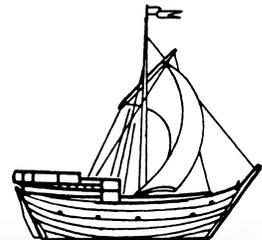


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2021



Bremer Hanse-Kogge

Einzelexemplar € 2,50, für Mitglieder frei
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:

Links: Tonstudio auf einem Forschungsschiff: Script für das Hörspiel „Forschen auf See“ (Foto: Jens-Erwin Siemssen); siehe S. 30.

Rechts: Der FRAME – Rahmen für spektakuläre Nachtaufnahmen (Foto: Hauke Dressler/DSM); siehe S. 31.

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. Philipp Grassel, DSM, Bremerhaven; Dr. Bart Holterman, Göttingen; Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Prof. Dr. Natascha Mehler, Tübingen; Annica Müllenberg, Dr. Christian Ostersehle, PD Dr. Gisela Parak, DSM, Bremerhaven; Jürgen Schmidt, Bremen; Andreas Speetzen, Dr. Frederic Theis, Dr. Christina A. Ziegler-McPherson, 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: Jörg Schulz

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 2,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

43. Jahrgang 2021



	Protokoll der Mitgliederversammlung 2020 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	2
Berichte aus dem Museum		
Annica Müllenberg	„Change Now!“ DSM plant neue Sonderausstellung im Sommer 2021	10
Gisela Parak	Das Andere sehen? Der kolonialistische Blick. Eine Open-Air-Ausstellung im Museumshafen	13
Frederic Theis, Andreas Speetzen und Jürgen Schmidt	Wertzeit der Nordischen Jagt GRÖNLAND	16
Christian Ostersehlte	Aus dem Archiv des DSM: Flaggenwechsel bei der Reichsmarine (1922)	20
Philipp Grassel, Bart Holterman und Natascha Mehler	Das Forschungsprojekt LIFTE. Über die Auswirkungen internationaler Kommerzialisierung auf periphere Gesellschaften im Nordwesten Europas (1468–1712)	23
Christina A. Ziegler-McPherson	Die Deutschen und der Atlantik. Das DSM und seine Kooperationspartner widmen sich dem Thema einer transatlantischen Migrationsgeschichte	26
Erik Hoops	Notizen aus dem DSM	30
	Impressum/Titelbild	U2

Protokoll der Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 14. November 2020, in der Polarlounge des Bangertgebäudes
des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 13:00 Uhr

Teilnehmer:

Vorstand:

Dietrich Schütte

Thomas Rebstock

Claus Brüggemann

Werner Lüken

Klaus Jürgen Meyer

Direktorium DSM:

Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner
per Videozuschaltung

Protokoll:

Barbara Siliamova

Rechnungsprüfer:

Harald Krämer

Hans-Walter Keweloh

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte
2. Genehmigung des Protokolls vom 21.06.2019 der Mitgliederversammlung vom 04.05.2019 (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2019, S. 13–20)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 14.11.2020
4. Videobotschaft von Frau Prof. Dr. Kleingärtner
5. Bericht über Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock
6. Rechnungslegung für das Jahr 2019 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann
7. Bericht der Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh

8. Entlastung des Vorstands

9. Wahl der Rechnungsprüfer

10. Wahl eines neuen Vorstands

11. Verschiedenes

TOP 1 Eröffnung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte

Herr Schütte eröffnet die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde. Er erklärt, dass der Termin der Mitgliederversammlung coronabedingt nicht wie geplant im Mai stattfinden konnte, sondern wegen des damaligen Lockdowns um ein halbes Jahr verschoben werden musste. Diesen besonderen Umständen im Zusammenhang mit der Coronapandemie ist es auch geschuldet, dass Frau Prof. Dr. Kleingärtner nicht persönlich vor Ort an der Mitgliederversammlung teilnehmen kann. Ihr Beitrag wird per Videobotschaft zugeschaltet. Auch aus dem Vorstand des Fördervereins können einige Personen leider nicht an der Versammlung teilnehmen. Dazu gehören Herr Dr. Frank Schlager und die zur Wahl stehenden Herren Peter Klett und Dr. Matthias Fonger. Im Anschluss dankt Herr Schütte der Leitung des DSM, dass diese trotz coronabedingter Schließung des Museums die Räumlichkeiten für die private Veranstaltung der Mitgliederversammlung des Fördervereins zur Verfügung gestellt hat. Wie den Teilnehmern schon beim Eintreffen erläutert wurde, ist die diesjährige Mitgliederversammlung nur unter Einhaltung strenger Hygienemaßnahmen überhaupt durchführbar. Herr Schütte erläutert diese noch einmal im Einzelnen.



Der scheidende Vorsitzende Dietrich Schütte bei seiner Eröffnungsansprache an die trotz Corona erschienenen Mitglieder. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Bernd Schumann)

Leider gehört zu den Folgen der Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie auch die Streichung des üblichen Rahmenprogramms. Herr Schütte dankt an dieser Stelle dem Schriftführer, Herrn Rebstock, für die in diesem Jahr doppelte Arbeit bei der Vorbereitung der Versammlung und freut sich, dass trotz der ungünstigen Umstände doch so viele Mitglieder gekommen sind. Damit wird die Mitgliederversammlung offiziell eröffnet.

Herr Schütte geht kurz auf die Entwicklung der Mitgliederzahlen ein und drückt sein Bedauern darüber aus, dass den Verein im letzten Jahr viele Mitglieder verlassen haben. Dies geschah aus Verärgerung über den Zustand der Objekte des Museumshafens und über das Schicksal der SEUTE DEERN. Er dankt denjenigen, die ihren Austritt schriftlich begründet haben, und auch Herrn Rebstock, der die Briefe beantwortet hat.

Bevor Herr Schütte in die bekannte Tagesordnung einsteigt, bittet er die Anwesenden, sich von den Plätzen zu erheben und gemeinsam der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Stellvertretend für die verstorbenen 30 Mitglieder nennt er folgende Namen: Frau Dieta Rogge, Herr Claus Kampe, Frau Ilse-Doris Werth, Herr Dr. Uwe Schnall, Herr Detlef

Knopf, Herr Jürgen Heiland. Herr Schütte bekundet, dass der Verein allen verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren wird und bedankt sich, dass sich die Anwesenden von ihren Plätzen erhoben haben.

TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 04.05.2019

Herr Schütte bittet um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 04.05.2019, welches den Mitgliedern mit Übersendung der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, Heft 2.2019, vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 14.11.2020

Herr Schütte bittet nun um Genehmigung der Tagesordnung der heutigen Mitgliederversammlung, die mit der Einladung im September 2020 verschickt wurde. Anträge zur Änderung sind keine vorgelegt worden.

Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

Bevor die Videobotschaft von Frau Prof. Dr. Kleingärtner laut Tagesordnungspunkt 4 eingespielt wird, berichtet Herr Schütte kurz über das vergangene Jahr, das leider von einer außerordentlich großen Zahl von Austritten aus dem Verein gekennzeichnet war.

Herr Schütte verweist auf die hohe Summe der Förderaktivitäten im Jahr 2019, die sich, wie im Weihnachtsbrief 2019 mitgeteilt, auf ca. 750.000 Euro beliefen. In erster Linie wurden die Mittel für die Erhaltung der Schiffe SEEFALKE und GRÖNLAND bewilligt. Für beide Schiffe waren Werftaufenthalte notwendig. Für die Instandsetzung des Holzrumpfes der GRÖNLAND muss der Aufenthalt des Schiffes in einer Werft in Dänemark auch 2021 fortgesetzt werden. Von den insgesamt elf genehmigten Förderanträgen galten die meisten der Instandhaltung der GRÖNLAND. Mit ca. 1 Mio. Euro in eineinhalb Jahren wurde damit die bislang höchste Summe in einer so kurzen Zeit aufgebracht.

Der Vorsitzende bittet nun, das Video von Frau Prof. Dr. Kleingärtner abzuspielen.

TOP 4 Videobotschaft von Frau Prof. Dr. Kleingärtner

Frau Prof. Dr. Kleingärtner drückt ihr Bedauern darüber aus, dass das Museum leider schließen musste, freut sich aber, dass die Fördervereinsmitglieder ihm dennoch die Treue gehalten haben, und dankt allen Mitgliedern und dem Vorstand dafür.

In der gegenwärtigen Umbauphase des Hauses war man bemüht, trotzdem ein attraktives Programm auf die Beine zu stellen. Davon zeugte u.a. die Playmobil-Ausstellung, die zu einer Steigerung der Besucherzahlen von über 5 % geführt hat. Auch im Museumshafen geht es weiter, die Klärung von Finanzierungsfragen ist auf einem guten Weg.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner bedauert, dass die geplante Führung durch die neue Ausstellung „KARTEN WISSEN MEER“ nicht im Rahmen der Mitgliederversammlung stattfinden kann. Corona zwingt dazu, stärker digital zu denken. Sie lädt aber die Fördervereinsmitglieder dazu ein, im nächsten Jahr die MOSAiC-Ausstellung zu besuchen.

Im Anschluss an die Videobotschaft von Frau Prof. Dr. Kleingärtner stellt Herr Dr. Frederic Theis, der Kurator der Ausstellung „KARTEN WISSEN MEER“, diese ebenfalls per Videobotschaft den Mitgliedern des Fördervereins vor.

Die Ausstellung zeigt anhand von historischen Seekarten, wie die Welt im 19. Jahrhundert zusammengewachsen ist. Dabei wird die analoge Ausstellung von Medienstationen unterstützt, welche mit Hilfe des Fördervereins angeschafft wurden. Dafür dankt das Team der Ausstellung dem Förderverein. Herr Dr. Theis drückt seine Hoffnung darüber aus, dass die Sonderausstellung mittelfristig eröffnet werden kann, und lädt alle Fördervereinsmitglieder und den Vorstand ein, die geplante Führung dann nachzuholen.

Herr Schütte dankt im Anschluss an die Übertragungen sowohl Frau Prof. Dr. Kleingärtner wie auch Herrn Dr. Theis für ihre Berichte und ergänzt, dass er schon die Gelegenheit hatte, die Sonderausstellung in Bremen im Haus der Wissenschaft zu sehen, und diese sehr interessant fand.

TOP 5 Bericht über die Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock

Herr Rebstock begrüßt zum ersten Mal in Nachfolge von Frau Sabine Schulz als Schriftführer des Vereins die Mitglieder. Er betont, dass die besonderen Rahmenbedingungen der diesjährigen Mitgliederversammlung der Tatsache geschuldet sind, dass wegen der Corona-Pandemie die Veranstaltung nur unter Einhaltung besonderer



DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner war per Video zugeschaltet.



Schriftführer Thomas Rebstock bei seinen Ausführungen zur Entwicklung der Mitgliederzahlen.

Hygienemaßnahmen stattfinden darf. Dies wirkte sich auch erschwerend auf die Organisation der Veranstaltung aus, die ohne die Unterstützung des DSM, das Raum und Logistik zur Verfügung gestellt hat, nicht möglich gewesen wäre. Dafür dankt Herr Rebstock dem Direktorium und den involvierten Mitarbeitern.

Normalerweise würden nun die Erläuterungen zum Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung folgen. Da dieses aber wegen der Pandemie abgesagt werden musste, verweist Herr Rebstock an dieser Stelle auf eine Dokumentation am kommenden Montag in der ARD zum Thema „Expedition Arktis“, was auch Inhalt des ursprünglich geplanten Vortrags von Frau König zur MOSAiC-Expedition der POLARSTERN gewesen wäre.

Dann geht Herr Rebstock auf die Entwicklung der Mitgliederzahlen ein. Zum Zeitpunkt der letzten Mitgliederversammlung im Mai 2019 hatte der Verein 2.617 Mitglieder, was einem Beitragsaufkommen von rund 35.800 Euro entsprach. Im Mai 2020 hatte sich der Trend der Vorjahre weiter fortgesetzt: Unter Berücksichtigung aller Zu- und Abgänge waren es nur noch 2.505 Mitglieder mit einem Beitragsaufkommen von rund 34.700 Euro. Den seit Mai 2019 neu eingetretenen 65 Personen stehen Abgänge von 176 Personen gegenüber. Zu Letzteren gehören auch die von Herrn Schütte bereit erwähnten 30 Todesfälle von Vereinsmitgliedern. Herr Rebstock stellt dazu fest, dass der Förderverein, wie auch viele andere Vereine, sich den Herausforderungen des demo-

grafischen Wandels stellen muss. Eine von ihm angefertigte Analyse zeigt, dass fast 50 % der Mitglieder dem Status „Rentner“ und „Rentnerhepaare“ zuzuordnen sind. Bei den aus dem Verein ausgetretenen Personen hat Herr Rebstock versucht, die Gründe dafür zu eruieren. Das Ergebnis seiner Befragung wird er in der nächsten Mitgliederversammlung vorstellen.

Dann geht Herr Rebstock noch auf zwei Aspekte zur Mitgliederverwaltung ein und wendet sich damit vor allem an die nicht persönlich vor Ort

teilnehmenden Mitglieder.

Zum einen bittet er um Zusendung der aktuellen Mailadressen, die bereits von über 500 Mitgliedern vorliegen. Dies dient nicht nur der kostensparenderen Zusendung von Unterlagen, sondern ermöglicht auch, mit den Mitgliedern in besserem Kontakt zu bleiben und sie über aktuelle Entwicklungen zu informieren, z.B. über die Zusendung des monatlichen Newsletters des DSM.

Zum Zweiten appelliert er an alle, Änderungen von Postanschriften und Telefonnummern möglichst zeitnah mitzuteilen. Damit könnten die nicht unerheblichen Recherchearbeiten eingegrenzt werden. Herr Rebstock bedankt sich an dieser Stelle bei Frau Kruse von der FIDES, die sich dort u.a. um die Mitgliederverwaltung kümmert und mit eben diesen Recherchearbeiten befasst ist.

Im Anschluss an seinen Vortrag dankt Herr Schütte dem neuen Schriftführer für seine Arbeit und drückt seine Anerkennung dafür aus, dass der Übergang so gut geklappt hat. Dann bittet Herr Schütte den Schatzmeister des Vereins, Herrn Claus Brüggemann, die Rechnungslegung für das Jahr 2019 vorzutragen.

TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2019 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann

Herr Brüggemann begrüßt die Anwesenden und dankt ihnen für das Interesse und ihre Teilnahme an der Versammlung. Insgesamt habe der Förderverein eine sehr gesunde finanzielle Struktur.

Die Gründe dafür sieht Herr Brüggemann in den Mitgliedsbeiträgen und den Spenden an den Verein. Er dankt den Mitgliedern und Spendern für deren Unterstützung. Die große Anzahl an Zusagen für Förderanträge war nur möglich, da sich der Verein dank der Spende der Kreye-Stiftung in Höhe von 500.000 Euro in einer einmaligen Situation befand. Der Dank geht an die Geschäftsführung der Stiftung.

Anschließend erläutert Herr Brüggemann die Positionen der Bilanz 2019. Danach belaufen sich die liquiden Mittel zum Ende 2019 auf ca. 1,018 Mio. Euro, die sich vor allem auf Konten der Weser-Elbe Sparkasse und der Sparkasse Bremen befinden. Der deutlich höhere Ausweis liquider Mittel ist vor allem der eingangs bereits erwähnten Einzelspende der Kreye-Stiftung zu verdanken. Das ausgewiesene Vereinskaptial ist im Vergleich zum Vorjahr um ca. 106.000 Euro zurückgegangen und beträgt Ende 2019 nur rund 1.200 Euro. Ursächlich dafür ist die hohe Summe von Reservierungen für Förderzusagen an das DSM. Insgesamt wurden Reservierungen für genehmigte Förderanträge in Höhe von etwa 1,003 Mio. Euro ausgewiesen. Darin enthalten ist der Bestand vom 01.01.2019 mit ca. 481.000 Euro. Dazu kam im Laufe des Jahres die große Summe von ca. 624.000 Euro für neue Zusagen und verbraucht wurden nur 100.000 Euro. Die Auflösungen beliefen sich auf etwas mehr als 2.000 Euro. Damit ergibt sich insgesamt eine Bilanzsumme von ca. 1,022 Mio. Euro.

Im weiteren Verlauf erläutert der Schatzmeister die Einnahmen und Ausgaben des Vereins, wie sie in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführt werden. 36.187 Euro bei den Erträgen stammen aus den Mitgliedsbeiträgen. Rund 522.000 Euro stammen aus Spenden. Der Summe der Erträge von insgesamt 558.500 Euro stehen Aufwendungen von etwas mehr 666.700 Euro gegenüber. Diese beinhalten, wie schon erläutert, vor allem die Reservierungen für Förderzusagen. Die Verwaltungsaufwendungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr kaum geändert und liegen bei 32.000 Euro. Das Gleiche gilt für die Aufwendungen für die Hefte der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT,

wofür wie im Vorjahr knapp 13.000 Euro ausgegeben wurden. Damit ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von ca. 108.000 Euro.

Es gibt keine Fragen an den Schatzmeister. Herr Schütte dankt Herrn Brüggemann, der seine Arbeit für den Verein ehrenamtlich leistet. Im Anschluss bittet er Herrn Krämer um den Bericht der Rechnungsprüfer.

TOP 7 Bericht der Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh

Herr Krämer berichtet, dass er und Herr Keweloh als gewählte Rechnungsprüfer des Vereins die Buchführung für das Geschäftsjahr 2019 auftragsgemäß geprüft haben. Die Prüfung wurde am 20.02. und am 02.09.2020 durchgeführt. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden vorgelegt. Es wurde eine Kassenprüfung und eine Stichprobenprüfung der Buchungsbelege vorgenommen. Insbesondere wurden die Einstellung und Abwicklung der Reservierungen für genehmigte Förderanträge des DSM und die Erläuterungen dazu aus den Vorstandsprotokollen geprüft. Die Prüfung ergab keinerlei Beanstandungen. Alle Geschäftsfälle wurden vollständig erfasst. Die Erläuterungen waren eindeutig und die Ablage der Belege erfolgte übersichtlich.

Somit gab es keine Einwände gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und der Jahresrechnung. Sie entsprechen den gesetzlichen Vorschriften sowie den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung. Die Rechnungsprüfer konnten den entsprechenden Vermerk uneingeschränkt erteilen.

Da es keine Fragen zur Rechnungsprüfung gibt, geht Herr Krämer gleich zum nächsten Tagesordnungspunkt über, der Entlastung des Vorstands.

TOP 8 Entlastung des Vorstands

Herr Krämer dankt dem Vorstand für seine erfolgreiche Arbeit und stellt den Antrag, den Vorstand zu entlasten.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: der Vorstand.

Damit ist der Vorstand entlastet und der Vor-

sitzende bedankt sich im Anschluss bei Herrn Krämer und Herrn Keweloh für deren Arbeit als Rechnungsprüfer. Der Vorstand ist froh darüber, dass so gut aufbereitete Zahlen vorliegen. Und er dankt ebenso für die Entlastung des Vorstands und verweist auf die vertrauensvolle Zusammenarbeit, zu der auch konstruktive Kritik gehört. Es folgt die Wahl der Rechnungsprüfer.

TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer

Herr Schütte erklärt, dass Anfang Mai in diesem Jahr außer Herrn Keweloh und Herrn Krämer auch Frau Gisela Schwarz ihre Kandidatur erklärt habe. Da sie sich aber leider nicht zur Mitgliederversammlung angemeldet hat, muss davon ausgegangen werden, dass sie nicht mehr zur Verfügung steht. Damit stellen sich Herr Krämer und Herr Keweloh zur Wahl der Rechnungsprüfer.

Es erfolgt die Abstimmung für Herrn Krämer und Herrn Keweloh:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: je eine.

Herr Schütte bedankt sich und fragt, ob die Gewählten die Wahl annehmen, was beide bestätigen. Damit sind die Herren Keweloh und Krämer als Rechnungsprüfer gewählt.

TOP 10 Vorstandswahlen

Da es um die Wahl eines weitgehend neuen Vorstands geht und Herr Schütte nicht zur Wiederwahl antreten wird, bittet er, zunächst ein paar Worte in eigener Sache sagen zu dürfen.

Er habe während der letzten elf Jahre mit Freude und Engagement den Vorsitz des Vorstandes des Fördervereins innehaben dürfen. Gemeinsam mit Frau Schulz und den anderen Kollegen im Vorstand, insbesondere Herrn Dr. Manfred Ernst, der mehr als elf Jahre stellvertretender Vorsitzender war, sei es gelungen, das DSM mit erheblichen finanziellen Mitteln zu versorgen. Allerdings ist dabei nicht immer der avisierte Erfolg eingetreten. Insgesamt konnten in dem genannten Zeitraum ungefähr 2,3 Mio. Euro zur Förderung des DSM akquiriert werden, vor allem dank der Zuwendungen der Kreye-Stiftung. Herr Schütte bedankt sich bei den Mitgliedern für deren Vertrauen. Er dankt einer Reihe von Mitarbeitern des

DSM für deren Hilfe und Unterstützung. Und er bedankt sich für die gute und enge Zusammenarbeit mit dem Kuratorium zur Förderung des DSM und dem Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER. Durch die kleinen und großen Spenden und die Beiträge der Mitglieder des Vereins konnten Mittel zur Förderung satzungsmäßiger Projekte dem DSM zur Verfügung gestellt werden. Nicht immer wurden diese Mittel abgerufen, und leider sei es nicht gelungen, die SEUTE DEERN zu erhalten. Herr Schütte drückt aber seine Zuversicht darüber aus, dass es dank der zugesagten Gelder des Bundes gelingen wird, wieder einen Windjammer im Alten Hafen liegen zu haben. Er appelliert an alle, dafür einzutreten, dass alle Außenexponate, die Museumsflotte und die vielen anderen Ausstellungsstücke gut gepflegt werden und mit ihrer Anziehungskraft viele Besucher in das sich bald neu präsentierende DSM locken mögen. Denn das DSM als Forschungsmuseum sei eben auch ein Museum, dessen wesentliche Bestandteile die Museumsflotte und die anderen Außenexponate seien. Darauf weist der Förderverein immer wieder hin.

Dann schlägt Herr Schütte vor, mit der Wahl zu beginnen. Es handelt sich um eine Einzelwahl:

Erster Vorsitzender:

Zur Wahl steht Herr Jörg Schulz.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herrn Schulz, der die Wahl annimmt, zum neuen ersten Vorsitzenden des Vereins.

Zweiter Vorsitzender:

Zur Wahl steht Herr Peter Klett.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: keine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Klett, der persönlich nicht anwesend ist, aber im Vorfeld erklärt hat, im Falle seiner Wahl diese anzunehmen, zum neuen zweiten Vorsitzenden des Vereins.

Schatzmeister:

Zur Wahl steht Herr Claus Brüggemann.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Brügge-
mann, der die Wahl annimmt, zum Schatzmeister
des Vereins.

Schriftführer:

Zur Wahl steht Herr Thomas Rebstock.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Rebstock, der
die Wahl annimmt, zum Schriftführer des Vereins.

Stellvertretender Schriftführer:

Zur Wahl steht Herr Dr. Matthias Fonger.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Fonger, der
persönlich nicht anwesend ist, aber im Vorfeld er-
klärt hat, im Falle seiner Wahl diese anzunehmen,
zum stellvertretenden Schriftführer des Vereins.

Beisitzer:

Zur Wahl steht Herr Werner Lüken.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Lüken, der
die Wahl annimmt, zum Beisitzer des Vereins.

Beisitzer:

Zur Wahl steht Herr Klaus-Jürgen Meyer.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: eine.

Damit erklärt der Vorsitzende Herr Meyer, der
die Wahl annimmt, zum Beisitzer des Vereins.

Herr Meyer, der mit 20 Jahren am längsten zum
Vorstand des Fördervereins gehört, erklärt, dass
er mit Freude elf Jahre mit Herrn Schütte als Vor-
sitzendem zusammengearbeitet habe und sich nun
auf die Zusammenarbeit mit Herrn Schulz freue.

Nach Abschluss der Wahl bittet Herr Schütte den
neuen Vorsitzenden des Vorstands des Förderver-
eins, Herrn Jörg Schulz, nach vorn.

Herr Schütte gibt dem neuen Vorstandsvorsit-
zenden den symbolischen Staffelstab weiter. Es
handelt sich dabei um einen sogenannten Be-
legnagel, der auf der GRÖNLAND zum Festmachen
(„belegen“) der Taue diene. Herr Schulz be-
dankt sich und erklärt kurz, was er sich für seine
Arbeit vorgenommen hat. Er wolle als nächstes
eine Klausursitzung des Vorstands abhalten, in
der über die Mitgliederentwicklung gesprochen
werden soll. Mit dem Museum will er über die
Entwicklung der Ausstellung sowohl im Innenbe-
reich wie auch auf dem Außengelände sprechen.
Der Förderverein will zukünftig nicht nur auf An-
träge reagieren, sondern mehr am Gestaltungs-
prozess teilnehmen. Die nächste Mitgliederver-
sammlung ist für Mai 2021 geplant.

Zur Verabschiedung von Herrn Schütte bittet
Herr Schulz nun den alten und neuen Schatz-
meister, Herrn Brüggemann, ans Mikrophon.



Staffelstabübergabe an den neuen Vorsitzenden des Fördervereins, Jörg Schulz (rechts).

Herr Brüggemann stellt anhand der sogenannten Weihnachtsbriefe eine chronologische Auflistung der wichtigsten Momente von der Wahl zum Nachfolger von Herrn Bracht am 02.05.2009 bis zum heutigen Ausscheiden von Herrn Schütte als Vorstandsvorsitzendem des Fördervereins vor. Angefangen mit 100 Mio. Euro für die Erweiterung des DSM, die später dann auf 42 Mio. Euro schrumpften, über personelle Veränderungen in der Führungsspitze des Museums und diverse Jubiläen bis hin zum Untergang der SEUTE DEERN und der Grundsteinlegung für ein neues Forschungsdepot war die Amtszeit von Herrn Schütte durch viele bedeutende Ereignisse geprägt. Herr Brüggemann weist aber auch darauf hin, dass der Mitgliederbestand Herrn Schütte immer wichtig war. Und das nicht nur wegen der finanziellen Möglichkeiten, sondern vor allem auch wegen des politischen Gehörs, das mit einer hohen Mitgliederzahl verbunden ist. Herr Schütte habe sich immer freundlich, hilfsbereit und kollegial verhalten. Herr Brüggemann äußert ein Riesendankeschön, verbunden mit den besten Wünschen für gesundheitliches Wohlbefinden, und drückt seine Hoffnung aus, dass Herr Schütte dem Förderverein weiterhin wohlgesonnen sein möge.

Im Anschluss an seine Laudatio überreicht Herr Brüggemann die Silbermedaille der GORCH FOCK und eine Flasche edlen Weins und erklärt Herrn Schütte aufgrund der Beschlussfassung im Vorstand – ohne Beteiligung von Herrn Schütte – zum Ehrenmitglied des Fördervereins.

Ebenfalls verabschiedet werden Herr Dr. Ernst, der 18 Jahre für den Förderverein gearbeitet hat und als kritischer Mensch zur Entwicklung des Vereins beigetragen hat. Auch ihm dankt Herr Brüggemann.

Herr Dr. Schlaberg, der sich beruflich nach München verändert hat, wird ebenfalls verabschiedet. Er war als stellvertretender Schriftführer für den Verein tätig.

Herr Brüggemann wünscht zum Abschluss Herrn Schulz und den anderen neuen Vorstandsmitgliedern alles Gute und bringt seine Freude über die zukünftige Zusammenarbeit zum Ausdruck.

Dann übernimmt Herr Schütte wieder das Wort

und bedankt sich zunächst für die Laudatio und die stehenden Ovationen der Anwesenden sowie für die überreichten Geschenke. Dann leitet er über zum letzten Tagesordnungspunkt.

TOP 11 Verschiedenes

Aus den Reihen der Anwesenden gibt es eine Wortmeldung. Herr Heinrich Weißkopf erklärt, dass er am 30.03.2020 einen Brief an den Förderverein geschickt hat mit der Frage, wie viel Geld in die SEUTE DEERN gesteckt worden sei und welche Gelder in das Exponat Kogge zulasten der anderen Schiffe geflossen seien. Außerdem fragt er in diesem Schreiben, was mit den Exponaten im Hafen passieren soll.

Herr Schütte erklärt, dass der Brief an das Direktorium des DSM weitergeleitet worden sei und man mehrfach um Antwort gebeten habe. Letztendlich hatte man gehofft, dass Frau Prof. Dr. Kleingärtner in der heutigen Mitgliederversammlung etwas dazu sagt. Allerdings weist Herr Schütte auch darauf hin, dass es ohne die Hansekogge auch nicht zur Gründung des Museums gekommen wäre.

Was die Exponate im Hafen betreffe, so sei der Vorstand einer Meinung mit Herrn Weißkopf, dass diese gepflegt werden müssen. Was konkretere Aussagen betreffe, könne man Herrn Weißkopf nur um Geduld bitten. Herr Rebstock wird Frau Prof. Dr. Kleingärtner an die Beantwortung seiner Fragen erinnern.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, weist Herr Schütte darauf hin, dass der neue Vorstand den Termin für die nächste Mitgliederversammlung mitteilen wird. Herr Schütte schließt die Mitgliederversammlung um 13:00 Uhr und wünscht allen gute Gesundheit.

Bremerhaven, 03.01.2021

Dietrich Schütte

Vorsitzender bis 14.11.2020

Jörg Schulz

Vorsitzender ab 14.11.2020

Barbara Siliamova

Protokollführerin

„Change Now!“

DSM plant neue Sonderausstellung im Sommer 2021

Wie prägen Meere und Schifffahrt unser Leben? Welchen Einfluss haben wir auf die Meere? „Change Now! Wie Schiffe die Welt verändern“ lautet der Titel des neuen Ausstellungsschwerpunkts, den das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) anlässlich der UN-Dekade der Ozeanforschung für nachhaltige Entwicklung präsentiert. Während der momentanen coronabedingten Schließung des Museums laufen die Vorbereitungen für neue Sonderausstellungen auf Hochtouren. Virtuelle Führungen, digitale Schiffsmodelle, Lern- und Mitmachangebote, 360-Grad-Videos von Bord der POLARSTERN und viele weitere spannende Inhalte sind mittlerweile gebündelt unter www.dsm.museum/digital zu finden. Neu sind Videos mit Experimenten zum Nachmachen. Sie laden Kinder ein, auf spielerische Art Natur- und Umweltphänomene zu entdecken. Zu sehen sind sie auf YouTube (www.youtube.com/leibnizdsm)

und auf Facebook (www.facebook.com/leibnizdsm).

„Schätze aus unserer Sammlung“ sind jetzt virtuell zu besichtigen

Seit Langem beliebt und nun auch virtuell erlebbar: die Veranstaltungsreihe „Schätze aus unserer Sammlung“, kurz SAUS. Das Format an sich ist nicht neu, konnte aber coronabedingt lange nicht stattfinden. Jetzt werden die Führungen am jeweils dritten Sonntag im Monat ab 11 Uhr auf YouTube und Facebook angeboten. Das erste Video ist bereits online: Dr. Frederic Theis erzählt spannende Details über das Modell der H.M.S BEAGLE, das derzeit im Rahmen der Ausstellung „KARTEN WISSEN MEER“ zu sehen ist. Die britische Bark wurde bekannt, weil Charles Darwin von 1831 bis 1836 mit ihr zu einer zweiten Expedition aufbrach.



Aufbruchstimmung im Erweiterungsbau: Hinter der Glasfassade mit dem Schriftzug „Wandel“ tut sich etwas. (Foto: Mareike Heger/DSM)

Fenstergalerie am Erweiterungsbau

Im Februar eröffnete am Erweiterungsbau die Fenstergalerie. Während eines Streifzugs können Passantinnen und Passanten die Ergebnisse des Wettbewerbs „Museum in der Kiste“ anschauen. Nach der erfolgreichen Ausstellung „KOGGE trifft PLAYMOBIL“ im vergangenen Jahr hatte das DSM Familien aufgerufen, ihre Lieblingsszene aus der Schau in einer Box nachzubauen.

In der digital-analogen Ausstellung „Kakao, Kaffee, Tabak – Rauschmittel früher“ präsentieren Schülerinnen und Schüler ihre Forschungsergebnisse zum historischen Transport, Handel und Konsum dieser Waren. Eröffnet wird die Schau digital im April.

Fotografien aus der Kolonialzeit im Fokus

Im April eröffnet ebenfalls die Outdoor-Ausstellung „Das Andere sehen? Der kolonialistische Blick“ in der Rotunde im Museumshafen (siehe auch den anschließenden Beitrag der vorliegenden Ausgabe). Sie zeigt Motive aus Reisealben mit Fotos, die aus dem Kaiserreich entsandte Marinesoldaten von den Menschen in den damaligen deutschen Kolonien machten. Mit der Schau erörtert das DSM erstmals die Bezüge der Kriegs- und Handelsschiffahrt mit der deutschen Kolonialgeschichte und trägt seine kritische Auseinandersetzung mit den kolonialgeschichtlichen Sammlungsbeständen des Hauses in die Öffentlichkeit.

Kinderausstellung „Ab ins Meer“ und ein Olympia-Segelboot

Die 2021 startende UN-Dekade der Ozeanforschung für nachhaltige Entwicklung begleitet das DSM ab dem Sommer mit einem neuen Sonderausstellungsbereich zu den Themen Klimawandel, Schifffahrt im Wandel der Zeit und Geschichte der Forschungsschiffahrt. Das gemeinsame Motto lautet: „Change Now! Wie Schiffe die Welt verändern“. In diesem Zuge bekommt das Innere des Erweiterungsbaus ein komplett neues Erscheinungsbild. Wo jetzt noch die große Weltkugel der Ausstellung „SEA CHANGES“ zu sehen ist, thront dann jenes Segelboot, mit dem der ehemalige Regattasegler Wilhelm Kuhweide bei den Olympischen Spielen 1964 Gold holte. Großräumige Installationen verdeutlichen das Ausmaß des Klimawandels.

In der Kinderausstellung „Ab ins Meer“ sind Klein und Groß gefragt, aktiv zu werden: An großen Touchscreens lässt sich der Meeresspiegel spielerisch erforschen – es können beispielsweise virtuelle Muschelbänke gezüchtet werden. Die Schau ist eine Leihgabe des Meeresmuseums Stralsund, das in den kommenden Jahren umgebaut wird. Dank weiterer Objekte aus Stralsund veranschaulicht das DSM die Geschichte der Forschungsschiffahrt. Gäste erkunden die Schiffsmodelle sowie Messinstrumente aus unterschiedlichen Zeiten und erfahren, welche Daten von den Forschenden erhoben werden.

Modellskizze der Fotoausstellung „INTO THE ICE“. (Foto: Christoph Geiger/DSM)





Das neue Forschungsdepot des DSM im Fischereihafen, Mitte Januar 2021. Die markante Fassade soll an die Planken der Kogge erinnern. (Foto: Helena Grebe/DSM)

Faszinierende Impressionen der MOSAiC-Expedition

„INTO THE ICE“ lautet der Titel einer Fotoausstellung mit eindrucksvollen Aufnahmen verschiedener Fotografinnen und Fotografen, die die MOSAiC-Expedition begleiteten. Einige Motive stammen von Esther Horvath. Die Fotografin am Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung wurde im vergangenen Jahr mit dem World Press Photo Award ausgezeichnet. „INTO THE ICE“ dokumentiert den Aufbau des Forschungscamps auf der Eisscholle, das Leben an Bord des Forschungseisbrechers POLARSTERN und die Begegnung mit Eisbären. Die Dunkelheit der Polarnacht und Temperaturen von 25 °C unter null stellten die Fotografinnen und Fotografen vor besondere technische Herausforderungen. Wenn Auslöser einfrieren, das Auswechseln des Akkus mit mehreren Handschuhen zum Kraftakt wird, dann braucht es Geduld, Ausdauer und Tricks.

Gefahren von Weltkriegs-Überresten in der Nordsee

Wo liegen Wracks und Munition in der Nordsee? Welche Gefahren bestehen durch sie für Menschen und Umwelt? Diesen Fragen gehen Forschende des „North Sea Wrecks“-Projekts auf den Grund (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT

1.2020, S. 25–27). Die Ergebnisse des europäischen Teams erzählt eine Wanderausstellung, die von Bremerhaven in die Nordseeanrainerstaaten zieht. Zu sehen ist die mobile Schau ab August zunächst vor dem DSM während des Windjammerfestivals „Lütte Sail“.

Interaktives Werftmodell

Die Dimensionen des Produktes „Schiff“ lassen die Produktionsstätte „Werft“ zu einem spannenden Ort werden. Über ein interaktives Werftmodell können Interessierte diesen Sehnsuchtsort ab August im DSM besuchen. Dank digitaler Vermittlungsmedien (Augmented Reality/Virtual Reality) werden Gäste selbst zu Akteuren und tauchen in die Welt des virtuellen Schiffbaus ein.

Forschungsdepot eröffnet im Sommer

Keine Ausstellung, aber ebenfalls ein Großprojekt ist die Fertigstellung des neuen Forschungsdepots im Fischereihafen. Der Bau wird im Sommer fertiggestellt. Bis Jahresende ziehen dort auf einer Fläche von 2.300 Quadratmetern etwa 380.000 Archivalien und rund 60.000 Museumsobjekte sowie präparierte Tiere ein. Das Depot bietet hervorragende Lagerungsbedingungen für die historischen Exponate und ermöglicht es dem Forschungsteam am DSM, direkt vor Ort mit den Materialien zu arbeiten.

Das Andere sehen? Der kolonialistische Blick

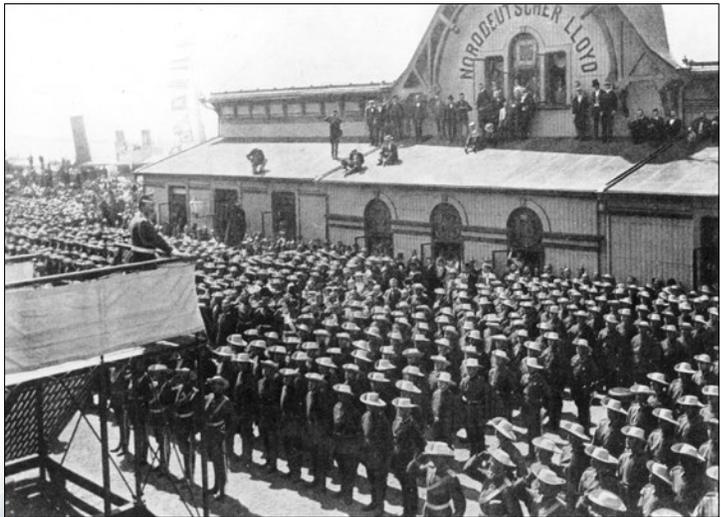
Eine Open-Air-Ausstellung im Museumshafen

Die deutsche Kolonialgeschichte ist eng mit der Geschichte der maritimen Seefahrt verbunden: Ende des 19. Jahrhunderts war das Schiff die einzige Möglichkeit der Überwindung der Ozeane und transportierte Güter und Menschen, mit speziellen Weltanschauungen im Gepäck. Die Seefahrt unterstützte die Ausbeutung anderer Kulturen durch die westlichen Großmächte.

Die Geschichte der Stadt Bremerhaven weist einen besonderen Bezug zur deutschen Kolonialgeschichte auf: Vor der heute nicht mehr existierenden Abfertigungshalle des Norddeutschen Lloyd hielt Kaiser Wilhelm II. am 27. Juli 1900 seine berühmt-berüchtigte „Hunnenrede“. Anlass war die Verabschiedung des in Richtung China entsandten Ostasiatischen Expeditionskorps zur Niederschlagung der sogenannten „Boxeraufstände“. Mit den Worten „Pardon wird nicht gegeben, Gefangene werden nicht gemacht!“ gab Wilhelm II. die Parole aus, besonders hart gegen die als „barbarisch“ und „unzivilisiert“ abgewertete chinesische Bevölkerung vorzugehen. Mit ihrer verhängnisvollen Signalwirkung begünstigte die Rede ein gewalttätiges Vorgehen deutscher Soldaten auch gegen Zivilisten, löste aber zugleich eine kritische Kontroverse aus, die zu einem gewissen Maße als Reflexion des brutalen Verhaltens

westlicher Weltmächte gegenüber ihren kolonialen „Untertanen“ verstanden werden kann.

Die sich aus dem kolonialen Erbe ergebende gesellschaftliche Verantwortung und die bis in die Gegenwart reichenden Auswirkungen des Kolonialismus sind heute ein viel diskutiertes Themenfeld. Auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte (DSM) unterzieht seine musealen Sammlungen einer kritischen Provenienzprüfung und will mit Forschungsprogramm, öffentlichen Veranstaltungen und Ausstellungsprojekten einen Beitrag zur Aufarbeitung der Kolonialgeschichte leisten. Seine schiffahrtsgeschichtlichen Sammlungen weisen mit einer Vielzahl von Objekten kolonialgeschichtliche Bezüge auf, obwohl das 1975 eröffnete Museum aufgrund seiner Gründungsgeschichte keinen historischen Bezug zur Zeit des Ko-



Wilhelm II. in der Uniform des Seebataillons bei seiner Rede am 27. Juli 1900 in Bremerhaven. (Bundesarchiv, Bild 183-B0313-0014-067 / CC-BY-SA 3.0)



„Apia 22.XI.95.“ Unbetitelt Aufnahme eines unbekanntes Fotografen, in: „S.M.S. BUSSARD, 1895–1897“. (Archiv DSM)

lonialismus übernommenen Sammlungsbestand sein Eigen nennt. Jedoch unterliegen auch später erworbene Zugänge der Notwendigkeit der Provenienzforschung, die zugleich ganz generell das Wissen über die ökonomisch-materiellen Grundlagen des Kolonialismus mehrt. Mit dem Schwerpunkt der Schifffahrtsgeschichte unterscheiden sich die in der Sammlung des DSM bewahrten kolonialen Objekte jedoch maßgeblich von den Beständen der im ausgehenden 19. Jahrhundert entstandenen ethnologischen und völkerkundlichen Museen. Mit rituellen Kultgegenständen speisen sich die ethnografischen Objektsammlungen dieser Häuser zu einem guten Teil aus den strittigen Forschungsexpeditionen beteiligter Museumsmitarbeiter. Im Zuge der Restitutionspolitik prüfen die Museen heute in umfänglichem Maße die Erwerbsgeschichten von Objekten. Auch wenn am DSM eine systematische Überprüfung noch aussteht: Um unrechtmäßig erworbenes kolonialgeschichtliches Raubgut dürfte es sich in einer großen Anzahl von Fällen nicht handeln. Die meisten der in der Sammlung bewahrten Objekte sind Souvenirs, die von den Matrosen der wilhelminischen Marine aus den Kolonien mitgebracht und dort eigens für den Verkauf angefertigt wurden, oft in Form seriali-

sierter Massenprodukte. Wie stark die Ideologie des Kolonialismus die gesamte Weltanschauung des einfachen Bürgers – und somit auch der Matrosen – determinierte, lässt sich anhand des Sammlungsbestands kolonialgeschichtlicher Reise- und Erinnerungsalben in besonderer Weise argumentieren. Bei den von den Matrosen selbst angefertigten oder gekauften Fotografien handelt es sich nicht im klassischen Sinne um unrechtmäßig entwen-

dete Kulturobjekte. Die Fotografien erfordern keine juristische Klärung der Besitzverhältnisse, sondern verdeutlichen die ethisch-moralische Dimension kolonialistischer Hegemonie: Unter den Stichworten einer „Fotografie wider Willen“ und der „geraubten Schatten“ muss der Akt der fotografischen Bildnahme unter den Gesichtspunkten der Weitergabe und Verbreitung rassistischer Stereotype reflektiert werden. Bilder tradieren gesellschaftliche Wahrnehmungsmuster und wirken auf die Erzeugung politischer Stimmungen und Meinungen ein. Da in den meisten Fällen der kolonialistischen Fotografien kein Einverständnis der abgebildeten Personen vorausgesetzt werden kann, müssen sich Ausstellungsmacher wie die interessierte Öffentlichkeit Formen und Formate herabwürdigender und diffamierender Bildsetzungen bewusst machen und überprüfen, ob, wie und in welcher Weise diese sichtbar gemacht werden dürfen. Ein kritischer Umgang wirkt der Reproduktion historischen Unrechts entgegen, da es zugleich wenig sinnvoll erscheint, die strittigen Aufnahmen in den Schubladen des Archivs zu versenken. Gegenüber den Ansätzen des Denkmalsturzes oder des Ikonoklasmus fördert die öffentliche Verhandlung Geschichtsbewusstsein und wirkt der kollektiven Amnesie entgegen. Die

Begleitung kolonialgeschichtlicher Erinnerungskulturen und deren Musealisierung machen zugleich ein „antirassistisches Kuratieren“ notwendig, wie der Autor Mark Terkessidis fordert. Mit der ab April 2021 im Museumshafen präsentierten Open-Air-Ausstellung „Das Andere sehen?“ trägt das DSM seine kritische Auseinandersetzung mit den kolonialgeschichtlichen Fotoalben in die Öffentlichkeit. Das Gedächtnis des Museums öffnet seine Pforten und bietet auf dem Areal des Freilichthafens eine bauliche Plattform zum Anstoß der Debatte. Eine Bildauswahl der historischen Reisealben wilhelminischer Matrosen führt die Ausprägungen des kolonialistischen Blicks vor Augen: Der Kolonialismus konstruierte seine eigene Imagination und generierte eine zutiefst eurozentrische Wahrnehmung der Welt. Dabei nahmen auch die Matrosen eine Herabsetzung anderer Kulturen mittels fotografischer Bildsprache vor: Indigene wurden wie Objekte oder Tiere abgebildet, die bildlichen Darstellungen sind von Stereotypen und Klischees überlagert. Die Positionierung der Personen im Bild zementiert eine empfundene zivilisatorische Überlegenheit und politische Asymmetrie. Für den kolonialistischen

Blick charakteristisch ist in diesem Zusammenhang die bildliche Kontrastierung von strahlend weißer Kleidung der Kolonialherren mit der dunkelhäutigen Nacktheit der indigenen Ethnien sowie deren räumliche Marginalisierung. Die Bildsammlung des DSM vermag es aber auch, die Ambivalenzen und Widersprüchlichkeiten des kolonialistischen Blicks sichtbar zu machen: Das deutsche Kolonialheer war auf das Wissen und die Unterstützung der lokalen Bevölkerung angewiesen, sei es als Lotsen, als mit den Gewässern vertraute Navigatoren oder als Träger, Dolmetscher, Zwischenhändler, Vermittler, Arbeiter und als angeheuerte Söldner der „Schutztruppen“. Gruppenporträts bieten hier Einblicke in ganz unterschiedliche Facetten der Kolonialgeschichte und die Beziehungen zwischen den Kulturen. Wenigstens bildlich eigneten sich die Kolonialisierten in einigen Fällen Elemente der westlichen Kultur an und verkehrten die eurozentrische Wahrnehmung zu ihren Gunsten. Die Ausstellung entstand im Rahmen eines Seminars an der Universität Bremen und präsentiert die Annäherungen und kritischen Bildbesprechungen der Studierenden.



Koprafarm in der Südsee. Aufnahme eines unbekanntes Fotografen, in: „Ostasienreise S.M.S. GNEISENAU, 1909–1914“. (Archiv DSM)

Werftzeit der Nordischen Jagt GRÖNLAND

Seeschiffe – hölzerne zumal – müssen regelmäßig gewartet und repariert werden. So auch die Nordische Jagt GRÖNLAND, Baujahr 1867, das Schiff der Ersten Deutschen Polarexpedition von 1868. Seit 1973 gehört der ehemalige Polarsegler, dessen 90 Tonnen sich auf knapp 20 Meter Rumpflänge verteilen, zur Flotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) und wird unter sachkundiger Anleitung von einer Ehrenamtlichen-Crew instand gehalten. Freilich können nicht alle anfallenden Arbeiten von dieser Stammcrew durchgeführt werden. In zyklischen Zeitabständen stehen nämlich umfangreichere Erneuerungsmaßnahmen an und dann muss das Schiff auf eine Werft.

Nun existieren aber im Umkreis von einigen Hundert Kilometern um die Seestadt nicht mehr viele Werften, die sowohl über die einschlägigen Fertigkeiten verfügen, hölzerne Boote und Schiffe zu bearbeiten, brüchige Spanten und Planken etwa durch neue zu ersetzen, als auch über die Slipways (Bootsrampen), die es braucht, um solche

Fahrzeuge aus ihrem Element zu ziehen und in die Werfthallen zu verholen. Mit den derzeitigen Arbeiten an der GRÖNLAND ist deshalb die dänische Werft „Shipyard, Steel and Service“ in Hvide Sande am Ringkøbing Fjord (Westjütland) beauftragt worden, wohin das Schiff im März 2020 von der Crew überführt wurde. Bereits Monate zuvor war ein wichtiges Problem gelöst worden: Woher das Holz nehmen, das für Reparaturen am Schiffsrumpf zweifellos benötigt werden würde? Historisch sind an Arbeitsschiffen verschiedene Holzarten verbaut worden, wobei diese verschiedenen Arten zuweilen auch an ein und demselben Rumpf zusammenkamen. Dabei machte man sich die graduell unterschiedlichen Eigenschaften dieser prinzipiell ähnlichen Werkstoffe zunutze. So bevorzugte man am Unterwasserschiff stark harzende Hölzer, etwa der astarmen nordischen Kiefer (pitchpine), die so bruchfest wie flexibel sind. Ihre Biegeeigenschaften gewährten dem hölzernen Schiffsrumpf jene Flexibilität, die ihn Verwindungen (im Seegang) standhalten ließ.



Die abgetakelte GRÖNLAND wird über die Slipanlage in die Werfthalle verholt. (Foto: Crew GRÖNLAND)



Andreas Speetzen, Holzwerkstättenleiter am DSM, prüft eine aus den Blättern geschnittene Planke. (Foto: Crew GRÖNLAND)

Auch wurde damit der Gefahr von Holzrisen oder Schäden an den Kalfatnähten entgegengewirkt. Im Überwasserschiff und den Spanten gab man indes häufig festen, dauerhafteren Hölzern den Vorzug.

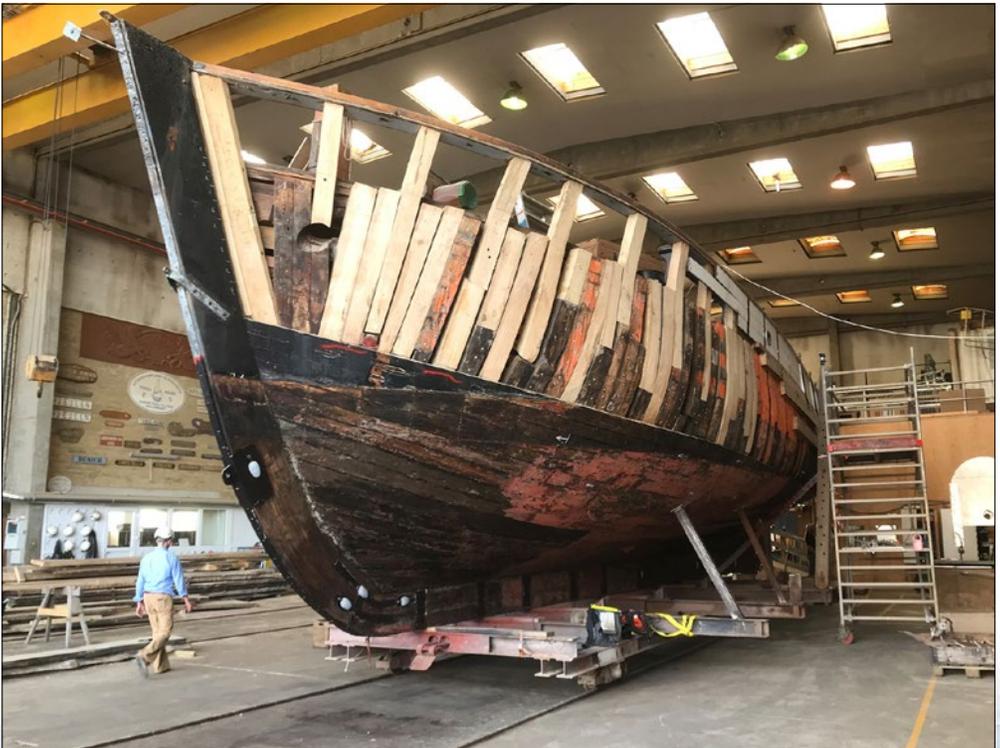
Während die GRÖNLAND wohl ursprünglich größtenteils aus nordischer Kiefer gebaut war, wird heute für den Rumpf Eichenholz verwendet. Auf der Suche nach diesem Schiffbauholz war Bootsmann Jürgen Schmidt nach Web-Recherchen und vielen Telefonaten fündig geworden – weitab der Küsten und tief im deutschen Binnenland: Ein Holzhändler im Spessart offerierte abgelagerte Eichenbohlen der passenden Länge und Stärke: Hölzer, die sechs bis acht Meter lang und 80 bis 90 Millimeter stark waren, zudem sechs bis sieben Jahre luftgetrocknet. Andreas Speetzen, Holzwerkstättenleiter am DSM, begleitete Jürgen Schmidt auf der Reise nach Bayern. Bauholz zu kaufen ist keine simple Sache. Beim Erwerb des Holzes war darauf zu achten, dass die benötigten Schiffsplanken möglichst aus der vollen Länge des Blattes (der aus dem Stamm geschnittenen Bohle) gewonnen werden könnten, ferner zwei Planken pro Blatt. So würde später weniger Verschnitt, ungenutzter Holzabfall, übrig bleiben.

Auch sollten die Schiffsplanken möglichst stark und gesund sein, also wenige Astknoten, Risse oder Einwüchse aufweisen. Die Erfahrung und das geübte Auge des Tischlers waren nun gefragt. Blatt für Blatt wurde herangefahren, beidseitig auf Qualität geprüft, für jedes Stück die anrechnungsfähige Länge und Breite verhandelt. Nach einigen Stunden hatte die kleine Delegation schließlich aus zahlreichen Stämmen rund acht Kubikmeter ausgezeichneten Holzes für die GRÖNLAND ausgewählt, das dann mit einer Expedition nach Norden ging – auf die Werft in Hvide Sande.

Gleich nach der Ankunft war die Crew daran gegangen, das Schiff abzutakeln und für die Werftarbeiten vorzubereiten: Alle verbliebenen Segel wurden abgeschlagen, Gaffel und Rahen demontiert und auch schon einiges Tauwerk soweit möglich abgenommen. Den überschweren Großbaum (des Gaffelsegels), den Mast sowie den Bugspriet und Klüverbaum nahmen indes kurz darauf zwei Crew-Mitglieder gemeinsam mit dem Werftpersonal und mithilfe eines Krans ab. Sorgsam verstaute man die Bauelemente auf der nahe gelegenen Kaje. Kurz darauf wurde der nun kahle Rumpf in die Werfthalle verholt, wo Arbei-



Freiwillige der GRÖNLAND-Crew beim Antifouling-Schaben an der Steuerbordseite. (Foto: Crew GRÖNLAND)



Backbordseite mit erneuerten Spanten und Schanzstützen. (Foto: Crew GRÖNLAND)

ter sofort probelhalber erste Plankengänge vorn im Überwasserschiff entfernten. Dabei erwiesen sich einige darunterliegende Spanten als derart mürbe, dass es nicht geraten schien, frische Planken für die kommenden 30 bis 40 Jahre darauf zu befestigen. Während sich also hier größerer Reparaturbedarf ankündigte, ging die Crew schon eifrig daran, die vormals schützende alte Antifouling-Beschichtung vom Schiffsrumpf abzuschaben – eine mühsam-kräftezehrende Arbeit, jedoch Voraussetzung für weitere Inspektionen. Nach der Beseitigung des Antifouling konnten die Planken erstmals fachkundig begutachtet und auf ihren Erhaltungszustand überprüft werden. Auch im Unterwasserschiff taten sich einige Schadstellen auf, jedoch erwiesen sich hier rund 75 % der Plankenlängen als intakt, die übrigen als mürbe, und nur der Innenkiel wurde für erneuerungsbedürftig befunden. Dagegen zeichnete sich im Überwasserschiff tatsächlich der erwartete größere Reparaturbedarf ab, so insbesondere an

den Spanten, dem Rahmenwerk des Seglers. Um diese Bauteile zu ersetzen, müssen allerdings auch die bedeckenden Planken (selbst die intakten) entfernt werden, weshalb das Überwasserschiff der GRÖNLAND nach aktuellem Kenntnisstand die meisten Arbeiten erfordern wird: Planken und Spanten sollen in diesem Bereich, wo erforderlich und sinnvoll, auf der ganzen Schiffslänge zwischen den Steven erneuert werden.

Bis Januar 2021 sind die skizzierten Arbeitsprozesse bereits weit fortgeschritten, zahlreiche alte Spanten durch neue ersetzt worden. Gleichwohl bleibt noch vieles zu tun. In den nächsten Wochen und Monaten sollen weitere frische Hölzer in der GRÖNLAND verbaut werden und das Schiff, das bereits heute auf eine bewegte, 154-jährige Geschichte zurückblicken kann, auch für die kommenden Jahr(zehnt)e fit gemacht. Dabei hofft die Stammcrew auf einen raschen Abschluss der Arbeiten, um möglichst bald zu neuen Touren aufbrechen zu können.



GRÖNLAND beim „Wilhelmshaven Sailing-CUP“ 2019. (Foto: Wolfgang Amelang)

Aus dem Archiv des DSM: Flaggenwechsel bei der Reichsmarine (1922)

Nachdem der Erste Weltkrieg am 11. November 1918 durch den Waffenstillstand von Compiègne endete, begann für die einst so stolze Kaiserliche Marine eine ungewisse und mitunter wirre Zeit. Kaiser Wilhelm II., der schon am 10. November in sein künftiges Exil in den Niederlanden ausgewichen war, entband am 28. November in seiner Abdankungsurkunde die Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der deutschen Marine ihres Treueides.

Am 16. April 1919 verabschiedete die in Weimar tagende deutsche Nationalversammlung ein Gesetz über die Bildung der „Vorläufigen Reichsmarine“, was eine Neuorganisation nach sich zog. Die Selbstversenkung der im schottischen Flottenstützpunkt Scapa Flow internierten deutschen Hochseeflotte am 21. Juni 1919, die Unterzeichnung des Friedensvertrags von Versailles sieben Tage später (28.6.), der die Abgabe des größten

Teils des Schiffsbestands an die Entente nach sich zog, ferner die Verwicklung von Teilen der Marine in den schließlich gescheiterten Kapp-Putsch (13.3.–17.3.1920) bedeuteten weitere geschichtliche Marksteine in dieser schwierigen Zeit.

Einen vorläufigen Abschluss bildete die Verabschiedung des Wehrgesetzes zur Reichswehr und der Reichsmarine am 23. März 1921. Bei den bisherigen Insignien konnte es aber nicht bleiben, denn schon am 3. Juli 1919 hatte die Weimarer Republik eine neue schwarz-rot-goldene Nationalflagge eingeführt, die deutlich auf die gescheiterte Revolution von 1848 Bezug nahm.

Am 11. April 1921 wurde eine geänderte Handelsflagge festgelegt, die ab dem 1. Juli zu führen war: Die bisherige schwarz-weiß-rote Flagge (seit 1867) wurde durch ein liekseitiges schwarz-rot-goldenes Obereck (Gösch) ergänzt, was zu heftigstem Widerspruch in deutschnationalen



Einholen der alten und Setzen der neuen Reichskriegsflagge auf dem Kleinen Kreuzer MEDUSA am 1. Januar 1922. (Archiv DSM)



In den 1920er-Jahren wurden im Rahmen der „Eishilfe“ Einheiten der Reichsmarine zum Eisbrechen in der Ostsee herangezogen, so wie hier im strengen Eiswinter Anfang 1929. Auf diesem Gemälde von Alex Kircher (1867–1939) ist die Flagge der Reichsmarine gut erkennbar, doch vorsätzlich hat man die schwarz-rot-goldene Gösch weggelassen. (Marienschule Flensburg-Mürwik, Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum)



Appell mit der damals noch gültigen Reichskriegsflagge von 1922 auf einem werftneuen Schnellboot der Reichsmarine in Bremen-Vegesack, um 1932. (Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft)

Schiffahrtskreisen führte. Der renommierte maritime Autor und langjährige Benutzer der DSM-Bibliothek Reinhart Schmelzkopf (1938–2020) schrieb hierzu einmal (1974): „Dabei wurden praktische und emotionelle Gründe angeführt, und häufig ging beides durcheinander: gefühlsmäßige Empörung und Ablehnung durchsetzten die sachliche Argumentation. Es ist für uns heute teils belustigend, teils erschreckend, die Argumentationen von damals zu lesen.“

Ebenfalls am 11. April 1921 wurde eine neue schwarz-weiß-rote Marineflagge mit Eisernem Kreuz festgelegt: „Die neue Reichskriegsflagge ist gleich dem Obereck der alten Kriegsflagge und gleich der alten Gösch. Hinzugefügt an der Stange ein Obereck mit den Farben Schwarz-Rot-Gold.“ Wegen des schwierigen Verhältnisses zwischen Reichswehr und Weimarer Republik dürfte die Reaktion im Marineoffizierskorps ähnlich ausgefallen sein.

Doch Befehl ist Befehl: Am 1. Januar 1922 wurde die bis dahin provisorisch weiter geführte Reichs-

kriegsflagge der Kaiserzeit eingeholt, die neue Flagge dafür gesetzt. Von diesem denkwürdigen Moment besitzt das Archiv des DSM seit Kurzem ein Fotodokument, das durch eine Schenkung an das Haus gekommen ist. Es zeigt den Flaggenwechsel auf dem Kleinen Kreuzer MEDUSA. Die alte Reichskriegsflagge wurde von den Schiffen der Reichsmarine zusätzlich an jedem 31. Mai im Gedenken an die Seeschlacht vor dem Skagerrak (1916) im Großstopp gesetzt.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten entfiel durch eine Verordnung des Reichspräsidenten Paul von Hindenburg am 14. März 1933 die liekseitige schwarz-rot-goldene Gösch. Nachdem am 21. März 1935 aus der Reichswehr die Wehrmacht und aus der Reichsmarine die Kriegsmarine geworden war, erhielt diese am 7. November 1935 eine neue, blutrote Reichskriegsflagge mit Hakenkreuz, aber auch gewissen Anklängen an die alte kaiserliche Flagge. Wie darüber im Marineoffizierskorps gedacht wurde, bleibt eine spannende Frage an die Forschung.

Peter-Michael Pawlik

VON DER WESER IN DIE WELT

In den Jahren 1993 bis 2008 veröffentlichte der Verfasser die als Standardwerk geltenden drei Bände „Von der Weser in die Welt“, welche die Geschichte der an der Weser entstandenen Segelschiffe und ihrer Bauwerften beschreiben. Nun folgen in Band IV die Lebensläufe und Schicksale der in England und Wales, in Band V der in Schottland und Irland gebauten Segelschiffe und einiger früher Dampfer, die im Laufe der Zeit zumindest zeitweise an der Weser, also in Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake oder Elsfleth, ihren Heimathafen hatten. Dabei handelt es sich um etwa 250 Schiffe, meist große eiserne und stählerne Tiefwassersegler, aber auch kleinere aus Holz gebaute Briggen, aus dem 19. Jahrhundert bis zum Beginn des 1. Weltkriegs 1914. Auch die Geschichte der jeweiligen Bauwerften wird kompakt dargestellt. Das Register der Schiffs- und Kapitänsnamen für beide Bände befindet sich am Ende von Band V.

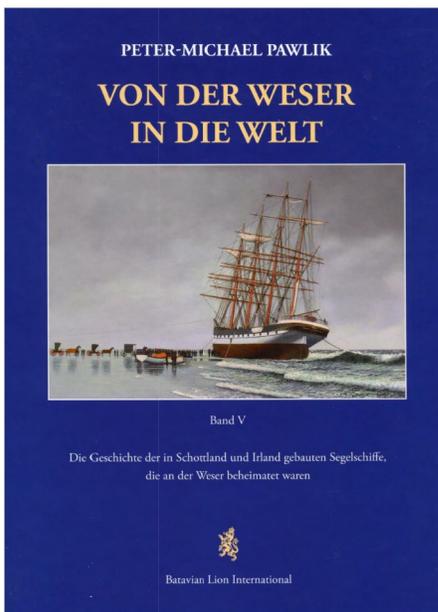
Von der Weser in die Welt Band IV

Die Geschichte der in England und Wales gebauten Segelschiffe, die an der Weser beheimatet waren
520 Seiten mit 500 Abbildungen, davon 130 farbig

Von der Weser in die Welt Band V

Die Geschichte der in Schottland und Irland gebauten Segelschiffe, die an der Weser beheimatet waren
486 Seiten mit 440 Abbildungen, davon 105 farbig
Format 21 x 28, hardbound, Preis jeweils € 65,00

Sonderpreis für beide Bände zusammen € 120,00
zuzüglich 5,00 € Portoanteil



Batavian Lion International Amsterdam
www.bataafscheleeuw.nl • info@bataafscheleeuw.nl
Bestellungen beim Verlag oder pmp-bremen@gmx.de.
Webseite des Verfassers www.peter-michael-pawlik.de

Das Forschungsprojekt LIFTE

Über die Auswirkungen internationaler Kommerzialisierung auf periphere Gesellschaften im Nordwesten Europas (1468–1712)

Mit dem Projekt „Zwischen Nordsee und Nordmeer. Interdisziplinäre Studien zur Hanse“, das in den Jahren 2015 bis 2017 am Deutschen Schiffahrtsmuseum durchgeführt werden konnte (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2015, S. 24–28), wurde ein Grundstein für die fächer- und länderübergreifende Forschung zur Hanse im nordatlantischen Raum gelegt. Auf Basis der Ergebnisse dieses Projektes entwickelten einige Mitglieder des Forscherteams die Idee eines weiteren, internationalen Folgeprojektes, das sich ausschließlich auf den internationalen Handel mit den Orkney- und Shetland-Inseln richtet. Dieses Folgeprojekt, das im Oktober 2020 begann, ist eine wissenschaftliche Mikrostudie dieser beiden zu Schottland gehörenden Inselgruppen und untersucht die Einführung von Konsumgütern und deren Auswirkungen auf die Mechanismen von Produktion, Austausch und Konsum anhand der insularen Gesellschaften in den Jahren 1468 bis 1712. Dieses Folgeprojekt, dessen Name *Looking In From The Edge* (LIFTE) lautet, also in etwa „Von außen betrachtet“ bedeutet, ist eine britisch-deutsche Forschungsk Kooperation und wird sowohl von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) als auch vom britischen Arts and Humanities Research Council (AHRC) kofinanziert. Das Projekt verbindet die beiden Forscher des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bart Holterman und Philipp Grassel unter Leitung von Natascha Mehler (Universität Tübingen) mit einem interdisziplinären Forschungsteam des Orkney College der University of the Highlands and Islands und der University of Lincoln. Wie das Vorgängerprojekt benutzt LIFTE eine interdisziplinäre Herangehensweise und beinhaltet historische Archivarbeiten, archäologische Feldarbeiten und unterwasserarchäologische Prospektionen. In der Frühen Neuzeit entwickelte sich ein welt-

weites System kapitalistischen Handels, was dazu führte, dass europäische Randgebiete stärker in das europäische Handelsnetz eingegliedert wurden. Dies verwandelte die bis dahin überwiegend auf den Eigenbedarf ausgerichteten Gemeinschaften dieser Randgebiete in weitgehend kommerzialiserte und Überschuss produzierende Gesellschaften. Die Ausbreitung der Kommerzialisierung hatte tiefgreifende Auswirkungen auf die lokalen Gemeinschaften, weil diese Gebiete den Umfang ihrer Produktion steigerten und für die Nachfrage auf dem europäischen Festland produzierten, gleichzeitig aber auch importierte Waren zur Verfügung gestellt wurden, was die lokale Kultur und soziale Zurschaustellung beeinflusste. Das Forschungsprojekt LIFTE stellt die auf den kontinentaleuropäischen Markt ausgerichtete, größtenteils Fisch produzierende Ökonomie der Shetlands der Ökonomie der Orkney-Inseln gegenüber, die sich mit ihrer hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktion stärker an den Märkten in Norwegen und Schottland orientierte. Ein solches „Insellabor“ ermöglicht es, die Transformation zur Kommerzialisierung sehr genau zu untersuchen, da die Vektoren, Mechanismen und Auswirkungen des Handels klar identifiziert werden können.

Das Projekt konzentriert sich auf die Zeit zwischen 1468 und 1712, da diese Zeitspanne den Übergang der Inseln von der norwegischen Verwaltung hin zur schottischen Administration und die Zeit des hansischen Handels auf den Inseln kennzeichnet. Die Anwesenheit der hansischen Kaufleute – vornehmlich aus Bremen und Hamburg – war für den Kommerzialisierungsprozess von entscheidender Bedeutung, da die Hansen die Inseln direkt mit dem kontinentaleuropäischen Markt verbanden, wo sie vorher wirtschaftlich eng an Norwegen gebunden waren. Die deut-



Künstliches Beispiel für „gevlakten“ Trockenfisch, sogenannten Vlackvisch. Das Vla(c)ken war eine Methode zur Trockenfischerstellung, die jahrhundertlang auf den Shetland-Inseln und auch auf Island praktiziert wurde. (Foto: Philipp Grassel)

schen Kaufleute waren hauptsächlich an shetländischem Trockenfisch interessiert, für den auf dem Festland eine hohe Nachfrage bestand. Im Gegenzug versorgten die Händler die Inselbewohner mit Lebensmitteln wie Getreide und Bier, Kleidung, Bauholz, Eisenwaren, Kochgeschirr sowie ab dem 17. Jahrhundert auch Tabak. Die Shetländer entwickelten daraufhin eine exportorientierte Fischerei, die zunehmend von der Einfuhr ausländischen Salzes für die Produktion des Trockenfisches abhängig war. Somit bedeutete die Einführung der englischen „Navigation Laws“ 1712, die u.a. die Einfuhr von Salz auf ausländischen Schiffen einschränkte, das Ende dieser Periode.

Jedoch waren es nicht nur deutsche Kaufleute, die die Inselgemeinschaften mit dem europäischen Wirtschaftsnetzwerk verbanden. Zur selben Zeit entwickelten z.B. die Holländer ihre Heringsfischerei in den Gewässern um Shetland, die ebenso die Wirtschaft und Kultur der Inselbewohner prägten. Im 17. Jahrhundert nahmen darüber hinaus der Eigenhandel der schottischen Grundbesitzer auf den Inseln (der sogenannten „lairds“) mit Norwegen und Schottland sowie am Ende der Periode die Aktivitäten englischer Kaufleute zu. Schließlich ließen englische und schottische Kaufleute (wie z.B. der Handelskompanie

der „Merchant Adventurers“) sich auch in norddeutschen Hafenstädten nieder. Somit entwickelte sich ein Geflecht an Handelsbeziehungen, deren Wirkung das Projekt erforschen wird. So lässt sich u.a. vermuten, dass die Orkney-Inseln, auf denen der direkte Nachweis hansischer Kaufleute bisher nur schwer geführt werden kann, über schottische Kaufleute

mit den hansischen Händlern auf Shetland in Kontakt standen.

Außerdem richtet sich das Projekt nicht nur auf die Beziehungen der Kaufleute aus unterschiedlichen Ländern unter sich, sondern auch auf die Beziehungen zwischen den Kaufleuten und Einheimischen. So stellt sich die Frage, inwieweit die hansischen Kaufleute, die nur im Sommer auf den Inseln anwesend waren, in die Inselgemeinschaften eingebunden waren. Es gibt z.B. Hinweise, dass sie aktive Mitglieder der Kirchengemeinden auf den Shetland-Inseln waren – einige Bremer Kaufleute wurden sogar in Shetland beerdigt – und dass die Händlerbuden und Schiffe zentrale Orte der Gesellschaft waren, wo u.a. Urkunden unterschrieben und Kaufverträge geschlossen wurden. Auch wird das Projekt der Frage nachgehen, welchen kulturellen Einfluss der internationale Warenaustausch auf die Inselbewohner hatte.

Das Projekt verfolgt einen interdisziplinären Ansatz, der Schriftquellenanalysen und archäologische Untersuchungen an Land sowie unter Wasser einbezieht. Vor allem für das 17. Jahrhundert sind neue Ergebnisse aus den Archiven zu erwarten, da es für diese Zeit eine Fülle an unveröffentlichtem und unerforschtem Material in deutschen und anderen Archiven gibt. Zudem



Die sogenannte „Bremen Böd“ (Bremer Bude) im Hafen von Symbister, Whalsay, Shetland-Inseln, wurde lokaler Überlieferung zufolge im 16. oder 17. Jahrhundert als Handelsbude Bremer Kaufleute errichtet. (Foto: Philipp Grassel)

wird das Projekt Teile des bisher wenig beachteten „Orkney Archive“ erschließen, damit die Rolle der Orkney-Inseln im Handelsgeflecht besser untersucht werden kann.

Da die Schriftquellen vor allem für die frühere Zeit auf den Inseln sehr spärlich sind und über viele Aspekte des Handelsgeschehens schweigen, wird archäologischen Untersuchungen zudem eine wichtige Rolle im Projekt zukommen. Geplant sind Aktionen wie u.a. kleine Ausgrabungen von Handels- und Konsumentenstandorten, submarine Begutachtungen möglicher Wracklagen, Untersuchungen archäologischer Artefakte in Museumsbeständen, Analysen biologischer Überreste, die auf Rohstoffproduktion hindeuten, und Untersuchungen von noch stehenden Gebäuden, die im Zusammenhang mit dem Handel standen. Ein solcher Ansatz ermöglicht ein ganzheitliches Verständnis nicht nur des Handelsumfangs, sondern auch seiner materiellen Auswirkungen auf Produktion und Konsum. Dies ermöglicht wiederum eine umfassende Untersuchung der Handelsmechanismen selbst sowie der sozialen und

wirtschaftlichen Folgen des Handels. Das übergeordnete Konzept dieses Projektes ist es, nicht nur die Detailstudie eines kleinen Ortes darzustellen, sondern eine Mikrostudie zu erarbeiten, die den Übergang vom Mittelalter in die moderne Welt beleuchtet.



Fragment eines sogenannten Bartmannkruges aus rheinischem Steinzeug, das in Shetland gefunden wurde (Aufbewahrungsort: Lerwick Museum). Bartmannkrüge aus rheinischen Töpfereien entwickelten sich in der Frühen Neuzeit zu einem globalen Exportschlager. (Foto: Natasa Mehler)

Die Deutschen und der Atlantik

Das DSM und seine Kooperationspartner widmen sich dem Thema einer transatlantischen Migrationsgeschichte

Bremerhaven verfügt mit dem Deutschen Auswandererhaus über ein großes und renommier-tes Ausstellungshaus, das die transatlantische Migrationsgeschichte in das Bewusstsein vieler Tausend Besucherinnen und Besucher rückt. Auch im Ausstellungs- und Forschungsprogramm des Deutschen Schifffahrtsmuseums nimmt der Atlantik als Migrationsraum und Gebiet eines durch und mit Schiffen gesteuerten globalen Austauschs eine besonders große Rolle ein. Unterstützt durch internationale Kooperationspartner möchte das DSM zum einen zeigen, wie sehr Schiffe bis heute Migration beeinflussen und er-

möglichen. Zum anderen führen Schiffe und Häfen dazu, die finanziellen Interessen in den Blick zu nehmen, die bis heute im maritimen Geschäft mit Auswanderungswilligen von großer Bedeutung sind. Die Geschichte der Passagierschiff-fahrt im Kaiserreich ist ohne eine Geschichte der Auswanderung undenkbar. Daher ist es gut, dass es dem DSM gelungen ist, mit Prof. Dr. William O'Reilly (University of Cambridge, UK) einen Spezialisten der frühen Migrationsgeschichte als Kooperationspartner zu gewinnen und daneben auch über das Thema Migration deutschlandweit mit anderen Ausstellungshäusern und Leibniz-Instituten ins Gespräch zu kommen.

Ein Workshop und eine Podiumsdiskussion werden sich im Mai 2021 dem Thema Migration widmen. Der Workshop „Das Schiff als Transitraum? Perspektiven auf eine deutsche maritime Migrationsgeschichte“ (7.–8. Mai 2021) fokussiert auf die Bedeutung von Schiffen in der Migration und die Frage, wie diese in musealen Sammlungen und Ausstellungen repräsentiert wird.

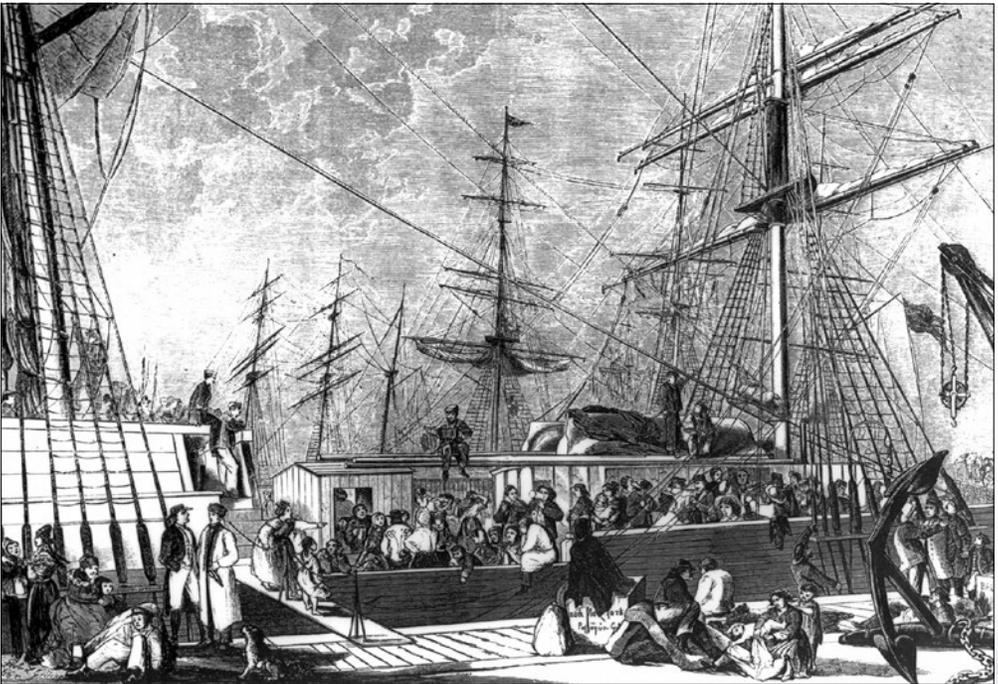
In einem berühmten Artikel beschrieb der französische Philosoph Michel Foucault (1926–1984) das Schiff als ein Beispiel für „Heterotopie par excellence“. „Heterotopien“ sind soziokulturelle Räume, die sich anders verhalten als andere Räume. Sie agieren als geschlossene Welten innerhalb von Welten, spiegeln das Äußere wider und wandeln es gleichzeitig in etwas anderes um. Foucault schrieb: „Das Boot ist ein schwimmendes Stück Raum, ein Ort ohne Ort, der für sich existiert, der in sich geschlossen ist und gleichzeitig der Unendlichkeit des Meeres übergeben wird ...“ (Michel Foucault: *Des Espace Autres*. März 1967; Übers.: *Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias*. In: *Architecture/Mouvement/Continuité*, Oktober 1984. <https://web.mit.edu/allanmc/www/foucault1.pdf>). Das Schiff war ein



Prof. Dr. William O'Reilly. (Foto: privat)



Zwischendecksszene von Bord des Auswandererschiffes SAMUEL. Hop auf der Reise über Rotterdam und Le Havre in die USA. Zeichnung von Leo von Elliot in der Leipziger Illustrierten Zeitung vom 10. November 1849. (DSM; Sign. III A 00004-0529)



Der letzte Morgen im deutschen Hafen: Auswanderer an Bord eines Auswanderersegler im Hafen von Bremerhaven. Darstellung von Robert Geißler. (DSM; Sign. III A 00004-0418)



Kurz vor der Abfahrt bringen Auswanderer ihr Gepäck an Bord eines Auswandererschiffes der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft. Darstellung von Knut Ekwall. (DSM; Sign. II 1 V 413; Inv.-Nr. III 1991-0015)

Spiegel der Gesellschaft, eine Mikrogesellschaft – aber auch anders.

In einer Vielzahl akademischer Fächer wird das Schiff als Raum für individuelle und soziale Transformation anerkannt. In der Migrations- und Atlantikgeschichte wird das Schiff als ein Ort untersucht, an dem neue Gemeinschaften und neue Identitäten geschaffen wurden, manchmal vorübergehend, manchmal dauerhaft. Für Menschen aus verschiedenen afrikanischen Ländern, die als Sklaven transportiert wurden, war laut dem Historiker Marcus Rediker in seinem wegweisenden Buch „The Slave Ship: A Human History“ (2007) die „Middle Passage“ der Ort der Gründung einer ersten afrikanischen und dann einer afroamerikanischen Gemeinschaft. Für Europäer, die als Migranten reisten, waren Schiffe Kontaktzonen („Contact Zones“). Eine Seereise konnte vorübergehend die Klassenbeziehungen verändern, Reisende neuen und anderen Kulturen aussetzen und religiöse Werte stärken oder schwächen. Bremerhaven hat als einer der welt-

weit größten Auswanderungshäfen dieser Zeit eine wichtige Rolle in diesem Prozess gespielt. Für alle enthielt das Schiff eine einzigartig vielfältige Mischung aus Völkern verschiedener Rassen, Ethnien, Religionen und von Berufen sowie Klassenstatus. Für Millionen von Menschen im 18., 19. und frühen 20. Jahrhundert war das transozeanische Reisen neu, anders, vorübergehend und lebensverändernd. Eine Seereise schuf eine gemeinsame homosoziale Erfahrung, die von Millionen von Menschen geteilt wurde und die zu der Entstehung der Gesellschaften in Amerika und Australien-Neuseeland entscheidend beitrug. Selbst als die Seereisen in der Dampfschiff-Ära kürzer, schneller und sicherer wurden, wurde die Überquerung des Atlantiks von allen europäischen Auswanderern als letzte Etappe ihrer Reise angesehen. Die Bedeutung der Immigration mit dem Schiff wurde durch die amerikanische Einwanderungspolitik verstärkt, die Grenzentritte erst mit Inkrafttreten des Einbürgerungsgesetzes von 1906 an dokumentierte.

Das Thema der Podiumsdiskussion wird eine Erweiterung des Themas des Workshops sein und nimmt „Die Deutschen und der Atlantik: eine vergessene Beziehung?“ in den Fokus. Der Blick auf das Meer ist nicht unbedingt ein integraler Bestandteil der deutschen Historiografie, der Ozean hat es schwer, als Teil einer kulturellen Identitätsbildung wahrgenommen zu werden. Dabei prägten die Migration über den Atlantik wie auch enge ökonomische Beziehungen bereits die Geschichte des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation im 18. Jahrhundert. Zudem findet sich im nordwestdeutschen Raum rund um die Hansestädte Bremen und Hamburg eine vielfältige Erinnerungskultur, die mit dem Atlantik verknüpft ist.

Die Beziehungen der Seefahrt und des transatlantischen Handels zu Kolonisierung und Sklaverei in Nord- und Südamerika sowie Afrika sind bislang allerdings wenig untersucht worden. Die atlantische Geschichte als akademisches Feld hat sich vor allem auf die Imperien Spaniens, Portugals, Großbritanniens und Frankreichs und ihre Beziehungen zu Afrika und Amerika konzentriert und kleinere Kolonialmächte wie Dänemark oder die Niederländische Republik sowie Handelsstädte wie Bremen und Hamburg oft ignoriert oder in ihrer Bedeutung heruntergespielt.

Gegenwärtig gibt es Bemühungen von Wissenschaftlern, den Aktivitäten deutschsprachiger

Menschen im Atlantik zwischen dem 15. und frühen 20. Jahrhundert nachzuspüren, wobei die Schwerpunkte sowohl auf dem Handel (einschließlich des Sklavenhandels) als auch auf Migration und Besiedelung liegen. Eine wichtige, aber noch unbeantwortete Frage betrifft die Periodisierung der atlantischen Welt und damit des deutschen Atlantiks: Hat sich diese Zeit der Reiche, des Handels und der Sklaverei bis ins 19. Jahrhundert erstreckt und wenn ja, wie weit?

Die Podiumsdiskussion möchte mit einer interessierten Öffentlichkeit darüber ins Gespräch kommen, wie und warum die Beziehung der Deutschen zum Atlantik relevant für unsere Gegenwart und Zukunft ist und wie wir zukünftig im DSM darauf aufmerksam machen können. Über diese Fragen werden Dr. William O'Reilly, apl. Prof. Dr. Jochen Oltmer vom Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien der Universität Osnabrück sowie ein Vertreter bzw. eine Vertreterin des Deutschen Auswandererhauses mit der Öffentlichkeit debattieren.

Bitte melden Sie sich bei Interesse an einer Teilnahme bis zum 1. Mai bei Dr. Christina Ziegler-McPherson an (c.ziegler-mcpherson@dsm.museum). Workshop und Podiumsdiskussion werden aufgrund der Pandemie virtuell stattfinden. Die technischen Details werden rechtzeitig vorher mitgeteilt.



Auswandererleben im Zwischendeck eines Auswandererschiffes im Jahr 1847. (DSM; Sign. II 1 X 123 b; Inv.-Nr. III 1995-0128)

Notizen aus dem DSM

Trotz Corona: Besucherbilanz lässt hoffen

Wie hätten sich die Besucherzahlen des DSM im vergangenen Jahr wohl ohne die zwei Lockdowns entwickelt? Immerhin dreieinhalb Monate hatte das Museum aufgrund der Corona-Schutzbestimmungen für die Öffentlichkeit geschlossen bleiben müssen – ein Zustand, an dem sich auch zu Beginn des Jahres 2021 nichts geändert hat.

Fest steht auf alle Fälle, dass es ungeachtet der andauernden Umbauarbeiten wahrscheinlich ein ordentliches Besucherplus gegeben hätte. Immerhin konnten im Jahr 2020 noch 53.348 Besucher gezählt werden, knapp 11.000 weniger als im Vorjahr. Dass das Minus nicht größer ausgefallen ist, ist dem Erfolg der Sonderausstellungen „Sea Changes“ und „360° POLARSTERN“ zu verdanken, ganz besonders aber der Ausstellung „KOGGE trifft PLAYMOBIL“: Allein zwischen Anfang Juli und Ende Oktober waren über 37.000 Gäste zu verzeichnen, 10 % mehr als im Vorjahreszeitraum, trotz erheblicher pandemiebedingter Einschränkungen.

Dies bestärkt die Museumsleitung darin, während der Umbauphase weiter auf publikumswirksame Sonderausstellungen zu setzen – zumindest, sobald ein Museumsbesuch wieder möglich ist (zur derzeitigen Planung siehe S. 10ff. dieser Ausgabe). Bis dahin und auch danach sind alle Interessierten weiterhin eingeladen, die digitalen Angebote des DSM unter www.dsm.museum/digital zu erkunden.

Per Hörspiel auf Forschungsreise

Zu diesen digitalen Angeboten gehört seit Ende vergangenen Jahres auch ein „Forschen auf See“ betitelt Hörspiel, ein aus Mitteln des Pandemie-Hilfsprogramms „NEUSTART KULTUR“ des

Bundesbeauftragten für Kultur und Medien realisiertes Gemeinschaftsprojekt der Künstlergruppe „Das Letzte Kleinod“ und des DSM.

„Forschen auf See“ basiert auf Interviews, die der Regisseur und Autor Jens-Erwin Siemssen im Frühjahr 2017 an Bord des Forschungsschiffes METEOR mit Mannschaft und Wissenschaftlern führte. Man erfährt, was an Bord alles passiert, warum Kapitän und wissenschaftliche Fahrleitung nicht immer einer Meinung sind und was wirklich gegen Seekrankheit hilft. Eingesprochen und produziert wurde das Hörspiel „Forschen auf See“ im Dezember 2020 an Bord des Forschungsschiffes HEINCKE im Bremerhavener Fischereihafen. Es kann über die Übersichtsseite www.dsm.museum/digital oder direkt unter www.dsm.museum/meteor abgerufen werden.

Rahmen mit Zukunft

Ob in Social Media, der „Tagesschau“ oder als Hintergrund für Fotografien, der FRAME dient als perfekte Kulisse. Mit seiner Choreografie vor der weihnachtlich lichtumrahmten Fensterfront des Bangert-Baus hat der Bremerhavener Tänzer avemoves auf dem Kanal TikTok mittlerweile annähernd 30 Millionen Menschen fasziniert.

Gestartet war die Lichtinstallation FRAME vor dem Tag der Deutschen Einheit und taucht die musealen Themen seither allabendlich in ein ganzes Kaleidoskop von Farben, öffnet das Museum in Richtung Innenstadt und macht es weithin sichtbar. Möglich machen dies 98 einzeln steuerbare Leuchten, die das gesamte Farbspektrum abbilden können und die Fassade des Bangert-Baus mit einem 75 Meter langen Passepartout aus Licht umschließen. Auf diese Weise lassen sich die unterschiedlichsten Lichtprojektionen realisieren. In Zeiten coronabedingter Schließungen umrahmte



Besonders stimmungsvolle Effekte werden durch die Kombination des FRAME mit ergänzenden Lichtinstallationen im Gebäudeinneren erreicht. (Foto: Hauke Dressler/DSM)

der FRAME beispielsweise – wie ein Schaufenster – den musealen Innenraum und setzte die Objekte, zusammen mit einer weiteren Lichtinstallation im Gebäudeinneren, eindrucksvoll in Szene. Gefördert mit Mitteln der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, wird der FRAME als „mediale Besspielungsfläche ... der Grundstein für weitere

interaktive Angebote mit Strahlkraft sein“, hofft DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner. Die emotionale Wirkung der Lichtinstallation fasst Christoph Geiger, am DSM zuständig für den Bereich Szenografie, treffend in Worte: „Die immense Qualität ... fasziniert mich. Personen, die im Rahmen stehen, fühlen sich, als würden sie das Licht



Die Ausstellungsobjekte präsentieren sich in einem ganz neuen Licht. (Foto: Hauke Dressler/DSM)

greifen oder von einem Nebel aus Licht umgeben werden – es ist ein sehr körperliches Erlebnis.“



Mechanisches Meisterwerk runderneuert

Im vergangenen Oktober konnte die Restaurierung eines über 100 Jahre alten Meisterwerks der Mechanik erfolgreich abgeschlossen werden, des ersten deutschen Gezeitenrechners von 1915. Das Gerät ist allein aufgrund seiner Größe ein echter Hingucker, vor allem aber wegen seiner sichtbaren mechanischen Bestandteile aus Silber und Messing ein optisches Highlight. Dem Restaurator Tim Lücke gelang es mithilfe von Trockeneisstrahlung, das Innere des Gezeitenrechners schonend zu reinigen, ohne größere Ausbauten vornehmen zu müssen. Ein Film, der die Restaurierung im Zeit-



Restaurator Tim Lücke vor dem Gezeitenrechner von 1915. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

raffer zeigt, ist abrufbar unter www.youtube.com/watch?v=atcnw6BE7Rs&t=38s. Die durch großzügige Unterstützung der Kulturstiftung der Länder, des Deutschen Stiftungszentrums, des Fördervereins des DSM und privater Spender möglich gemachte Überholung erlaubt es dem DSM, das kaiserzeitliche Meisterwerk, das seit 1975 zur Sammlung gehört, erstmals und künftig regelmäßig öffentlich in Betrieb zu setzen.



„Task Force Maritim“ nimmt Arbeit auf

Hilfe erhält die schwimmende Flotte im Museumshafen künftig von der sogenannten „Task Force Maritim“, einer Maßnahme der Bremerhavener Beschäftigungsgesellschaft Unterweser (BBU), um Langzeitarbeitslose beschäftigen und qualifizieren zu können und gleichzeitig die maritime Attraktivität Bremerhavens zu sichern. Im Fokus stehen insbesondere die Pflege und Instandhaltung der Museumsschiffe in Kooperation mit dem DSM, eine vielfältige Aufgabe, die es den Teilnehmern ermöglicht, sich unter fachlicher Anleitung nützliche Fähigkeiten anzueignen.



Ausgezeichnete Chancengleichheit

Zum vierten Mal in Folge ist das DSM mit dem Prädikat „TOTAL E-QUALITY“ ausgezeichnet worden, einer Würdigung des nachhaltigen betrieblichen Engagements für die Chancengleichheit. Die Jury hob aus zahlreichen Maßnahmen des DSM zur Gleichstellung der Geschlechter insbesondere die Felder „Personalbeschaffung und Stellenbesetzung“, „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ und die „Integration von Genderaspekten in die Forschung“ hervor. Unter den wissenschaftlichen Beschäftigten am DSM sind 41 % weiblich, in den Bereichen Technik und Verwaltung 49 %, bei den Promovierenden liegt der Frauenanteil bei 52 %, bei den Postdoktoranden bei 47 % und in Führungspositionen bei 51 %.

Neue Bücher

Sitz der Gesellschaft: Tobias Gerken GmbH, Thienkamp 93, 28215 Wiefelstede



Detlef Hechtel **Seeweg Nordatlantik**
Die Lebensader zweier Kontinente

Dieses Buch ist ein kompakter Blick auf eine Handelsroute, die für die Nähe und Verbundenheit zweier Kontinente steht wie kaum eine andere.

Gebunden, zahlreiche Abbildungen, 96 Seiten, Euro 24,90



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



OCEANUM.
Das maritime Magazin **SPEZIAL**.
Englandfähren Deutschland ·
Dänemark · Niederlande
Von Kai Ortel.

Dieses Buch stellt die wichtigsten Englandfährlinien und ihre Schiffe vor – die Fähren der deutsch-schwedischen „Prinzenlinien“ genauso wie die eleganten Nightliner von Reedereien wie DFDS, North Sea Ferries, Olau Line und Stena Line.

Zahlreiche Abbildungen, 224 Seiten,
Euro 19,90



OCEANUM.
Das maritime Magazin **SPEZIAL**.
Inselfahren Schleswig Holstein,
Hamburg und Cuxhaven
Von Harald Focke und Tobias Gerken

Das Buch schafft eine kompakte Übersicht über die Fähren zu den Nordfriesischen Inseln sowie Helgoland.

Zahlreiche Abbildungen, 160 Seiten,
Euro 16,90



OCEANUM.
Das maritime Magazin **KOMPAKT**.
Seenotretter 2021
Das Jahrbuch von Manuel Miserok.

Zahlreiche Abbildungen,
112 Seiten, Euro 12,90

oceanum
VERLAG

**VERLAGS-
BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de
oder Telefon
0421 / 89 80 88 68



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