. Frederic Theis, Dr. Martin P.M. Weiss,
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: <https://www.dsm.museum>; E-Mail: fv@dsm.museum

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte

Verantwortlicher Redakteur: Erik Hoops

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder. Wird in vorliegender Ausgabe aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei personenbezogenen Begriffen ausschließlich die männliche Bezeichnung gewählt, sind stets alle Geschlechter gleichermaßen gemeint.

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Weser-Elbe Sparkasse

IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10

BIC: BRLADE21BRS

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen GmbH, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 10, 2014.

Satz, Druck und Layout: Müller Ditzen GmbH, 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.

42. Jahrgang 2020



Schiffahrt aktuell

- Stefan Schorr **Heringslogger BV 2 VEGESACK.**
125. Geburtstag und nicht wirklich etwas zu feiern **2**

Berichte aus dem Museum

- Karolin Leitermann **Perspektive: Scharoun-Bau. Das historische Potenzial**
eines organischen Gebäudes entdecken **8**
- Frederic Theis **„KARTEN WISSEN MEER. Globalisierung vom Wasser aus“.**
Sonderausstellung eröffnet **12**
- Annica Müllenberg **Eine Wolke aus vier Milliarden Punkten.**
SEUTE DEERN bleibt digital für die Nachwelt erhalten **16**
- Katharina Bothe **Arbeitsmigranten im Schiffbau des 20. Jahrhunderts **18****
- Martin P.M. Weiss **International Fellows am DSM **21****
- Albrecht Sauer **Licht und Schatten in der Passagierschiffahrt**
des 20. Jahrhunderts. Neue Akquisitionen der Bibliothek **23**

Andere maritime Museen und Einrichtungen

- Stefan Schorr **Heringsfängermuseum Heimsen.**
Vegesacker Crew aus dem Binnenland **26**
- Erik Hoops **Notizen aus dem DSM **30****
- Impressum/Titelbild **U2****

Heringslogger BV 2 VEGESACK

125. Geburtstag und nicht wirklich etwas zu feiern

1895 wurden an der Weser vier Segellogger aus Eisen für den Heringsfang gebaut. Die 125 Jahre alte BV 2 VEGESACK ist bis heute in Fahrt, in Corona-Zeiten jedoch in so abgespecktem Umfang, dass die Zukunft des Schiffes ungewiss ist.

Mit schäumender Bugwelle schiebt sich die BV 2 VEGESACK durch die Außenweser. Kraftvoll läuft das Traditionsschiff mit einem Schrick in den Schoten Richtung Bremerhaven. Thom Körner ist zufrieden: „Bei ordentlichem Wind ist das einfach ein tolles Schiff“, sagt der Skipper. Bis zu 360 Quadratmeter Segel kann die BV 2 tragen, verteilt auf Groß, Besan, Fock, Klüver, Flieger und ein Toppsegel, das sich selbst bei sechs Windstärken noch problemlos handhaben lässt. „Das heutige Rigg entspricht jedoch eher dem eines Brixham-Trawlers als dem eines ehemaligen Se-

gelloggers. Darauf wurde ja beispielsweise das Großsegel ohne Baum gefahren“, erklärt Körner und ergänzt: „Die VEGESACK ist sehr seetüchtig. Leider taucht der Klüverbaum etwas zu früh hart ein, weil wir ihn waagerecht fahren. Ursprünglich war der aufsteigend. Da das Schiff eher untertakelt ist, klappt schnelles Aufkreuzen leider nicht wirklich.“ Spricht's und startet den 350-PS-Diesel, als der Winkel zum Wind zu spitz wird.

„Kreuzen wir halt dänisch, dann bekommen weraufwärts die Leute am Ufer trotzdem noch unsere Segel zu sehen.“ Diese Möglichkeit hatten die Heringsfischer vor über hundert Jahren auf der BV 2 VEGESACK nicht. Häufig bargen sie schon am Leuchtturm Roter Sand die Segel und warteten auf einen Dampfschlepper, der sie in ihren Heimathafen an der Mündung der Lesum zog.



Heringslogger VEGESACK, einer der schönsten Oldtimer auf der Weser. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Stefan Schorr)



Blick aus dem Großmast auf Vor- ...



... und Achterdeck.

1895 wurde der Segellogger beim Bremer Vulkan gebaut, gemeinsam mit den drei Schwesterschiffen BV 1 BREMEN, BV 3 GROHN und BV 4 BLUMENTHAL als erste ihrer Art in Eisenbauweise, Stückpreis 25.750 Goldmark. Zu jener Zeit importierte Deutschland Salzhering im Wert von rund 25 Millionen Goldmark. In verschiedenen deutschen Küstenorten entstanden Heringsfänger-Gesellschaften, auch an der Weser. Am 31. Januar 1895 wurde die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft (BVFG) AG gegründet, damit „Deutschland auch in dieser Beziehung vom Auslande unabhängiger wird und die Marine tüchtige Seeleute erhält“, wie der Ingenieur Albert Franzius in der Norddeutschen Volkszeitung für seine Idee warb.

Ende Mai 1895 wurden die vier Logger mit dem Fischereizeichen „BV“ am Bug zur ersten Fangreise hinaus zum Leuchtturm Roter Sand geschleppt. Von hier aus segelten sie fortan mit jeweils 14-köpfiger Besatzung zu den Fischgründen der Nordsee, bevorzugt zur Doggerbank. Bis

zu fünf Fangreisen unternahm eine Crew zwischen Ende Mai und Ende Oktober.

Wie hart die Arbeit der „Logger-Jantjes“ war, wird im Heringsfängermuseum in Heimsen (siehe S. 26–29 dieser Ausgabe) gezeigt. Im Fanggebiet angekommen, wurden vom Segellogger bis zu 6.000 Meter lange und 16 Meter hohe Treibnetze über die Seite des Schiffes ausgebracht. Sechs bis acht Stunden später hievte die Crew Netze samt Fang wieder durch Muskelkraft an Bord. Die Heringe wurden aus den Netzen geschlagen und sofort „gekehlt“. Dieses Ausnehmen dauerte viele Stunden.

Gesalzen kamen die Heringe in die Kantjes genannten Fässer, die unter Deck gelagert wurden. „Am Anfang einer Reise war noch der Proviant für die Crew in den Kantjes“, erzählt Skipper Tham Körner an Bord der BV 2 VEGESACK. „In die kam dann nach und nach der gefangene Hering, und wenn der Proviant alle war, wurde die Fangreise zwangsweise beendet, auch wenn nicht alle Fässer voll Fisch waren.“

Obwohl die erste Fangsaison 1895 enttäuschte, wurden weitere Logger gebaut. Längst hatte die Aufbruchsstimmung der BVFG weitere Investoren angelockt. „Der verödete Vegesacker Hafen würde durch das Unternehmen neu belebt und der männlichen Bevölkerung von Vegesack und Umgebung erwünschte Erwerbstätigkeit geboten werden, während in den umliegenden Fabriken vorwiegend Frauen und Mädchen Beschäftigung finden.“

1901 lieferte die Werft Bremer Vulkan den ersten deutschen Dampfflogger namens WELLE. Die BV 2 VEGESACK wurde – wie ihre Schwesterschiffe – 1906 um 1,70 Meter verlängert. Außerdem erhielt sie einen Donkey genannten Hilfsdampfkessel – nicht etwa als Antrieb, sondern für die Netzwinde an Deck. 1911 fuhr die VEGESACK mit 1.687 Kantjes voller Hering ihr bestes Fangergebnis ein.

Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, bestand die Vegesacker Flotte aus insgesamt 25 Segelloggern, 15 Dampffloggern und einem Motorlogger. Sieben Logger wurden schon bald von den Briten versenkt. Der Heringsfang auf der Nordsee kam zum Erliegen. Zwar bestand die BVFG noch bis 1969 und war zeitweise gar die größte Heringsfischerei-Gesellschaft Europas. Die BV 2 sollte jedoch nie mehr zum Heringsfang aus Vegesack auslaufen.

Erst 1921 ging die VEGESACK wieder auf große Küstenfahrt. Der Bremer Kapitän Carl Wolff hatte den Logger gekauft und zum Frachtschiff umbauen lassen. 1922 transportierte sie unter dem neuen Namen LILI für den nächsten Eigner Ölkuchen und wurde für den Alkoholschmuggel eingesetzt. 1923 kam die erste Maschine an Bord, ein 36-PS-Zweizylinder-Zweitakt-Glühkopfmotor der Deutschen Werke. 1939 wurde LILI nach Schweden verkauft und hieß künftig LILLI, später MONIKA HARRSEN und schließlich NOSTRA.

Diesen Namen führte der Logger auch noch, als der Schifffahrtshistoriker Joachim Kaiser ihn 1979 im Hafen von Härnösand nördlich von Stockholm entdeckte und in Deutschland dafür warb, das Schiff zurückzuholen. Der Küstenfrachter erinnerte mit Steuerhaus, hohem Aufbau und nur einem Mast kaum noch an den ursprünglich segelnden Heringsfänger. Dennoch kaufte Friederike Laar aus Münster das geschichtsträchtige Schiff und brachte es im Dezember 1979 gemeinsam mit Klaus Willig und Klaus Freudenhammer nach Hamburg. Von Februar 1980 bis September 1982 wurde bei der Restaurierung auf der Lührs-Werft der Decksbereich wieder möglichst nahe an den Urzustand gebracht. Statt des weitestgehend leeren Decks mit großem Gangspill für das Netz sorgt seither allerdings die Ladelupe von 1923 für Platz unter und ausreichend Stauraum an Deck.

Vom Vorschiff führt ein Niedergang in eine große Kammer mit acht breiten Kojen. Auch früher befand sich hier das Mannschaftslogis, in dem jedoch auch noch der Herd stand. Vom Luxus des vorne anschließenden WC- und Waschraums wagte in früheren Zeiten niemand zu träumen. Im ehemaligen Fischraum sind der gemütliche Salon und die Kom-



Niedergang auf dem Vorschiff.

büse untergebracht. Weiter achtern steht eine Gästekammer mit zwei Etagenkojen zur Verfügung, ferner je eine Stammcrewkammer für Skipper, Steuermann und Maschinist. Neben dem hinteren Niedergang befinden sich an Steuerbord eine weitere Toilette und an Backbord ein Waschraum mit Dusche.

So ausgestattet wurde die NOSTRA 1983 an das „Rauhe Haus“ verchartert, eine evangelische Einrichtung zur Rehabilitation verhaltensauffälliger Jugendlicher. Bis Ende 1984 wurde mit wechselnden Gruppen zu den Kanaren, Madeira und bis ins östliche Mittelmeer gesegelt. Ab 1985 hatte die NOSTRA ihren Liegeplatz im Hamburger Museumshafen Oevelgönne, segelte Oldtimer-Regatten und nahm an Hafengeburtstagen teil.

In ihren ersten Heimathafen an der Mündung der Lesum in die Weser kam das Schiff 1989 zurück. In Vegesack wurde 1987 in der Kneipe „Nautilus“ der Verein Maritime Tradition Vegesack (MTV) gegründet, woran der Zusatz „Nautilus“ im Vereinsnamen bis heute erinnert. Um den „maritimsten Stadtteil Bremens“ zu repräsentieren, soll der Dampfeisbrecher WAL (heute in Bremerhaven beheimatet) gekauft werden. Dann erfahren die MTVler von der Herkunft der NOSTRA. Eignerin Friederike Laar bestätigt im Oktober 1987: Es handelt sich um die BV 2 VEGESACK. Und ja, sie kann sich einen Verkauf durchaus vorstellen.

Für den Kauf wird die Betreibergesellschaft „Vegesack Logger BV 2 GmbH“ gegründet. 30 Gesellschafter zahlen je 2.000 Mark ein. Norbert Lange-Kroning übernimmt die Geschäftsführung und lässt sich nicht davon entmutigen, dass anfangs eine enorme Kluft zwischen Wunschpreis der Eignerin und Eigenkapital des Vereins klafft. Lange-Kroning wirbt erfolgreich weitere Geldgeber, und Ende September 1989 wird der Kaufvertrag unterschrieben. Bei der Überführung von Hamburg nach Vegesack wird in Bremerhaven der ursprüngliche Name VEGESACK ans Heck gepinselt. Als der Logger weseraufwärts fährt, schickt ihm der Bremer Vulkan seine Werft-Barkasse mit einem Transparent entgegen: „Herzlich willkommen zuhause“.

1990 werden die ersten Törns gefahren, darunter die Teilnahme an der Sail 1990 in Bremerha-

ven. Zwischen 5.000 und 7.000 Seemeilen segelt die ehrenamtliche Crew die BV 2 VEGESACK seither pro Jahr bei Gästefahrten und Gruppenreisen, die helfen, den Unterhalt des Schiffes zu bestreiten. Jeweils ein Skipper, Steuermann und Maschinist vermitteln den Gästen seemännisches Brauchtum, traditionelle Seemannschaft und Informationen über die Heringsfischerei. Zu der Handvoll Skipper unter den insgesamt rund 30 Crewmitgliedern gehört Tham Körner seit nunmehr 30 Jahren.

1951 auf Sylt als Sohn einer Familie von Walfängern geboren, segelt Tham schon als Kind mit seinem Vater oder im eigenen Optimisten. Auch beruflich zieht es ihn zur See, und 1990 steckt er in der Ausbildung zum Lotsen auf der Unterweser. Ein halbes Jahr lang wird er von einem älteren, erfahrenen Kollegen in die Besonderheiten des Reviers eingewiesen. Der lädt zum Ende der



Unter Deck: der holzgetäfelte Salon (oben) und die Gästekammer im Vorschiff (unten).



Unter Segeln: Blick in die Takelage.

Lehrzeit in die Kneipe „Nautilus“ in der Breiten Straße in Vegesack ein und bietet das Du an. Kneipier Dieter Meyer-Richards kommt mit einem Foto der BV 2 an den Tisch und fragt: „Hast Du nicht Lust?“ Die hatte Körner, der bis 2017 als einer von 37 Lotsen auf der Unterweser arbeitete. Bis zu 60 Tage im Jahr war er schon mit dem Logger unterwegs, am liebsten zu Häfen, die in der bewegten Geschichte des Schiffes eine Rolle gespielt haben, Visby auf Gotland etwa. Dort kommt 1993 die frühere NOSTRA-Eignerin Vira Broander an Bord und unterstützt Körner bei dessen Recherche der Geschichte der BV 2. Das Buch „Ein Schiff wird kommen. Das erste Jahrhundert des Segelloggers ‚VEGESACK BV 2‘“ veröffentlicht Körner 1995 gemeinsam mit Gerald Sammet zum 100. Geburtstag des Schiffes. Bis heute interessiert sich Körner, längst einer von drei Gesellschaftern der BV 2-Betreiber-GmbH, für Logger, nicht mehr nur für jene aus Vegesack, sondern für alle deutschen, niederländischen, französischen und englischen (dort „Drifter“ genannt). Da liegt es nahe, 1997 rund England zu segeln. Zweimal war die VEGESACK bereits auf den Shetlands, zweimal in der Bretagne. Norwegen und Schweden wurden mehrfach besucht, außerdem ist der Segellogger regelmäßiger Gast bei Kieker Woche, Hanse Sail, Vegesacker Hafenfest und

Hamburger Hafengeburtstag. Die Mitte April beginnende Saison endet meist im Oktober mit der Kohlegatta in Heiligenhafen, von der es dann direkt nach Hause nach Vegesack geht.

Für 2020 war die BV 2 neben den oben genannten Großveranstaltungen zusätzlich als Teilnehmerschiff zur Fête maritime in Brest und der Sail Bremerhaven angemeldet. Die Törns waren

insgesamt gut gebucht, die nach und von Brest bereits voll belegt. So wäre wichtiges Geld in die Gesellschaftskasse gekommen. „Im Winter 2017/18 mussten wir für die Erneuerung unserer großen Klasse auf der Werft in Elsfleth umfangreiche Stahlarbeiten im Vorschiffsbereich ausführen lassen“, erzählt Körner. Die 150.000 Euro dafür wurden größtenteils durch Privatdarlehen der Gesellschafter gestemmt. „Die sollten in diesem Jahr weiter zurückgezahlt werden.“

Tatsächlich kam die VEGESACK vor dem Corona-Lockdown gerade noch so aus der Werft in Wilhelmshaven zurück in ihren Heimathafen, im Gepäck eine weitere Rechnung über 30.000 Euro. „Statt das dringend notwendige Geld verdienen zu können, mussten wir einen Törn nach dem anderen absagen.“ Die geplanten Feierlichkeiten zum 125. Schiffsgeburtstag wurden ebenfalls ersatzlos gestrichen. Mit Lockerung der Bestimmungen konnte die ehrenamtliche Crew zumindest unter Auflagen wieder am Schiff arbeiten. Ende Juni konnte der erste Törn mit Gästen starten.

Möglich wurde dies durch ein erarbeitetes Hygiene-Konzept und die Reduzierung der Gästezahl. Statt des Rücktörns von Brest wurde als Alternativprogramm beispielsweise eine 16-tägige Runde durch Nord- und Ostsee angeboten. „Ein paar Törns können wir also mit weniger Leuten

als sonst fahren“, sagt Körner. „Außerdem haben einige Gäste, deren Törns wir absagen mussten, ihre bereits gezahlten Törnbeiträge teilweise gespendet. Wir werden in dieser Saison aber auf maximal zehn Prozent der ursprünglich kalkulierten Einnahmen kommen.“ Also versucht der Gesellschafter jeden Soforthilfe- oder Fördertopf anzuzapfen, der Umsatzausfälle durch Corona abmildern soll.

Es wird bereits dunkel, als Skipper Tham Körner die BV 2 mit einem gekonnten Wendemanöver im engen Museumshafen Vegesack an ihren Liegeplatz bugsirt. Wie düster sieht er die Zukunft? „Im Herbst werde ich einen kritischen Blick auf unsere Finanzen werfen müssen“, sagt der 68-Jährige. „Sollte uns die Insolvenz drohen, müssten wir das frühzeitig bekanntgeben.“

Wie für die meisten Traditionsschiffe geht es auch für die BV 2 VEGESACK aktuell um die nackte Existenz. Es bleibt zu hoffen, dass sich diese irgendwie sichern lässt und die Crew sich beruhigt der Planung der Jubiläumsfeierlichkeiten „125+1“ am 28. April 2021 im maritimsten Bremer Stadtteil widmen kann.

Segellogger BV 2 VEGESACK

Eigner:	Maritime Tradition Vegesack (MTV) Nautilus e.V.
Heimathafen:	Museumshafen Bremen-Vegesack
Baujahr:	1895 (als Heringslogger)
Bauwerft:	Bremer Vulkan
Restaurierung:	1980–1982 in Hamburg zur Gaffelketsch
Länge über alles:	35,40 m
Rumpflänge:	23,95 m
Breite über alles:	5,40 m
Tiefgang:	2,50 m
Höhe Mast:	26,90 m über Wasserlinie
Segelfläche:	360 m ²
Maschine:	Volvo Penta, 350 PS
Stammcrew:	3
Gäste an Bord:	10 bei Mehrtagesfahrten bzw. 30 bei Tagesfahrten (aktuell weniger)
Informationen:	www.bv2-vegesack.de



Perspektive: Scharoun-Bau

Das historische Potenzial eines organischen Gebäudes entdecken

„Ein selbständiger Architekt soll sich nicht von Sensationen sondern von Reflexionen leiten lassen“ (Coldewey, S. 173). Mit diesen Worten kommentiert der 17-jährige Hans Scharoun eine Kirchenansicht. Gleiches könnte über den denkmalgeschützten Bau gesagt werden, der nach dem Entwurf des Architekten Hans Scharoun im Jahr 1975 fertiggestellt und eröffnet wurde. Die hellen Wandblöcke treten sanft vor dem Grün der Deichhügel hervor und locken, hinter ihre Fassade zu schauen. Die runden Bullaugenfenster in den geometrisch mit Trapezen durchdrungenen Wandelementen und die Würfelarchitektur der aneinandergereihten Raumsegmente erscheinen zeitlos und stehen dennoch in unmittelbarer Beziehung zum vorgefundenen Ort. Der in Bremen geborene Scharoun verbrachte seine Kindheit und Jugend in Bremerhaven. Er war beim Entwurf des Deutschen Schifffahrtsmuseums bestens mit der Umgebung vertraut.

Das frühe Interesse an modernen Bauten und dem Standort Bremerhaven begleitete den Architekten

ein Leben lang. Bereits 1927 setzte sich Scharoun nach dem Besuch einer Werft mit deren Konstruktionsplänen auseinander und leitete Erkenntnisse daraus ab für eine Entwurfspraxis zur Gestalt des neuen Hauses. Der Anstoß für die als modern bezeichnete Faszination für Maschinen – bei Scharoun insbesondere für den Schiffbau – mag durch eine persönliche Vergangenheit geprägt sein. Sie mündet später in eine starke Beschäftigung mit dem intellektuellen Konzept des organischen Funktionalismus Hugo Häring's. Nach seinem Vorbild sollte Architektur zweckmäßig vom Streben nach einer Harmonie von Gebäude und Landschaft geprägt sein, um Formen und Baumaterialien aus ihrer Funktion heraus zu entwickeln.

Die Gestaltung des sozialen Lebensraumes stand im Vordergrund des Bauens, und die Vorstellung vom Bauwerk als einer organhaften Übersetzung seiner Bewohner bestimmte den funktionalen Ansatz Scharouns. Er entwickelte seine Gebäude zunehmend von innen nach außen, was

ihn mit der strengen Formensprache der klassischen Moderne brechen ließ. „Das Neue Bauen versuchte, Bauform und Gesellschaftsform in Einklang zu bringen. Der Bauform wurde eine sozial bildende Funktion unterstellt (...)“, so Eberhard Syring (Hans Scharoun. Visionen und Modelle, S. 12), und mit den Mitteln des Bauens wurde auf eine gesellschaftliche Veränderung gezielt.



Die ehemalige Passagierschiffabteilung während der Sanierungsarbeiten, 2019. Ein markantes Markenzeichen der Architektur sind die zahlreichen Säulen im Ausstellungsbereich. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)



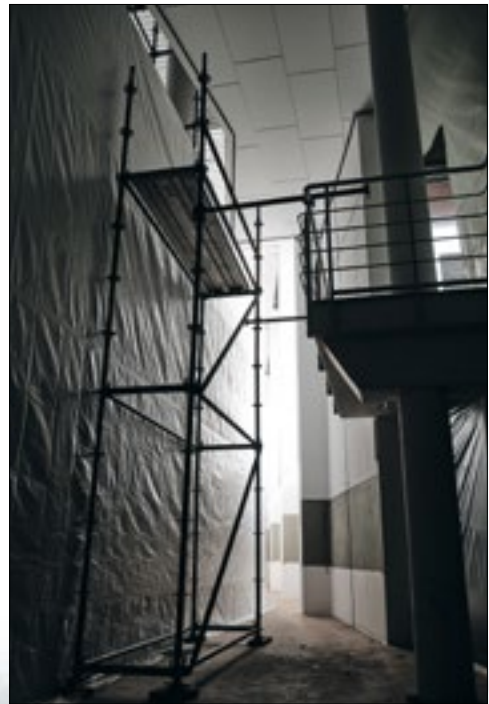
Blick in das ausgeräumte Magazin Richtung Süden. Auch hier findet sich der säulenartige Charakter der Architektur wieder. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)

Hans Scharoun war ein Außenseiter der Moderne und dennoch stark von ihrer Formensprache beeinflusst. Wiederkehrende geometrische Elemente wie die runden Bullaugenfenster oder die relingartigen Geländer lassen sich bei mehreren seiner umgesetzten Bauten entdecken. Bis zum Spätwerk bleiben diese Details und architektonischen Elemente wiedererkennbar und wurden wie sein berühmter Entwurf für die Berliner Philharmonie erst nach dem Zweiten Weltkrieg realisiert. Die Staatsbibliothek in Berlin, das Theater in Wolfsburg und das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven wurden erst nach seinem Tod fertiggestellt.

„Das Museum ist ein spektakulärer Bau, aber gerade deshalb ein Meisterwerk (...)“, schreibt Norbert Huse in einem Abschnitt über das Spätwerk Scharouns (Hans Scharoun. Architekt in Deutschland, S. 107f.). Dabei betrachtet er den Bau des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Korrespondenz mit dem Raumprogramm des gegenüber errichteten Gebäudes des Alfred-Wegener-Instituts nach dem Entwurf von Oswald Mathias Ungers. Es wird von einem langwierigen Prozess berichtet, eine architektonische Ordnung für die „verlorene Arche“ zu erstellen. Heute wirkt das Museumsgebäude mit seiner vielgliedrigen Unterteilung wie Schiffskojen, in denen die unterschiedlichen Kameraden liegen. Im Falle des Schiffahrtsmuseums waren es lange Jahre viele Modelle, Gemälde, Bauteile und teilweise sogar ganze Boote, die dort beheimatet waren. Im Mo-

ment ist das Gebäude für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und wird saniert. Ein Prozess, der an die Bauzeit des Scharoun-Gebäudes erinnert, findet auch Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Geschäftsführende Direktorin des DSM: „Wir versetzen das Gebäude einerseits in seinen Urzustand zurück und schaffen andererseits Bedingungen für eine moderne Museumsnutzung.“

Der Scharoun-Bau des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist ein stellvertretendes Exemplar eines organischen Baus der 1970er-Jahre und wird in seiner Bau- und Nutzungsgeschichte betrachtet. Seit 45 Jahren ist der Scharoun-Bau und damit das Deutsche Schiffahrtsmuseum fester Bestandteil der Stadt. Die geschickte Verzahnung des bestehenden Baus um die mittelalterliche Kogge mit der Erweiterung durch den Entwurf Scharouns fügt sich heute in die Promenade der Havenwelten. In der Bewegung vor Ort gehen Mensch und Umwelt ineinander über. Dadurch wird spielerisch der Zugang zu den ineinander verflochtenen Ebenen des Gebäudes geschaffen.



Blick in die MEISSEN-Halle mit der verpackten MEISSEN links im Bild. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)



Historischer Blick von Deck auf den Scharoun-Bau, vom Museumshafen aus gesehen. Die mit dem Bau angelegten Blickachsen führen vom Innenraum nach außen und wieder zurück. (Foto: Archiv DSM)

Viele unterschiedliche Perspektiven fächern sich nicht nur architektonisch nebeneinander auf. Eberhard Syring beschreibt in seiner Betrachtung zum Raumerlebnis bei Scharoun ein stimmiges Bezugssystem, das zugleich offen für Veränderungen und Aneignungen ist. Er bemerkt im Inneren die kontrapunktisch gesetzten Treppenbereiche sowie die Konzipierung des Raumerlebnisses im Außenraum durch Sichtachsen und Wegekreuzungen. Wenngleich Scharouns Farbkonzept für



Historische Luftaufnahme des Hafensareals während der Arbeiten zum Bau des Columbus-Centers. Die Lage des Museumsgebäudes am Wasser und die Beziehung zu seiner Umgebung werden deutlich. (Foto: Archiv DSM)

das Gebäude und Teilabschnitte der Wegeführung im Außenraum des Deutschen Schifffahrtsmuseums nie realisiert werden konnte, so wurde eine Nutzung durch Menschen auf mehreren Ebenen konzipiert. Scharouns Augenmerk galt bereits damals Mensch und Umwelt, was sich in seinen fortschrittlichen Wettbewerbsbeiträgen äußerte und auch in der baulichen Umsetzung für manche technische Unwägbarkeit sorgte. Die Verschalung der Wände, die Übergänge der Lichtsituationen und die sich optisch durchdringenden Gebäudeteile weisen bereits von außen auf die nötige handwerkliche Präzision im Inneren hin. Die damals verwendeten Materialien müssen im Zuge der anberaumten Sanierungsmaßnahmen neu bewertet werden.

Bis heute teilen nicht nur Fachleute ihre Begeisterung für die Bauten Scharouns. Die Heimatgeschichte Bremerhavens ist fest mit der Entstehung des Gebäudes am Alten Hafen verbunden, der einen hohen Wiedererkennungswert für Einheimische und Touristen hat. Auch wenn die als unüblich empfundenen modernen Stilelemente von Scharouns Bauten ähnlich wie die gezackten und runden Formen des Wohnwasserturms Bremerhavens damals für vorübergehendes Unverständnis in der Bevölkerung sorgten: Inzwischen sind sie ein Stück Bremerhaven und gehören zum Ensemble des Alten Hafens.

Kolleginnen und Kollegen am Deutschen Schifffahrtsmuseum haben das Gebäude in teilweise sehr unterschiedlichen Phasen kennengelernt und begleitet. Im Gespräch mit ihnen entstand die Idee, neben historischen Fotografien und Infotexten einen Podcast ins Leben zu rufen, der weitere



Aktuelle Ansicht des Scharoun-Baus von der Nordwestseite (Deich) aus. Die ineinander verschränkten Architekturelemente beinhalten eckige und runde Fenster sowie schräge Kanten in zunächst ungewöhnlich wirkender Proportion. (Foto: Karolin Leitermann/DSM)

Perspektiven auf das Baudenkmal zulässt. Die Wahrnehmung des Gebäudes schließt ganz unterschiedliche Aspekte mit ein. Nimmt man beispielsweise den Bezug zu Landschaft und Umgebung als eine Herangehensweise, fallen die schlichten Formen ins Auge und der zurückgenommene Ausdruck der funktionsgeleiteten, organischen Architektur.

Die große Herausforderung, ein solches Gesamtkunstwerk mit einer Ausstellung aus der Sammlung des DSM zu gestalten, bindet viele Kräfte. Neben den Sanierungen mit Blick auf den Denkmalschutz müssen thematische, inhaltlich fokussierte sowie finanzielle und städtebaulich-planerische Elemente berücksichtigt werden. Die spannende Diskussion über eine gemeinsame Arbeit am Scharoun-Bau bildet sich bereits anhand der historisch motivierten Interviews ab, die damit beginnen, eine Reihe der beteiligten Akteure aus ihrer fachlichen Perspektive zu Wort kommen zu lassen. Die Interviewpartner für die Podcast-Beiträge stammen aus den Bereichen Architektur, Denkmalschutz und Kultur.

Historische Ansichten und ausgewählte Fotobeiträge ergänzen die Übersicht zur Architektur des Gebäudes. Sie bieten Einblicke in die Geschichte des Scharoun-Baus, seine Entstehung und Nutzung. Luftaufnahmen, Innenansichten und Details ermöglichen den Zugang zu einem Denkmal,

das derzeit nicht besichtigt werden kann. Das historische Potenzial des Gebäudes wird sichtbar und schenkt Vorfreude auf eine Wiedereröffnung des Scharoun-Baus.

Das Web-Special mit Fotos, Infotexten und Podcast-Beiträgen zum Scharoun-Bau ist unter www.dsm.museum/scharoun zu finden. Es entstand in Zusammenarbeit mit Niels Hollmeier und mit Unterstützung von Lea Heißenbüttel.

Literaturhinweise:

Sabine Brintzer: Organische Architekturkonzepte zwischen 1900 und 1960 in Deutschland. Frankfurt a.M. 2006.

Christoph Bürkle: Hans Scharoun und die Moderne. Frankfurt a.M. 1986.

Helmut Coldewey: Scharoun und seine Heimatstadt Bremerhaven. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 165–198.

Wolfgang Flügel: Bauhaus trifft Scharoun. Blog-Beitrag unter <https://blog.sbb.berlin/bauhaus-trifft-hans-scharoun/> (zuletzt aufgerufen am 17.09.2020).

Hans Scharoun. Architekt in Deutschland 1893–1972. München 1992.

Hans Scharoun. Visionen und Modelle. Kunsthalle Bremerhaven 1993.

Eberhard Syring: Raumerlebnis und Erlebnisraum. Diss. Univ. Bremen 1999.

„KARTEN WISSEN MEER. Globalisierung vom Wasser aus“

Sonderausstellung eröffnet

Auf den Meeren formte sich die Welt zur Einheit – nicht zuletzt im Medium der Kartografie. Karten der Meere und ihrer Küsten waren – historisch gesehen – Wegweiser für Seeoffiziere, Reeder und Kaufleute, für Reisende, Migrantinnen und Migranten im Verkehrsnetz einer sich zunehmend verdichtenden und geschlossen erscheinenden Welt. Als praktische Seekarten ermöglichten sie eine immer präzisere Navigation, sie schufen aber auch als Weltmeereskarten ein Bewusstsein des zeitgenössischen globalen Zusammenhangs, mit- samt all seinen Verwerfungen.

Meereskarten und die frühe Globalisierung sind das Thema einer Sonderausstellung, die im Juli 2020 im Haus der Wissenschaft in Bremen eröffnet hat und ab dem 14. November im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven zu sehen sein wird. Die Ausstellung versammelt maritime Kartenbilder und weitere Objekte vom ausgehenden 18. bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts,

Blätter aus der Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums und der Sammlung Perthes Gotha, daneben auch einzelne ausgewählte Exemplare aus dem Hapag-Lloyd-Archiv in Hamburg und dem National Maritime Museum in Greenwich.

Von der Vielfalt maritimer Karten

Seit dem späten 18. Jahrhundert vervielfältigte sich die Kartografie der Meere. Neben Seekarten traten umfangreiche Kartenwerke, die die Ergebnisse der aufstrebenden Meereswissenschaften kartografisch fassten. Demgegenüber versprachen Verkehrs- und Wirtschaftskarten Orientierung für Kaufleute und Reeder, während Seekriegskarten etwa des Ersten Weltkrieges fern gelegene maritime Kampfplätze verorteten. Erste touristische Karten priesen Schiffsreisen über die Weltmeere als neues Freizeitvergnügen an oder warben für den aufstrebenden Wassersport.

Im Themenbereich „Globalisierung. Die Vielfalt

der Karten“ erwartet die Besucherinnen und Besucher ein facettenreiches Spektrum verschiedenster maritimer Kartenbilder, aus denen die Fülle der potenziell in Karten verhandelten Themen, der Formate, Maßstäbe, Symbole und Farben hervorgeht. Als älteste Karte in der Ausstellung zeigt die „Carte de l’Hemisphere Austral“ (ca. 1780) nicht nur die Route von James



Auftakt zur Kartenausstellung mit Zitat von Joseph Conrad. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Frederic Theis)

Cooks Schiffsreise rund um die Antarktis (1772–1775), sondern thematisiert darüber hinaus die Rezeption dieser ungewöhnlichen Fahrt auch außerhalb Großbritanniens. Die Karte des „Grossen Oceans“ (1857) visualisiert grosso modo wissenschaftliche Erkenntnisse über die physisch-geografische Beschaffenheit des Pazifikraumes, während die kleine Karte der pazifischen „Tonga-Tiefe“ (1908), einer der tiefsten Regionen der Weltmeere, exemplarisch für punktgerichtete ozeanografische Forschungen steht. Indirekt scheint in der deutschen Seekarte „Afrika Westküste. Biafra Bucht“ (1910) die Schlüsselrolle auf, die unter anderem Dampfschiffen und exakten maritimen Karten bei der kolonialen Durchdringung Afrikas durch die Europäer zukam.

Akteure und Handlungsräume

Wer waren die Menschen, die Meereskarten fertigten und nutzten? Wo wurden diese gebraucht, zu welchen Zwecken und mit welchen Interessen? Im zweiten Teil der Ausstellung werden spezifische Orte und Räume maritimen Karten-

gebrauchs erzeugt: zuvorderst das Schiff, das mittels Karten navigiert wird, dann das Handelskontor des Reeders sowie der Schreibtisch des Forschers, der Erkenntnisse in Karten publiziert, schließlich der heimische Lehnstuhl, von wo aus die Fantasien der Kartenleserinnen und -leser virtuell den Ozean bereisen.

Verschiedenste Aspekte des maritimen Reisens per Karte erwarten die Besucherinnen und Besucher im Ausstellungsbereich „Schiff – Navigieren“. So ist die Seekarte an Bord unverzichtbares Navigationsinstrument, ein Hilfsmittel zur Orientierung im Seeraum und mithin eine wichtige praktische Voraussetzung für globale Vernetzung. Auszugsweise wird kenntlich gemacht, wie Karten dazu bestimmt waren, Schiffspositionen im Gradnetz der Erde zu referenzieren und damit den Schiffen Wege zu bekannten Häfen an fernen Küsten oder Inseln mitten im Weltmeer zu weisen. Während etwa die britische Seekarte „South America. West Coast. Concepcion Bay“ (1849) den Weg in eine kleine, doch sichere Hafengebucht in Chile aufzeichnet, bietet die US-amerikanische



Blick in den Ausstellungsraum im Haus der Wissenschaft, links der Ausstellungsbereich „Kontor – Handeln“.



Exponate, Faksimiles und assoziative Objekte im Ausstellungsbereich „Schiff – Navigieren“.

„Pilot Chart of the South Pacific Ocean“ (1912), eine nautische Hilfskarte, Informationen zu Winden und Strömungen in einer Großregion der Erde. Ein Fokus dieses Ausstellungsbereichs liegt auf der Veränderlichkeit des Meeres, den Bedingungen, die dies an die Schifffahrt stellt und schließlich den Methoden und Praktiken zur fortwährenden Anpassung der Karten. Faksimiles gewähren Einblicke in ein Seehandbuch und das mit handschriftlichen Kartenskizzen gespickte Schiffstagebuch eines Offiziersanwärters. An der interaktiven Hands-on-Station „Segeln auf dem Südatlantik“ erproben die Besucherinnen und Besucher anhand einer historischen Seekarte ihr Geschick bei der Führung eines Schiffes vom Äquator nach Kap Hoorn.

Eine andere Perspektive eröffnet der Ausstellungsbereich „Kontor – Handeln“, denn im ausgehenden 19. Jahrhundert gehörten Karten oft zur Ausstattung von Handelshäusern. Der sich im Zuge des Technikfortschritts und kolonialer Ambitionen rasant entwickelnde Welthandel verlangte nach einer übersichtlichen Darstellung von

Schiffsrouten, um den Warenverkehr planen und Warenströme effizient leiten zu können. Zudem dienten Karten des maritimen Weltverkehrs, so etwa die unter Zeitgenossen populäre „Chart of the World“ (hier Auflage von 1871), als Statussymbole, wiesen sie Kaufleute und Reeder doch als weltgewandt und mit den Möglichkeiten der neuen globalen Welt vertraut aus. In Projektkarten wie der „Vue Panoramique de l’Isthme de Suez“ (1855), die den erst 1869 eröffneten Suezkanal bereits lange vor seiner Fertigstellung visualisierte, deutet sich die zeitgenössische optimistische Überzeugung an, Probleme des Seeverkehrs mittels Wissenschaft und Technik zu bezwingen. Der Themenbereich „Schreibtisch – Forschen“ ist der im Laufe des 19. Jahrhunderts als neue wissenschaftliche Disziplin etablierten Ozeanografie gewidmet – und Karten als ihrem wichtigsten Medium. Blätter zur „Erdbeben-Fluth im Pazifischen Ocean“ (1869) oder die Routenkarten der Forschungsschiffe HMS SULPHUR (1843) und TEGETHOFF (1874) modellieren einesteils auf See erhobene Messdaten und stellen Wissen über die



Faksimile des See-Atlas von 1914 im Ausstellungsbereich „Lehnstuhl – Fantasieren“.

Meere in kompakter Form dar, sie legen andern- teils aber auch Reiserouten und Messmethoden offen, machen diese nachvollziehbar und unter- streichen damit den wissenschaftlichen Anspruch der Untersuchungen.

Dass Globalisierung auch zu Hause stattfand, oze- anografische Karten, Bücher, Zeitschriften und At- lanten auch oder gerade in privaten Haushalten zum Träumen einluden, thematisiert der Ausstel- lungsbereich „Lehnstuhl – Fantasieren“. Buch- stäblich miniaturisiert, vorstellbar und scheinbar zugänglich wurde die Welt mit ihren Ozeanen in handlichen Kartensammlungen wie „Justus Per- thes’ See-Atlas“ (1914), einer Kompilation aus Übersichts- und Detailkarten. Auf kartenähnli- chen Plakaten wie dem für „Vergnügungs- und Erholungsreisen zur See“ (frühes 20. Jahrhun- dert) oder dem für eine Schiffsreise „Von Ham- burg über Cuxhaven und Helgoland nach Sylt“ (um 1930) erleben die Besucherinnen und Be- sucher das Meer aus der Sicht der Zeitgenossen als konkreten Freizeitraum und als Sehnsuchtsort gleichermaßen. Auch hier sind aktive Elemente

integriert. Die Hands-on-Station „Das Meer und ich“, an der die Ausstellungsgäste ihre eigenen Er- lebnisse mitteilen und auf einer Weltmeereskarte verorten können, schlägt den Bogen von den Fin- gerreisen der Vergangenheit in unsere Gegenwart.

Ausstellungsteam und Förderer

„KARTEN WISSEN MEER“ basiert auf Forschun- gen von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaft- lern der Universität Bremen, des Deutschen Schifffahrtsmuseums und des Forschungszent- rums Gotha/Sammlung Perthes (vgl. dazu DEUT- SCHE SCHIFFFAHRT 1.2020, S. 21–24). Die Aus- stellung wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung sowie den Leibniz-Akti- onsplan „Eine Welt in Bewegung“ gefördert und wurde gemeinsam mit der Gruppe für Gestaltun- g (GfG), Bremen, umgesetzt. Ab April 2021 wird sie auf Schloss Friedenstein in Gotha zu sehen sein. Zur Eröffnung ist der Essayband „Karten – Meere. Eine Welterzeugung“ mit literarischen Texten und Beiträgen der Projektbeteiligten im Corso Verlag erschienen.

Eine Wolke aus vier Milliarden Punkten

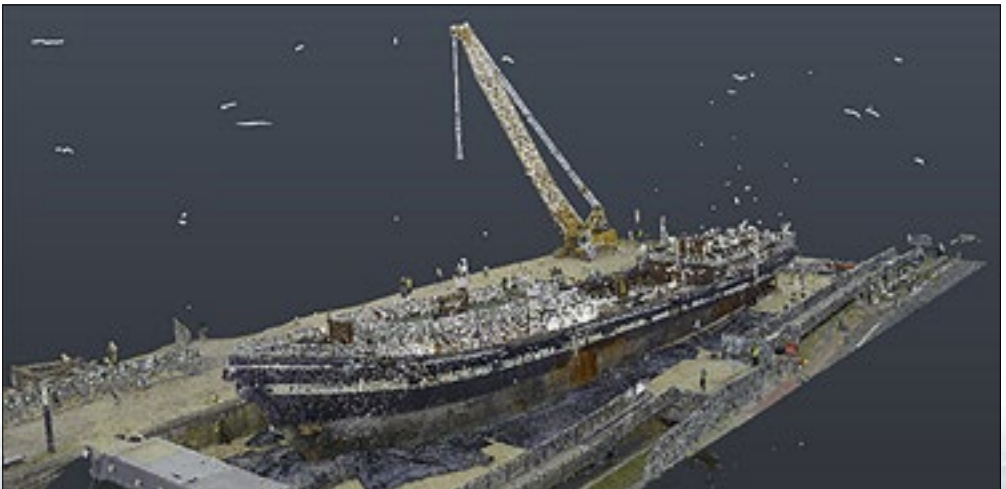
SEUTE DEERN bleibt digital für die Nachwelt erhalten

Wo befand sich das Steuerrad der SEUTE DEERN? Wie groß war der Anker? Wie viele Nägel hielten die Planken zusammen? Als Wahrzeichen Bremerhavens spielt die SEUTE DEERN eine entscheidende Rolle. Damit sie auch nach dem Rückbau in Erinnerung bleibt und es Antworten auf Detailfragen gibt, haben Vermessungsingenieure sie genau unter die Lupe genommen. Ziel war es, so viele Daten wie möglich zu sammeln, um das Segelschiff digital zu erhalten.

Einen kompletten Tag waren Volker Platen und sein Team von der Firma denkmal3D damit beschäftigt, mit modernster Technik Scans der SEUTE DEERN zu erstellen. Rund um das Schiff und an Bord vermaßen die Ingenieure Zentimeter für Zentimeter. Vier Milliarden Messpunkte und 250 Scans kamen zusammen. Sie wurden im Anschluss zwei Tage lang am Computer zu einer sogenannten Punktwolke zusammengesetzt, die ein genaues Bild des Ist-Zustandes des Seglers zeigt. Mit dem so entstandenen Positionierungsplan kann das Deutsche Schifffahrtsmuseum nach dem Rückbau arbeiten.

In erster Linie dienen die erstellten Daten der Dokumentation. Das DSM möchte die SEUTE DEERN als Teil des denkmalgeschützten Museumshafen-Ensembles so gut wie möglich erfassen. Das Geld für den Auftrag kommt aus dem Haushalt der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, Prof. Monika Grütters. 267.000 Euro stehen für die Dokumentation, die Erstellung eines technischen 3D-Modells, die Bergung wiederverwendbarer Bestandteile sowie deren Restaurierung und Einlagerung zur Verfügung.

„Dank der Unterstützung der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien haben wir die Chance, die SEUTE DEERN dreidimensional zu scannen“, sagt Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Geschäftsführende Direktorin des DSM. „Die Daten können Grundlage für einen Nachbau und ein mögliches virtuelles Modell sein. Die musealen Sehgewohnheiten unserer Gäste ändern sich und wir möchten allen Generationen einen spannenden und nachhaltigen Besuch ermöglichen. Aus diesem Grund ist es wichtig, neue digitale Angebote zu schaffen. Der Erfolg unserer ‚360° POLARSTERN‘-Ausstellung



Mittels eines kameraunterstützten 3D-Laserscanners erzeugtes Bild der SEUTE DEERN. (Foto/Scan: denkmal3D)

mit ihren Virtual-Reality-Elementen bestärkt uns darin, dahingehend noch attraktiver zu werden.“

Für die Datenerfassung nutzte Volker Platen einen 3D-Laserscanner mit einem Kamerasystem, das auch fotorealistische Abbildungen in Farbe erzeugt. Neben der Geometrie wird so auch die Farbe der gescannten Flächen erfasst und gespeichert. „Mit den Daten kann man eine ganze Menge machen. Sie können Grundlage für einen Nachbau, einen 3D-Druck oder ein 3D- oder VR-Modell sein“, sagt der Geschäftsführer von denkmal3D. Der Auftrag sei ein besonderer gewesen, so Platen, denn im Tagesgeschäft scannt die Firma aus Vechta Kulturdenkmäler wie das Schloss Burg bei Solingen oder die Frankfurter Paulskirche und Industrieanlagen wie das Kellogg-Gelände in Bremen. Schiffe seien zwar immer wieder dabei, dann handle es sich aber häufig um neue Modelle. An einem mehr als 100 Jahre alten Holzsegler arbeite er nicht jeden Tag. Nur ein Beispiel sei in dieser Kategorie noch erwähnenswert: der Scan eines 5.000 Jahre alten Einbaum-Bootes vom Dümmer See.

Für Dr. Lars Kröger, Projektleiter Museumshafen am DSM, steht die Dokumentation im Fokus: „Mit den Scan-Daten füllen wir eine Lücke im Bestand. Bisher gab es keine Konstruktionspläne der SEUTE DEERN. Die Technologie macht die Sicherung des Ist-Zustandes möglich und letztendlich bietet sie

die Grundlage für weitere Nutzungsoptionen, beispielsweise in Form eines virtuellen Spaziergangs durch das barrierefreie Modell.“ Direkt nach dem Untergang der Bark führte eine Firma bereits eine fotografische und beschreibende Bestandsaufnahme durch, der Digitalscan des leeren Schiffskörpers komplettiert die Dokumentation.

Der Vorgang des Sammelns und Dokumentierens gehört im Bereich der Denkmalpflege zum Standard, von historischen Schiffen gibt es jedoch seltener digitale Vermessungen. Nach den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes sei es möglich, ein Objekt aufzugeben, wenn es so stark geschädigt ist, dass es nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erhalten werden könne und dabei womöglich die Authentizität nicht mehr gewährleistet ist, sagt Prof. Dr. Georg Skalecki, Landeskonservator im Landesamt für Denkmalpflege. „So ist es hier. Dann ist aber denkmalpflegerischer Standard, eine Dokumentation des letzten Zustandes durchzuführen. Die durchgeführte Dokumentation wird jetzt noch durch eine Digitalvermessung ergänzt, so dass man auch später zumindest auf diesem Wege noch eine Ahnung des verlorenen Kulturgutes haben kann.“ Nachdem Volker Platen und sein Team die ersten Daten bearbeitet haben, stehen im Zuge des Rückbaus der Seute Deern demnächst weitere Messungen an.



Scan vom Querschnitt der SEUTE DEERN. (Foto/Scan: denkmal3D)

Arbeitsmigranten im Schiffbau des 20. Jahrhunderts

Der Schiffbau ist eine global ausgerichtete Industrie und gilt als einer der internationalsten deutschen Wirtschaftszweige. Zudem zählt er zu den norddeutschen Industrien mit der höchsten Anzahl von Arbeitsmigranten aus Süd- und Osteuropa im 20. Jahrhundert. Doch nach dem Schiffbauboom in der Nachkriegszeit, der die Anwerbung der „Gastarbeiter“ anregte, setzte ab den 1960er-Jahren ein Strukturwandel im Welt-schiffbau ein, der zu rezenten Entwicklungen, Krisen und Umbrüchen in Europa und Deutschland führte. Bis heute sind ganze Küstenregionen von der Werftenkrise, aus der ein massiver Personalabbau, Kurzarbeitsphasen und betriebliche Umwälzungen resultierten, gekennzeichnet. Globale Höhen, Tiefen und Wandlungen reflektierten hierbei Zu- und Abwanderung von Migranten sowie Bedeutungsverlagerungen von Arbeitsbereichen und Berufen.

Von 2015 bis 2019 hat ein Promotionsprojekt, das am DSM und am Institut für Ethnologie und Kulturwissenschaft der Universität Bremen durchgeführt wurde, aus kulturwissenschaftlicher Perspektive die Wandlungsprozesse von Arbeitskulturen auf Werften zwischen 1960 und 2000 untersucht. Bislang gibt es im deutschsprachigen Raum keine Veröffentlichung zu Migration und Diversität in Verbindung mit dem globalen Strukturwandel des Schiffbaus im 20. Jahrhundert. Das Buch mit dem Titel „Arbeitskulturen im Wandel: Werften,

Migration, Globalisierung“ ist soeben im Campus Verlag erschienen.

Das Forschungsprojekt erarbeitete strukturelle und subjektiv erfahrene Veränderungen von Arbeitsverhältnissen und Arbeitsbedingungen angesichts internationalisierter Belegschaften und der Globalisierung. Diese wurden anhand historischer Quellen und Erinnerungen von Zeitzeugen mit und ohne Migrationshintergrund im Kontext der Werften Blohm + Voss in Hamburg und der ehemaligen Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) in Kiel erschlossen. Zur Erarbeitung des historischen Kontextes von 40 Jahren wurde eine Vielzahl historischer und betrieblicher Quellen, darunter Branchen-, Unternehmens-, Gewerkschafts-, und Mediendokumente, hinzugezogen. Der Fokus lag jedoch auf den unterschiedlichen Aushandlungen um Diversität innerhalb der aus Migranten

zusammengesetzten Belegschaftskulturen, ausgehend von den Beschäftigten, die bei betrieblichen Umstrukturierungen und in Zeiten sich intensivierender Globalisierung hervortraten. Welche Formen von Differenz, Ungleichheit und Unsicherheit zeigten sich angesichts von Krisen, Umbrüchen und massivem Stellenabbau? Wie setzen sich diverse Belegschaftsmitglieder mit diesen gedanklich auseinander? Die Erinnerungen eines ehemaligen Schweißers und Vertreters der Gewerkschaft IG Metall präsentieren sich beispielsweise in folgender Interviewaussage:



Monographie zum zwischen 2015 und 2019 am DSM durchgeführten Forschungsprojekt.

„Es gab immer Phasen. Seit 1975 da gab es ja viele, viele Zeiten, wo es dann so auf und ab ging mit dem Schiffbau. Da kamen immer wieder irgendwelche Krisen. Das heißt Ölkrise, Russlandkrise, keine Ahnung was, also es kam immer irgendeine Krise. Und der Schiffbau hat darunter immer sofort stark gelitten. Wenn Krise war, zack Personalabbau. [...] Bei jeder Phase sind die Leute immer schnell raus und gerade unsere ausländischen Kollegen, die waren richtig vorne. Einmal diese schweren Arbeitsbedingungen und zweitens wurden sie auch viel angesprochen. Und dann hat man immer gedacht, man hat einen Ausweg, „Ach dann fahre ich in die Türkei, ich komme schon klar““ (Interview mit einem ehemaligen Schweißer der HDW).

Insgesamt wurden nahezu 30 Oral-History-Interviews mit Beschäftigten mit und ohne Migrationshintergrund sowie Betriebsrats- und Gewerkschaftsvertretern der Werften Blohm + Voss und HDW geführt. Gespräche erfolgten mit Schiffbauingenieuren und Werftarbeitern aus Deutschland, Italien, Portugal, der Türkei und dem ehemaligen Jugoslawien. Die Zeitzeugen übten verschiedene Berufe aus – darunter Schiffbauer, Schweißer, Schlosser, Elektriker und Lagerarbeiter – und gehörten unterschiedlichen Generationen an. Im Sinne von Oral History wurden Stimmen und Erfahrungen eingefangen, die bislang nicht Forschungsgegenstand waren und grundsätzlich in historischen Quellen unterrepräsentiert sind. Mithilfe der Oral History wurden in Form einer Geschichte und Globalisierung „von unten“ werftspezifische Aushandlungsprozesse um sich verändernde Arbeitswelten, alternative Erinnerungen um historische Prozesse und internalisierte betriebliche Macht- und Hierarchiestrukturen auf Werften aufgedeckt.

Die Inhalte und Ergebnisse aus den Zeitzeugeninterviews sowie die Vermittlung der Forschungsmethode Oral History werden in die derzeit am DSM stattfindende Neukonzeption der Ausstellung im Bangert-Bau integriert, bei der in einem Themenbereich zum Schiffbau die verschiedenen Wertfaktoren, die am Bau eines Schiffes beteiligt sind, dem Museumspublikum präsentiert werden.



Deutsch-türkisches Werftschild aus den Sammlungsbeständen des DSM. (Foto: DSM)

Die Ergebnisse des Forschungsprojektes zeigen insgesamt zwischen Inklusion und Ausgrenzung changierende Arbeitsstrukturen innerhalb internationaler Belegschaften und verzahnten gesellschaftliche, betriebliche und subjektive Narrative. Die Studie kommt zu der Erkenntnis, dass die Werfteleitung – eingebettet in Diskurse von Politik und Wirtschaft – innerbetriebliche Krisen, jedes neu erlassene Strukturkonzept, Personalentlassungen und Kurzarbeit als direkte Folge externer globaler Faktoren argumentiert, begründet und legitimiert. Auf diese Deutungsangebote greifen die Beschäftigten zurück mit der Folge, dass die eigene Werft, der Betriebsrat und die Gewerkschaft entlastet und in den Erinnerungen trotz De-Industrialisierung und eines Negativimages des Schiffbaus retropektivisch eine positive Aufwertung erfahren.

Aufgezeigt werden damit zusammenhängend maritime und berufsbezogene Deutungs- und Erzählmuster, die rückblickend Bilder von Ein-

heit, Gleichheit und kollegialer Solidarität offenlegen, obwohl sich soziale Ungleichheiten und Diskriminierungserfahrungen im Strukturwandel grundsätzlich verstärken.

Zu diesen Besonderheiten der maritimen Arbeitswelten zählen das Verharren im traditionellen Schiffbauhandwerk, die Relevanz tradierter, handwerklicher und körperlicher Arbeit sowie der gemeinsame Bau und die enge Beziehung zum Produkt „Schiff“. Diese Elemente bilden für die Menschen eine sinnstiftende, das ganze Leben durchziehende Konstante und führen zu einer hohen Identifikation mit der Werft. Bemerkenswert ist, dass sich die „Gastarbeiter“ über diese manifestierten Branchenbilder in die Arbeitsgemeinschaft integrieren, was auf die feste Verankerung der maritimen Handwerkswelt in den Arbeitskulturen hindeutet. In diesen Erzählkontexten werden Einheit und Gleichheit der Werftarbeiter vor soziale und kulturelle Differenzen gestellt: „Es wird nicht darüber gesprochen, ob nun deutsch oder nicht deutsch, weil wir sind wie eine Familie dort“ (Interview mit einem Rohrschlosser von Blohm + Voss).

Grundsätzlich verweisen die Ergebnisse jedoch auf eine Intensivierung sozialer Differenzen und Ungleichheiten im Strukturwandel. Während bereits andere Forschungsarbeiten zum europäischen Schiffbau auf eine Verschlechterung von Arbeitsverhältnissen in der Globalisierung hingewiesen haben, können die in der Studie präsentierten Erkenntnisse diese mit einer Intensivierung sozialer und ethnischer Spaltungen innerhalb der Belegschaft verknüpfen. Ausländische Arbeitnehmer treten insbesondere in Krisen- und Umbruchphasen als strukturell und sozial Benachteiligte hervor. Schlechte Arbeitsbedingungen, Betroffenheit bei Entlassungen und Kurzarbeit, Verdrängung und Prekarisierung von Arbeitsbereichen durch Outsourcing, Ausschluss von Führungspositionen und höher qualifizierten Berufen sind dominante Erzählhalte. Diskriminierungserfahrungen verbinden die Werftarbeiter jedoch mit Einzelpersonen, meist dem Vorgesetzten, während die Werft als sozial und gerecht gilt. Damit wird auch die positive Grundhaltung ge-

genüber dem Betriebsrat und der Gewerkschaft erklärt. Denn in kaum einer Weise ließen sich aus den Interviews Handlungen dieser Gremien destillieren, die eine auf Ethnie basierende Ungleichheit in ihrem Fundament und ihrer Grundstruktur adressieren.

Aufgrund dieser Faktoren machen die Ergebnisse deutlich, dass – entgegen den Entwicklungen in der Automobilindustrie – keine ausschließliche von Migranten durchgeführten Streiks oder betrieblichen Auseinandersetzungen stattfinden. Diese zeigen sich weder im „wilden“ Kampf um mehr Lohngerechtigkeit in den 1970er-Jahren noch während der Massenentlassungen und in Verbindung mit den erfahrenen sozialen Ungleichheiten um die Vergabe von Führungs- und Arbeitspositionen in den 1980er- und 1990er-Jahren. Im Gegenteil erinnern sich die Beschäftigten während krisenhafter Entwicklungen an ein Erstarren von Solidarität unter der Belegschaft. Ein besonderes Merkmal der Studie besteht darin, dass sie die sozialen und kulturellen Hintergründe der Werftakteure unter Berücksichtigung von Differenzmerkmalen erfasst, die weit über die Kategorie der Ethnie hinausgehen. Damit werden vielschichtige und multiple Rollenzuweisungen sowie unterschiedliche Erfahrungen um Globalisierung innerhalb subkultureller Arbeitswelten aufgespürt. Entgegen einer Homogenisierung von Wirkungs- und Aneignungsweisen globaler Prozesse treten damit jeweils von Höhen und Tiefen gekennzeichnete Arbeitsbereiche zum Vorschein, bei denen abhängig von Zeitraum und sozialen Hintergründen die einen als Gewinner und die anderen als Verlierer der Globalisierung erscheinen. Zudem präsentiert das Buch Werftarbeiter mit Migrationshintergrund nicht nur als passiv Betroffene, sondern es werden Integrationserfolge, aktives Mitwirken im Betriebsrat und der Gewerkschaft, Strategien und migrantische Taktiken in der Krise, berufliche Aufwertungen und Erfahrungen sozialer Anerkennung aufgezeigt. Insgesamt liefert die Studie einen neuen Beitrag zur Geschichte der Globalisierung anhand des Schiffbaus und zur jüngeren Migrationsgeschichte Deutschlands.

International Fellows am DSM

Stellen Sie sich vor, Sie wären zu Beginn des Corona-Lockdowns in ein Land gekommen, dessen Sprache sie nicht sprechen und in dem Sie zwar bereits Besichtigungstermine vereinbart, aber noch keine Wohnung gefunden hatten – und vor allem noch keinen Internetanschluss besaßen. So erging es völlig unerwartet unserer indischen Gastwissenschaftlerin, Dr. Apurba Chatterjee, als sie Anfang März ihr mehrmonatiges Stipendium am DSM antrat. Mit der tatkräftigen Unterstützung aller Beteiligten ließ sich glücklicherweise eine „Hauptmann-von-Köpenick-Situation“ vermeiden, aber gerade in solchen Extremsituationen wird deutlich, dass eine internationale Zusammenarbeit selbst in der Forschung trotz der Globalisierung der vergangenen Jahrzehnte nicht selbstverständlich oder gar immer einfach ist. Umso mehr freuen wir uns am DSM, dass wir im

Jahr 2018 beginnen konnten, ein Programm für Gastwissenschaftlerinnen und Gastwissenschaftler aufzubauen. Forschende, die schwerpunktmäßig in anderen Ländern gearbeitet haben und nicht die deutsche Staatsbürgerschaft besitzen, können sich auf Gastaufenthalte am DSM mit einer Dauer von bis zu zwölf Monaten bewerben. Die Stipendien werden jährlich ausgeschrieben und sind bisher auf erfreulich großes Interesse gestoßen.

Für die Forschungs- und Ausstellungsprojekte des DSM sind eine Stärkung bestehender internationaler Kooperationen und der Aufbau neuer Kontakte in andere Länder sehr wichtig. Die maritime Geschichte ist schon durch ihren Forschungsgegenstand fast zwangsläufig international ausgerichtet. Globalgeschichtliche Perspektiven sollen am DSM in Zukunft noch wei-



Gastwissenschaftlerin Dr. Apurba Chatterjee forscht über ein Stipendium am DSM. (Foto: Ruth Schilling/DSM)



International Fellow des DSM Érica de Abreu Gonçalves in Bremerhaven. (Foto: Lennart Edel/DSM)

ter gestärkt werden. Außerdem bieten die Aufenthalte der Gastwissenschaftler sowohl für sie selbst als auch für alle Wissenschaftler am DSM die Möglichkeit, ihre eigenen Narrative und methodischen Herangehensweisen im Hinblick auf eventuelle nationale Prägungen zu hinterfragen. Idealerweise können sie auch die Keimzelle zukünftiger Kooperationen und Forschungsanträge bilden.

Insgesamt konnte das DSM bereits neun Gastwissenschaftlerinnen und Gastwissenschaftlern aus vier Kontinenten einen Forschungsaufenthalt ermöglichen. Dr. Christina Ziegler-McPherson aus den USA und Dr. James Boyd aus Großbritannien konnten ihre eigene Forschung zur deutsch-amerikanischen Migration in Bremerhaven erweitern und bei der Erstellung von Ausstellungskonzepten mitwirken. Prof. Dr. Alan Ross, ebenfalls aus Großbritannien, forschte zum Tiertransport auf Schiffen und erstellte ebenfalls ein Konzept für eine Sonderausstellung. Ihre Erfahrungen aus der Museumspraxis konnten Anne Tove Austbø vom Maritimen Museum im norwegischen Stavanger und die Restauratorin Davina Kuh Jakobi aus den USA einbringen. Frau Kuh Jakobi half unter anderem bei der Vorbereitung der Sonderausstellung „Zahn der Gezeiten“, Frau Tove

Austbø schuf die Grundlage für eine virtuelle Ausstellung zu Mannschaftsfotografien. Bildbestände standen auch bei Dr. Hanin Hannouch aus dem Libanon im Fokus, die als Kunsthistorikerin begann, die Sammlung des Fotografen Hanns Tschira aufzuarbeiten. Aus Großbritannien kam Sara Caputo nach Bremerhaven, um die Kartensammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in ihre Forschung zum Kartenwesen der Royal Navy einzubeziehen. Eine eher künstlerische Herangehensweise an ein für Bremerhaven sehr zentrales Thema, die Fischerei, verfolgte Érica de Abreu Gonçalves aus Brasilien, die vor Ort für ein Filmprojekt zur Erinnerungskultur Interviews mit Seeleuten und Museumsmitarbeitern führte.

Dr. Chatterjee hat nach den unerwarteten Verzögerungen ihr Stipendium verlängern können und wird so ihre Arbeit zur bildlichen Darstellung von Forschungsergebnissen im kolonialen Kontext zu Ende führen können. Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt noch abzuwarten, wie die Corona-Pandemie die Kooperation mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern anderer Länder weiter prägen wird – fest steht aber, dass die internationale Zusammenarbeit auch weiterhin ein integraler Bestandteil der am DSM betriebenen Forschung bleiben soll.

Licht und Schatten in der Passagierschifffahrt des 20. Jahrhunderts

Neue Akquisitionen der Bibliothek

Die Passagierschifffahrt des frühen 20. Jahrhunderts war bekanntermaßen einer der bedeutendsten technischen Innovationsträger der Zeit. Insbesondere im Überseeverkehr mit den Vereinigten Staaten wurden die Schiffsgrößen immer größer und die Transferzeiten immer kürzer. Die wochenlangen, terminlich unberechenbaren Reisen unter Segeln früherer Zeiten gehörten endgültig der Vergangenheit an. Der florierende Seeverkehr brachte dabei auch – freilich nur für die Eliten der Gesellschaft – eine stete Zunahme üppiger Lebensverhältnisse an Bord mit sich, bis hin zu geradezu kaum mehr zu steigendem Luxus.

Für beides konnte die Bibliothek kürzlich zwei wichtige authentische Dokumente aus dem Ausland erwerben. Zum einen handelt es sich um einen reich bebilderten und kostbar kalbsledergebundenen Werbeband des Norddeutschen Lloyd aus der Zeit zwischen 1901 und 1903. Der Band wurde offenbar im Selbstverlag produziert und als Firmenpräsentation – im Fall des erworbenen Exemplars – der Niederlassung des NDL in Paris verwendet. Die aufwendige Lederprägung des Bucheinbands ist von „Julius Trialln, Bremen“ (1860–1902) signiert.

Der Folio-Band zeigt in großformatigen und handkolorierten Aufnahmen die NDL-Schiffe KRONPRINZ WILHELM (1901–1923), GROSSER KURFÜRST (1899–1937), KÖNIG ALBERT (1899–1926) und KAISERIN MARIA THERESIA (1890–1905) und führt potentiellen Passagieren augenfällig den unglaublichen Luxus an Bord und die verschwenderisch im historistischen Stil gestalteten Räumlichkeiten vor Augen. Dabei ist bemerkenswert, dass der NDL hier in keiner Weise auf die technischen Innovationen seiner Schiffe setzt, sondern seine Adressaten einzig mit der Präsentation des luxuriösen Bordlebens umschmeichelt.

Der Band, den das DSM unseres Wissens als Alleinbesitz bewahrt und der nur mit Hilfe des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums erworben werden konnte, wird voraussichtlich als Teil der künftigen Ausstellung im DSM zum Thema „Reisen“ dauerhaft der Öffentlichkeit zugänglich sein.

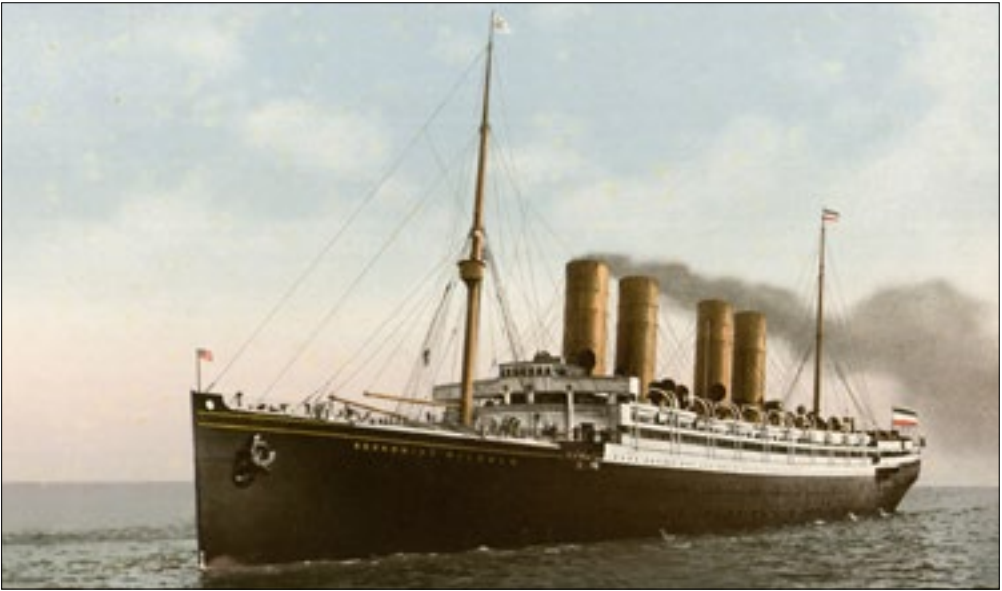
Die zweite hier angezeigte Neuerwerbung gilt einem Passagierschiff, dessen Name und Schicksal



Einband und Widmungskartusche des Werbebands des Norddeutschen Lloyd aus dem beginnenden 20. Jahrhundert. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Albrecht Sauer)



Der Werbeband stellt den Luxus der NDL-Schnelldampfer in den Mittelpunkt, hier Speisesaal Erster Klasse und Damensalon Erster Klasse auf KRONPRINZ WILHELM.



Darstellung des Doppelschrauben-Schnellpostdampfers KRONPRINZ WILHELM des NDJ, Gewinnerin des „Blauen Bandes“ 1902, aus dem Werbeband.

auch heute noch im allgemeinen Bewusstsein fest verankert sind: der TITANIC (1912) der White Star Line. Das während seiner knapp zweiwöchigen Dienstzeit größte Schiff der Welt kollidierte auf seiner Jungfernfahrt im Nordatlantik vor Neufundland mit einem Eisberg und riss drei Viertel seiner Passagiere und Besatzung mit in die Tiefe, ein Ereignis, das damals weltweit für erhebliches Aufsehen sorgte – und in der Folgezeit eine ganze Reihe von Verbesserungen der Schiffssicherheit im internationalen Seeverkehr einleitete.

Dass das Ereignis auch in Deutschland Aufsehen erregte, belegt die Neuausgabe. Es handelt sich um die wenige Wochen nach dem Untergang in Leipzig erschienene, 63 Seiten umfassende Schrift „Der Untergang der ‚Titanic‘. Eine wahrheitsgetreue Schilderung des größten Schiffsunglücks und seiner Ursachen. Nach Berichten von geretteten Augenzeugen. Mit 1 Karte und 7 Bildern“. Trotz des sicherlich seinerzeit großen Interesses ist das Werk heute ein bibliothekarisches Rarissimum: Der Band wanderte direkt von der California Antiquarian Book Fair in Pasadena ins Magazin der DSM-Bibliothek.



Fotografien des französischen Cafés und einer Luxus-Schlafkabine der TITANIC aus dem neu erworbenen Band zum Untergang des White-Star-Liners.

Heringsfängermuseum Heimsen

Vegesacker Crew aus dem Binnenland

Die Gegend zwischen Minden, Stolzenau, Stadthagen und Bückeburg wird selbst in offiziellen Quellen als „Zipfel“ beschrieben, mit dem Nordrhein-Westfalen tief nach Niedersachsen hineinragt. Aus jenem Zipfel wurde jahrzehntelang ein großer Teil der Vegesacker Loggerbesatzungen rekrutiert. 120 Kilometer südsüdöstlich des Hafens an Weser und Lesum lag das größte zusammenhängende Wohngebiet deutscher Heringsfänger während der 100-jährigen Fischerei.

Im ausgehenden 17. Jahrhundert gab es zu wenig Ackerland für die vielen Bauern der Gegend. Ein Teil der verarmten Bevölkerung folgte deshalb dem Lockruf der USA. Ganze Familien segelten

über den Atlantik und hofften auf freies Bauernland und den Bedarf an handwerklichen Arbeitskräften. Andere Bauern versuchten, als Saisonarbeiter in den Niederlanden Geld zu verdienen, ohne die Heimat dauerhaft verlassen zu müssen. Viele Westfalen waren mit befristeten Arbeitsverträgen in rhythmischer Wiederkehr als Grasmäher, Torfstecher oder als Seeleute auf Wal- oder Heringsfängern tätig. Jene saisonalen Wanderarbeiter erhielten den Namen „Hollandgänger“.

Zwischen 1872 und 1911 entstanden auch an der deutschen Nordsee und in den Städten an Ems, Weser und Elbe Heringsfischerei-Gesellschaften. Zunehmend wechselten daraufhin die Seeleute von ihrem „Hollandgang auf Heringsfang“ auf deutsche Logger. Rund ein Drittel der männlichen Einwohner der kleinen, landwirtschaftlich geprägten Dörfer an der Mittelweser fuhr zeitweise zur See. Die 1895 gegründete Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft (BVFG) entwickelte sich zum wichtigsten Arbeitgeber. Bis 1969 deren letzte beiden Heringslogger zur letzten Fangreise ausliefen, brachte die Gesellschaft mit der Heuer der Seeleute einen gewissen Wohlstand in die ostwestfälischen Dörfer.

Im 1995 von Wilfried Brandes herausgegebenen Buch „Logger-Jantjes. Die Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft und der Heringsfang“ steht auch zu lesen, welche Kapitäne und Bestmänner (Steuerleute) aus dem Schaumburger Land damals auf der BV 2 VEGESACK (siehe S. 2–7 dieser Ausgabe) fuhren.

Der bedeutenden Verbindung von Vegesack ins ostwestfälische Kernland widmet sich im Ortsteil Heimsen der Stadt Petershagen das 1987 gegründete Heringsfängermuseum. Rund 250 Meter südlich der Mittelweser wird das Leben zwischen binnen und buten gezeigt. Der Heringsfänger lebte gut fünf Monate im Jahr an Land in der Heimat und verbrachte den Rest des Jahres auf See.





Blick in den Museumshof auf zwei der drei um eine Kurbelwellenstele herum angeordneten Fachwerkhäuser. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Stefan Schorr)

Als Haupthaus wird das ehemalige Schulgebäude genutzt. Im Eingangsbereich gibt es an der Kasse auch Bücher, Filme, Postkarten und CDs zu kaufen. Etwa das Buch „Die Heringsfänger von der Mittelweser“ von Manfred Scheller aus dem Jahre 1999. Ab dem Herbst 2020 soll ein Kartonbausatz des Heringsloggers BV 100 STADTHAGEN das Sortiment ergänzen. Kartonbausätze sind die große Leidenschaft von Klaus Hildebrandt. Der Lehrer für Mathematik und Physik im Ruhestand

leitet seit Herbst 2019 ehrenamtlich das Museum. Durch das Museumscafé geht es in die Abteilung „Männer von der Mittelweser auf Heringsfang“. Ausrüstungsgegenstände wie Navigationsgeräte, Handwerkszeug und Bekleidung der Heringsjäger (samt Kleiderbügeln des Berufsbekleidungs Herstellers Kass in Vegesack) vermitteln einen tiefen Einblick in die damalige Zeit. „Je schmutziger das Ölzeug war, desto dichter war es“, weiß Heinrich Klein zu berichten. Der 78-jährige gehört



Blick ins Innere des Hauptgebäudes, in dem in Schaukästen verschiedene Fangtechniken gezeigt werden.

zum Team der Ehrenamtlichen, die Führungen durchs Museum leiten. Als 14-Jähriger begann er, zur See zu fahren. Neun Jahre lang war er in der Fischerei tätig und kennt die Arbeit auf den Loggern aus eigener Erfahrung.

Das Ölzeug bestand aus Leinen, das in Leinölfirnis getränkt wurde. „Die Hosen kann man einfach in die Ecke stellen.“ Dank der mit diesem Ölzeug bekleideten Puppen in der Ausstellung fühlen sich die Besucher gleich mitten im Geschehen an Deck eines Loggers. Fünf Männer ziehen gemeinsam das Netz über die seitliche Bordwand an Deck, wo es „ausgeschlagen“ wird. „Dieses Befreien der Heringe aus den Netzen war der schwerste Job an Bord der Heringslogger“, erklärt Klein.

Die höchste Qualität und damit auch den höchsten Preis hatte der Hering, der anschließend direkt an Bord gekehlt und eingesalzen wurde. Beim Kehlen schneidet der Heringsfänger mit dem Kaakmesser den Hering unter dem Maul auf und entfernt mit zügigem Ausschaben Herz, Kiemen und die oberen Eingeweide. Das Kaak-

messer steckte dazu in einem „Zweifingerling“. Dieser Handschuh schützte den Hering vor Beschädigungen. Erfahrene Besatzungsmitglieder kehlten 40 bis 50 Heringe pro Minute.

Um den Tagesfang schnell zu konservieren, wurden die gekehnten Heringe nach dem Ausbluten gesalzen und 700 bis 750 von ihnen in die Kantjes genannten Holzfässer verpackt. „Die Fischerei mit dem Treibnetz vom Segellogger aus war eine ökologisch gute“, erklärt Klein. Wie sich das mit der Entwicklung hin zu Motorloggern und dem Einsatz von Grund- und Schwimmschleppnetzen änderte, zeigen Schaukästen.

Im hiesigen Heringsfängerland fuhr aus fast jeder Familie ein oder mehrere Familienmitglieder zur See. Dass mehr als 500 heimische Heringsfänger und 54 Logger von den Fangreisen nicht zurückkamen, behandelt die Abteilung Katastrophen auf See. Zur Unterstützung der Hinterbliebenen verstorbener Seeleute wurden in den Heringsfängerdörfern Seemannsvereine gegründet. Die Vereine leisteten auch finanzielle Hilfe nach dem Seemannstod. Sieben der ehemals 17 Ver-



Inszenierungen zum Heringsfang (oben) und zu Navigationsinstrumenten (rechts).

eine, deren Flaggen als Kopien im Treppenhaus hängen, existieren noch.

Vom Hauptgebäude geht es nach draußen in den Museumshof. Um eine Kurbelwellenstele herum stehen drei Fachwerkhäuser. Die Häuser wurden in den 1990er-Jahren in den Orten Heimsen, Frille und Meßlingen abgebaut und hier fachmännisch wieder errichtet. In ihnen wird die Heimat der Heringsfänger vorgestellt. Meist baute ein Ehepaar zunächst ein Haus und etwas Landwirtschaft auf, bevor der Mann auf Heringsfang fuhr. Der Gründer des Museums, der Lehrer Manfred Keller, spannte seine Schülerinnen und Schüler ein, um an interessante Exponate zu kommen. Wer etwas von Zuhause mitbrachte, musste an dem Tag keine Hausaufgaben machen. So sind nun Einblicke in den häuslichen Lebensstandard der Heringsfängerfamilien möglich. Neben einem nachgestellten Schlafgemach, einer guten Stube und einer Küche ist auch eine Auswahl an Porzellan und Leinen zu sehen. Handwerke, die der Heringsfänger betrieb, wenn er an Land war, werden ebenfalls vorgestellt. Heringsfänger waren Hausschlachter, Stuhlflechter, Korbflechter, Spinnrad- und Holzschuhmacher und bis zum Ersten Weltkrieg auch Leineweber. Oft übten sie den Beruf des Schuhmachers aus oder halfen im Zimmereigewerbe.

Eine Besonderheit des Heringsfängerlandes sind seine Trachten. „Bis zum Ersten Weltkrieg hatten die Heringsfänger zwischen den Fangreisen lediglich 72 Stunden Liegezeit im Hafen. Da lohnte es sich wegen der ungünstigen Verkehrsverbindungen nicht, nach Hause zu fahren“, erzählt Gerhard Jacke, ein weiterer ehrenamtlicher Museumsführer. „Also reisten die Frauen in die Häfen der Loggerfischerei, um ihre Männer zu sehen und vor allem die Heuer an sich zu nehmen, bevor diese in den Hafenkneipen verschwand.“ Die Bückeburger Frauen fielen mit ihren roten Röcken im tristen Umfeld der Hafenstädte besonders auf. „Mit ihren farbigen Trachten waren sie – nicht nur bei den Kneipenbesitzern – bald berühmt und berüchtigt. Verallgemeinernd wurden deshalb schnell alle Frauen der Heringsfänger ‚Bückeburgerinnen‘ genannt.“



Museumsleiter Klaus Hildebrandt und sein knapp 40-köpfiges Team gewähren einen sehr lohnenden Blick in die Vergangenheit der deutschen Heringsfischerei mit Loggern, deren Besatzungsmitglieder zum Großteil hier aus dem Binnenland kamen.

Adresse:

Heringsfängermuseum Heimsen
Am Mühlentbach 9
32469 Petershagen
Tel. 05768 / 94 18 55

Öffnungszeiten 2020:

an den Sonntagen 11. Oktober
(Tag der Heringsfänger) und 25. Oktober,
jeweils 14–17 Uhr

Gruppenführungen sind auch werktags und außerhalb der Saison nach Vereinbarung möglich.

Weitere Informationen unter
www.heringsfaengermuseum.de

Notizen aus dem DSM

Mitgliederversammlung des Fördervereins

Aufgrund der strengen Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung des Coronavirus musste die ursprünglich für den 2. Mai 2020 vorgesehene Mitgliederversammlung des Fördervereins abgesagt werden, auf der u.a. die Wahl eines neuen Vereinsvorstandes erfolgen sollte. Auf Grundlage der aktuellen Bestimmungen bleibt der bisherige Vorstand daher so lange im Amt, bis eine ordentliche Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen stattfinden kann.

Diese ist nun – unter dem Vorbehalt der jeweils gültigen Corona-Schutzbestimmungen – für den 14. November 2020 im DSM vorgesehen. Bitte beachten Sie hierzu die diesem Heft beigefügten Unterlagen und nutzen Sie bei Interesse die ebenfalls beiliegende Antwortkarte.



Spezielle Angebote in Zeiten von Corona

Mit der schrittweisen Öffnung von Kogge-Halle, Museumsschiffen und Sonderausstellungen in den ersten beiden Maiwochen hat das DSM auch spezielle Bildungs- und Freizeitangebote entwickelt, um einen Beitrag zu leisten, die sozialen Folgen der Corona-Pandemie abzumildern. Im Mittelpunkt steht hierbei die Unterstützung von Familien mit Kindern, die unter den Einschränkungen des Schulbetriebs und der Kinderbetreuung besonders zu leiden haben.

Kinder und Familien können am Eingang verschiedene altersgerechte Rallye-Bögen erhalten, mit denen sie die Bremer Kogge von 1380 oder die Schiffe im Museumshafen erkunden können. Auch Material für eine GPS-Tour durch den Museumshafen kann an den Kassen ausgeliehen werden. Daneben wurde ein Homeschooling-Angebot erarbeitet: Unter www.dsm.museum/schule

werden Aufgabenblätter unterschiedlichster Art und Anforderung angeboten, die Schülerinnen und Schüler ab 7 Jahren bzw. der 2. Klasse bei einem selbstständigen Besuch des Museums bearbeiten können.

Es wird darum gebeten, sich in jedem Fall vor dem Museumsbesuch auf der Webseite des DSM über die aktuellen Hygiene- und Besuchsregeln zu informieren, die den jeweils gültigen Verordnungen angepasst und entsprechend aktualisiert werden.



Großes Interesse an Sonderausstellung

„Wir sind überwältigt vom großen Erfolg der Ausstellung“, so Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Geschäftsführende Direktorin des DSM. In den ersten vier Wochen seit Eröffnung der Sonderausstellung „KOGGE trifft PLAYMOBIL – Die Geschichte eines Schiffes neu erzählt“ (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2020, S. 32) am 26. Juni hatten trotz der Corona-bedingten Einschränkungen bereits rund 10.000 Gäste das Museum besucht, ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Wegen des großen Interesses wurden die Öffnungszeiten des Museums daraufhin bis Ende August verlängert, um möglichst vielen Gästen einen spannenden, aber trotzdem entspannten Besuch zu ermöglichen.

Die Ausstellung „KOGGE trifft PLAYMOBIL“, in der der Hamburger Playmobil-Sammler Oliver Schaffer Szenen aus der Geschichte des Schiffes mithilfe der Spielzeugfiguren nachstellt, ist noch bis zum 25. Oktober im DSM zu sehen. Um längere Wartezeiten zu vermeiden, wird eine elektronische Ticketbuchung über die Webseite des DSM empfohlen. Weitere Informationen und ein interaktives 360-Grad-Webspecial zur Ausstellung sind unter www.dsm.museum/kogge-playmobil zu finden.



Der Hamburger Künstler Oliver Schaffer beim Aufbau der Sonderausstellung „KOGGE trifft PLAYMOBIL“. (Foto: Hauke Dressler/DSM)

Bibliothek unter neuer Leitung

Zum 1. August 2020 wechselte Dr. Albrecht Sauer, Leiter der Bibliothek sowie der Abteilungen Nautik und Deutsche Schifffahrt der Frühen Neuzeit, nach 26-jähriger Tätigkeit am DSM in den Ruhestand. Seinen Aufgabenbereich als wissenschaftlicher Leiter der Bibliothek übernahm Erik Hoops, der daneben auch weiterhin die wissenschaftliche Redaktion des DSM verantwortlich führt.



Ausgezeichnetes Gesellenstück

Beim Landesentscheid Niedersachsen-Bremen des bundesweiten Gestaltungswettbewerbs „Die Gute Form – Tischler gestalten ihr Gesellenstück“ hat Georg Becker, der im Juli 2020 seine dreijährige Tischlerausbildung am DSM erfolgreich abschließen konnte, mit einem Lowboard aus Eichen- und Nussbaumholz den zwei Platz belegt. Außerdem wurde er für seine Arbeit mit dem Publikumspreis von Tischlerinnung und Weser-Elbe Sparkasse ausgezeichnet.

Richtfest des Forschungsdepots

In Corona-bedingt kleinem Kreis wurde am 4. August das Richtfest des neuen dreistöckigen Forschungsdepots im Bremerhavener Fischereihafen gefeiert, in das die Sammlung des Museums bereits im Frühjahr 2021 einziehen soll. Anlässlich des Richtfests wurde ein Video erstellt, das den Baufortschritt dokumentiert und das Bauprojekt aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet. Das Video kann auf dem YouTube-Kanal des DSM (www.youtube.com/LeibnizDSM) abgerufen werden.



DSM tritt Allianz für Meeresforschung bei

Seit Anfang Februar ist das DSM Mitglied der neu gegründeten Deutschen Allianz Meeresforschung (DAM), einem Zusammenschluss der führenden Meeresforschungseinrichtungen in Deutschland. Ziel des Bündnisses ist es, den notwendigen Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit im Umgang mit Meeren und Ozeanen zu unterstützen.

Ein Seebuch aus dem 17. Jahrhundert

1644 veröffentlichte Johan Månsson in Stockholm „Een Siö-Book ... Om Siöfarten i Öster-Sjön“ und erfüllte damit einen Auftrag der schwedischen Admiralität. Der Nutzen des Seebuchs und seine Wertschätzung durch die Ostseefahrer sind an den Übersetzungen und Auflagen ablesbar, die für dieses kleine, aber inhaltsschwere Werk nachweisbar sind. Es wurde aus dem Schwedischen ins Deutsche, Dänische und Russische übersetzt. Dreiundzwanzigmal wurde es wiedergedruckt, zuletzt 1786.

Über 140 Jahre war das Seebuch die maßgebliche Literatur der Seeleute für die Navigation auf der Ostsee. Damit wird ein breiter Publikationserfolg dokumentiert, der vor dem 19. Jahrhundert in der Geschichte der Navigation beispiellos ist. Diese Tatsache wurde vergessen, weil von den auf den Schiffen benutzten Seebüchern naturgemäß nur sehr wenige Exemplare erhalten geblieben sind. Die liegen in Bibliotheken und Archiven rund um die Ostsee und erweckten in den letzten 200 Jahren nur das Interesse einiger Historiker.

In seiner wissenschaftlichen Schriftenreihe legt das DSM nun einen Faksimile-Reprint des See-

buchs vor, nicht nur eine Quellenveröffentlichung, sondern zugleich Beleg dafür, dass der exzellente Inhalt des Seebuchs auch heute noch nutzbar gemacht werden könnte, wollte man es darauf anlegen.

Umrahmt wird der Nachdruck von mehreren kommentierenden Beiträgen. Der erste von Albrecht Sauer würdigt das Seebuch der Ostsee im Rahmen der Navigationsgeschichte und vor dem Hintergrund der Entwicklung der Seebücher der nördlichen Hälfte Europas seit dem Spätmittelalter.

In einem anderen Beitrag von Boye Meyer-Friese wird der Inhalt des Buches aus der Sicht des segelnden Seemanns im 17. und 18. Jahrhundert untersucht. Die zum Teil überraschenden Ergebnisse geben einen erhellenden Aufschluss über die Praxis der Seefahrt auf der Ostsee. Sie verschieben das bisherige Geschichtsbild, das vorrangig die theoretischen Möglichkeiten der Navigation anhand der an Land entwickelten neuesten Ergebnisse von Geowissenschaft und Messinstrumenten feierte. Nun kann gezeigt werden, dass das Tempo der Einführung neuer navigatorischer Feinheiten und Hilfsmittel doch sehr viel langsamer war als bisher in der Geschichtsschreibung angenommen. Grundlegende Seemannschaft, konservative Routine und reflektierte Erfahrung bestimmten weit länger und in umfänglicherem Maße das praktische Handeln an Bord eines Segelschiffes, das unter dem Einfluss von Wind und See stand und in vergleichsweise engen Gewässern navigierte. Außerdem wird gezeigt, wie eng die Verknüpfung zwischen Seefahrt und Religion war.

Boye Meyer-Friese und Albrecht Sauer: Johan Månssons Seebuch der Ostsee von 1644. Eine – fast vergessene – Erfolgsgeschichte. Schriften des DSM, Bd. 73. Bremerhaven, Wiefelstede 2020. 350 Seiten, 11 Abbildungen, 112 Faksimile-Abbildungen, 21 x 27 cm, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag, Lesezeichen und drei großformatigen Seekarten als lose Beilagen. ISBN 978-3-86927-073-9. 49,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder bei Bestellung im DSM 44,90 Euro.



Neue Bücher

Jährlich neu im September
Jetzt auch portofrei im Abo zum Sammeln!



OCEANUM.
Das maritime Magazin
Die ganze Welt
der Seefahrt
gestern und heute.
288–320 Seiten
nur € 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 5

Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 288 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos. Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken

Zahlreiche Abbildungen, 288 Seiten, Euro 15,90
Auch im Abonnement versandkostenfrei erhältlich!



NEU
€ 9,90

OCEANUM. Das maritime Magazin KOMPAKT. Seenotretter 2020

Das Jahrbuch von Manuel Miserok.
Zahlreiche Abbildungen, 96 Seiten,
Euro 9,90



NEU
€ 16,90

OCEANUM. Das maritime Magazin SPEZIAL. Schifffahrt in Bremen und Bremerhaven.

Ein Buch über bedeutende Leistungen, Ereignisse und Episoden der bremischen Schifffahrt

Zahlreiche Abbildungen,
144 Seiten, Euro 16,90

Kalender 2021: Hamburgs Hafenfähren.
Die „Grünen Dampfer“ der 1920/1930er-Jahre
in Gemälden von Jan Horstmann
zusammengestellt von Hagen Zielke,
48,8 x 33 cm, Euro 19,90



NEU
€ 19,90

Harald Focke
Die Fusion
Wie der Norddeutsche Lloyd und die Hapag zusammenfanden
Wie kam es 1970 zur Fusion zwischen der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd? Der Autor hat die letzten Zeitzeugen

befragt und beleuchtet in diesem Buch bislang unbekanntes Hintergründe. Mit einem Beitrag von Arnold Kludas: Was blieb vom Norddeutschen Lloyd?
Zahlreiche Abbildungen, Euro 19,90, erscheint Okt./Nov. 2020



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

oceanum
VERLAG



Bilanzen sind mehr als Soll und Haben.



wespa.de/private-banking

Die Zukunft lässt sich nicht vorher-
sagen. Aber man kann schon heute
die Qualität seines Ruhestandes
mitgestalten. Damit die Gesamt-
bilanz des Lebenswerks stimmt.

Jetzt Beratungstermin vereinbaren
unter 0471 4800-41439.

Private Banking.
Mehr als Vermögensberatung.

 Weser-Elbe
Sparkasse