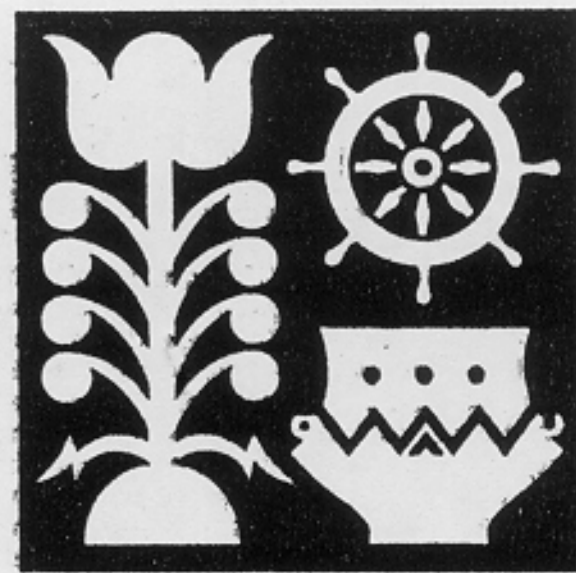


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatsbund an Elb- und Weserründung e. V.

September 1975
Nr. 309



Neues von der Bremer Hansekogge

Am 1. 11. 1972 erfolgte die zweite Kiellegung der Bremer Kogge im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Die erste Kiellegung lag um das Jahr 1380 in Bremen. Das beinahe fertige Schiff ist vermutlich bei einem außergewöhnlich hohen Wasserstand abgetrieben worden. Es strandete ca. 4 km stromabwärts auf dem linken Weserufer in Rablinshausen. Das Schiff legte sich auf die Steuerbordseite und versandete. Eine Bergung in der damaligen Zeit war wohl nicht möglich, oder man wollte kein Schiff zurückholen, das der blanke Hans genommen hatte. Erst 580 Jahre später erfolgte die Bergung. Beim Anlegen

Mit dieser Ausgabe des seit mehr als fünfzig Jahren als monatliche Beilage der Nordsee-Zeitung / Nordwestdeutsche Zeitung im Verlag Ditzgen & Co erscheinenden Niederdeutschen Heimatblattes reiht sich der Heimatsbund der Männer vom Morgenstern in den Kreis derjenigen ein, die am heutigen Tage dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in der Seestadt Bremerhaven zur Einweihung durch Bundespräsident Walter Scheel ihre Glückwünsche übermitteln. Wesentliche Anstöße für die Gründung und den Aufbau dieses bedeutsamen neuen nationalen Museums gingen von dem ehemaligen Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bremerhaven, Dr. August Dierks, und dem Leiter des städtischen Morgenstern-Museums, Gert Schlechtriem, aus, die beide jahrzehntelang auch dem Heimatsbund der Männer vom Morgenstern verbunden sind. Die Verfasser der Aufsätze dieser Nummer des Niederdeutschen Heimatblattes zählen fast alle zu den Mitarbeitern des Deutschen Schiffahrtsmuseums; sie vermitteln hier Einblicke in ihre jeweiligen Aufgabenfelder. HEH

eines Wendebeckens gegenüber dem Europahafen stießen die Strombauer im Oktober 1962 auf das Wrack der mittelalterlichen Kogge, deren Dimensionen wie folgt sind:

Länge über alles ca. 23,50 m
Größte Breite ca. 7,50 m
Seitenhöhe mittschiffs bei Oberkante Beplankung ca. 4,10 m
Größte Höhe bis Oberkante Gangspill ca. 7,50 m
Tiefgang (geschätzt) 2,00 m
Ladung (geschätzt) 120 t
Besatzung (geschätzt) 15–20 Mann

Aufgrund dieser Größe wurde die Bergung auch für das Focke-Museum ein Problem. Man hat dieses Problem unter hohem persönlichen Einsatz und mit viel Idealismus gelöst. Dank und Anerkennung für die gelungene und gründliche Bergung gebühren Frau Dr. Pohl-Weber, Herrn Dr. Flidner und den Mitarbeitern. Dank auch für

die unbürokratische Hilfe verschiedener Dienststellen und für die Spenden der Wirtschaft.

Zehn Jahre später begann der Wiederaufbau der Bremer Hanse-Kogge im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Die an diesem Objekt arbeitenden Wissenschaftler und Restauratoren betraten wissenschaftliches Neuland. Die Aufgabe die ihnen gestellt wurde, bestand darin, aus ca. 2000 Einzelteilen einen Schiffskörper aufzubauen, dessen Größe und Form niemand kannte. Ausgangspunkt der Aufbauarbeiten war eine Rekonstruktionszeichnung aus dem Jahre 1968. Ein Mitarbeiter des Kogge-Teams fertigte diese Zeichnung in mühevoller, nahezu kriminalistischer Feinarbeit an. Grundlage der Zeichnung waren die zahlreichen Bergungsfotos und die bergungsbedingten dürftigen Ausmaße. Diese Zeichnung enthielt genug Unsicherheitsfaktoren, um für Überraschungen in den Details zu sorgen. Annahmen mußten gemacht und später anhand der tatsächlichen Gegebenheiten überprüft werden. Ein gutes Beispiel ist der durchgebogene Kiel, wie ihn der Besucher heute sehen kann. 1968 war diese Kielform mehr eine intuitive Annahme mit geringen Anhaltspunkten als eine beweispflichtige Tatsache. Die Gäste der Kiellegung sahen daher einen geraden Kiel. Erst durch das Formen des Schiffskörpers anhand der Koggebauteile wurde die intuitive Annahme zur realen Tatsache.

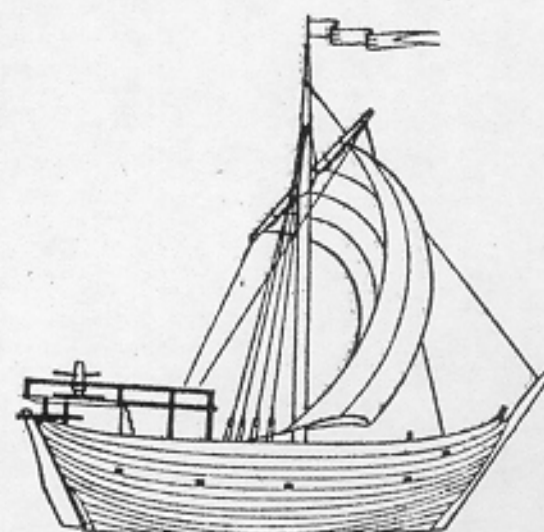
Für den Besucher des Kogge-Hauses wandelte sich nach der Kiellegung das Bild der aufzubauenden Kogge nur langsam. Transporte der Kogge-Bauteile von Bremen nach Bremerhaven, bauseitige Verzögerungen der Kogge-Halle, fehlende Mitarbeiter und ähnliche hindernde Umstände ließen einen sichtbaren, zügigen Aufbau nicht zu. Trotzdem hat das Kogge-Team eine erfolgreiche Aufbauphase beendet und das wissenschaftliche Neuland in den Griff bekommen. Man benötigt kaum noch die alte Rekonstruktion von 1968. Die hellen Rekonstruktionsplanken werden abgebaut. Der Schiffskörper formt sich nach den alten Bauteilen. Alte, beinahe vergessene Holzbautechniken werden für die Restaurierung ebenso angewandt wie Techniken des Stahlschiffbaus. Für das kontrollierte Vorformen des Schiffskörpers wird der Edelstahlbolzen benötigt, für die endgültige Form und Festigkeit der konische Eichenholzdübel. Im Labor erprobte Naßverleimungsversuche werden in der Kogge-Halle mit ihrer 95%igen relativen Luftfeuchtigkeit in die Praxis umgesetzt. In zahlreichen Versuchen hat der mit dieser Aufgabe betraute Restaurator die richtige abgewogene Methode für jedes zu restaurierende Bauteil entwickelt. Die in der Kogge-Halle erprobten Restaurierungsmethoden können Beispiel sein für schiffsarchäologische Funde in der Größenordnung der Kogge. Alle verbauten Teile werden fotogrammetrisch vermessen. In detaillierten Berichten werden die Eigenarten der mittelalterlichen Bearbeitung, die Form und

die Konstruktionsaufgaben der einzelnen Bauteile beschrieben.

Und wie präsentiert sich nun dem Betrachter die erste und schwierigste Aufbauphase und wie geht es weiter? Der gebogene Kiel mit den Bodenspannten und dem Innenkiel liegt festgefügt und verdübelt auf dem Kielstapel. An jeder Seite sind drei Bodenspannten und eine Kimmplanke miteinander verbunden. Diese Planken geben dem Innenstegen vorn und hinten einen festen Halt und die richtige Neigung, unerlässlich für den weiteren Aufbau. Über die Hälfte aller vorhandenen aufragenden Spannten sind jetzt sichtbar und mit den Bodenspannten fest verbunden. Teilweise ragen die Spannten mit ihren markanten Ausklinkungen über die schweren, freihängenden Decksbalken hinaus. Die Kielkonstruktion mit den Bodenspannten, die schweren Balken und die Spannten lassen die Form des mittelalterlichen Schiffes erkennen. Die restlichen Spannten werden eingefügt. Sie geben den noch zu suchenden folgenden Plankengängen den notwendigen Halt und dem Schiff die Form. Die Bauteile verringern sich und machen das Suchen weiterer Teile leichter. Die Arbeitsgruppe der Kogge sieht dem weiteren Aufbau mit Zuversicht entgegen. Zusätzliche Mitarbeiter wären für die kommenden Aufbauphasen erforderlich, um einen baldigen Abschluß der Restaurierungsarbeiten zu erreichen.

Anschließend muß um das Schiff ein Konservierungsbecken mit mehreren Sichtfenstern errichtet werden. In diesem Behälter wird die Kogge mit

einer Konservierungsflüssigkeit über Jahre hinweg getränkt. Im Laufe der Zeit dringt das wasserlösliche Polywachs (PEG) langsam durch die Oberfläche des Holzes und verdrängt allmählich das in den Zellen vorhandene



Grundform der Bremer Hansekogge, Entwurf Werner Lahn.

Wasser. Bei einer anschließenden langsamen Trocknung des Schiffskörpers lagert sich das Konservierungsmittel an den alten Zellwänden ab und bildet ein neues Stützsystem. Dieses Stützsystem verhindert weitgehend das Schwinden des Holzes und damit eine Verformung des Schiffskörpers. Nach diesen vielschichtigen Konservierungsvorgängen wird die Bremer Kogge in einem klimatisierten Raum des Deutschen Schiffahrtsmuseums als Mittelpunkt der mittelalterlichen Schausammlung zu besichtigen sein. Werner Lahn



Restaurator Ludwig Hüllen arbeitet am Achterschiff der Kogge

Alte und neue Seefahrtsbücher

Um dem in der Stiftungsurkunde formulierten Auftrag gerecht zu werden, die deutsche Schiffahrtsgeschichte auf allen Gebieten zu erforschen, zu dokumentieren und der Öffentlichkeit darzustellen, darf das Deutsche Schiffahrtsmuseum sich nicht auf das Sammeln von Ausstellungsgegenständen beschränken, sondern muß sowohl Forschungsmittel als auch geeigneten Publikationsraum zur Verfügung stellen. Von Anfang an war deshalb eine Fachbibliothek in der Planung enthalten, die nicht eine Handbibliothek für

time Literatur des Morgensternmuseums in das Deutsche Schiffahrtsmuseum eingebracht worden ist. Einen überaus bedeutenden Anteil am Aufbau der Bibliothek haben aber auch immer wieder Bücherstiftungen von Institutionen, Firmen und Privatpersonen, ohne die das Deutsche Schiffahrtsmuseum sein Ziel, dem Interessierten eine möglichst breitgefächerte Sammlung maritimer Literatur zu bieten, nicht erreichen kann.

Damit die Ergebnisse der schiffahrtsbezogenen Forschung der Öffentlichkeit vorgelegt werden können, hat das Museum zwei Publikationsreihen geschaffen, die „Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums“ und die „Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums“. In der Reihe der „Schriften“ erscheinen größere wissenschaftliche Abhandlungen, die jeweils einen Aspekt der Schiffahrtsgeschichte umfassend behandeln. Bis 1974 lagen die ersten vier Bände vor: H. Horstmann, „Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter“, 1971; H. Kiecksee, „Die Ostseesturmflut 1872“, 1972;

D. Ellmers, „Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- und Nord-europa“, 1972; E. Winterhoff, „Walfang in der Antarktis“, 1974. Weitere Bände sind in Vorbereitung: „Navigation der Wikinger“ (U. Schnall), „Das Mittelraddampfschiff Prinzessin Charlotte von Preußen 1816“ (W. Jaeger) und „Die älteste Seekarte der Deutschen Bucht“ (A. Lang).

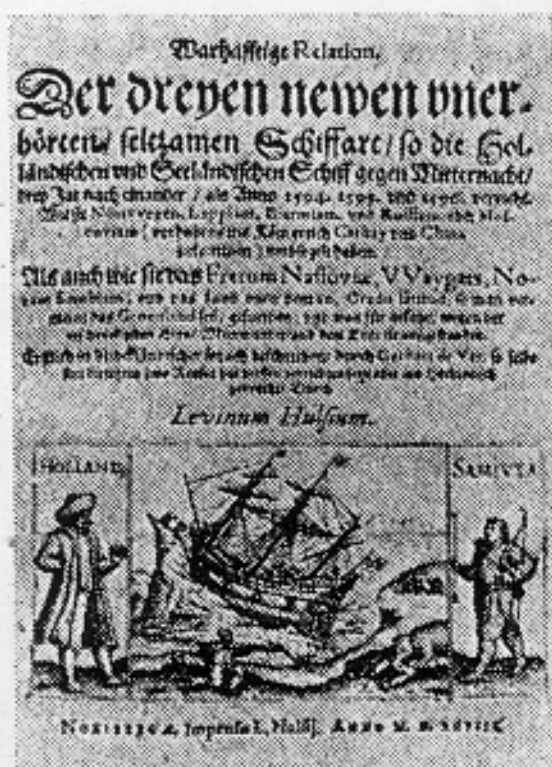
Eine Besonderheit bildet der zur Eröffnung des Museums erscheinende fünfte Band: er ist gleichzeitig der erste Band einer wissenschaftlichen Zeitschrift, die den Namen „Deutsches Schiffahrtsarchiv“ trägt und in lockerer Folge, etwa jährlich, erscheinen soll. Damit ist auch für kleinere wissenschaftliche Aufsätze, Mitteilungen, Bibliographien, Rezensionen usw. die Möglichkeit zur Veröffentlichung gegeben.

Von ganz anderer Art sind die „Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums“. Diese handlichen Bändchen im Westentaschenformat sind keine Museumsführer im herkömmlichen Sinn,

sondern sie bieten in leicht verständlicher Form Darstellungen einzelner Aspekte der deutschen Schiffahrtsgeschichte. So ergänzen sie die Eindrücke der Ausstellung und geben die notwendige Hintergrundinformation. Selbstverständlich sind sie wie die „Schriften“ von anerkannten Fachleuten geschrieben.

Zur Eröffnung liegen zwei reich illustrierte Bändchen vor. Nr. 2 — Prof. E. Strohbusch, „Deutscher Seeschiffbau im 19. und 20. Jahrhundert“ — ist der Ausstellungsabteilung zugeordnet, mit der das Museum eröffnet wird; Nr. 1 mit dem Titel „Deutsches Schiffahrtsmuseum 75“ schildert die Geschichte des Museums, seine Bauten und Ausstellungen und führt zu den aktiven Einrichtungen der Schiffahrt rund um das Museumsgelände. Damit wird auch äußerlich deutlich, wo das Deutsche Schiffahrtsmuseum seinen Platz sieht: nicht in der stillen Abgeschiedenheit, sondern mitten im regen schiffahrtsbezogenen Leben.

Dr. Uwe Schnall



Titelblatt eines der ältesten Werke im Deutschen Schiffahrtsmuseum.

die Mitarbeiter des Museums, sondern eine Informationsquelle für jeden Interessierten sein soll. In den Regalen des Lesesaales werden Handbücher, Standardwerke und gängige Spezialzeitschriften zu finden sein, während alle anderen Werke in den modernen Magazinräumen aufgestellt werden, die etwa 50 000 Bände fassen. Der Benutzer wird die Hilfe eines Bibliothekars in Anspruch nehmen können. Wenn auch die Bibliothek zur Eröffnung des Museums dem Publikum noch nicht zugänglich gemacht werden kann, so soll das doch möglichst bald geschehen.

Der Bestand an Schriften ist schon jetzt recht beträchtlich (ca. 4000 Bände), da das Museum gleich nach seiner Gründung mit dem systematischen Sammeln begonnen hat. Die Sammlung ist auf die ganze Bandbreite deutscher Schiffahrt ausgerichtet, vom Wassersport über das Seerecht zur Marine, von der Vorzeit bis zur Gegenwart, vom Segelhandbuch über Bildbände bis zum Spezialwörterbuch. Dabei besitzt das Schiffahrtsmuseum nicht nur Veröffentlichungen neueren Datums, sondern nennt auch so bedeutende und seltene alte Originalwerke sein eigen wie die Schiffbautraktate von Furtenbach (1629), Chapman (1775) und Russell (1865), die Walfangbücher von van Oelen (um 1683) und Zörgdrager (1723), Seebücher und Seeatlanten von de Ver/Hulsius (1598), Janssonius (1620) und Goos (1666), Spezialwörterbücher von Falconer (1769) und Röding (1794 ff) und vieles andere mehr. Ein Glanzpunkt der Bibliothek ist die 1974 erworbene Sammlung Fachinger, eine umfangreiche Privatsammlung zum Flaggenwesen. Sie umfaßt nicht nur Bücher und Aufsätze, sondern auch als besondere Kostbarkeit mehr als 2000 handgemalte Flaggenkarten.

Die Hauptschwierigkeiten beim Aufbau einer solchen Sammlung liegen zum einen in der Begrenzung der finanziellen Mittel, zum anderen in der Seltenheit manches wichtigen Werkes. Der schon jetzt beachtliche Umfang beruht zum Teil darauf, daß die mari-

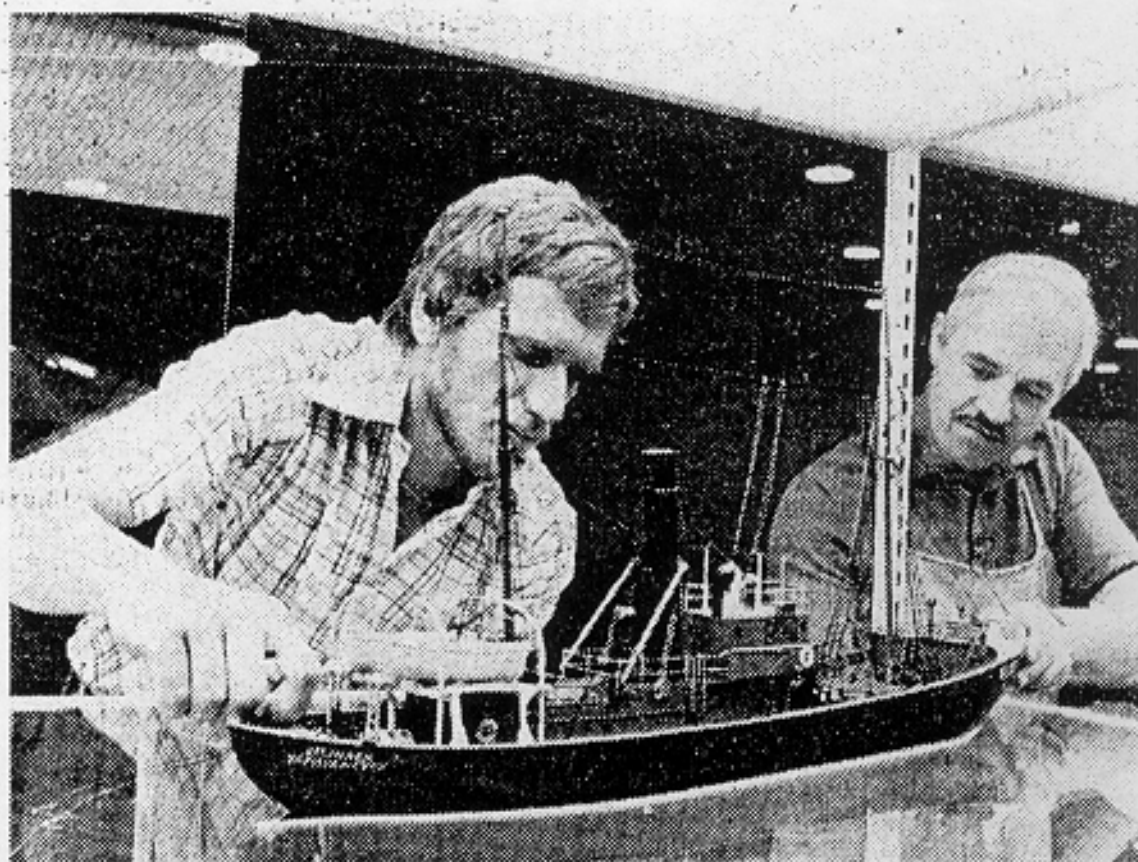
Nicht nur unter freiem Himmel und in der Bootshalle, sondern auch im Innern auf allen Etagen des Scharoun-Bauwerkes verfügt das Deutsche Schiffahrtsmuseum über eine eigene Flotte. Während allerdings draußen die Schauobjekte im Originalzustand vor Anker gegangen sind, haben drinnen die maßstabgerecht nachgebauten Modelle historischer und neuzeitlicher Wasserfahrzeuge hinter Glasvitrinen einen festeren Untergrund gefunden.

Zwei Männer betreuen die in dieser Vielfalt bislang einmalige Modellsammlung auf bundesrepublikanischem Boden: der 43jährige Berliner Karl-Heinz Haupt und der 26jährige Bremer Kurt Kollmann. Haupt ist gelernter Bootsbauer und arbeitete, bevor er vor drei Jahren nach Bremerhaven kam, als Schiffbautechniker auf der Roland-Werft und bei den Atlas-Werken in Bremen. Sein Kollege ist von Haus aus Maschinenschlosser und — väterlicherseits — im Schiffmodellbau erblich vorbelastet. „Wir ergänzen uns fabelhaft“, sagt Karl-Heinz Haupt, der sich freut, in Kollmann einen Fachmann aus der Metallbranche gefunden zu haben. Beide können, seitdem das Museum seiner Vervollständigung entgegengeht, in eigenen Werkstatt- und Zeichenräumen restaurieren, tüfteln und basteln und werden sich, je mehr Modelle im Laufe der Zeit hinzukommen, über Arbeitsmangel sicherlich nicht beklagen können.

Was sie betreiben, ist im übrigen auf keiner Fachschule erlernbar. Wenn man so will, ist es ein Hobby, das sie von Berufs wegen ausüben. Aber gerade das macht ihre Tätigkeit so reizvoll. Jedes Modell, das ihnen unter die Finger kommt und das sie für die thematisch breitgefächerte Schausammlung aufbereiten müssen, verlangt andere Bearbeitungsmethoden und Überlegungen, vor allem wenn es darum geht, schon teilweise etwas in Mitleidenschaft gezogene Objekte wieder auf Hochglanz zu bringen und vor der Fachwelt damit zu bestehen.

Die ersten Proben seines Könnens lieferte Karl-Heinz Haupt ab, als er anfangs Modelle der Bremer Hanse-Kogge und der bei Krefeld entdeckten Schiffsfunde baute. Seitdem jedoch haben er und Kollmann zum eigen-schöpferischen Modellbau kaum noch Zeit gefunden. Die aus der Schiffahrtssammlung des Morgensternmu-

Modellbau im Museum



Die Schiffmodellbauer Kurt Kollmann und Karl-Heinz Haupt beim Einpassen eines alten Fischdampfermodells in ein Fischereidiorama.

seums übernommenen Stücke und die inzwischen hinzugekommenen zahlreichen Neuerwerbungen erfordern ihre ganze Aufmerksamkeit. Sei es, daß sie nun das fast neun Meter lange, wie ein Riesenspielzeug anmutende Güterumschlagsmodell der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft wieder voll funktionsfähig machten oder daß sie die früher in den Bremerhavener Tiergärten gezeigten Modelle von Fischereifahrzeugen (von 1825 bis 1925) für einen noch besseren Schauplatz im Deutschen Schiffahrtsmuseum vorbereiteten. Nicht weniger Vergnügen bereitet ihnen aber auch die Aufgabe, schmucke Prachtstücke des deutschen Modellschiffbaues für die Ausstellung herzurichten: so etwa das 2,60 Meter lange Hapag-Lloyd-Containerschiff „Bremer Expres“ im Maßstab 1:100 oder die „Esso Berlin“, die „Straßburg“, den Passagierdampfer „Prinz Waldemar“, die „Ida Ziegler“ und schließlich — als bisherigen Höhepunkt — ein ebenfalls 2,60 Meter langes Modell des Fühmast-Vollschiffes „Preußen“ (Werftmodell Tecklenborg von 1902) im Maßstab 1:50.

Von Jachten, Lotsenfahrzeugen, Eisbrechern oder gar Saugbaggern wäre noch zu reden — aber diese wenigen Beispiele mögen die Bandbreite der

Modell-Schau andeuten, die auch bei den einheimischen (privaten) Schiffmodellbauern schon auf reges Interesse gestoßen ist. Sie kommen an Wochenenden und helfen beim Aufbau.

Gewiß: auch Schiffmodellbauer sind nicht immer rundum glücklich. Auch sie haben ihre Sorgen, selbst in einem gutausgerüsteten Museum. Haupt und Kollmann berichten von Schwierigkeiten, die sie gelegentlich bei der Beschaffung von Edelhölzern haben. Nicht minder mühsam ist es oft, schriftliche Unterlagen für die fachgerechte Rekonstruktion beschädigter Modelle zu erhalten.

Im Magazin des Museums lagern rund 40 Modelle, die noch bearbeitet werden müssen, darunter ein Exemplar des bei Tecklenborg gebauten Auswandererschiffes „Theone“ von 1864. Das heißt, wenn dieses über zwei Meter lange Schnittmodell überhaupt die legendäre „Theone“ darstellt. Denn unter dem Namensschild entdeckten Haupt und Kollmann bei der ersten Reinigung durch Zufall eine andere Bezeichnung: „Columbia“. Fälschung oder Irrtum — dieses Rätsel werden die Modellbauer allein wohl nicht lösen können...

Johann Haddinga

Das älteste schwimmende Museumsschiff

Wie das Nordpolarexpeditionsschiff „Grönland“ zum zweiten Mal an die Weser kam

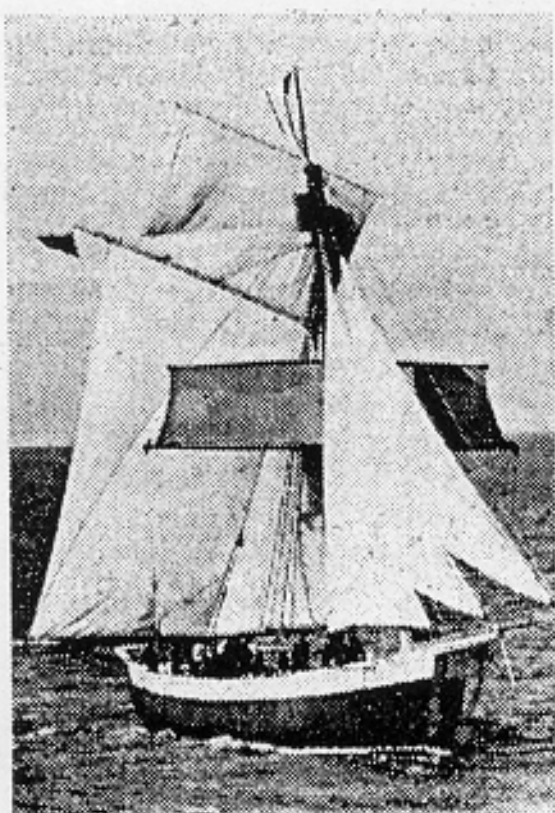
Bremen und Bremerhaven stehen in enger Beziehung zu den ersten beiden deutschen Nordpolarexpeditionen von 1868 und 1869, für deren Durchführung der Gothaer Geograph Dr. Petermann jahrelang in Deutschland geworben hatte. In Bremen bildete sich aus Wirtschafts- und Seefahrtskreisen schließlich ein Gremium, das die reale Durchführung der Expeditionen vorbereitete. In Bremerhaven fanden sich sehr leistungsfähige Holzschiffwerften wie die von Tecklenborg und Wencke.

Die ersten Erfahrungen für den Bau von deutschen Expeditionsschiffen wurden allerdings mit einem norwegischen Segler gemacht, und zwar von Kapitän Koldewey mit der Jacht „Grönland“ auf der mehrmonatigen ersten deutschen Polarexpedition vom Mai bis September 1868. Die „Grönland“ war 1867 von dem Schiffbaumeister Tolleff Tollefsen aus Sunde und seinem Gehilfen Helge Johannesen aus Matre in Skonevig in Sunnhordland erbaut worden. Sunnhordland, südlich von Bergen und östlich der Insel Stord gelegen, war neben dem Hardangerfjord das Schiffbauzentrum für diesen über mehrere hundert Jahre nachweisbaren Segelschiffstyp. Die Jachten bewährten sich in der Küstenfahrt wie im Eismeer und bewältigten lange Seereisen bis nach Südamerika. Heute ist ihre einst große Zahl auf zwei oder drei Exemplare zusammengeschmolzen. Eines liegt in Stavanger als Segelsportfahrzeug. Am berühmtesten ist die Jacht „Gjøa“ geworden, mit der Roald Amundsen die Ost-West-Passage bezwang. Dies Segelfahrzeug, nur wenige Jahre nach der „Grönland“ 1872 am Hardangerfjord erbaut, kann als die bekanntere Schwester der „Grönland“ angesehen werden. Jahrzehntlang stand die „Gjøa“ als Denkmal an die Leistungen Amundsens in einem Park in St. Francisco. Sie verfiel allmählich, angeblich auch unter dem Zugriff von Termiten. Dann erwarb ein norwegisches Komitee die „Gjøa“. Als Decksladung des großen Frachters „Star Billabong“ kehrte das berühmte Schiff 1972 nach Oslo zurück und wurde an Land gesetzt, um als Freilichtobjekt des neu errichteten Osloer Seefahrtsmuseums restauriert zu werden.

Damit ist eigentlich erst der Weg für die Rückkehr des ehemals deutschen Nordpolarexpeditionsschiffes „Grönland“ freigeworden, das zunächst gleichfalls norwegischen Museumszwecken dienen sollte. Egil Björn-Hansen, ein norwegischer Schiffsliebhaber aus Oslo, der in Geving bei Arendal ein privates Schiffahrtsmuseum unterhält, erwarb die „Grönland“ 1970, um sie auf der Insel Stord mit Unterstützung öffentlicher Kreise museumsmäßig zu erhalten. Auch das Morgenstern-Museum hatte von befreundeter Seite Kenntnis von dem Schiff erhalten und war an der Strippe, aber der damalige norwegische Eigentümer gab seinem Landsmann den Vortritt. Vom Morgenstern-Museum erfuhr der in München lebende Verleger und Lektor Hans Jürgen Hansen, der die große Kieler Olympia-Ausstellung „Welt der Meere“ plante, von dem Schiff. Es gelang ihm, den Eigentümer zu bewegen, die „Grönland“ leihweise zur Kieler Ausstellung „Welt der Meere“ zu geben. Damit war sie für Bremerhaven in greifbare Nähe gerückt. Eines Tages besuchte der Eigentümer Bremerhaven. Es begann ein monatelanges zähes Verhandeln, das der Unterzeichnende im Namen des Direktors erfolgreich abschloß.

Für die Kieler Ausstellung war die bereits in Norwegen begonnene Restaurierung bei der Howaldtswerft

der das Schiff schließlich nach Bremer fortgesetzt worden, um das Schiff mit Takelage zu versehen. Das Schiffahrtsmuseum faßte nun den kühnen Entschluß, den Schiffsveteranen wieder in ein aktives Segelschiff zu verwandeln. Dafür mußte der hölzerne Schiffsrumpf gänzlich überholt werden, was auf der Bootswerft von Sakuth in Heiligenhafen geschah, deren Eigentümer mit seinen Mitarbeitern die Kenntnis vom alten Holzschiffbau aus Ostpreu-



Nordpolarexpeditionsschiff „Grönland“ in der Wesermündung, 1973.

ßen herübergebracht hatte. Die Takelage wurde von den erfahrenen Taklern der Howaldtswerft erheblich verbessert, die auch das Schulschiff „Gorch Fock“ und den Travemünder Windjammer „Passat“ gelegentlich in ihre Obhut nehmen. Für die Umarbeitung eines von der Bundesmarine geschenkten Satzes abgelegter Stagsegel der „Gorch Fock“ wurde der Glückstädter Hans Hirsch gewonnen, der seine Kenntnisse u. a. als Segelmacher auf der „Pamir“ erwarb. Nur das Großsegel mußte neu gefertigt werden, wofür ein Bremerhavener Geschäftsmann

einen finanziellen Anteil stiftete. Der getreue Berater bei allen Aktionen, der das Schiff schließlich nach Bremerhaven überführte, war der in Bremer vorde ansässige Kapitän Gustav Wulf, der die ersten Kenntnisse vom Segeln mit hölzernen Schiffen als Junge in seiner Heimatstadt Wismar erwarb, bevor er auf einem Segelschulschiff ausgebildet wurde.

Die norwegischen Jachten sind heute so gut wie ausgestorben. Leider wenden sich auch die norwegischen Schiffbauhistoriker wie in Deutschland bevorzugt den großen schiffbaulichen Leistungen zu und vernachlässigen die kleineren Fahrzeuge, die zweifellos den größten Anteil an der alten Schifffahrt hatten. Da war es für das Schiffahrtsmuseum ein besonderer Glücksfall, durch Egil Björn-Hansen den besten Kenner des Schiffstyps Jacht, den norwegischen Kapitän Lars Skarpnes, Stord, kennenzulernen, der sich die Dokumentation aller Kenntnisse über Jachten als Lebensaufgabe gestellt hat. Als Matrose war er 1919 bei der ersten Nachkriegsreise der „Pamir“ dabei gewesen und erinnert sich nicht nur im Druck schwerlich wiederzugebender Shanties, sondern kennt auch die plattdeutsche Sprache. Kapitän Skarpnes konnte mit vielen guten Ratschlägen dienen. Er fertigte Zeichnungen von Einzelteilen, wie z. B. die Aufhängung der Anker, an und fand sich sogar bereit, Entwürfe für die noch ausstehende Rekonstruktion der Innenräume zu fertigen. Dies alles aus Freundschaft!

Am 5. September 1973 wurde das Schiff durch eine Besatzung aus Bremervörder und Bremerhavener Sportseglern unter Kapitän Gustav Wulf von Heiligenhafen nach Bremerhaven überführt, zur Freude von vielen Bremerhavenern, die das Einsegeln vom Deich aus beobachteten. Seit dem ersten Empfang nach der erfolgreichen Expedition waren 105 Jahre vergangen. Der Rückverkauf von Bremerhaven nach Norwegen am 30. September 1871 für 1250 Goldtaler war in aller Stille vor sich gegangen und nur an heute sehr versteckter Stelle überhaupt aktenkundig geworden. Mehr

Aufsehen erregte im Jahr darauf der Verkauf der fortan als Kohlschlepper ohne Dampfmaschine zwischen Bremerhaven und England bestimmten „Germania“ der zweiten deutschen Polarexpedition für 6000 Reichstaler. So schrieb die Provinzialzeitung am 8. August 1872: „Daß das historische, mit dem Gelde der deutschen Nation erbaute und mit so großem Pomp ins Dasein gerufene Schiff so kläglich enden würde, haben wohl die wenigsten erwartet.“ Die „Grönland“ dagegen bewährte sich noch fast hundert Jahre lang in der norwegischen Küstenfahrt, in den letzten 45 Jahren als Motorschiff.



Nördlichster Punkt der „Grönland“-Expedition im Sommer 1868.

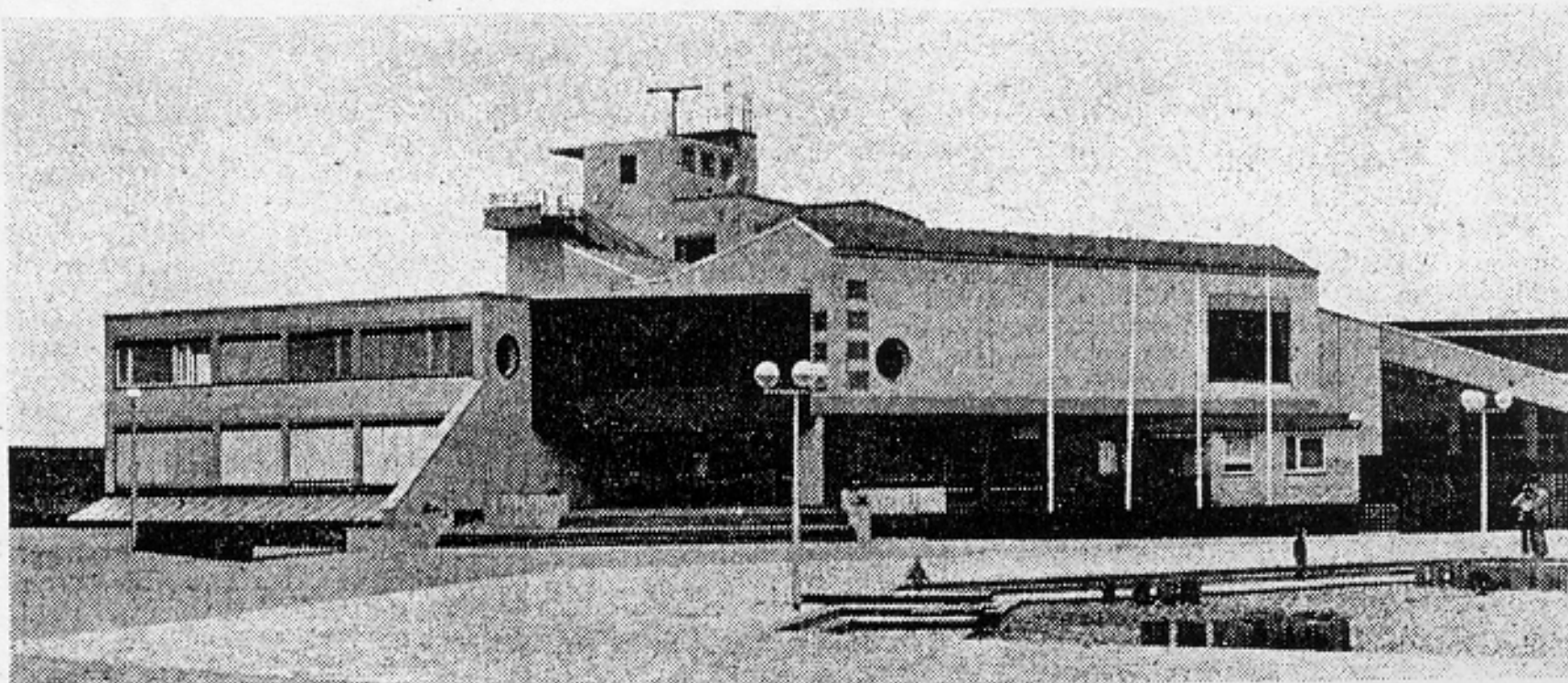
So wie es eine der Erkenntnisse bei der ersten Polarexpedition gewesen war, künftige Expeditionsschiffe zusätzlich mit einer Dampfmaschine auszurüsten, so wird sich auch künftig ein Hilfsmotor als notwendig erweisen, wenn die Jacht wieder in Fahrt kommen soll, um neben der Fortsetzung alter Seemannstradition handfest für das Schiffahrtsmuseum zu werben.

Gert Schlechtriem

Kennst du deine Heimat?

Wer macht mit beim großen Morgenstern-Bilderquiz?

Bild Nr. 9



In welchem Ort wurde dieses Foto aufgenommen?

Die Teilnahmebedingungen für unser Bilderquiz sind in den Ausgaben 301–304 des „Niederdeutschen Heimatblattes“ enthalten und werden in der Oktober-Ausgabe 1975 zusammen mit dem zehnten und letzten Motiv wiederholt. Wir zeigen dann in Kleinformat noch einmal alle vorangegangenen Bilder.

Vom Einbaum zur Hansekogge

Die Bremer Hansekogge von ca. 1380 ist nach wie vor das bedeutendste Forschungsobjekt der schiffsarchäologischen Abteilung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Aber daneben wird die Erforschung der älteren Epochen der Schifffahrt im deutschen Bereich keineswegs vernachlässigt. Jährlich sechs bis acht Schiffs- oder Bootsfunde aus allen Teilen der Bundesrepublik werden von uns betreut. Der dadurch gewonnene ständige Zuwachs an Informationen über alte Schiffe verlangt gebieterisch eine ständige Neuorientierung unseres spärlichen Wissens über die Schifffahrt in alten Zeiten. Wichtigste Aufgabe dieses Forschungszweiges ist es zunächst, Klarheit zu gewinnen über die Entwicklung vorgeschichtlicher und mittelalterlicher Boots- und Schiffstypen.

Jeder, der die Koggehalle des Deutschen Schiffahrtsmuseums regelmäßig besucht, kann Anteil nehmen an der Gewinnung immer neuer Kenntnisse über die bisher im geschichtslosen Dunkel liegenden früheren Zeiten der

Schifffahrt. Der Besucher nimmt nicht nur den langsam aber ständig fortschreitenden Wiederaufbau der Bremer Hansekogge wahr, sondern findet auch in den Vitrinen immer neue Ergänzungen zu den bisher gezeigten Objekten. Einerseits läßt das Museum Präzisionsmodelle nach ausgegrabenen Boots- und Schiffsfunden anfertigen, und zwar alle im gleichen Maßstab 1:20. Andererseits werden originalgetreue Nachbildungen alter Schiffsdarstellungen und -modelle sowie Gerätschaften in modernen Kunststoffverfahren hergestellt. Zahlreiche Museen und Sammler des In- und Auslandes haben dankenswerter Weise ihre schiffsbezogenen Fundstücke abformen lassen, so daß am Deutschen Schiffahrtsmuseum mit einem Blick erfaßt werden kann, was an Dutzenden von Orten verstreut liegt. Natürlich werden auch Originalfunde eigener Ausgrabungen ausgestellt. Von entscheidender Bedeutung ist jedoch die ständige Gegenwart des Vergleichsmaterials, denn nur auf diese Weise

kann der Forscher Typenentwicklungen und -differenzierungen erkennen, die dann dem Besucher anschaulich nahegebracht werden.

Schon jetzt zeichnet sich deutlich ab, daß in Mitteleuropa der Einbaum der Vater der späteren Boots- und Schiffstypen war. Um die verschiedenen Ausformungen der Einbäume beurteilen zu können, muß man in groben Zügen wissen, wie sie gebaut wurden. Funde halbfertiger Einbäume aus verschiedenen Perioden erlauben es uns, dem vorgeschichtlichen Bootsbauer über die Schulter zu blicken. Erstaunlicherweise haben sich die Bauweisen seit der mittleren Steinzeit im Prinzip nicht geändert, sondern nur verfeinert. Als sich nach dem Ende der Eiszeit Mitteleuropa wieder bewaldete, stellten die mittelsteinzeitlichen Jägervölker vor ca. 10 000 Jahren die ersten Einbäume her. Seitdem läßt sich die Entwicklung des Schiffbaus — wenn auch mit großen Sprüngen in den einzelnen Linien — kontinuierlich weiterverfolgen. Die steinzeitlichen Einbäume hatten

die Rundung des Baumstammes noch beibehalten, so daß sie sehr leicht kenterten. Später (wir wissen noch nicht genau wann) lernte man, daß ein flacher Boden und gerade Seitenwände eine bessere Lage im Wasser gewährleisten. In der früheren Eisenzeit sind auf dem Kontinent die ersten gebauten Boote nachweisbar: der Einbaum wurde der Länge nach gespalten und durch zwischengefügte Bodenplanken verbreitert. Auch lernte man, auf dem Einbaum zusätzliche Planken aufzusetzen. Damit waren bereits wesentliche Voraussetzungen für die Entstehung koggeförmiger Boote vorhanden, die für die Wesergegend erstmals durch ein koggeförmiges Tongefäß des 2. Jahrhunderts nach Chr. nachweisbar sind. Die Entwicklung zum hochseetüchtigen Frachtsegler erfolgt dann im friesischen Wattengebiet. Aber nicht nur für Koggen, auch für andere Schiffstypen läßt sich der vom Einbaum ausgehende Weg der Formgebung nachzeichnen.

Dr. Detlev Ellmers

Hans Scharoun und Bremerhaven

Unter den gleichzeitig mit ihm lebenden und tätigen Architekten war Hans Scharoun durch den Lebensraum seiner Herkunft — Norddeutschland, die Küste und Bremen und Bremerhaven im besonderen — geprägt. Die erlebten Zusammenhänge von Wohnen und Arbeiten, Hafen und Stadt hinterließen den lebhaftesten Eindruck, wobei die Welt des Hafenbetriebs, die Abwicklung des großen Schiffsverkehrs die stärksten Eindrücke blieben. Wie Scharoun selbst sagt: „Für uns machte das alles aus Bremerhaven und New York eine Einheit.“

In diesem Lebensraum ist er dann mit einer großen Reihe von Arbeiten — sowohl geplanten, als auch ausgeführten — immer wieder hervorgetreten. Schon der Schüler hatte eigene Arbeiten vorgelegt, so den Wettbewerb für eine Kirche in Bremerhaven 1910, versehen mit dem Motto: „Ein selbständiger Architekt soll sich nicht von Sensationen, sondern von Reflexionen leiten lassen“. Es folgen Pläne für die Bebauung des Geestplatzes in Geestemünde und 1921 der Wettbewerb „Post am Bahnhof Bremen“ unter dem Motto: „Betrieb, nicht Repräsentation“. Diese Arbeit zeigt das Denken und die Arbeitsweise des Funktionalisten. Der Bau bildet klar die verschiedenen Zwecke — flache, gelagerte Schalterhalle und dynamisch emporgestemmter Verwaltungsteil — ab.

Hier wie immer geht es nicht um Fassaden oder die Ordnung geometrisch gebildeter Räume, wie sie seit der Barockzeit die gewachsenen Formen der Vergangenheit abgelöst haben, sondern es geht um die Darstellung eines Vorganges in funktioneller und geistiger Hinsicht.

Solche Arbeitsprinzipien standen oft in chronischem Gegensatz zur herrschenden rationalistisch-technischen Denkweise. Ein Gegensatz, der sich auch in den Kunstschulen der Zeit zeigt, so am Vergleich zwischen dem Bauhaus, das sich unter der Leitung von Walter Gropius mit ideologischer Unterbauung um allgemeingültige Gestaltungsgesetze bemühte und sozusagen die industrielle Großserie wollte, und im Gegensatz die Breslauer Akademie, wo man — auch unter Beteiligung Scharouns — „die Aufgabe auf dem Aspekt des Individuellen löste, man ging von Fall zu Fall vor. Das Ziel war, daß der Künstler eigene Lebensergebnisse zu formen vermöchte“.

Weitere Arbeiten, die immer gleiche Kontinuität des Denkens zeigen, sind Wettbewerb Stadthalle Bremen 1928, Entwürfe für Wohnbauten in Bremerhaven und Geestemünde 1931, 1934, auch verschiedene ausgeführte Projekte darunter, so Kaiserstraße 1936, Einfamilienhäuser 1937/38 und 1940 weitere Wohnbauten, 1948 Umbau Amerikahalle. Spätere Projekte sind Wettbewerb Helgoland 1952, Bür-

gerweide Bremen 1956, Stadthalle Bremen 1957.

Im besonderen mußte dem Funktionalisten natürlich das Erlebnis der ausgeprägten Schiffsarchitektur einen bestimmenden Eindruck hinterlassen. So ist ein Brief an den Wesermünder Werftdirektor Claussen interessant aus dem Jahre 1927:

„Zunächst darf ich Ihnen für die interessante Führung durch Ihren Werftbetrieb danken.“

Besonders aufschlußreich war für mich, daß eine Reihe von Konstruktionen des Schiffbaues auf den Hausbau ohne weiteres zu übernehmen sind und daß diese Konstruktionen im Schiffbau bereits in einer Güte gearbeitet sind, die unseren Hauskonstruktionen heute noch abgeht.“

Und noch einmal zitiert aus einer Rede an der Universität Rom. Hier variiert er sein Grundthema, im Spannungsfeld zwischen nördlichem und südlichem Raum, an dem er immer gearbeitet hat:

„Es geht um den Vorgang, welcher der Gestalt zugrunde liegt, es geht ferner um die Art der Verbindung mit der Umwelt, um die Einbeziehung des Spiels des Lichts und um die Art der Wegeführung.“

Solche Prinzipien liegen allen Bauten zugrunde, sie waren zumindest immer angestrebt.“

Man kann die große Kontinuität des Gedankens an den schon genannten



Prof. Dr. Dr. Hans Scharoun

Arbeiten prüfen und in großem Maßstab an Arbeiten der späteren Jahre: Der Berliner Philharmonie in erster Linie, der Staatsbibliothek, dem Theater in Wolfsburg und anderen.

Den gleichen Grundgedanken verfolgte auch das Konzept für Bremerhavens Schiffahrtsmuseum, wo die vielfältigen funktionellen Bindungen und die besondere Lage zwischen Wasser und Stadt das Bauwerk bestimmen, das mit seiner Umgebung den Rahmen für vielfältiges Geschehen bieten soll.

Peter Fromlowitz

Umschau

Das „Wulsdorfer Buernhus“ wurde eingeweiht

Am 3. September wurde im südlichsten Stadtteil Bremerhavens, Ecke Bremerstraße/Allersstraße, das „Wulsdorfer Buernhus“ seiner Bestimmung übergeben. Es zählt zu den wenigen alten Häusern Wulsdorfs und war bis 1972 im Besitz der Familie Ehlers. Dann ging es durch Kauf in das Eigentum der Seestadt Bremerhaven über, die es als Stätte der Begegnung der Wulsdorfer Bürgergemeinschaft von 1965 anvertraute. Diese hat das Haus unter ihrem tatkräftigen Vorsitzenden, dem Möbelfabrikanten Hero Warrings, für die neuen Aufgaben umgebaut und geschmackvoll eingerichtet.

Auf der Speisen- und Getränkekarte des neuen, alten Hauses wird auch ein kurzer Abriss der Geschichte des

„Wulsdorfer Buernhus“ und des alten Dorfes in plattdeutscher Sprache gegeben: „Dat „Wulsdorfer Buernhus“ is an de tweehunnert Jahr old. As dat 1780 bot worr, geef dat in ganz Wulsdorp man hunnert Wohnhäuser un so bi fiefhunnert Lüd. Dat Hus stunn damals so teemlich an den Nordwesteck von'n Dorp, just an de Stä, wo von den breedten Landweg von Geestdorp, de vondaag Bremer Straat heet, na Südosten de Lange Straat (hüte Allersstraat) afgung. Rund um de noch ut 'n 11. Jahrhunnert stammende Dionysiuskark bi'n Jedutenbarg leegen de Hüser un Schünen an de söben klaperigen Dorpstraaten. — In den Holm öber de Grottdör von'n „Wulsdorfer Buernhus“ weer in grode Bookstaben to lesen: BIS HIER HAT DER HER GEHOLFEN — ER WIRD WEITER HELFEN. ANNO 1780. Vorher deet op densüben Husplatz woll ok al mal 'n Neddersassenhus mit'n Rethdack stahn, een „dreischiffiges Hallenhus“, as de Experten seggt. Doch

wahrscheinlich is dat bi dat grode Für Ostern 1747 mit tweeuntwindig anner Wohnhäuser in Wulsdorp afbrennt. — De erste Mann, den dat nee'e Hus damals tohör, tell seker to de riekere Wulsdorper, to de Erben, as de Buern hier heeten. Dat geef dor um de Tiet 31 grode, 12 mittlere un 21 lütte Erben, darto keemen as Daglöhner un lütte Lüd noch 34 Köter. Mehrstendeels wohnen de Wulsdorper op egen arften Grund un Bodden; se weeren also nich, as sunst meist in Dütschland, Meier, dat heet Pächter, op jahren Hoff. Doch müssen se as free'e Lüd noch 'n ganzen Barg Afgaben, den teinten Deel un anner Lasten, dreegen. De Bedriev weeren all op Ackerbo un op Veehwirtschaft instellt, wobi rund dreemal so veel Grönland as Ackerland brukt warrn kunn.“ HEH

Prof. Niekerken gestorben

In Hamburg ist nach langer Krankheit Professor Dr. Walther Niekerken gestorben, der dem Heimatbund der

Männer vom Morgenstern über viele Jahre verbunden gewesen ist. Seit 1935 stand Niekerken im Hochschuldienst, erst als Dozent an der Hamburger Hochschule für Lehrerbildung und seit 1943 als Professor an der Universität Hamburg, wo er bis zu seiner Emeritierung auch als Direktor der Niederdeutschen Abteilung des Germanistischen Seminars wirkte.

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutsche Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich 6,— DM. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzén & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140. Postscheckkonto: Hamburg 136 96. Redaktionsanschluß: Dr. Hans Aust, Bernd Behrens, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Scheper. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Scheper, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 285 Bremerhaven, Postfach 3224.