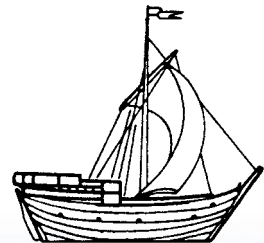


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2022



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Links: Besichtigung von SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND im Rahmen der dies-jährigen Mitgliederversammlung. (Foto: Bernd Schumann)

Rechts: Aufbau der Ausstellung „Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“ in der Koggehalle (Foto: Niels Hollmeier/DSM); siehe S. 14ff.

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. bei Veränderung der Voraussetzungen für eine Beitragsermäßigung, der Geschäftsstelle mitzuteilen. Vielen Dank!

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Niels Hollmeier, Erik Hoops, Dr. Christian Ostersehlte, Deike Reddig, DSM, Bremerhaven; Dr. Paula Schiefer, Norwich (UK); Helmut Seger, 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: 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.

44. Jahrgang 2022



Protokoll der Mitgliederversammlung 2022 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	2
------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Schifffahrt aktuell

Helmut Seger	Bewegliche Brücken. Teil 3: Schwebefähren und weitere Arten beweglicher Brücken	10
--------------	------------------------------------------------------------------------------------	----

Berichte aus dem Museum

Deike Reddig und Niels Hollmeier	„Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“. Sonderausstellung zum Schiffbau seit dem 1. Oktober 2022 in der Koggehalle	14
Paula Schiefer	„Immer weiter – Die Hanse im Nordatlantik“. Sonderausstellung zur Hanseforschung im Frühjahr 2023 in der Koggehalle	19
Erik Hoops	Eine „Neue Zeitung“ aus dem Jahr 1522. Vor 500 Jahren erschien das älteste Werk aus dem Bibliotheksbestand des DSM	24
Christian Ostersehle	Eine Schenkung und ein Kapitänsleben	28
Erik Hoops	Notizen aus dem DSM	30
	Impressum/Titelbild	U2

Protokoll der Mitgliederversammlung 2022 des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 7. Mai 2022, im Forum Fischbahnhof, Am Schaufenster 6, 27572 Bremerhaven

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 12:18 Uhr

Teilnehmer:

Vorstand:

Jörg Schulz

Peter Klett

Thomas Rebstock

Claus Brüggemann

Klaus Jürgen Meyer

Direktorium DSM:

Prof. Dr. Ruth Schilling

Katharina Horn

Protokoll:

Natalie Lüdemann

Rechnungsprüfer:

Harald Krämer

Hans-Walter Keweloh

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz
2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 30.10.2021 (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2022, S. 2–8)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 07.05.2022
4. Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium des DSM, Frau Prof. Dr. Schilling und Frau Horn
5. Bericht über die Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock
6. Rechnungslegung für das Jahr 2021 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann
7. Bericht der Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh

8. Entlastung des Vorstands

9. Wahl der Rechnungsprüfer

10. Verschiedenes

Vor der offiziellen Eröffnung der Mitgliederversammlung um 11:00 Uhr referierte in diesem Jahr Herr Jürgen Schmidt über ein Vorhaben, das maßgeblich vom Förderverein unterstützt wird.

Herr Schulz als Vorsitzender des Fördervereins begrüßt um 9:00 Uhr die ca. 100 Anwesenden zu dem Vortrag von Herrn Schmidt, Bootsmann der Nordischen Jagt GRÖNLAND, über den Werftaufenthalt der GRÖNLAND in Hvide Sande, Dänemark. Herr Schmidt studierte Meerestechnik und war bereits 1992 auf der GRÖNLAND dabei, 2005 wurde er Bootsmann.

Die GRÖNLAND ist denkmalgeschützt. Sie ist das erste Polarforschungsschiff und das einzige Schiff aus der Museumsflotte des DSM, das noch gesegelt wird. Das Ausmaß der Arbeiten ist während des Werftaufenthaltes ständig gewachsen. Sowohl Planken als auch Spanten müssen ausgetauscht werden. Mit eindrucksvollen Bildern vermittelte Herr Schmidt den Anwesenden den schlechten Zustand der GRÖNLAND, der zuvor nicht erkennbar war. Fehler der Vergangenheit müssen behoben werden. Auf gutes Material und gute Arbeit auf der Werft ist verstärkt zu achten.

Unter Berücksichtigung des Ziels der Wiederherstellung und Erhaltung der GRÖNLAND für die nächsten 50 Jahre und darüber hinaus sprach Herr Schmidt auch von den Herausforderungen, zu denen u.a. die veränderten Arbeitsweisen, die höheren Sicherheitsstandards, die geringe Verfügbarkeit von Holz und dessen verschlechterte Materialqualität sowie technische Anforderungen gehören. Die Arbeiten wurden im Oktober 2021

gestoppt, da die Qualität des ursprünglich verbauten Holzes mangelhaft war und sich die erforderlichen Arbeiten umfangreicher als gedacht herausstellten. Der Werftaufenthalt wird nunmehr durch eine Lenkungsgruppe, in der DSM und Förderverein eng zusammenarbeiten, begleitet.

Die Restaurierung wird laufend dokumentiert und ein 3D-Modell der GRÖNLAND erstellt. Alle Beteiligten arbeiten intensiv an der Instandsetzung der GRÖNLAND, damit das Schiff im Sommer 2024 wieder segeln kann.

Fragen der Anwesenden beantwortet Herr Schmidt im Anschluss an seinen Vortrag. Herr Schulz dankt dem Referenten und erbittet abschließend die Unterstützung des Vorhabens durch die Vereinsmitglieder, damit das Projekt gelingt. Anschließend entlässt er die Anwesenden in eine einstündige Pause.

TOP 1 Eröffnung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz

Herr Schulz eröffnet um 11:00 Uhr die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde. Er begrüßt die Teilnehmer sowie vom Direktorium die neue Geschäftsführende Direktorin (kommissarisch), Frau Prof. Dr. Schilling, und die Kaufmännische Geschäfts-

führerin, Frau Horn, und richtet beste Grüße von Herrn Schütte aus, welcher leider nicht teilnehmen kann. Herr Schulz spricht seinen Dank an den Vorstand mit besonderer Hervorhebung von Herrn Rebstock aus, der die Hauptlast der Vorbereitung und Durchführung der Mitgliederversammlung getragen hat, und entschuldigt das Fehlen der Vorstandsmitglieder Dr. Matthias Fonger und Werner Lücken.

Mit Blick auf TOP 4 – Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben durch das Direktorium des DSM – betont Herr Schulz, dass er gespannt sei zu hören, wie die anstehende Sanierung der Museumsgebäude vorbereitet wird und wo die Schwerpunkte gesetzt werden. Der Förderverein wisse zwar um den Zustand der Ausstellungsflächen und um die Schwierigkeiten, in einem Bundesland mit einer Haushaltsnotlage öffentliche Mittel einwerben zu müssen. Andererseits sei aber der Zeitraum, in dem das DSM zusammen mit den Mittelgebern über den Finanzbedarf hätte diskutieren und diesen beschließen lassen können, durchaus beträchtlich.

Der Blick des Fördervereins auf das DSM hat zwei Dimensionen: Unumstritten sei das Ziel, das DSM – auch aus Finanzierungsgründen – als Forschungsmuseum in der Leibniz-Gemeinschaft zu



Auch die Mitgliederversammlung 2022 des Fördervereins war wie gewohnt gut besucht. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

halten. Auf der anderen Seite dürfe aber aus Sicht der Besucher und des Fördervereins der Ausstellungsaspekt nicht aus dem Fokus geraten. Dies betrifft auch die Finanzierung der Außenexponate, über die in den letzten Jahren intensiv diskutiert worden sei. Hierzu habe der Förderverein zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Zuwendungsgeber der Bund-Länder-Finanzierung – beeinflusst durch die Leibniz-Gemeinschaft – derzeit nicht bereit sind, Mittel für die Außenexponate mit der Begründung, sie seien kein Forschungsgegenstand, zur Verfügung zu stellen. Umso wichtiger sei es aus Sicht von Herrn Schulz, dass sich die übrigen Zuwendungsgeber – Stadt Bremerhaven und das Land Bremen – stärker als in der Vergangenheit für die Schiffe engagieren. Hierzu sei positiv zu bewerten, dass die Stiftungsratsvorsitzende Frau Dr. Claudia Schilling in Aussicht gestellt hat, dass in den Jahren 2022 und 2023 jeweils eine Summe von 600.000 Euro zur Verfügung gestellt werden soll, von denen das Land Bremen 2/3 und die Stadt Bremerhaven 1/3 tragen sollen. Wenngleich diese Zuwendungen bis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht eingegangen sind, sei das Avis als ein erstes klares Bekenntnis zum Museumshafen und seinen Schiffen zu bewerten.

Herr Schulz ist allerdings der Meinung, dass ein Betrag von jeweils 600.000 Euro in diesem und nächsten Jahr nicht ausreichen werde, um den Bestand der Museumsflotte auf Dauer zu sichern. Die finanzielle Unterstützung müsse über die Jahre 2022 und 2023 hinaus verstetigt werden; im Übrigen sei – wie sich aus dem Vortrag von Herrn Schmidt gezeigt habe – zusätzlich ein offener und nicht durch den Förderverein gedeckter Betrag in nicht unerheblicher Größenordnung für die Sanierung der GRÖNLAND erforderlich.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum werde aus Sicht von Herrn Schulz zum Teil überregional – auch aus Sicht der Wissenschaft – besser wahrgenommen als regional. Deshalb sei es für den Förderverein wichtig, dass das DSM mit seinen Ausstellungen und Außenexponaten, und hier im Besonderen den Museumsschiffen, wieder mehr regionale Strahlkraft erreicht. Hierum werde sich der Förderverein im Zusammenspiel mit dem Di-

rektorium weiter bemühen. Das Engagement des Fördervereins bei der GRÖNLAND folgt diesem Ziel, und vielleicht gelinge es dem Verein nicht nur, weitere Mitglieder zu gewinnen, sondern parallel auch Menschen zu begeistern, sich ehrenamtlich auf der und für die GRÖNLAND zu engagieren. Die anwesenden Mitglieder bittet er, diesen eingeschlagenen Weg zu unterstützen.

Bevor Herr Schulz in die bekannte Tagesordnung einsteigt, bittet er die Anwesenden, sich von den Plätzen zu erheben und gemeinsam der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Stellvertretend für die verstorbenen 35 Mitglieder nennt er folgende Namen: Doris Paalzow, Peter Jensen, Gregor Göbbel und Barbara Wieken. Herr Schulz 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 30.10.2021

Herr Schulz bittet um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 30.10.2021, welches den Mitgliedern mit Übersendung der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, Heft 1.2022, S. 2–8, vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 07.05.2022

Es gab keine Änderungsvorschläge zur Tagesordnung, daher gilt diese als genehmigt.

TOP 4 Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium des DSM, Frau Prof. Dr. Schilling und Frau Horn

Frau Prof. Dr. Schilling betont, dass das Deutsche Schifffahrtsmuseum der Bewahrung und Erforschung des maritimen kulturellen Erbes dient. Sie unterstreicht, dass es ein großer Schaden für die Bundesrepublik Deutschland wäre, wenn es ein solches Haus wie das Deutsche Schifffahrtsmuseum nicht geben würde.



Das Rahmenprogramm der diesjährigen Mitgliederversammlung umfasste neben einem Vortrag von Jürgen Schmidt über den Werftaufenthalt der GRÖNLAND auch eine Besichtigung von SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND an ihrem neuen Liegeplatz im Neuen Hafen. (Foto: Bernd Schumann)

Frau Prof. Dr. Schilling stellt den Mitgliedern des Fördervereins das neue Ausstellungskonzept „Mensch und Meer“, welches 2024 im Bangert-Bau ausgestellt werden soll, vor. Teile der Zwischenausstellung „CHANGE NOW! – Schiffe verändern die Welt“ sollen übernommen werden.

In der neuen Ausstellung werden die GRÖNLAND und die POLARSTERN gegenübergestellt, um die Entwicklung der Forschungsschiffahrt von den Anfängen bis heute darzustellen. Außerdem soll anhand der beiden Fahrzeuge gezeigt werden, wie es mithilfe von Schiffen möglich ist, in Gebiete, die extremen Bedingungen ausgesetzt sind, fahren zu können. Dies wurde zusammen mit dem Alfred-Wegener-Institut und einer Vielzahl anderer Kooperationspartner entwickelt. Prof. Dr. Schilling betont, dass nicht nur das Ausstellen historischer Dinge Thema ist, sondern auch, den Besuchern hautnah Hands-on-Möglichkeiten zu geben, sodass sie sich wie ein Meereresforscher an Bord des Schiffes fühlen können.

Ein weiterer Themenbereich wird der Schiffbau der Moderne sein – ab dem 19. Jahrhundert bis hin zum 21. Jahrhundert. Es soll gezeigt werden, wie Schiffe im 21. Jahrhundert geplant und gebaut werden. Der Ausstellungsbereich „Schiff und Ausrüstung“ inszeniert die einzelnen Bestandteile eines Schiffes vom Rumpf über den Anker bis hin zu den Rettungsmitteln wie ein gigantisches Puzzle.

Das Intro soll am Beginn der neuen Ausstellung stehen, dort werden die Besucher aus einem Meer an Schiffen – kleine Modellschiffe – empfangen werden. Frau Prof. Dr. Schilling berichtet, dass die Sammlung von 7.000 Schiffsmodellen aus einer Schenkung an das Deutsche Schiffahrtsmuseum stammt.

Viele bekannte Originalobjekte wie die Gezeitenmaschine von 1915 werden in der Ausstellung ebenfalls zu sehen sein. Auch der Wal soll wieder aufgehängt werden. Die Forschung zu Seekarten wird ebenfalls von Bedeutung sein.

Frau Prof. Dr. Schilling hofft, dass die Ausstellungseröffnung in 2024 viele Menschen und auch die Kommission der Leibniz-Gemeinschaft begeistern wird, welche das DSM 2024 im Rahmen der Evaluierung besuchen wird. Die Ausstellung wird aufzeigen, was in den letzten Jahren intensiv erarbeitet wurde. Frau Prof. Dr. Schilling und Frau Horn sind diesbezüglich optimistisch.

Neben der Ausstellung „Mensch und Meer“ gibt es weitere vielfältige Projekte. Hierzu wird eine kleine Ausstellungsintervention für das Mittelgeschoss in der Koggehalle vorbereitet. Diese soll voraussichtlich im Frühjahr 2023 eröffnet werden. Im Rahmen der Digitalisierung stellt Frau Prof. Dr. Schilling zwei Schwerpunkte vor. Einer davon ist die Digitalisierung von Schiffsmodellen, wozu eine App entwickelt worden ist. Der zweite Schwerpunkt betrifft die Konvolute zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd.

Frau Horn geht auf die großen administrativen und strukturellen Herausforderungen ein, denen sich das Museum gegenübersteht. Finanzknappheit, Baupreissteigerung und unberechenbare Energiekosten, der Sanierungsstau, die drastische Unterfinanzierung aller Bereiche und damit

verbundene Personalknappheit bei stetig wachsenden Anforderungen belasten das Haus. Frau Horn hebt besonders die Herausforderungen des Museumshafens hervor, an dessen dauerhafter Ausfinanzierung weiter nach Kräften gearbeitet wird. Sie bedankt sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich beim Förderverein für die Unterstützung, besonders zur Förderung der GRÖNLAND. Großer Dank gilt weiter allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die unter schwierigen Rahmenbedingungen und enormer Arbeitsbelastung das Bestmögliche leisten.

Frau Prof. Dr. Schilling und Frau Horn betonen abschließend, dass sie optimistisch sind, dass die Evaluierung positiv verlaufen wird.

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

Herr Rebstock begrüßt als Schriftführer des Vereins die anwesenden Mitglieder. Mit Blick auf die Änderungen der Veranstaltungsorte in den letzten Jahren hofft er einerseits, dass die Mitglieder sich im Forum Fischbahnhof wohlfühlen, und ist andererseits gespannt darauf, wo die



Die ehrenamtliche Crew bot den interessierten Mitgliedern eine sachkundige Führung. (Foto: Bernd Schumann)

Mitgliederversammlung im nächsten Jahr stattfinden wird. Angesichts der sich in diesem Jahr wieder ergebenden Möglichkeit, den Mitgliedern ein Rahmenprogramm anzubieten, erläutert Herr Rebstock anschließend die organisatorischen Abläufe am Samstag und Sonntag.

Dann geht er auf die Mitgliederentwicklung im abgelaufenen Vereinsjahr ein. Leider hat sich der Trend der Vorjahre fortgesetzt und zu einem Rückgang des Mitgliederbestands geführt. Auch im letzten Jahr war die Zahl der Austritte höher als die der Eintritte. Der Verein hatte zu Beginn des Jahres 2021 noch 2.326 Mitglieder, Anfang dieses Jahres nur noch 2.214. Aktuell sind es knapp über 2.200 Mitglieder. Dadurch reduzierte sich auch das Beitragsaufkommen von 32.131 Euro auf 30.685 Euro.

Die Gründe für die Mitgliederverluste sind in großen Teilen unklar. Herr Rebstock berichtet in diesem Zusammenhang davon, dass er bei Kündigungen dann nachhakt, wenn entsprechende Mailadressen vorhanden sind. Allerdings antwortet nur ein Bruchteil der Mitglieder auf entsprechende Anfragen. Nachweislich sind im Jahr 2021 aber 24 Mitglieder altersbedingt und 35

leider durch Tod ausgeschieden. Rund zehn Mitglieder haben aus Gründen der Unzufriedenheit mit dem DSM oder dem Verein gekündigt. Die restlichen Mitglieder sind entweder unbekannt verzogen, ohne Angabe von Gründen oder durch sonstige Gründe wie Wegzug aus Bremerhaven oder finanzielle Engpässe ausgetreten.

Um die Erreichbarkeit der Vereinsmitglieder sicherzustellen, appelliert Herr Rebstock an alle Mitglieder – insbesondere diejenigen, die nicht anwesend sind, aber das Protokoll lesen –, ihm Änderungen der Kontaktdaten mitzuteilen. Die Aktualität der Kontaktdaten sei wesentlich für die reibungslose Kommunikation zwischen dem Verein und seinen Mitgliedern und verhindere, dass Mitglieder ausscheiden, obwohl sie vielleicht gern im Verein verblieben wären. In diesem Kontext berichtet Herr Rebstock von dem erfreulichen Anstieg der Anzahl an Mailadressen, unter denen die Mitglieder zu erreichen sind. Im Bestand hat er aktuell 570 Adressen, welche zum Beispiel die Weiterleitung der vom DSM herausgegebenen Newsletter möglich machen.

Diese Mailadressen hat Herr Rebstock auch genutzt, um über ein exklusives Angebot des DSM



Windhutzen auf SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND, hier eingefangen mit Blick vom Heck zum Bug. (Foto: Bernd Schumann)

über die gerade aktuell laufende Ausstellung im Bangert-Bau des DSM zu informieren. Die Obergrenze von 25 Teilnehmern wurde bei allen fünf angebotenen Terminen nicht erreicht, die Teilnehmerzahlen lagen zwischen zwei und maximal neun Mitgliedern. Bezogen auf die Qualität der Ausstellung und den Aufwand bei der Organisation der Führungen beim DSM selbst und ihm sei dieses Ergebnis eher enttäuschend.

Herr Rebstock beendet seine Ausführungen mit dem Ausblick auf die nächste Mitgliederversammlung, die für Samstag, den 06.05.2023, geplant ist und für die gegebenenfalls auch wieder ein Rahmenprogramm am Sonntag angeboten wird. Er bittet die Mitglieder, sich diesen Termin bereits vorzumerken.

TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2021 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann

Herr Brüggemann begrüßt die Anwesenden, dankt ihnen für das Interesse und ihre Teilnahme an der Versammlung und berichtet anhand einer Präsentation über den Jahresabschluss 2021. Die meisten der unter Punkt 3 der Aktivseite der Bilanz genannten ca. 1,306 Mio. Euro an liquiden Mitteln werden bei der Sparkasse als Guthaben unterhalten. Von dieser Summe ist der wesentliche Betrag – nämlich 1.065.062,10 Euro – gebunden für die Reservierung der vom Vereinsvorstand beschlossenen Förderanträge des DSM. Das auf der Passivseite ausgewiesene Vereinskaptial liegt am 31.12.2021 bei einer Summe von 238.086,99 Euro.

Herr Brüggemann geht auf die Gewinn-/Verlustrechnung ein, wobei er noch einmal darauf hinweist, dass der Verein keine eigenen Erträge erwirtschaftet. Die Erträge in Höhe von 225.244,75 Euro setzen sich hauptsächlich aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden zusammen. Dabei liegen die Mitgliedsbeiträge bei 31.957,00 Euro, zu denen ein Betrag von 20.398,19 Euro an Spenden der Mitglieder hinzukommt. Die größte Position auf der Ertragsseite von 170.030,00 Euro betrifft jedoch die Spenden von Nichtmitgliedern. Herr Brüggemann knüpft an die Ausführungen

von Herrn Schulz an und spricht in diesem Zusammenhang einen großen Dank an die Kreye-Stiftung aus.

Den Erträgen stehen auf der Aufwandsseite 34.344,13 Euro an Verwaltungsaufwendungen gegenüber. Dies sei ein über die Jahre stabiler Betrag, der auch einer genauen Prüfung unterliege. Die mit 928.059,77 Euro größte Aufwandsposition betrifft die vom Förderverein genehmigten Anträge des DSM. Diesen Zusagen stehen in 2021 Auflösungen von Anträgen in Höhe von 715.078,90 Euro gegenüber, so dass die Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung 2021 insgesamt 260.310,40 Euro betragen. Unter Berücksichtigung aller Ertrags- und Aufwandspositionen ergibt sich für 2021 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 35.065,65 Euro.

Herr Brüggemann erläutert, dass dieser Jahresfehlbetrag deshalb undramatisch sei, weil mit dem DSM bei Zusage des Förderantrages für die GRÖNLAND in Höhe von 926.000 Euro vereinbart wurde, dass alle anderen Anträge des DSM die GRÖNLAND betreffend zurückgenommen werden. Diese Rücknahme ist zu einer Position aber erst in 2022 erfolgt. Eine Rücknahme des Antrags noch in 2021 hätte zur Folge gehabt, dass an Stelle eines Jahresfehlbetrages ein Jahresüberschuss hätte ausgewiesen werden können.

Abschließend geht Herr Brüggemann auf die aktuell zur Verfügung stehende Liquidität ein. Den bei den Kreditinstituten unterhaltenen Guthaben von rund 1,3 Mio. Euro stehen ca. 1,0 Mio. Euro für die zugesagten Förderungen und Aufwendungen für den laufenden Geschäftsbetrieb gegenüber, so dass die zur Verfügung stehenden Mittel aktuell bei 312.000 Euro liegen.

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 und die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2021 auftragsgemäß geprüft haben. Die Prüfung wurde am 21.04. und 25.04.2022 durchgeführt. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden vorgelegt. Es wurde eine Kassenprüfung



Das 1927 für den Deutschen Schulschiff-Verein bei Tecklenborg gebaute Vollschiiff, das Segelschiffs- und Fotoenthusiasten eine Fülle von Eindrücken bietet, kehre Ende August 2021 an seinen Entstehungsort zurück. (Foto: Bernd Schumann)

und eine Stichprobenprüfung der Buchungsbelege vorgenommen. 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.

TOP 8 Entlastung des Vorstands

Herr Gutjahr stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstands. Es erfolgt die Abstimmung: Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: der Vorstand. Damit ist der Vorstand entlastet. Herr Schulz als Vorsitzender bedankt sich im Anschluss an die Abstimmung bei Herrn Krämer und Herrn Keweloh für deren Arbeit als Rechnungsprüfer.

TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer

Herr Schulz berichtet, dass die Herren Krämer

und Keweloh für eine erneute Wahl als Rechnungsprüfer zur Verfügung stehen würden, und fragt die Anwesenden, ob weitere Wahlvorschläge unterbreitet werden. Da das nicht der Fall ist, erfolgt die Abstimmung für die Wahl von Herrn Krämer und Herrn Keweloh als Rechnungsprüfer: Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: je eine der beiden Rechnungsprüfer und des Schatzmeisters. Herr Schulz bedankt sich für die Bereitschaft der beiden Herren und fragt, ob sie die Wahl annehmen, was beide bestätigen. Damit sind die Herren Keweloh und Krämer als Rechnungsprüfer gewählt.

TOP 10 Verschiedenes

Da Wortmeldungen nicht vorliegen, schließt Herr Schulz die Mitgliederversammlung um 12:18 Uhr und bedankt sich bei den Mitgliedern und Gästen für die Teilnahme in diesem Jahr.

Bremerhaven, 07.05.2022

Jörg Schulz
Vorsitzender

Natalie Lüdemann
Protokollführerin

Bewegliche Brücken

Teil 3: Schwebefähren und weitere Arten beweglicher Brücken

Nachdem in den ersten beiden Teilen der Serie zu beweglichen Brücken bereits Klapp- sowie Dreh- und Hubbrücken behandelt wurden (siehe DEUTSCHE SCHIFFAHRT 2.2021, S. 2–8 bzw. 1.2022, S. 13–18), werden in diesem abschließenden Teil Schwebefähren und weitere Arten beweglicher Brücken thematisiert.

Schwebefähren

Schwebefähren sind keine Fähren, da sie nicht auf dem Wasser fahren. Vielmehr hängt ein Transportkorb an Seilen oder Stäben unter einer hoch über die Wasserstraße gebauten Stahlbrücke. International ist daher der Begriff „Transporterbrücke“ geläufig. Die Baukosten für eine Schwebefähre sind deutlich günstiger als für eine Fahrzeugbrücke, da keine Rampen gebaut werden müssen. Allerdings ist die Transportmenge einer Schwebefähre geringer. Im Vergleich zu einer Fähre wird für den Betrieb weniger Energie benötigt, auch eine Behinderung durch Eisgang oder Niedrigwasser ist nicht zu erwarten. Weltweit wurden etwa 20 Schwebefähren gebaut.

Mit einer Ausnahme (1940) entstanden sie in den Jahren 1893 bis 1916. Je nach Zählweise existieren davon heute noch acht bis zehn Schwebefähren:

- Bilbao, Puente de Vizcaya (Spanien, 1893),
- Rochefort (Frankreich, 1900),
- Duluth, Aerial Lift Bridge (USA, 1905, umgebaut zur Hubbrücke),
- Newport (Wales, 1906),
- Osten – Hemmoor (Deutschland, 1909),
- Middlesbrough (England, 1911),
- Rendsburg (Deutschland, 1913),
- Puente Transbordador (Argentinien, 1914),
- Warrington (England, 1916, seit 1964 außer Betrieb),
- Puente Nicolás Avellaneda (Argentinien, 1940, Hubbrücke und Schwebefähre).

Die Schwebefähre in Bilbao wurde 2006 als Weltkulturerbe anerkannt. Diesen Status streben auch die übrigen noch existierenden Schwebefähren gemeinsam an.

Newport Transporter Bridge

Diese Schwebefähre wurde von 1902 bis 1906 nach Plänen des französischen Ingenieurs Ferdinand Amodin in Newport (Wales) über den River Usk gebaut. Heute nimmt die Schwebefähre den Verkehr der B4237 auf.

Die Gesamtlänge der Brückenkonstruktion beträgt 197 Meter, die Stützweite 181 Meter. Die Masten haben eine Höhe von 74 Metern.



Ehemalige Schwebefähre Kiel. (Postkarte: Stadtarchiv Kiel)



Newport Transporter Bridge, vom Maschinenraum aus (2014). (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Helmut Seger)



Osten: Zufahrt zur Schwebefähre (2018). Sie wird von Fußgängern und Zweiradfahrern genutzt.

Das horizontale Tragwerk befindet sich 54 Meter über der Fahrbahn. Die an Seilen hängende Gondel kann sechs Autos und 120 Personen aufnehmen. Der Antrieb befindet sich in einem Maschinenraum über der östlichen Zufahrt. Die Strecke wird mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s bewältigt.

Die Brücke steht unter Denkmalschutz. Für eine im März 2021 beginnende Sanierung wurden 10 Millionen Pfund bewilligt.

über die Oste eingeweiht und die Fähre für den öffentlichen Verkehr stillgelegt. Seitdem kümmert sich ein Verein um die Unterhaltung der Schwebefähre und ihren Betrieb.

Die Baupläne wurden vom MAN Werk Gustavsburg und der AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) erarbeitet. Der Überbau hat eine Länge von 90 und eine Stützweite von 80 Metern. Die Gesamthöhe beträgt 38 Meter, die Durchfahrthöhe ist beim höchsten Wasserstand auf 21 Meter be-

Schwebefähre Osten – Hemmoor

Die Schwebefähre überquert seit 1909 die Oste zwischen den Orten Osten und Hemmoor. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sie dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht werden. 1974 wurde eine Ortsumgehung mit einer Brücke



Die Schwebefähre Osten – Hemmoor in der Seitenansicht (2013).



Die Schwebefähre Rendsburg auf ihrem Weg über den Kanal (2006). Die Schiffsbegrüßungsanlage ist unterhalb der Brücke am rechten Bildrand zu erkennen.

grenzt. Die an einem Schweberahmen hängende Gondel hat die Maße 16 x 4,30 Meter und eine Traglast von 18 Tonnen. Der Antrieb erfolgt über einen Elektromotor mit einer Leistung von 13 kW. Seit 1974 steht die Schwebefähre als technisches Kulturdenkmal unter Schutz.

Schwebefähre Rendsburg

Im Jahr 1913 wurde die Rendsburger Hochbrücke als zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Betrieb genommen. Die insgesamt 2.496 Meter lange Fachwerkbrücke hat über dem Kanal eine lichte Weite von 140 und eine lichte Höhe von 42 Metern. In diesem Bereich dient sie auch der Schwebefähre als Brückenkonstruktion. Sie verbindet die südlich des Kanals gelegene Gemeinde Osterrönfeld mit



Die Gondel der Schwebefähre Rendsburg auf der Osterrönfelder Seite des Kanals (2006).

Rendsburg am nördlichen Kanalufer.

Die an zwölf Seilen hängende Fahrfläche bzw. Gondel der Schwebefähre ist 14 Meter lang und 6 Meter breit. Sie bietet bei maximal 7,5 Tonnen Ladefähigkeit vier PKWs und 60 Fußgängern Platz. Bei einem Zusammenstoß mit einem Schiff am 8. Januar 2016 wurde die Gondel so schwer beschädigt,

dass sie durch einen Neubau ersetzt werden musste. Der dem Erscheinungsbild der alten Gondel entsprechende Neubau wurde 2021 montiert und ging im März 2022 in den Regelbetrieb. Eisenbahnbrücke und Schwebefähre stehen unter Denkmalschutz.

Weitere Arten beweglicher Brücken

Vorrangig im Ausland sind neben den hier vorgestellten noch bewegliche Brücken anderer Art zu finden:

Die Gateshead Millennium Bridge in England zwischen Newcastle upon Tyne und Gateshead über den Fluss Tyne ist vermutlich die einzige **Kippbrücke** weltweit. Sie wird um die Längsachse gedreht.

Im Gegensatz zu einer Hubbrücke wird der Fahrweg bei **Senkbrücken** ins Wasser abgesenkt und gibt dadurch den Weg für Schiffe frei. An den beiden Enden des Kanals von Korinth sind derartige Brücken installiert.

Bei **Schubbrücken** wird die Fahrbahn zur Öffnung des Schifffahrtsweges in Längsrichtung zurückgezogen. In Skandinavien, aber auch in Frankreich und den Niederlanden sind derartige Brücken zu finden.

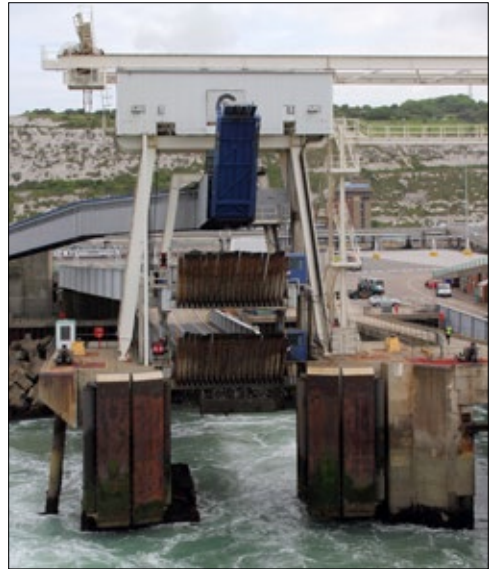
Die vermutlich einzige Rolling Bridge (**Rollbrücke**) ist in London am Grand Union Canal zu finden. Ein Hydraulik-System kann die acht trapezförmigen Elemente der nur 12 Meter langen Fußgängerbrücke ein- und ausrollen.



Die Fährbrücke der Weserfähre in Bremerhaven (2020).



Die Passagierbrücken am Columbus Cruise Center in Bremerhaven können entlang der Kaje und dort in der Höhe bewegt werden. Im Zuge des 2022 begonnenen Kajenneubaus müssen sie durch längere Brücken ersetzt werden (2017).



Die Fährbrücke 6 in Dover verfügt über zwei übereinanderliegende, in der Höhe bewegliche Fahrzeugbrücken, darüber befindet sich noch eine Fußgängerbrücke (2012).

Daneben gibt es bewegliche Brücken, die aus dem bisherigen Schema fallen bzw. spezielle Funktionen erfüllen:

Pontonbrücken oder **Schwimmbrücken** bestehen aus einer Reihe von Schwimmkörpern (z.B. Pontons, Booten), auf die ein Steg, eine Fahrbahn oder ein Gleis montiert sind. Sie sind in aller Regel preiswerter sowie schneller zu errichten und zu demontieren als eine feste Brücke. Es gibt sie für militärische und zivile Zwecke.

Fährlegerbrücken und **Passagierbrücken** stellen die Verbindung vom Land zum Schiff her

und ermöglichen es Fahrzeugen und Personen, an oder von Bord zu gelangen. Die meisten dieser Brücken sind lediglich in der Höhe zu verstellen, um unterschiedliche Wasserstände – insbesondere bei tideabhängigen Gewässern – auszugleichen. Einige können zusätzlich parallel zum Ufer bzw. zur Kaikante bewegt werden.

„Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“

Sonderausstellung zum Schiffbau seit dem 1. Oktober 2022 in der Koggehalle

... doch bevor ein Schiff entstehen kann, muss zunächst einmal die Werft entstehen. Dies geschah am 1. Oktober 2022 mit der Eröffnung der Sonderausstellung „Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“ in der Koggehalle des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

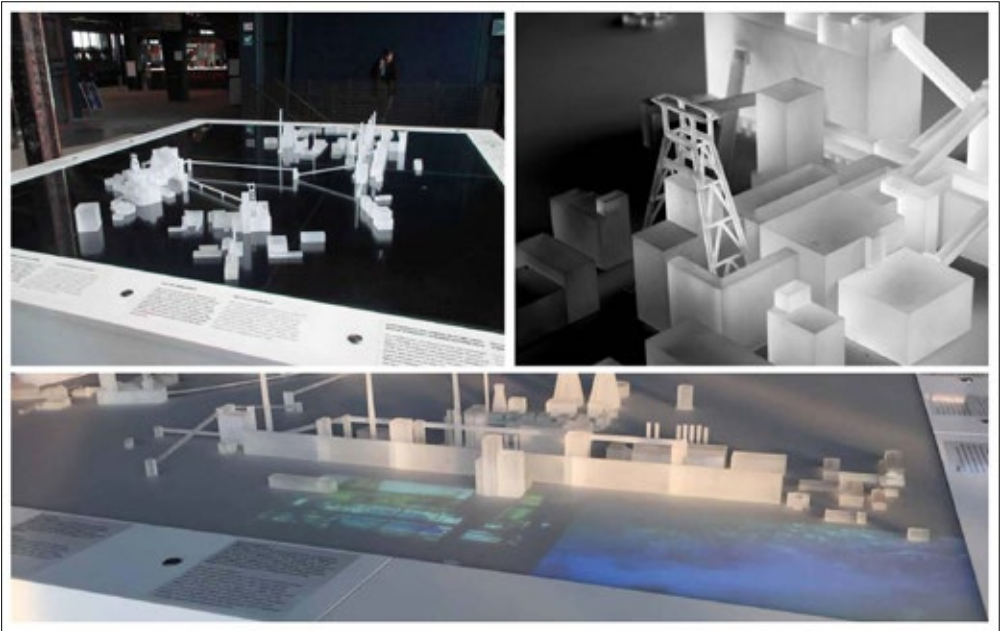
Schiffe sind faszinierende Objekte, die insbesondere durch ihre Größe und Komplexität beeindruckend sind. Diese Größe und Komplexität spiegeln sich im Schiffbau wider. Um die immer anspruchsvolleren Schiffe bauen zu können, haben sich die Bauplätze – die Werften – verändert. Aus kleinen, handwerklich geprägten Betrieben haben sich große, industrielle Werftareale entwickelt. Doch Werften sind für Außenstehende in der Regel unzugänglich und die Abläufe und komplexen Strukturen, die notwendig sind, um ein großes „Bauprojekt“ wie ein Schiff fertigzustellen, weitgehend unbekannt.

Mit dieser Sonderausstellung macht das DSM den Prozess des Schiffbaus von der Idee über die Paneellinie bis hin zum Stapellauf und Ausrüstungskai für die Besucherinnen und Besucher sichtbar. Das zentrale Element der Ausstellung bildet ein eigens angefertigtes Modell einer Werft, das durch interaktive Mediengestaltung den Bauprozess eines Schiffes darstellt und die einzelnen Arbeitsschritte und spezifischen Arbeitsbereiche vermittelt. In einer um das Modell herum angelegten klassischen, analogen Ausstellung können die Museumsgäste anhand ausgewählter Objekte aus der Sammlung des DSM tiefer in die Welt des Schiffbaus eintauchen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hierbei auf den strukturellen Veränderungen im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts. Die Entwicklungsgeschichte des DSM-Werftmodells erstreckt sich mittlerweile auf mehrere Jahre, von der kuratorischen Idee (2015) bis zu szenografischen Moods und frühen Skizzen. Erste Umsetzungsideen entstanden bereits im Frühjahr

2020 in Zusammenarbeit mit der Gestaltungsagentur chezweitz in einer frühen Konzeptphase für die kommende Dauerausstellung „Mensch und Meer“. Inspiriert von Umsetzungen wie dem Modell aus der Ausstellung der Zeche Zollverein in Essen, entwickelt von der Agentur Framgrabber, fiel zusammen mit den Kuratoren des DSM die Entscheidung für eine abstrakte Modellästhetik. Hierbei wird nicht einer „klassischen“ Modelleisenbahncharakteristik gefolgt, sondern das Modell-Objekt durch Kunstharz in Verbindung mit multimedialen Elementen dargestellt. Durch diesen Ansatz lassen sich wesentlich mehr Inhalte vermitteln als über ein rein statisches Modell.

Diese Grundidee hat sich bis heute gehalten. Das Projekt zur Umsetzung des interaktiven Werftmodells wird von der WFB Wirtschaftsförderung Bremen finanziell unterstützt und konnte aufgrund dessen als eigenständiges Projekt weitergedacht werden. Das aufwendig gestaltete Werftmodell ist das zentrale Highlight der Sonderausstellung „Steel and Bytes“ und wird darüber hinaus zukünftig als einleitendes Element in der neuen Dauerausstellung „Mensch und Meer“ am DSM in den Themenbereich Schiffbau einführen.

Ein wichtiger Projektbaustein war eine Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Großstrukturen in der Produktionstechnik (IGP) aus Rostock. Das IGP berät große industrielle Betriebe in der Schiff- und Stahlbaubranche bei der Planung und Optimierung ihrer Produktionstechnologie und Prozessabläufe. Im Rahmen dieser Kooperation erwarb das DSM ein digitales 3D-Modell einer vom IGP entwickelten generischen Werft, das als Grundlage für die Entwicklung des interaktiven Werftmodells diente. Zusammen mit der sachkundigen inhaltlichen Unterstützung leistete das IGP somit einen förderlichen Beitrag zur weiteren Umsetzung des Vorhabens.



Beispielgebend war u.a. das Modell der Zeche Zollverein in Essen. Für das Werftmodell des DSM wird ebenfalls eine abstrakte Ästhetik bevorzugt. (Fotos: © DSM/chezweitz, April 2020)



Ausschnitt des fertiggestellten Werftmodells mit Kränen und dem Containerschiff NEUENFELDE. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)

Für die Entwicklung und Ausarbeitung des Wertmodells wurde die Potsdamer Gestaltungsagentur Xenorama – Studio für audiovisuelle Kunst als Projektpartner ausgewählt. Mit dem Team von Xenorama hat das DSM bereits in der Vergangenheit diverse Projekte, wie die Beamerprojektion zum Tag der Deutschen Einheit 2020 oder die Fotoausstellung „Into the Ice“ mit einer Filmpräsentation zur Arktisexpedition der POLARSTERN (25.02.–31.07.2022), erfolgreich realisiert. Die szenografische Gestaltung der Ausstellung wurde von Veronika Stumpf ausgeführt, die erstmalig eine Ausstellung mit dem DSM umsetzte.

Bei der Recherche nach einem passenden „Protagonisten“, dessen Bau den roten Faden des Ausstellungsnarratives bilden könnte, stieß das Projektteam auf die Reederei Bartels, die zu ihrer Flotte von Frachtschiffen zahlreiche Materialien und vertiefende Informationen auf der hauseigenen Website zur Verfügung stellt. Hierbei fiel die Wahl auf den Containerfeeder NEUENFELDE. Bereits nach einem kurzen Telefonat zeigte sich Herr Bartels begeistert von der geplanten Ausstellung und stellte nicht nur die Generalpläne digital in hochauflösender Qualität zur Verfügung, sondern steuerte zudem umfangreiches Bildmaterial zur NEUENFELDE bei. Die Wahl der NEUENFELDE stellte sich als Glücksfall für das Projekt heraus, denn der Schiffsenthusiast Sebastian Dankers hatte die

NEUENFELDE anhand der frei zugänglichen Generalpläne am Computer bereits digital nachgebaut. Durch dieses spezifische Know-how konnten bereits in der Konzeptionsphase wichtige Beiträge geliefert werden.

Besondere Einblicke wurden dem Team zudem bei der gemeinsamen Erkundung der Lloyd Werft Bremerhaven ermöglicht: Bei einer Führung über das Werftgelände konnten der Schiffbaubetrieb in erster Person erlebt und eine Vielzahl an Eindrücken und Bildern mitgenommen werden.

Aufbau des Modells und Ausstellungsinhalte

Indem ein eigener Raum innerhalb der Koggehalle geschaffen wurde, kommt nicht nur das Wertmodell als zentrales Highlight besonders zur Geltung. Es wird gleichzeitig auch optisch eine klare Differenzierung zu den Inhalten der Kogge-Ausstellung vorgenommen. Für das Ausstellungsdesign wurden Farben und Materialien ausgewählt, die den „Arbeitsplatz Werft“ optisch aufgreifen.

Des Weiteren war es möglich, Elemente aus der zu diesem Zeitpunkt gerade abgebauten Interimsausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ wiederzuverwenden, was den sehr nachhaltigen Ansatz in der Gestaltung unterstreicht. Farblich auffallende Bodenleitsysteme,



Farb- und Gestaltungsmoods der Sonderausstellung „Steel and Bytes“. Die Aufnahmen entstanden bei einem Besuch auf der Lloyd Werft Bremerhaven. (Fotos: DSM)



Blick in die Ausstellung mit dem fertigen Werftmodell und dem farblich herausstechenden Bodenleitsystem.
(Foto: Niels Hollmeier/DSM)

wie sie in der Ausstellung verwendet werden, vermitteln den Besucherinnen und Besuchern das Gefühl eines industriellen Settings und stellen eine optische Verbindung zwischen den jeweiligen Stationen am Werftmodell und den Sammlungsobjekten her. Zudem führt das Leitsystem die Museumsgäste zu dem wichtigen einleitenden Informationstext der Ausstellung; die Schraffur unter dem Werftmodell unterstreicht dessen zentrale Bedeutung.

Über sechs Stationen von Konstruktion und Entwurf über Materiallager, Paneellinie und Montagehalle bis zum Trockendock und Ausrüstungskai können die Ausstellungsbesucher den „Bau“ der NEUENFELDE verfolgen. An den einzelnen Stationen werden die verschiedenen Vorgänge und Arbeitsabläufe im Bauprozess des Schiffes exemplarisch vorgestellt. Durch die Aktivierung eines „Triggers“, eines für den jeweiligen Abschnitt typischen Arbeitsgeräts, wird eine durch eine Erzählung unterstützte Animation ausgelöst, in der die Inhalte und Vorgänge des jeweiligen Bauabschnitts präsentiert werden. Einblendun-

gen in der Animation liefern Glossar-Informationen oder interessante Fakten zum jeweiligen Abschnitt des Fertigungsprozesses. Für jede Station ist außerdem eine Slideshow mit vertiefenden Sachinformationen verfügbar.

Sowohl die Sprechsequenzen als auch die vertiefenden Informationen sind zweisprachig in Deutsch und Englisch auswählbar. Zusätzlich werden die Besucherinnen und Besucher durch ein spezifisches Sounddesign akustisch in den „Arbeitsplatz Werft“ hineinversetzt. Diese multimediale Ebene wird im Modell mit „klassischen“ Modellelementen wie Maschinenfiguren und Gebäuden kombiniert. Auf der Displayoberfläche sind charakteristische Objekte und Gebäudeteile eines Werftgeländes als lichtundurchlässige 3D-Drucke befestigt und geben so den Betrachtenden einen umfassenden Eindruck der Werft aus der Vogelperspektive. Diese Multiperspektivität ermöglicht es, an dem interaktiven Werftmodell deutlich mehr Informationen zu vermitteln, als es an einem herkömmlichen stationären Modell möglich wäre.

Schiffbau ist mehr als nur Technik – darauf baut einer der Grundgedanken für die Neukonzeption der Ausstellungen zum Themenbereich Schiffbau am DSM auf. So sollen auch sozioökonomische Aspekte betrachtet und dabei ein Blick auf die „Akteure im Schiffbau“ geworfen werden. In der Sonderausstellung „Steel and Bytes“ findet dieser Aspekt sowohl in den Inhalten des Werftmodells als auch in der begleitenden Ausstellung seine Anwendung. Das Zusammenspiel von Werftmodell und analoger Ausstellung ermöglicht es, Entwicklungen und Veränderungen im Schiffbau des 19. und 20. Jahrhunderts gegenüberzustellen. Schiffbauspezifische Berufsbilder haben sich durch die Einführung neuer Materialien und Fertigungsmethoden gewandelt. Ebenso hat der Strukturwandel die Entwicklung des Schiffbaus geprägt. Um diese Veränderungen aufzuzeigen, wird exemplarisch eine Reihe von Berufsfeldern aus dem Bereich des modernen Schiffbaus vorgestellt. Die Orientierung an Akteurinnen und Akteuren bietet darüber hinaus zahlreiche Ansatzpunkte für vertiefende Forschungsvorhaben zu diesem Thema. Bereits umgesetzt wurden Abschlussarbeiten zum Thema Gender und Schiffbau (vgl. Deike Reddig:

Frauen auf der Werft. Arbeiterinnen im Schiffbau des 20. Jahrhunderts und die Betrachtung ihrer musealen Darstellung. Unveröffentlichte Masterarbeit Universität Bremen, 2022; vgl. S. 31f. der vorliegenden Ausgabe).

Das interaktive Werftmodell ist nicht nur das Herzstück der Sonderausstellung, sondern gibt gleichzeitig einen ersten Ausblick in die neue Dauerausstellung „Mensch und Meer“ am DSM. In dieser Doppelrolle lag auch eine der Herausforderungen bei der Umsetzung: Es müssen sowohl die Eigenständigkeit als auch die Kombinierbarkeit des Werftmodells mit der begleitenden Ausstellung gegeben sein, sodass diese sowohl im Zusammenspiel als auch getrennt voneinander funktionieren. Ein unbestreitbarer Vorteil dieses Modells gegenüber analogen Varianten ist es ebenfalls, dass durch die verbaute Technik ausgewertet werden kann, wie oft welche Inhalte und Anwendungen von den Besucherinnen und Besuchern ausgewählt wurden. Die Erhebung derartiger Daten bildet eine wichtige Grundlage für die Konzeption zukünftiger Ausstellungsinhalte und -formate und stellt einen weiteren Aspekt der Nachhaltigkeit dieses Projekts dar.



Detailansicht einiger Modellfiguren des Werftmodells. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)

„Immer weiter – Die Hanse im Nordatlantik“

Sonderausstellung zur Hanseforschung im Frühjahr 2023 in der Koggehalle

Begleitend zu aktuellen Forschungen am Haus zeigt das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) ab dem 23. März 2023 eine neue Sonderausstellung zu Handelsbeziehungen norddeutscher Hansekaufleute mit den Inselgruppen Shetland und Orkney, den Northern Isles, im Nordatlantik. Die Ausstellung legt zudem einen Schwerpunkt auf Forschung und Wissenschaftsprozesse und zeigt, wie und warum das DSM und unsere Kooperationspartner immer weiter zu Themen der Schiffahrt und der Hanse forschen. Dadurch stärken wir die Wahrnehmung des DSM als Leibniz-Forschungsmuseum und die Wichtigkeit der Verschränkung von Wissenschaft mit Bildung und Vermittlung in unseren Ausstellungen.

„Immer weiter – Die Hanse im Nordatlantik“ begleitet das Team des internationalen Forschungsprojekts „Looking in from the Edge“ (LIFTE, 2020–2023; siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2021, S. 23–25). Das Projekt wird durchgeführt, unterstützt und finanziert durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum, die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die Leibniz-Gemeinschaft, das britische Arts and Humanities Research Council, die University of Highlands and Islands, die University of Lincoln und die Universität Tübingen. Die Ausstellung entsteht darüber hinaus als Kooperation zwischen dem DSM, dem Stromness Museum (Orkney) und dem Shetland Museum and Archives in Lerwick und wird 2023/2024 auch auf den Inseln zu sehen sein.

Durch den zeitgleichen Ablauf von Forschung und Ausstellungskonzeption können die Besuchenden in der neuen Ausstellung Wissenschaft und Forschung quasi in Echtzeit erleben. Wie entwickelt das DSM neue Fragestellungen und wie forschen wir genau? „Immer weiter“ begleitet Wissen-

schaftlerinnen und Wissenschaftler bei archäologischen Ausgrabungen und Archivarbeiten und lässt neu erworbenes Wissen in die bisherige Ausstellung zum Thema Hanse am DSM einfließen.

Der Hansehandel im Nordatlantik

Das LIFTE-Projekt untersucht die grundlegenden Mechanismen des Handels zwischen Kaufleuten der Hanse und Inselgemeinden im Nordatlantik. Durch Archivarbeiten in Norddeutschland und Schottland wird erforscht, wie der Handel in Bremen und Hamburg in der Frühen Neuzeit organisiert war und welche Waren international gehandelt wurden. Diese Handelsströme setzt das Projekt in einen globalen Kontext und gewinnt so neue Erkenntnisse über den Beginn der globalisierten Schiffahrt im Nordatlantik. In Shetland und Orkney untersuchen die Forschenden vor Ort, welche maritimen Infrastrukturen rund um den Handel genutzt wurden und neu entstanden sind, so neben Hafenanlagen und Handelsplätzen auch Gebäude wie Getreidespeicher. Dazu untersucht das Projekt auch die sozialen und kulturellen Beziehungen zwischen den Kaufleuten und den Gemeinden auf den Northern Isles, die durch den langjährigen Handel entstanden sind.

LIFTE nutzt Methoden der Archäologie, der Geschichtswissenschaft und anderer wissenschaftlicher Disziplinen. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit des Projekts ermöglicht ein umfangreiches Bild über frühzeitliche Handelsbeziehungen im Nordseeraum. Ein Beispiel sind die Handelswaren: Durch archäologische Ausgrabungen erfahren wir mehr über Keramik, Münzen, Glas oder auch Fisch. Durch die Arbeit mit historischen Dokumenten in Archiven lernen wir nach und nach mehr über Import und Export

von Tabak, Textilien, Getreide, Salz und Bier. Zudem sammelt LIFTE auch Daten unter Wasser, beispielsweise durch Tauchgänge und durch Unterwasseraufnahmen von Schiffswracks.

Die Arbeit des LIFTE-Teams wird in der neuen Ausstellung am DSM durch zahlreiche Beispiele und Medien vorgestellt werden. Wir nutzen dazu die bereits bestehende Dauerausstellung in der Koggehalle sowie neue Elemente, die durch Grafiken, Karten, Texte, Fotografien und Filme Wissenschaft erklären. Viele der genutzten visuellen Elemente stammen von Forschungen aus Shetland und Orkney, bei denen direkte Verbindungen zu norddeutschen Kaufleuten der Hansezeit gefunden wurden. Gemeinsam mit dem Historiker Dr. Bart Holterman und dem maritimen Archäologen Dr. Philipp Grassel fuhr Kuratorin Dr. Paula Schiefer im Juli 2022 nach Shetland und Orkney. Begleitet von einem Filmteam entstand so ein unmittelbarer Austausch zwischen der Wissenschaft und der Ausstellungsentwicklung.

Spurensuche und Forschung auf den Northern Isles

Fisch, vor allem zu Stockfisch verarbeiteter Kabeljau, war eines der wichtigsten Güter, die han-

seatische Kaufleute von den lokalen Gemeinden erwarben. In Shetland organisierten Fischer ihren Handel mit den hanseatischen Kaufleuten direkt. Dadurch entstanden finanzielle und soziale Beziehungen, die oft über Jahre anhielten und heute durch Dokumente und andere Quellen rekonstruiert werden können.

Auf der Insel Unst, der nordöstlichsten der Shetland-Inseln, befinden sich zwei besondere Grabplatten: In den Kirchenruinen von St. Olaf liegt das Grab von Segebad Detken, Hansekaufmann aus Bremen, der über ein halbes Jahrhundert hinweg mit den Menschen auf Shetland Handel trieb. Dort verstarb er im Jahr 1573. Die Inschrift des Grabsteins ist stark verwittert, wurde aber transkribiert: „Hier liegt der ehrbare Segebad Detken, Bürger und Kaufmann der Stadt Bremen. Er hat in diesem Land 52 Jahre gehandelt und ist im Jahr 1573, dem 20. August, selig in unserem Herrn entschlafen. Gott möge seiner Seele gnädig sein.“ Vor der Kirche liegt das Grab von Hinrick Segelcken, ebenfalls Kaufmann aus Bremen, der 1585 auf Shetland starb. Auch er pflegte langjährige Handelsbeziehungen mit den Inseln, wie Dokumente in den Archiven in Bremen und Hamburg belegen.



Die Ruinen der Kirche St. Olaf in Unst, Shetland. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Paula Schiefer/DSM, Juli 2022)

Ein Steinhaus am Symbister Pier auf der Insel Whalsay, Shetland, ist eines der Beispiele für eine lokale maritime Infrastruktur, die heute auf die langen Beziehungen zwischen den Inseln und Kaufleuten der Hanse hinweisen. Die ehemalige Handelsbude wurde in der Frühen Neuzeit als Lager und Verkaufsraum genutzt. Die Menschen in Shetland handelten dort ihren Stockfisch, und die Kaufleute der Hanse brachten im Gegenzug Waren aus Nordeuropa und anderen Gegenden der Welt. Die Bude stand zu Zeiten der Hanse wahrscheinlich einige Meter versetzt. Auf den ehemaligen Grundmauern steht heute ein Wohnhaus. Die Bude wurde davor erneut errichtet. Ein Förderverein in der kleinen Gemeinde Whalsay betreut heute das Gebäude und erinnert durch eine Ausstellung zum Handel mit der Hanse an die ehemalige Funktion der Bude. Besuchende können sich die kleine Ausstellung selbstständig anschauen; der Schlüssel zum Gebäude kann in der benachbarten Postfiliale ausgeliehen werden. Der Förderverein ist an den aktuellen Forschungen des LIFTE-Teams sehr interessiert und wird in Zusammenarbeit mit dem DSM einige Teile der „Immer weiter“-Ausstellung in der Symbister Handelsbude ausstellen.



Bart Holterman vom DSM untersucht den Grabstein von Segebad Detken.

Auch heute lebt die Insel Whalsey vor allem von der Fischerei sowie der Aquakultur. Die Symbister Bude steht am heutigen Hafen der Insel, in dem eine große Anzahl an Schiffen für die Hochseefischerei ihr Zuhause hat. Die Spezialisierung



Kameramann Cameron Carroll filmt Bart Holterman bei der Untersuchung des Grabsteins von Hinrick Segelcken.



Hansebude Symbister (rechts) und das Wohnhaus, das wahrscheinlich auf den Grundmauern der originalen Bude erbaut wurde.



Symbister Handelsbude mit dem lokalen Hafen und Schiffen im Hintergrund.



Siegel über der Eingangstür der Symbister Handelsbude.

der Insel auf Fischexport ist auch heute noch stark mit dem Narrativ der ehemaligen Beziehun-

gen zu Hansekaufleuten verknüpft und wird an Besuchende der Insel weitergegeben.

Immer weiter: Maritime Forschung am DSM

Der intensive Austausch zwischen dem LIFTE-Forschungsprojekt und der Ausstellungskonzeption für „Immer weiter“ ist auch für die internationalen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler eine großartige Möglichkeit, um Ausstellungen als ein Publikationsformat und eine Vermittlungsform von Forschung zu erkunden und mitzudenken. Als Forschungsmuseum ist und bleibt das DSM daher eine wichtige Anlaufstelle für (Dritt-mittel-)Projekte, die maritime Forschung auch über Ausstellungen vermitteln möchten. Die Kooperation mit Museen in Orkney und Shetland sowie Archiven in anderen Teilen Schottlands hat zudem zu einer weiteren Internationalisierung der Forschung zu maritimer Geschichte am DSM beigetragen.

Was fasziniert uns so an Borkum?
 Die weite Dünenlandschaft des Ostlands?
 Die bunte Kleinbahn auf der Fahrt durch die
 Woldedünen?
 Der alte Leuchtturm?
 Die urwüchsige Landschaft der Greunen Stee?

Ob die Frühgeschichte der Insel,
 der Walfang, der Ausbau zur Seefestung,
 die Entwicklung zum Badeort oder der Bau
 der Kleinbahn – alle wichtigen Themen
 der Geschichte Borkums sind kompakt und
 unterhaltsam zusammengestellt.



**Borkum –
Lüttje Geschichte der Insel**
 Jens Bald

www.rumeln-maritim.de



**Borkum –
Lüttje Geschichte
der Insel**

Jens Bald

Format DIN A5
 208 Seiten
 154 Abbildungen
 24,00 €
 ISBN 978-3-00-070665-3

Eine „Neue Zeitung“ aus dem Jahr 1522

Vor 500 Jahren erschien das älteste Werk aus dem Bibliotheksbestand des DSM

Sie ist eines der unscheinbarsten Stücke im Bestand der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM), insbesondere wegen ihres geringen Umfangs, doch ist sie zugleich das älteste Werk, das diese wissenschaftliche Spezialbibliothek hütet und das vor 500 Jahren, also im Jahr 1522, erschienen ist: die „Newe zeitung. von dem lande. das die Sponier funden haben ym 1521. iare genant Jucatan.“ (Neue Zeitung von dem Land, das die Spanier im Jahre 1521 gefunden haben, Yucatán genannt). Gedruckt wurde diese frühneuhochdeutsche Flugschrift aller Wahrscheinlichkeit nach durch Mathes Maler († in oder nach 1536) in Erfurt.

Die „Neuen Zeitungen“ können für sich in Anspruch nehmen, als Vorläufer unserer heutigen Massenprintmedien zu gelten. Erstmals erschienen Zeitungen – abgeleitet von mittelniederdeutsch „fidinge“ = Nachricht, Botschaft – an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert in der Folge der Entdeckung der „Neuen Welt“, deren Bedeutung schnell erahnt wurde. Die Veröffentlichung von Berichten über dieses epochale Ereignis versprach zudem einen erhöhten Gewinn. Waren zuvor erschienene Zeitungen noch handschriftliche Nachrichtensammlungen, wurden die „Neuen Zeitungen“ nun gedruckt, was die Produktion höherer Auflagen erlaubte, die auf Jahrmärkten und Messen verkauft wurden. Veröffentlicht wurden Berichte von aktuellen Ereignissen, insbesondere natürlich Sensationsnachrichten, die durchaus viel Wissenswertes enthielten. Oft waren Titelzeilen, der Text oder ganze Seiten mit Illustrationen, Vignetten oder Initialen versehen, was für ein gewisses „Layout“ sorgte und der Veranschaulichung der schriftlichen Berichte diente. Häufig erschienen diese Zeitungen schon regelmäßig, was es erlaubte, mit einer gewissen Aktualität über Geschehnisse zu berichten.

Das Exemplar der „Neuen Zeitung von dem Land Yucatán“ in der Bibliothek des DSM umfasst acht Seiten, doch besitzen wir leider nur die Titelseite (A1 recto) im Original. Die übrigen sieben Seiten (A1 verso–A4 verso) sind Fotokopien eines Nachdrucks aus dem 19. Jahrhundert aus der Bibliotheca Regia Academica Georgiae Augustae (Bibliothek der Georg August Universität Göttingen). Dieser Nachdruck wurde jedoch gekürzt und das Titelblatt A1r sowie die Seite A4r in Form von Auslassungen bearbeitet. So fehlen auf dem Titelblatt des Nachdrucks die beiden Untertitel des Originals, die auf die in der Zeitung ebenfalls enthaltenen, deutlich kürzeren Folgebeiträge hinweisen, die jedoch nicht nachgedruckt wurden: „Newe zeitung vō Prußla vō Kay: Mahofe 18 Martze. 1522.“ (Neue Zeitung aus Brüssel vom Hofe der Kaiserlichen Majestät [Karl V.], 18. März 1522), sowie „Newe zceyt von des Turcken halben von Offen geschrieben.“ (Neue Zeitung, geschrieben über die Türken aus Ofen [Buda]).

Lange Jahre galt diese „Neue Zeitung“ als ausgesprochenes Rarissimum, doch wurden in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder Exemplare entdeckt, von denen inzwischen mehrere in digitalisierter Form über das Internet abrufbar sind. Das Originalexemplar der Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz (Signatur: Flugschr. 1522/4) beinhaltet beispielsweise ebenfalls nur die Seiten A1r–A4v und bricht mit dem Titel des Beitrags „Newe zeitung vō Prußla ...“ ab, während das Exemplar in der Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel (Signatur: A: 108.17 Quod. [8]) auch die Seiten B1r–B2v mit den beiden kurzen Folgebeiträgen enthält.

Die Ausstattung der „Neuen Zeitungen“ mit Holzschnitten zu Illustrationszwecken förderte zwar den Absatz – insbesondere im Fall detailreicher

Newe zeitung. von dem lande. das die Sponier funden haben ym 1521. iare genant Jucatan.

Newe zeitung vō Piusla/vō Kay: Ma: hofe 18 Martze. 1522.

Newe zeyt von des Turcken halben von Offen geschrieben.



Newe zeitung. von dem lande. das die Sponier funden haben ym 1521. iare genant Jucatan, [Erfurt: Mathes Maler] 1522, Titelblatt (fol. A1r). (DSM, Sign. 02-0653)

Titelillustrationen wie im vorliegenden Fall –, war jedoch zeitaufwendig und kostspielig, weshalb diese aus Zeit- und Kostengründen mitunter im

Text wiederholt wurden. Auch bei der „Neuen Zeitung von dem Land Yucatán“ finden sich beide enthaltenen Illustrationen doppelt. Beide Male

hat dies einen guten Grund, wird doch hierdurch der umgebende Text visualisiert.

Der Titel der Zeitung verheißt eine sensationelle Entdeckung, wobei mit dem „Fund“ Yucatáns nicht die gleichnamige Halbinsel gemeint ist, zu der die Spanier ab 1517 erste Expeditionen unternahmen, sondern das Aztekenreich im Herzen des heutigen Mexiko. Der Vorstoß auf dessen Hauptstadt Tenochtitlán und deren Einnahme unter Hernán Cortés 1519–1521 sind die Marksteine der Conquista, der spanischen Eroberung Mittelamerikas. Und von eben diesen Ereignissen wird in der „Neuen Zeitung von dem Land Yucatán“ zeitnah und – wie es scheint – aus gut informierter Quelle eindrücklich berichtet, wobei die Darstellung der Hauptstadt im Vordergrund steht. Ganz wesentlich sind hierbei die beiden mitgegebenen Holzschnitte, auf die hier näher eingegangen wird.

Die Titelillustration (fol. A1r; siehe Abbildung S. 25), wiederholt zwei Seiten später, auf folio A2 recto, macht zunächst einen verwirrenden, zusammenhanglosen Eindruck. Im linken Bildteil wird eine befestigte Stadt gezeigt, die an einem Gewässer liegt, auf dem Segelschiffe oder -boote schwimmen. In der Bildmitte ist ein Gebäude mit zwei runden Fensteröffnungen und darin eingelassenen Kreuzen dargestellt, in dem sich mehrere Männer aufhalten. Im Hintergrund kniet eine Person vor einer Figur, die als mittelalterliche Brunnenzier auch heute noch vielerorts in ähnlicher Form zu finden ist. Davor stehen zwei aufgrund ihrer Kleidung als Mönche anzusprechende Personen um einen Tisch oder Altar und martern zwei darauf sitzende Kinder, indem sie ihnen Füße und Hände abschneiden, ehe sie ihnen einen Dolch in die Brust stoßen. Über eine Treppe werden die verstümmelten Kinderleichen auf eine Insel oder ein anderes Ufer (unten im Bild) geworfen, wo sie durch eine weitere, offenbar weltliche Person – der Kleidung nach vielleicht ein Händler – präsentiert werden. Ebenfalls ist zu erkennen, dass sich ein höfisch gewandeter Mann durch einen Bediensteten von einer der Leichen einen Arm abschneiden lässt.

Im rechten oberen Bildteil sieht man einige Menschen am Ufer stehen – Männer und Frauen – und ganz rechts den Teufel, dessen animalische Darstellung ganz den mittelalterlichen Vorstellungen folgt. Darunter ist ein Kriegsschiff mit bewaffneten Soldaten dargestellt, offenbar Spanier, wie das Siegel nahelegt.

Die gesamte Illustration macht – von der Ungeheuerlichkeit der Kinderfolterung und des Kindermordes abgesehen – einen geradezu gewohnt europäischen Eindruck. Dies ist sicherlich durchaus beabsichtigt und hat darüber hinaus einen guten Grund: Wie sollte der Illustrator, ohne eine visuelle Vorlage zu haben, sich allein durch den schriftlichen Bericht selbst ein Bild von dem Geschehen machen können und dieses dann auch noch so vermitteln, dass es dem Betrachter realitätsnah erschienen wäre? Durch die „europäisierte“ Form der Darstellung gelang es dem Holzschnitzer indes, das Erzählte leichter begreifbar zu machen.

Die dargestellte Stadt symbolisiert das inmitten von Wasser gelegene Tenochtitlán, das nicht zu erobernde Zentrum des Aztekenreiches, im Text mehrfach als „Groß Venedig“ bezeichnet, das „fünf Tore und auf denselben fünf Brücken“ hat, außerdem „viele Schlagbrücken mit Türmen“ (fol. A3r–A3v), was dem europäischen Leser/Beschauer als Vergleich der Dimensionen dient. Pyramiden hatte der Illustrator natürlich noch nie zuvor gesehen, und so wurden aus ihnen in der bildlichen Darstellung Türme, die eine ähnliche Wehrhaftigkeit veranschaulichten. Die Opferung der Kinder auf der Pyramide wurde visuell in einen dieser Türme hineinverlegt, das Hinunterstoßen der Leichen über die Stufen der Pyramide mit der Darstellung einer Brücke ins Bild gesetzt. Dieses Geschehen und die Anwesenheit des Teufels erklärt der Text:

„Wenn ein König mit einem anderen Krieg führen will, so versammelt er acht Tage vorher viel von seinem Volk und beginnt, mit ihnen zu tanzen und zu singen. In dem Gesang rufen sie den Teufel an, den sie Zunij nennen. Und wenn sie lange getanzt und gesungen haben, dann erscheint ihnen der Zunij oder Teufel in einer Gestalt eines vor kur-

zem Verstorbenen. Dann fragen sie ihn, ob sie die Schlacht gewinnen oder verlieren sollen. Dann antwortet er dem König und sagt: Er soll dieses oder jenes Mannes Kinder nehmen. Dann nimmt der König 12 bis 18 Kinder, wie es ihm in den Sinn kommt [...], danach nehmen die Priester die Kinder, eines nach dem anderen, und legen sie auf den ... Stein, der auf dem runden Tisch liegt, und schneiden ihnen Hände und Füße ab; die Hände und Füße behalten sie, um sie zu essen. Danach schneiden sie den Körper auf und nehmen das blutende Herz heraus und bestreichen den Abgott damit. Danach werfen sie den Körper die Treppen hinab. Den nehmen die Anwesenden, um ihn zu essen. Wenn das geschieht, dann erscheint ihnen der Teufel wieder und sagt ihnen, sie werden siegen“ (fol. A2v; Übertragungen nach Ursula Thiemer-Sachse: Eine Flugschrift aus dem Jahre 1522 als zeitgenössischer Bericht über die Entdeckung und Eroberung von Mexiko. In: *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift*, Jg. 10, 1969, S. 129–149).

Die zweite Illustration, der Holzschnitt auf Seite A3 recto (siehe nebenstehende Abbildung), wiederholt auf fol. A4r, folgt demselben Muster der Adaption an bekannte europäische Verhältnisse: Man sieht eine große Stadt, von Wasser umgeben, mit Segelfahrzeugen und Brücken, im Vordergrund weitere Ansiedlungen mit Händlern und Kaufleuten. Bei dieser Stadt soll es sich natürlich wiederum um Tenochtitlán, die Aztekenhauptstadt, handeln, denn die Stadtsicht gibt auch die fünf Brücken und Stadttore der Kapitale wieder. Der Text erläutert das Dargestellte näher: „Und auf demselben See [um Tenochtitlán] fahren mehr als siebzigtausend Nachen oder kleine Schiffelein. Von der Stadt ist Motecuhzoma [Moctezuma] der König. Um den obengenannten See liegen viele große Städte mit kräftigem Volke. Diese Städte sind alle gut gebaut. Die Häuser sind eben so, dass man von einem zum anderen gehen kann, und die Dächer sind mit reinem Silber gemacht – von Kalk und Sand. Die Stadt, genannt Groß Venedig, ist außerordentlich reich an Gold und Baumwolle, Wachs und Honig. Man hat alle Tage Markt, dort kommen täglich vierzig- bis fünf-

zigtausend Menschen zum Markt. Sie gebrauchen kupferne Münzen. Sie haben Gewicht und Maß untereinander, haben gutes Recht ...“ (fol. A3v).

Die „Neue zeitung. von dem lande ... Jucatan“, das bis dato älteste Werk aus dem Bestand der Bibliothek des DSM, darf mit Recht als bedeutende Quelle zur Geschichte der Eroberung Mittelamerikas durch die Spanier angesehen werden. Sie zeigt darüber hinaus beispielhaft, wie bislang Unbekanntes und Ungeahntes – fremde Länder, weit entfernte Ereignisse oder neue wissenschaftliche Erkenntnisse – adaptiert und in Szene gesetzt wurden, um sie für den europäischen Leser begreifbar zu machen. Das derzeit zweitälteste Werk, das unsere Bibliothek hütet, ist übrigens von wenigstens ebenso großer Bedeutung, allerdings nicht annähernd so spärlich überliefert: die „Cosmographiae Introductio“ des Petrus (Peter) Apian in einer venezianischen Ausgabe von 1535.



Neue zeitung. von dem lande. das die Spönier funden haben ym 1521. iare genant Jucatan, [Erfurt: Mathes Maler] 1522, fol. A3r. (Elektronische Ausgabe: HAB Wolfenbüttel 2011, URN: urn:nbn:de:gbv:23-drucke/108-17-quod-8s8, CC BY-SA 3.0 DE)

Eine Schenkung und ein Kapitänsleben

Jede Schenkung an unser Archiv ist ein Vertrauensbeweis aus der Bevölkerung heraus in die Substanz unseres Museums. Über ein besonderes Beispiel soll hier berichtet werden.

Im September 2021 bot uns Herr Robert Knull aus Schleswig, als langjähriger Mitarbeiter des Landesarchivs Schleswig-Holstein selbst vom Fach, den Nachlass seines Vaters, des Kapitäns Gerhard Knull (1919–1983), an. Unser einmal monatlich tagendes Sammlungsgremium nahm dieses Angebot im Oktober an. Im Mai 2022 brachten der Schenkgeber und seine Tochter den aus 13 Kartons bestehenden Bestand nach Bremerhaven, der noch im gleichen Monat in insgesamt 38 Akteneinheiten inventarisiert wurde (Inventarnummer III 2022-206 bis -243). Hinzu kamen noch sieben Filmrollen, die wir gemäß unserer bewährten Praxis an das Landesfilmarchiv in Bremen gegeben haben. Fünf Tischflaggen und einige Orden und Ehrenzeichen wanderten in die Objektsammlung.

Der Schenkgeber hat uns die Einarbeitung wesentlich erleichtert, da er alles vorsortiert, äußerst akribisch verzeichnet und beschriftet sowie



Schiffssoffizier Gerhard Knull mit Sextant in der Brückennock, 1951.

in Archivmappen und Archivkartons einsortiert hat. Darauf konnten wir uns bei der Einarbeitung voll und ganz stützen, was das Verfahren ganz wesentlich beschleunigte.

Der Bestand umfasst persönliche (etwa Notiz- und Seefahrtbücher) wie dienstliche Unterlagen und umfangreiche Korrespondenzen, Alben, Schiffspläne, Pressematerial, Fotos, Negative und Ansichtskarten. In einzigartiger Weise passiert hier ein zwar nicht prominentes, aber sehr typisches

Kapitänsleben aus dem 20. Jahrhundert Revue.

Kapitän Gerhard Knull stammte aus dem pittoresken vorpommerschen Hafenort Barth. Sein Vater, Kapitän Robert Knull (1888–1942), von dem auch Seefahrtbücher (1903–1935) Teil der Schenkung sind, kam im Zweiten Weltkrieg ums Leben, als der von ihm geführte Frachtdampfer ELBING IX vor



An Deck Minenräumboot R 182 (erbaut 1942 bei Burmester, Bremen-Burg), vermutlich 1942. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Nachlass Kapitän Gerhard Knull, Archiv DSM)

Stolpmünde von einem sowjetischen U-Boot versenkt wurde.

Gerhard Knull fing nach dem Besuch der Barther Oberrealschule im April 1935 als Schiffsjunge auf einem Schoner an und war bei Kriegsausbruch Matrose auf dem Motorfrachter **PERNAMBUCO** der Hamburg-Süd, dem im September 1939 ein Blockadedurchbruch gelang. Nach seinem Kriegsdienst bei der Marine und einer nautischen Ausbildung in Hamburg fuhr Knull von 1950–1969 zunächst als nautischer Offizier und schließlich, nach in Lübeck 1953 bestandem Patent, als Kapitän (ab August 1954) auf den Frachtern **ELBING II** (ab März 1950), **EMIL BERGER** und **ELISABETH BERGER** der Reederei A. Zedler in Lübeck. 1969–1972 folgte eine Fahrtzeit bei der Reederei Adolf Wiards & Co. in Hamburg als Kapitän auf den Frachtern **MONIKA WIARDS** und **HEDI WIARDS** (Typ 36/36 L von der Seebeckwerft in Bremerhaven). 1972 vertraute man Gerhard Knull die Bauaufsicht über den Neubau **VERENA WIARDS** (Typ „German Liberty“) bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft an. Als **KLAUS SCHOKE** kam das Schiff schließlich bei der Hanseatischen Reederei Emil Offen & Co., Hamburg, in Fahrt und wurde unter diesen Farben bis 1977 von Kapitän Knull geführt.



MS MONIKA WIARDS (9.312 BRT, erbaut 1968 bei AG „Weser“ Seebeckwerft, Bremerhaven, Reederei Adolf Wiards, Hamburg) im Indischen Ozean nördlich Mauritius, August 1970.



MS KLAUS SCHOKE (9.412 BRT, erbaut 1972 bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Hanseatische Reederei Emil Offen, Hamburg) mit Holzladung in San-Pédro (Elfenbeinküste), März 1973.

Eine wissenschaftliche Biografie über ein exemplarisches Seemanns- und Kapitänsleben in wichtigen wie dramatischen Epochen deutscher maritimer Geschichte würde sich lohnen, denn der Bestand bietet eine wahre Fülle an aufschlussreichen und anschaulichen schiffahrts- und nicht zuletzt sozialgeschichtlichen Informationen.

Notizen aus dem DSM

DSM-Direktorin im Amt bestätigt

Prof. Dr. Ruth Schilling, seit Februar dieses Jahres als Nachfolgerin von Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner kommissarische Geschäftsführende Direktorin des DSM (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2022, S. 19f.), ist Ende Juni durch den Stiftungsrat in ihrem Amt bestätigt worden. Sie soll diese Position nun zunächst so lange ausüben, bis ein gemeinsam mit der Universität Bremen durchzuführendes Berufungsverfahren zur endgültigen Besetzung der obersten Leitungsstelle zu einem ordentlichen Abschluss gebracht ist.

Die Aufgaben, denen sich die wiedergewählte Direktorin gegenübersteht, sind herausfordernd, steht doch 2024 die nächste Evaluierung des Hauses durch die Leibniz-Gemeinschaft an. Daneben gilt es, bei den Dauerbaustellen Museumsgebäude und Museumshafen substanziell voranzukommen. Hinsichtlich der Instandsetzung und Instandhaltung des Museumshafens haben das Land Bremen sowie die Stadt Bremerhaven in einem ersten Schritt die Förderung mit 600.000



Prof. Dr. Ruth Schilling bleibt bis auf Weiteres als Geschäftsführende Direktorin des DSM kommissarisch im Amt. (Foto: Helena Grebe/DSM)

Euro pro Jahr über einen Zeitraum von zwei Jahren beschlossen. Diese Entscheidungen seien gute Signale und ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, so die DSM-Direktorin, die betont: „Ich bin überzeugt, dass die Museumslandschaft unseres Landes ein Haus wie unseres braucht, das Geschichte, Gegenwart und Zukunftsvisionen aus einer maritimen Perspektive beleuchtet.“



Digitalisierung wird intensiviert

Museen stehen vor der besonderen Aufgabe, ihre Ausstellungen an die Gewohnheiten des digitalen Zeitalters anzupassen und die von ihnen zu transportierenden Inhalte mit neuen, möglichst innovativen Mitteln informativ und attraktiv zu präsentieren. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist es, die eigenen Bestände zunächst einmal zu digitalisieren, um sie entsprechend digital nutzbar zu machen.

Am DSM arbeitet inzwischen ein ganzes Team, finanziert aus überregionalen Sondermitteln, an der wissenschaftsgeleiteten Digitalisierung. Verstärkung kommt seit Anfang August in Form einer in Kooperation mit der Carl von Ossietzky-Universität Oldenburg neu geschaffenen Professur für Wissensprozesse und Digitale Medien in Person von Prof. Dr. Sebastian Vehlken.

Für den Medienwissenschaftler waren bisher die Theorie digitaler Medien, die Geschichte des Supercomputings sowie Computersimulationen als Medien der Wissenschaften wichtige Themen, die nun mit Ozeanographie verbunden werden, denn „Medientechniken operieren an der Grenze zum Nichtwissen, und das Meer ist einer der unerschlossensten und faszinierendsten Bereiche, an dem sich dies erforschen lässt.“

Im Rahmen seines Lehrauftrags an der Universität Oldenburg bietet er den Studierenden



Leitet seit August den Programmbereich „Schiffe als Wissensspeicher: Sammlung und Bewahrung“ des DSM: Prof. Dr. Sebastian Vehlken, Professor für Wissensprozesse und Digitale Medien an der Universität Oldenburg. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

Veranstaltungen an, die praxisnah und eng mit dem DSM verknüpft sind. „In einem Schifffahrtsmuseum gehört der Blick auf die Perspektiven aller Beteiligten – von Beschäftigten über Industrieunternehmen und ökologische Initiativen bis zur Ozean- oder Materialforschung – dazu, um das gesamte Spektrum der Beziehung zwischen Mensch und Meer zeigen zu können“, ist sich Sebastian Vehlken sicher.

DSM-Wissenschaftlerin forscht in Cambridge

Für ein halbes Jahr erhielt Dr. Katharina Bothe ab Januar 2022 die Möglichkeit, als Gastwissenschaftlerin der Fakultät für Linguistik und berufenes Gastmitglied des Newnham College an der Universität Cambridge zur Kreuz- und Passagierschifffahrt zu forschen und ihr Thema im Rahmen diverser Veranstaltungen im internationalen Netzwerk der renommierten Universität vorzustellen. „Cambridge ist eine lebensverändernde Erfahrung“, sagt Katharina Bothe. „Hier passiert inter-

nationale Forschung auf höchstem Niveau. An diesem historischen Ort herrscht eine Atmosphäre der Innovation und der Wissensgenerierung.“

Die Postdoktorandin, die für ihren Forschungsaufenthalt in Großbritannien ein Stipendium des Deutschen Akademischen Austauschdienstes erhielt, nutzte die Zeit vor Ort für Recherchen in den bekanntesten Archiven und Bibliotheken des Landes. „Mein neues Forschungsthema, zu dem ich auch habilitieren werde, untersucht die Muster sozialer Ungleichheit in der Passagierschifffahrt und der Kreuzfahrtindustrie von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis heute. Ich schaue mir die Arbeitsbedingungen der internationalen Besatzungen an und ziehe einen deutsch-britischen Vergleich“, sagt die Kulturwissenschaftlerin, die seit 2015 im Programmbereich „Schifffahrt und Gesellschaft“ am DSM, seit 2022 als dessen stellvertretende Leiterin, tätig ist.



Nachwuchswissenschaftlerin forscht zu Frauen auf der Werft

Als sie 2019 als Praktikantin im DSM begann, stieß Deike Reddig eher zufällig auf ein Thema, das sie fortan nicht mehr loslassen sollte und



Dr. Katharina Bothe forschte ein halbes Jahr als Gastwissenschaftlerin in Cambridge. (Foto: Katharina Bothe/DSM)



Deike Reddig bei Recherchen in der Bibliothek des DSM.
(Foto: Annica Müllenberg/DSM)

welches sie – inzwischen studentische Mitarbeiterin am DSM – schließlich auch zum Inhalt ihrer Masterarbeit machte, die sie im März dieses Jahres erfolgreich abschließen konnte: „Frauen auf der Werft: Arbeiterinnen im Schiffbau des 20. Jahrhunderts und die Betrachtung ihrer musealen Darstellung“. Dabei hatte sich schnell gezeigt, dass sie mit ihrem Thema auf eine Forschungslücke gestoßen war. „Die Unsichtbar-



Mit „twiddle“ lässt sich die Kogge nun auch als App erkunden. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

keit der Frauen auf den Werften hat mich schon erstaunt und neugierig gemacht“, sagt sie. Ihre Recherchen förderten jedoch durchaus Material über Werftarbeiterinnen – u.a. Fotos und Zeitzeuginnenberichte – zutage, die sich primär wegen des guten Lohns darauf einließen, die von Männern dominierten schweren Arbeiten im Schiffbau auf sich zu nehmen.

Mit ihren Untersuchungen führt Deike Reddig die jahrzehntelangen Forschungen der ehemaligen DSM-Wissenschaftlerin Dr. Ursula Feldkamp zu Frauen in der Seefahrt auf anderem Gebiet fort. Ein auf ihre Masterarbeit aufsetzendes Anschlussprojekt hat die Wissenschaftsvolontärin jüngst zum Abschluss gebracht: die aktuelle Sonderausstellung „Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“ (vgl. S. 14–18 der vorliegenden Ausgabe).



Kogge per Handy-Spiel erlebbar

Seit den Sommerferien können Museumsgäste in der Koggehalle mit dem Smartphone an einer virtuellen Entdeckungstour teilnehmen. Mittels einer kostenlosen Spiel-App für Android-Geräte und iPhones lässt sich „twiddle – the museum riddle“ in allen acht Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft spielen, jeweils in einer an das jeweilige Museum angepassten Version. „Erkunde die Welt in acht Museen“, lautet die Botschaft, und über das Scannen eines QR-Codes am Eingang der Koggehalle kann es nach wenigen Klicks losgehen: Die Spielenden finden sich an Bord der Kogge wieder und begeben sich auf die Jagd nach Exponaten aus den anderen Forschungsmuseen. Hierbei sind sie mit jenen vernetzt, die zeitgleich in Bochum, Bonn, Frankfurt am Main, Nürnberg, Mainz oder München virtuell auf Entdeckungstour sind.

Als langfristige Erweiterung des Vermittlungsangebots richtet sich „twiddle“ insbesondere an Jugendliche und junge Erwachsene. Aus der Auswertung eines am Ende des Spiels eingebundenen Fragebogens erhofft man sich auch Erkenntnisse darüber, welchen Mehrwert Apps in der Museums-

pädagogik haben können. Das mit Unterstützung des Aktionsplans Leibniz-Forschungsmuseen unter der Überschrift „Eine Welt in Bewegung“ entwickelte neuartige Vermittlungsformat kann übrigens auch außerhalb der Museen gestartet und ausprobiert werden. Weitere Informationen und ein kurzer Teaser mit Eindrücken aus dem Spiel sind unter www.leibniz-forschungsmuseen.de/twiddle zu finden.



Neues Lernmaterial für Schulen

Neben der Museumsapp „twiddle“ bietet das DSM neuerdings auch ein Sachheft für Kinder von acht bis zwölf Jahren an, das Themen der vergangenen Sonderausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ kindgerecht aufbereitet und per E-Mail (besucherservice@dsm.museum) kostenfrei in Klassensatzstärke bestellt oder unter www.dsm.museum/cn-sachheft als PDF-Datei heruntergeladen werden kann. Das Heft ist fächerübergreifend im Unterricht einsetzbar und kann zugleich als Nachschlagewerk für die Schulbibliothek dienen.



Sachheft „Schiffe verändern die Welt. 10 Fragen zur Schifffahrt“ für Kinder ab acht Jahren. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)



Sonderausstellungen digital

Die Sonderausstellungen „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ und „INTO THE ICE – Die MOSAiC-Expedition in Bildern“ sind auch nach Ausstellungsende in Form eines virtuellen Rundgangs weiterhin digital erlebbar (www.dsm.museum/ausstellung/virtueller-rundgang). „CHANGE NOW!“ wird außerdem im Stil einer Multimedia-Reportage durch ein Webspecial beleuchtet (www.dsm.museum/cn-webspecial).



Die Sonderausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ wurde bis Ende Juli im Bangert-Bau gezeigt. (Foto: Helena Grebe/DSM)

20 Jahre Private Banking



Mehr als Vermögensberatung.



Individuelle Bedürfnisse benötigen individuelle Lösungen. Profitieren Sie von unserem ganzheitlichen Blick und unserem persönlichen Einsatz. Wir sind seit 20 Jahren spezialisiert auf Ihre Ziele. Erfahrung kann man nicht lernen.

Ihr Private Banking-Team
wespa.de/private-banking



**Weser-Elbe
Sparkasse**