

MAN SIEHT NUR, WAS MAN KENNT

VON DER BEDEUTUNG UND WAHRNEHMUNG ARCHÄOLOGISCHER OBJEKTE IN MUSEEN – DAS BEISPIEL DER »BREMER KOGGE«

Bei rekonstruierten archäologischen Objekten stellt sich die Frage nach der Authentizität des in der Ausstellung gezeigten Objekts aus Sicht heutiger Archäologen, Restauratoren und Kuratoren meist sehr schnell¹. Auch wenn eine die Originalsubstanz ergänzende Rekonstruktion oder ein korrekter Wiederaufbau für die Besucher von Museen nicht sofort augenfällig ist. Denn war es noch vor einigen Jahrzehnten das erklärte Ziel, die Rekonstruktion und Restaurierungsspuren möglichst unsichtbar zu machen, ist dies heute keineswegs mehr so. Das hier vorgestellte Exponat »Bremer Kogge«, des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) in Bremerhaven, eines mit rund 23 m Länge großen archäologischen Schiffsfunds, eignet sich anhand seiner Objekt- und Forschungsgeschichte besonders zur Erforschung des Wandels von Authentizitätsvorstellungen von Restauratoren, Ausstellungsmachern und Wissenschaftlern, der Besucherwahrnehmung und der aktuellen Herangehensweisen bei Authentizitätsfragen.

Die Frage nach dem prozentualen Anteil an Originalsubstanz des Exponats ließe sich schnell beantworten; aber wie sieht es mit der Rekonstruktion der Form des Schiffskörpers aus, der in Einzelteilen geborgen und erst nach Jahrzehnten wieder zusammengesetzt wurde? Auch stellt die heutige schiffsarchäologische Forschung die Frage nach der Bezeichnung des Fundes, der im Jahr 1962 geborgen wurde. Ist es eine »Kogge« – das legendäre Schiff der Hanse? Oder ein ganz normales Frachtschiff? Nicht zuletzt ist die Präsentation in der Ausstellung und die Bedeutung für die Museumsbesucher Gegenstand der aktuellen Auseinandersetzung mit dem Original.

Die Bezeichnung »Kogge« für den Bremer Schiffsfund und die damit verbundene Assoziation mit der Hanse führten und führen immer noch zu einer starken, positiven Reaktion in der Öffentlichkeit², wie Belasus in der Darstellung der Forschungsgeschichte zur Schiffsarchäologie gut herausgearbeitet hat³: »Mit der Benennung des hansischen Schiffs als »Kogge« im deutschen Kaiserreich hatte die Hanse in ihrer Funktion als Vorläufer des deutschen Nationalstaates ihr untrennbares Symbol gefunden.«⁴

Die starke Beschäftigung mit dem Schiffstyp »Kogge« ist demnach vornehmlich ein deutsches Phänomen. Bis heute beziehen sich noch immer Wissenschaftler auf die Veröffentlichungen von Historikern, die unter dem Einfluss des deutschen Historismus standen, wie die Werke von Schäfer, Hagedorn und Vogel⁵.

Hagedorn analysiert die Schiffstypen auf der Grundlage von schriftlich überlieferten Schiffsbezeichnungen⁶. Vogel nennt die Haupttypen »Kogge« und »Holk« als Bezeichnung für große Frachtschiffe zwischen 1200 und 1460, nimmt aber keine Gleichsetzung mit den Bildquellen vor⁷. Beiden lagen noch keine archäologischen Originalfunde vor. Nach ihrem Tod kam es zu einer Unterbrechung der schiffshistorischen Forschung bis Paul Heinsius nach ca. 40 Jahren die Forschungen Hagedorns und Vogels wieder aufnahm. In seiner Dissertation aus dem Jahr 1952⁸ übernahm er die Einteilung in unterschiedliche Schiffstypen und deren Bezeichnungen aus den historischen Texten und zog zusätzlich zeitgenössische Schiffsdarstellungen hinzu. Die Bezeichnung »Kogge« und die Beschäftigung mit dem damit für ihn zu verbindenden Schiffstyp stand für ihn im Mittelpunkt der Betrachtung. Er nahm eine technische Definition der Schiffsbezeichnung »Kogge« auf der Grundlage von Bildquellen vor. Dabei waren die bildlichen Darstellungen des Mittelalters für ihn von

höchster Authentizität⁹. Die dort gezeigten Details fasste er in einer technischen Beschreibung zusammen. Eine kritische Auseinandersetzung mit dieser Publikation erfolgte nicht. So hat Siegfried Fliedner die Definition und Bezeichnung des Wracks aus der Weser, gestützt durch ein Gutachten, das Heinsius wenige Tage nach der Entdeckung verfasste, direkt übernommen. Das ganze gründete sich auf der im ausgehenden 19. Jahrhundert erschaffenen Volkskultur, welche Kogge, Hanse und deutsche Geschichte fest miteinander verband¹⁰.

Die »Bremer Hansekogge« ist zweifelsfrei das Hauptexponat des DSM. Seit der Entdeckung des Schiffsfundes im Oktober 1962 war und ist das Objekt bis heute und auch zukünftig Gegenstand der Forschung unterschiedlicher Disziplinen. Der archäologische Unterwasserfund war in den 1960er und 1970er Jahren des letzten Jahrhunderts ein erstes Experiment auf dem Feld der Erhaltung und Präsentation eines großen archäologischen Schiffsfundes. Die »Bremer Kogge« war seinerzeit weltweit das einzige als »Kogge« (und damit Symbol der Hanse) bestimmte Originalschiff, das zudem nahezu vollständig erhalten war. Die Bergung und Erforschung dieses Schiffsfundes trug letztlich zur Entstehung des Zweigs der Unterwasserarchäologie innerhalb der archäologischen Disziplinen in Deutschland bei. Der Prozess des Wiederaufbaus und die anschließende Konservierung vor den Augen der Museumsbesucher war in den 1970er Jahren ein innovativer und experimenteller Ansatz der Sichtbarmachung von Forschung in einer Ausstellung (»Schaufenster der Forschung«).¹¹

OBJEKTGESCHICHTE

Die Besonderheiten der Bergung, Konservierung und der musealen Präsentation eines Wracks wie der »Bremer Kogge« waren bis zum Zeitpunkt der ersten Ausstellung als freistehendes Exponat im Jahr 2000 kaum entwickelt und erprobt. Vergleichbare Fälle gab es allenfalls in Stockholm mit der VASA oder in Oslo mit dem Osebergschiff, das ebenso wie die Bremer Kogge nach längerer Lagerung aus Einzelteilen idealisiert wieder aufgebaut wurde. Später sollten weitere Beispiele wie die MARY ROSE in Portsmouth (GB) oder in China das Wrack NANHAI 1, das vor Yangjiang an der südchinesischen Küste in der Provinz Guangdong gefunden wurde, hinzukommen.

Bergung

Bei Baggerarbeiten zur Erweiterung und Vertiefung der Weser wurde die Backbordseite des Schiffswracks durch abrutschende Sandmassen freigelegt. Am 09. Oktober 1962 rief man daraufhin den damaligen Leiter der Abteilungen »Schiffbau« und »Mittelalter« im Bremer Focke-Museum, Siegfried Fliedner zu der Baustelle. Bedingt durch den niedrigen Pegelstand der Weser konnte diese Seite des Wracks im ursprünglichen Verbund – *in situ* – fotografisch dokumentiert werden (**Abb. 1**). Dieser über ca. 600 Jahre bewahrte Originalverband löste sich zusehends auf, da die stützenden Sandmassen stetig weiter abrutschten¹². Fliedner zog anhand des sich ihm bietenden Anblicks eine Verbindung zu Stadtsiegeln von Hansestädten, die häufig einen stilisierten und der runden Siegelform angepassten eigenen Schiffstyp zeigten¹³. Wenige Tage später, am 16. Oktober 1962 bestätigte der Historiker Paul Heinsius in einem Gutachten, dass die von ihm in seiner Dissertation für den Schiffstyp »Kogge« herausgearbeiteten schiffbautechnischen Merkmale auf diesen Fund zuträfen¹⁴. Er datierte das Wrack nach den ihm vorliegenden Bildquellen (Stadtsiegel und Kirchenmalerien) in das Ende des 14. Jahrhunderts und folgerte, dass es sich hier erstmals um ein Schiff der Hanse, eine »Kogge« im Original handele¹⁵.

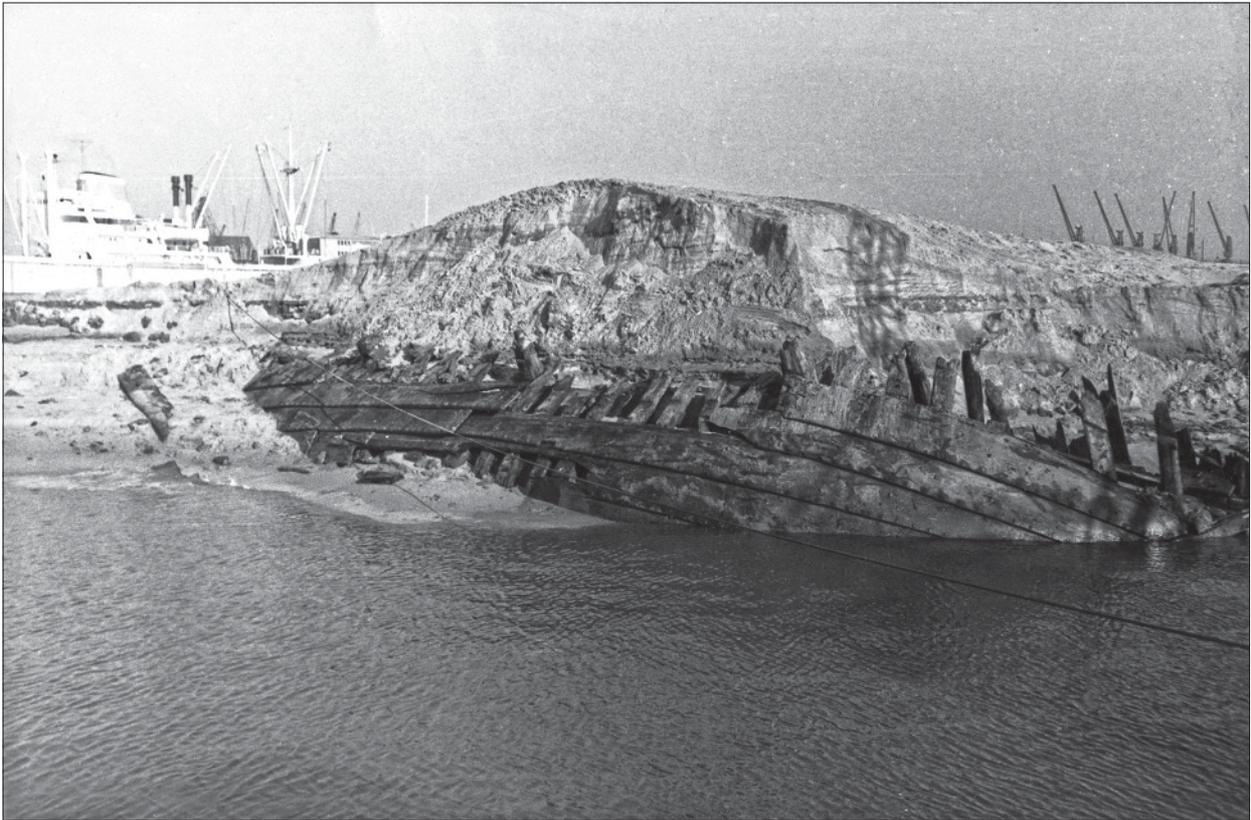


Abb. 1 Der Fund *in situ* im Oktober 1962. – (Foto DSM).

Damit wird ein zentrales Problem der Mittelalterarchäologie in der archäologischen Sachkultur-Forschung deutlich. Es zeigt sich, dass bei übergreifenden Fragen zur Alltags- und Kulturgeschichte die archäologischen Ergebnisse mit der schriftlichen oder bildlichen Überlieferung verknüpft werden¹⁶. Wie das Beispiel der »Bremer Kogge« zeigt, ist eine kritische Auseinandersetzung und Quellenkritik insbesondere hinsichtlich der Authentizität des auszustellenden Objekts dringend geboten. So variieren die Bezeichnungen für Schiffstypen regional und bildliche Darstellungen zeigen idealisierte Typen.

Im Oktober 1962 folgte eine kurze Notbergung der über die Wasserlinie ragenden Hölzer aus dem fließenden Gewässer. Diese konnte nur abschnittsweise in Einzelteilen erfolgen, da ein stabiler Verbund der Hölzer nicht mehr gegeben war. Die bei dieser Maßnahme geborgenen Einzelteile konnten aufgrund ihrer relativ leichten Erreichbarkeit noch im Zusammenhang dokumentiert werden. Die unter Wasser liegende Seite der – wie sich später herausstellte – nahezu vollständig erhaltenen Steuerbordwand musste von einem Taucher, der von einem Saugbagger unterstützt wurde, geborgen werden. Dies bedingte eine Dokumentation, die erst nachträglich an der Oberfläche vorgenommen werden konnte, da die nicht gegebene Sicht unter Wasser dies anders nicht zuließ. Der vollständige »Befund«, der für die Ansprache und Deutung eines Fundes durch Archäologen entscheidend ist, konnte auf diese Weise überhaupt nicht erfasst oder gar dokumentiert werden. Die Bergung, die mit einer provisorischen Sicherung der verbliebenen Resthölzer kurz vor Weihnachten 1962 endete, wurde im folgenden Sommer, mit Hilfe von Tauchereinsätzen, unterhalb der Wasserlinie fortgeführt¹⁷.

Nur durch die bereits wenige Tage nach der Entdeckung erfolgte Deutung als »Kogge« war es möglich, die Baggerarbeiten längerfristig zu stoppen und Mittel für weitere Untersuchungen und Bergungsmaßnahmen zu beschaffen. So konnte dann zwei Jahre später, finanziert durch die Volkswagenstiftung, vom 5. Juni bis zum 2. Juli 1965 eine innovative vierwöchige Grabungskampagne mit einer Tauchglocke, unter star-

kem Zeitdruck, von der Volkskundlerin Rosemarie Pohl-Weber, seinerzeit wissenschaftliche Mitarbeiterin am Focke-Museum, durchgeführt werden. Ein Aufschub der Bauarbeiten bis in den Herbst 1965 ermöglichte es, das gesteckte Ziel, die systematische Untersuchung des Wesergrundes auf einer Fläche von 35 m × 40 m (= 1400 m²) in einer Tiefe bis zu 10 m, durchzuführen. Dies war nur mit Hilfe eines Spezialfahrzeuges mit geringem Tiefgang, des Tauchglockenschiffs CARL STRAAT, möglich. Durch die Erzeugung von Überdruck konnte jeweils eine Fläche von 4 m × 6 m archäologisch untersucht werden. Dazu wurden die seit 1963 nach dem Abbergen der erreichbaren Teile des Wracks aufgeschwemmten Schlicklagen über dem Befund mittels eines Saugbaggers entfernt. Der Boden wurde in einer Tiefe von 0,8-1,0 m durchsucht¹⁸, tiefer liegende Schichten konnten nur noch mit langen Eisenstangen sondiert werden, um weitere Schiffsteile aufzufinden. Dabei kam zudem ein Minensuchgerät zum Einsatz, mit dem die Eisenteile – Kalfatklammern und Werkzeuge – entdeckt werden konnten. Die meisten Funde stammten aus einer Schicht alt abgelagerten Schlicks – der Flusssohle des 14. Jahrhunderts – auf dem das Schiffswrack nach dem Sinken lag¹⁹.

Diese Grabungskampagne erbrachte mehrere hundert Einzelteile: Planken und Stützen des Achterkastells, Unterzugsbalken, Spanten- und Plankenteile der Außen- und Innenbeplankung, Werkzeuge, eine Ruderöse sowie Juffern und Maststücke²⁰. Die Holzfunde wurden zu den Funden aus den vorherigen Notbergungen in eine Halle im Bremer Industriehafen gebracht und dort in wassergefüllten Tanks bis zum Jahr 1972 gelagert. Die lange Lagerung in den unzugänglichen Tanks bedingte, dass die Hölzer während dieser Zeit nicht wissenschaftlich dokumentiert und bearbeitet werden konnten. Erst der durch die DFG und die Volkswagenstiftung finanzierte Wiederaufbau – zehn Jahre nach der Entdeckung – bot die Möglichkeit einer vollständigen Dokumentation des Gesamtfundes²¹.

Rekonstruktion und Wiederaufbau

Nachdem 1968 vom Bremer Senat, der Bürgerschaft und der Deputation für Kunst und Wissenschaft der Wiederaufbau und die Gründung eines »Hauses der Kogge« als Ausstellungsort in Bremen beschlossen und dann im Jahr 1969 die Gründung der Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum initiiert worden war, entschlossen sich Senat und Bürgerschaft auf Anregung des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft (BMBW),²² die »Bremer Kogge« nach Bremerhaven zu geben, wo diese dann als »Forschungsobjekt von internationalem Rang« konserviert, erforscht und wieder aufgebaut werden sollte²³.

Durch die Überlassung dieses bedeutenden Fundes war eine fünfzigprozentige Beteiligung des Bundesministeriums an den Baukosten für das neue Museum möglich, das Hans-Scharoun bereits entworfen hatte. Die Pläne für das »Haus der Kogge« ließen sich nun in Bremerhaven realisieren, und der entsprechende Gebäudeabschnitt konnte in den bereits fertigen Scharounschen Entwurf integriert werden. Der stimmig angefügte rechteckige, zweigeschossige Baukörper ist durch subtile architektonische Unterschiede, wie die Verwendung von Pfeilern anstelle der Scharounschen Säulen gut erkennbar und vom übrigen Gebäude abzugrenzen. In diesem Baukörper sollte der Schiffsfund als Hauptexponat in der Mitte, von allen drei Ebenen aus gut sichtbar, frei im Raum stehend präsentiert werden. Die Planung im Erdgeschoss sah vor, es den Museumsbesuchern zu ermöglichen, nahe an den Fund herantreten zu können, um Details der Konstruktion zu erkennen. Hinzu kommt dabei der Effekt, sich selbst in ein Größenverhältnis zum Original-Objekt zu setzen. Das 1. Obergeschoss ermöglicht einen Blick in den Schiffsrumpf; im 2. Obergeschoss war eine Galerie vorgesehen, die neue Perspektiven auf das Objekt durch einen Umgang eröffnet. Diese Vorplanungen für den späteren Gebäudeabschnitt des DSM und die freistehende Präsentationsform mittels einer Hängekonstruktion erfolgten noch durch die beiden Ausgräber Pohl-Weber und Fliedner, genau wie die Planung der technischen Einrichtungen für den Zusammenbau des Schiffskörpers.



Abb. 2 Der Aufbau im Koggehaus in Bremerhaven in den 1970er Jahren. – (Foto DSM).

Der Wiederaufbau, der bereits kurz nach der Entdeckung 1962 für alle Beteiligten feststand, begann offiziell am 1. November 1972 – fast genau 10 Jahre nach dem Fund und dauerte bis zum Frühjahr 1979. Er wurde kontinuierlich ab Ende März 1973 im Erdgeschoss, am heutigen Ausstellungsort, im architektonischen Zentrum des »Koggehauses« durchgeführt²⁴ (Abb. 2). Wiederaufbau, Erhalt und museale Präsentation waren das Ziel aller Bergungs- und Grabungskampagnen seit 1962.

Einhergehend mit dem Wiederaufbau konnte dann nachträglich eine genaue Rekonstruktionszeichnung und Dokumentation erfolgen, die aufgrund der widrigen örtlichen Gegebenheiten am Fundort nicht erstellt und wegen der fehlenden technischen Möglichkeiten seinerzeit nicht umsetzbar war. Natürlich birgt eine 10 bis 17 Jahre nach der Bergung erfolgte Dokumentation durch andere Personen als die Ausgräber, die den Fund noch *in situ* gesehen haben, ein hohes Fehlerpotenzial.

Mit dem Aufbau des Schiffs und der Anfertigung der damit einhergehenden Rekonstruktionszeichnung war der Schiffbauer Werner Lahn, ein Experte für den Bau von modernen Holzschiffen, betraut. Der technische Leiter im Museum war der Ingenieur Wolf-Dieter Hoheisel. Archäologen und Restauratoren waren nicht beteiligt und konnten somit auch keine entsprechenden Fachkenntnisse einbringen. Die damalige Herausforderung zeigt sich besonders in dem Umstand, dass von der nahezu vollständig erhaltenen Steuerbordseite, die aufgrund ihrer Lage in ganzer Länge tief im Weserschlick zwar gut erhalten, aber während der Bergung kaum zu dokumentieren war, nur 8 Prozent der Bauteile hinreichend markiert werden konnten. Die restlichen Teile mussten aus der Masse der im Koggehaus ausgebreiteten Hölzer herausgesucht werden. Günstiger war es bei den Elementen der insgesamt schlechter erhaltenen Backbordseite, die aus dem Wasser ragend, relativ planmäßig oberhalb der Wasserlinie geborgen werden konnten. Die Teile des Kastellhecks waren bei der Tauchglockenbergung nahezu vollständig markiert worden. Für eine genaue Rekonstruktion und den Wiederaufbau kamen erschwerend viele durch die Bergung verursachte Brüche der Hölzer hinzu. So wurden z. B. die 69 Außenplanken aus 194 Einzelteilen zusammengesetzt. Diese Bruchstellen wurden vor dem Zusammenbau verbunden, indem zunächst gerade Kanten ausgefräst, angetrocknet und dann verleimt wurden. Darauf folgte dann die Montage der Bauteile mit Edelstahlbolzen²⁵. Dieses Verfahren

erschwert die heutige Überprüfung der damaligen Rekonstruktion, da die Passgenauigkeit und Biegung der zerbrochenen Hölzer durch den Verlust der originalen Bruchkanten nicht mehr nachvollzogen werden kann. Lahn konstatierte: »Wir formten den Schiffskörper nach den erkennbaren und weniger erkennbaren Merkmalen« und weiter: »Die endgültige Befestigung wurde zur Gewissensfrage.«²⁶ Für die Verbindung zwischen Planken und Spanten verwendete er unter Nutzung der ursprünglichen Dübellöcher und – wo nicht vorhanden – dem Bohren neuer Löcher, konische Eichendübel, die guten Halt boten aber weitere alte Bauspuren zerstörten. Die originalen handgeschmiedeten Eisennägel mussten für die anschließend anstehende Konservierung vollständig entfernt werden, da das Eisen mit dem Konservierungsmittel reagiert. Sie wurden später durch Schrauben ersetzt, die mittelalterlichen Nagelköpfen nachempfunden sind. Alle Arbeiten erfolgten dabei am Ort der späteren Präsentation, in einem mit Folien vom übrigen Museum abgetrennten Bereich (Koggehaus), in dem eine hohe Luftfeuchtigkeit gehalten werden konnte und es möglich war, die Holzteile während der Arbeiten regelmäßig mit einer Sprühanlage zu befeuchten. In wie weit das Bild einer »Kogge« und die bereits 1962 erfolgte Deutung als »Hansekogge« leitend für die Rekonstruktion war, kann nur vermutet werden. Die lange Lagerung der Einzelteile und die nicht optimale Dokumentation haben das ihrige getan, um die Wiedergewinnung der ursprünglichen Form extrem zu erschweren und das Bild, das das Wrack heute bietet, zu verzerren. Dies ist der Grund für die Überprüfung der Rekonstruktion der 1970er Jahre durch einen spezialisierten Schiffsarchäologen im Rahmen eines durch die Leibniz-Gemeinschaft geförderten SAW-Forschungsprojekts »Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hansezeit« mit einer Laufzeit von 2015 bis 2018²⁷. Ein in diesem Rahmen erstelltes 3D-Modell des Schiffswracks einschließlich einer wissenschaftlich fundierten Rekonstruktion soll die Fahreigenschaften und die Schwimmfähigkeit und damit die Genauigkeit und Korrektheit des wieder aufgebauten Fundes überprüfen helfen.

Konservierung

Die Konservierung erfolgte, genau wie der Wiederaufbau, im Koggehaus. Um den Schiffskörper herum wurde ein Stahltank gebaut, in dem der Fund dann in den Jahren 1981-1999 mit Polyethylenglykol (PEG), einem farblosen wasserlöslichen Kunstwachs, konserviert wurde. Zu dieser Zeit erfolgte auch die dendrochronologische Datierung in das Jahr 1379, was zu der ersten zeitlichen Einordnung durch Heinsius (spätes 14. Jahrhundert) 1962 passte²⁸. Diese Datierung wird aktuell im Rahmen des SAW-Forschungsprojektes überprüft, da sich die Genauigkeit dendrochronologischer Datierungen einschließlich der Herkunftsbestimmung der Hölzer im Lauf der Zeit wesentlich verbessert hat²⁹.

Konnten die Museumsbesucher den gesamten Aufbau durch ein Fenster in der abgetrennten »Nebelkammer« im Koggehaus mitverfolgen, wurde auch dafür gesorgt, dass der Stahltank für die Konservierung mit Fenstern versehen war, die einen Blick in den von innen beleuchteten Tank ermöglichten. So konnte nach dem Aufbau auch der 18 Jahre währende Tränkungsprozess von den Museumsbesuchern mitverfolgt werden. Sie waren somit über Jahrzehnte ständige Begleiter und Beobachter aller Prozesse. Nach Abbau des Stahltanks und der mechanischen Entfernung von PEG Ankrustungen konnte der Fund mittels einer Hängekonstruktion im Jahr 2000 nunmehr 38 Jahre nach seiner Entdeckung frei stehend präsentiert werden. Anhand der »Bremer Kogge« lässt sich exemplarisch die herkömmliche Praxis der Ur- und Frühgeschichtlichen Archäologie beim Umgang mit Fundobjekten aufzeigen. In klassischer Folge lassen sich hier die Arbeitsschritte Identifikation, Befundbeschreibung, Bergung, Restaurierung, Inventarisierung und Objektbeschreibung nachvollziehen³⁰. Eine Funktionsbestimmung sowie Vergleich, Klassifizierung, Datierung und die öffentliche Präsentation bis hin zur Verortung im Rahmen historischer Narrative kommen hinzu³¹. Nur



Abb. 3 Der Fund nach Abschluss der Konservierungsarbeiten im Jahr 2000. – (Foto DSM).

folgten die einzelnen Schritte nicht der üblichen Reihenfolge. So steht bei dem Beispiel der »Kogge« das historische Narrativ ganz am Anfang aller Maßnahmen.

Ausstellung und Präsentation

Seit der Eröffnung des DSM im September 1975 verfolgten die Besucher den Prozess des Wiederaufbaus und der Konservierung durch eingebrachte »Schaufenster« im 2. Obergeschoss des Koggehauses, zuerst eine Folienwand, die das Koggehaus von der übrigen Ausstellung abtrennte, dann Fenster im Stahltank. Eine frühe Form der Wissenschaftskommunikation, die viele Touristen nach Bremerhaven lockte und auch die hiesige Bevölkerung regelmäßig immer wieder ins Museum führte.

Eine Hängekonstruktion mit Stahlseilen, von den Schiffsmodellen in der Oberen Rathaushalle in Bremen inspiriert, sollte nach den Vorstellungen der beiden Ausgräber Pohl-Weber und Fliedner die freie Zugänglichkeit des Originals gewährleisten. Dazu wurde von Mitarbeitern des Lehrstuhls für Statik der Schiffe in Berlin eine Hängung mittels Edelstahl-Tragstangen an der in Spannbeton ausgeführten Deckenkonstruktion vorgeschlagen. Ein Trägersystem im Schiffsinnen sollte die großen Gewichte von Decksbalken, Steven und Bratspill abfangen³². Auf diese Weise erhoffte man sich, auf Außenstützen verzichten zu können.

In dieser Präsentationsform war der Schiffsfund allerdings nur sechs Jahre lang zu sehen (**Abb. 3**). Bereits 2005 begann sich der Schiffskörper zu verformen, die Planken bogen sich nach außen, da das Holz bereits stärker abgebaut war als angenommen und das weiche PEG dem Holz keine zusätzliche Stabilität verlieh. Um ein Auseinanderbrechen zu verhindern, musste die Werkstatt des DSM im Jahr 2006 eine äußere Stützkonstruktion aus Stahl entwickeln, die den Schiffsrumpf an 33 Positionen mit jeweils mehreren Stützpunkten von außen abstützte. Es gelang zudem im selben Jahr, die Deformation über den Druck von

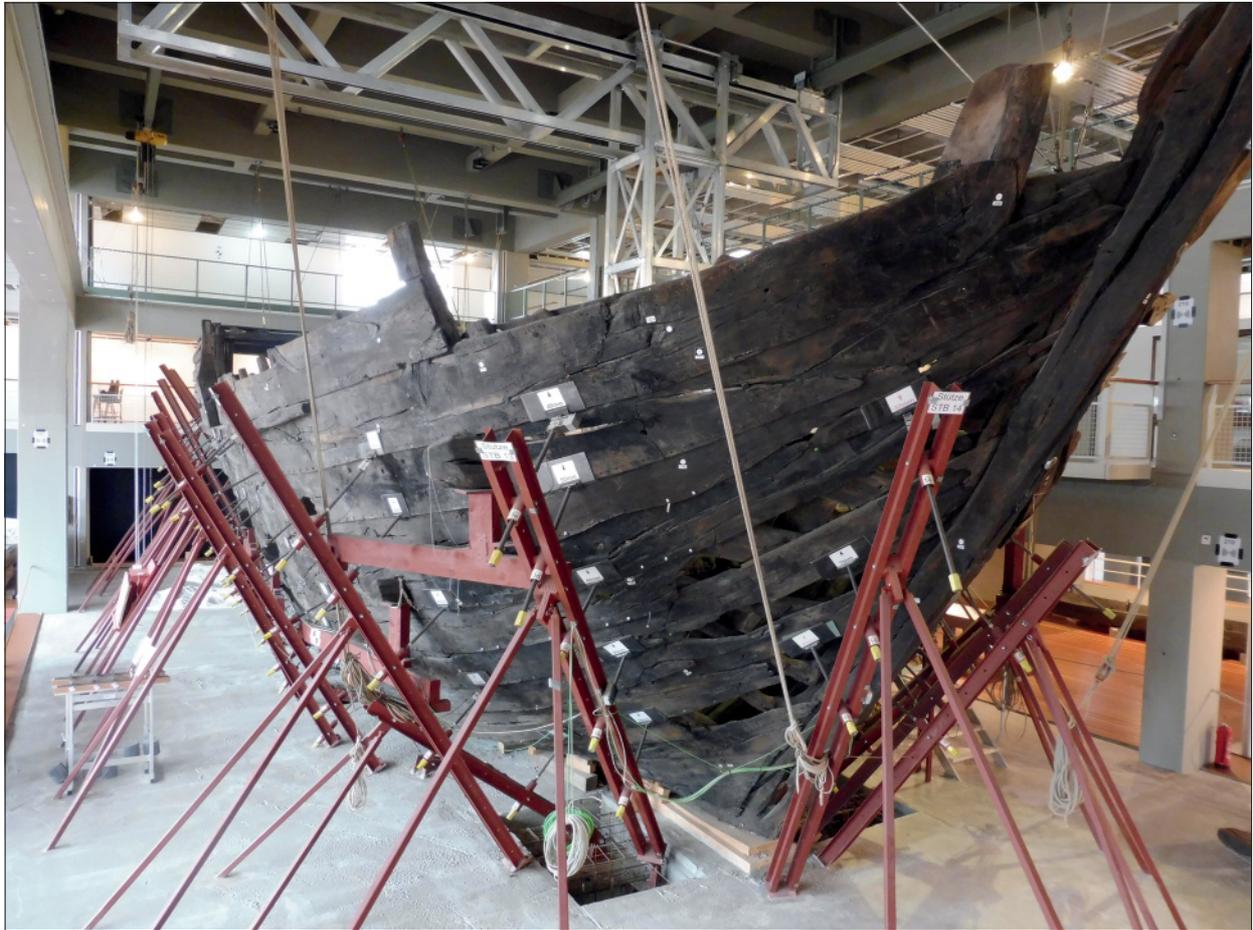


Abb. 4 Das Objekt mit Stützen im Jahr 2015. – (Foto DSM).

Stellschrauben wieder rückgängig zu machen. Eine vollständige Demontage einschließlich Neuaufbau wäre nicht finanzierbar gewesen. In dieser Position steht die »Bremer Kogge« nun mit ihren Stützen in der Ausstellung³³ (Abb. 4).

Im Rahmen des Monitorings wird das Objekt nun ständig überwacht. Verformungen, Risse und auftretende Spannungen müssen frühzeitig erkannt werden, um geeignete Schutzmaßnahmen durchführen zu können. Dazu bedient sich die Restaurierung moderner Dokumentationsmethoden, die im Rahmen eines EU-Projekts (COSCH Colour and Space in Cultural Heritage) weiterentwickelt und erprobt werden³⁴. Bis zum Projektende im Herbst 2016 werden Standards in der berührungslosen Dokumentation von Kulturgütern entwickelt³⁵. Ziel des Projekts ist es, Forschung, Entwicklung und Anwendung optischer Messtechniken entsprechend den Bedürfnissen des kulturellen Erbes zu fördern und dabei die für das DSM bezüglich Zeit- und Kostenaufwand beste Möglichkeit für ein Monitoring zu finden. Für weitere potenzielle Nutzungen liegen nun 3D-Daten des Schiffs vor, die mittels Photogrammetrie und 3D-Laserscanning generiert wurden³⁶.

DIE BEDEUTUNG DES FUNDES AUS BESUCHERSICHT

Seit 2012 werden regelmäßige Besucherbefragungen in den touristischen Einrichtungen der Bremerhavener »Havenwelten«, zu denen auch das DSM gehört, durchgeführt³⁷. Nach einem Museumsbesuch werden neben Angaben zum Alter, Herkunftsort und Geschlecht, äußere Faktoren wie Geräuschpegel in der Aus-

stellung, der Zustand der sanitären Anlagen, das Shopsortiment, die Eintrittspreisgestaltung für die Ausstellung, die Zufriedenheit mit dem Ausstellungsbesuch insgesamt und auch die Bedeutung und Wichtigkeit einzelner Exponate wie der »Kogge« abgefragt³⁸.

Im DSM kamen gezielte Fragen nach insgesamt acht Ausstellungsabteilungen hinzu, um für geplante Neugestaltungen eine Datengrundlage zu haben. Abgefragt wurde die Bedeutung und Wichtigkeit einzelner Ausstellungseinheiten aus Besuchersicht. Um möglichst viele Informationen zu der Bedeutung und Wahrnehmung unterschiedlich »alter« Abteilungen für die Besucher und zu den aus Museumssicht wichtigen Originalen zu erhalten, erfolgten die Untersuchungen im Neu- und Altbau. Dazu gehörte auch der Bereich mit der »Bremer Kogge«, der im Jahr 2000, also 25 Jahre nach der Eröffnung des Museums im September 1975, mit der erstmaligen Präsentation des konservierten Objekts eröffnet wurde.

Die Kogge selbst ist seit dem Jahr 2006 von vielen Stützen umgeben (siehe **Abb. 4**). Die Ausstellung im Koggehaus sollte bereits im Jahr 2008 nach Abschluss der Arbeiten an der »Windjammersausstellung« vollständig neu konzipiert werden. Dazu musste der gesamte Gebäudeabschnitt mit der vorhandenen Ausstellung vollständig geräumt werden, wobei sich nach Abnahme der Wandverkleidungen der hohe Sanierungsbedarf dieses Gebäudeabschnittes und des Scharounbaus insgesamt zeigte. Dies führte dann im Jahr 2009 zur vollständigen Sanierung des gesamten Koggehauses³⁹. Die »Kogge« war während der Bauarbeiten eingehaust und der gesamte Gebäudeabschnitt für ein Jahr vollständig gesperrt. In die Realisierung der neu geplanten Ausstellung zur Kogge wurde zu diesem Zeitpunkt nicht mehr investiert, obwohl die inhaltliche Konzeption bereits fortgeschritten war, da die seinerzeitige Planung zunächst die Sanierung des gesamten übrigen Scharounbaus vorsah. Als Ausstellung war infolge dessen nur noch das Großexponat »Kogge« mit einigen Erläuterungstafeln zum Fund und einigen kleineren archäologischen Schiffsfunden zu sehen.

Direkt neben der Koggehalle liegt mit Sichtbezug, die vollständig neu konzipierte Abteilung »Windjammer: Mythos und Realität«, die im Jahr 2007 nach mehrjähriger Planungszeit eröffnet werden konnte. Ziel dieser Neukonzeption war es, verstärkt Mitmach- und Experimentierstationen umzusetzen und die Präsentation insgesamt moderner zu gestalten. Erstmals kamen konsequent auch englische Ausstellungstexte zur Anwendung. Ikonenartige Objekte, wie ein Originalrettungsboot der PAMIR, wurden eindrucksvoll inszeniert. Diese beiden durch die Besucherbefragungen untersuchten Bereiche der Ausstellung sollen im Folgenden näher betrachtet werden. Ergänzend kommt dann später die Besucherforschung zur Wahrnehmung von Originalen in Museen – hier besonders die »Bremer Kogge« – im Rahmen der Themenlinie »(V)Ermittlung des Authentischen im Museum«⁴⁰ hinzu, die zu diesem Zeitpunkt leider noch nicht abgeschlossen ist und daher an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden kann.

Im Hinblick auf die Bedeutung des Fundes in der Wahrnehmung der Museumsbesucher ergibt sich ein interessantes Bild. Die Wichtigkeit der »Kogge« hat über alle Untersuchungsperioden seit Anfang 2012 immer den höchsten Wert. Sie liegt vor allen anderen Abteilungen immer im »sehr guten« Bereich (Schulnote im Schnitt 1,78). Auch die Zufriedenheit der Besucher mit der Ausstellung, die im Grunde ab 2009 kaum mehr vorhanden war, liegt in diesem »sehr guten« Segment (Schulnote im Schnitt 1,76). Die neu gestaltete »Windjammersausstellung« hingegen schneidet durchweg schlechter ab. Sie bekommt ausschließlich eine »gute« (1,99) Note, obwohl die Wichtigkeit einer solchen Ausstellung zu diesem Thema etwas höher (1,95-1,97) bewertet wird⁴¹.

Wie lässt sich das erklären? Warum entfaltet das Original »HanseKogge« immer noch die höchste Strahlkraft im Museum? Es scheint, als rücke die Gestaltung der Umgebung des Exponats völlig in den Hintergrund. Es wird spannend, wenn die neue Ausstellung zur Hanse eröffnet wird, in der die Forschung und deren Ergebnisse zu dem Original »Bremer Kogge« diesmal als gedachtes »Schaufenster der Forschung«⁴² transparent gemacht und gezeigt werden sollen. Weitere aktuelle Besucherforschung, im Rahmen der Leibniz-Forschungsverbundes »Historische Authentizität«, zur Präsentation des Fundes in der Ausstellung,

seiner Wahrnehmung durch die Besucher und einer geplanten virtuellen Rekonstruktion werden neue Erkenntnisse zur Ausstellungspräsentation eines wichtigen archäologischen Fundes liefern.

FRAGEN ZUR AUTHENTIZITÄT

Das Objekt hat mit über 50 Jahren eine lange Forschungs- und Ausstellungsgeschichte. Bereits bei der Entdeckung des Fundes 1962 war klar, dass die in Einzelteilen geborgene Kogge wieder aufgebaut und der Nachwelt erhalten werden sollte. Dies war die Richtschnur des Handelns während aller Bergungs- und Grabungskampagnen. Um die Hölzer vor Schaden durch Austrocknung zu bewahren, mussten diese sofort verpackt und unter Wasser eingelagert werden. Damit waren sie für eine wissenschaftliche Untersuchung nicht mehr zugänglich. Erst der Wiederaufbau ab 1972 und ein aktuelles Forschungsprojekt boten und bieten die Möglichkeit einer wissenschaftlichen Bearbeitung aller Einzelteile und des Gesamtfundkomplexes. Dabei stehen u. a. folgende Fragen im Fokus der schiffsarchäologischen Untersuchungen: Ist das ausgestellte Wrack richtig rekonstruiert? Wie sieht die heutige Rekonstruktion, auf Grundlage der aktuellen Forschungsergebnisse aus? Wie sind die Fahreigenschaften des Schiffs? Ist die »Bremer Kogge« überhaupt eine Kogge? Oder ein großes Lastschiff mit einer zeitgenössischen Bezeichnung, die gar nicht überliefert ist? Heute würde man in der schiffsarchäologischen Forschung korrekter Weise von einem »Schiffsfund Typ Bremen« – nach dem ersten Fundort eines neuen Typs – sprechen.

Bereits kurz nach der Entdeckung 1962 wurde erkannt, wie wichtig die museale Präsentation des Originals für die Menschen im Gegensatz zu einer Reproduktion ist. Daran knüpft sich die Frage: In welchem Sinne kann das Objekt in seiner jetzigen Präsentation als authentisch gelten? Der rekonstruierende Wiederaufbau erfolgte zehn Jahre nach der Bergung aus Einzelteilen nach bestem Wissen und Gewissen durch einen Bootsbauer. Heute wäre die genaue Dokumentation des Befundes mit Fotos, Beschreibungen und Detailskizzen während der Ausgrabung der erste unersetzliche Schritt⁴³, gefolgt von einer dreidimensionalen Dokumentation aller Einzelteile (Planken, Spanten) nach der Bergung. Danach würde ein virtuelles Modell errechnet und dann auf dieser Datengrundlage ein verkleinertes maßstabsgetreues Modell gebaut werden, um Schwimmversuche zu unternehmen, die die Sinnhaftigkeit und Korrektheit der Rekonstruktion verifizieren können. Erst danach ginge man daran, auf dieser Datengrundlage mitsamt der wissenschaftlichen Beschreibung eines Schiffsarchäologen, ggf. einen Aufbau des konservierten Objekts zu planen und durchzuführen. Demgegenüber wurden seinerzeit Teile der Aufbauten mit modernem Holz nachgebildet, das dem originalen Material angeglichen und somit auf den ersten Blick nicht zu unterscheiden war. Einige Einzelteile, wie die Schiffstoilette und ein gedrechseltes Zierstück der Bordwand, fanden in Vitrinen neben dem Objekt ihren Aufbewahrungs- und Ausstellungsplatz.

Ziel der neuen Ausstellung ist es, das Original in den Mittelpunkt zu stellen. Eine neue Präsentationsform, die gleichzeitig dem Erhalt des Schiffsfundes dient, muss aber noch gefunden werden. Das im Rahmen des Leibniz Forschungsverbunds »Historische Authentizität« geplante Forschungsprojekt »Original, Modell und Virtual Reality – Vermittlung wissenschaftlicher Erkenntnis im Museum. Publikumsforschung am Beispiel herausragender archäologischer Objekte«, das die Besucherrezeption der neuen Ausstellung und die mediale Umsetzung der Rekonstruktion in Bezug zum originalen Schiffswrack begleitend untersuchen soll, kann beispielhaft eine Grundlage für die Präsentation archäologischer Großobjekte in Ausstellungen erarbeiten, die in der Regel als Bodenfunde nicht vollständig erhalten sind⁴⁴.

Ein 3D-Modell des Schiffswracks ist auch auf einem Bildschirm oder Tablet visualisierbar. Somit bekäme der Besucher die Möglichkeit, Wissenschaft im direkten Vergleich mit dem Original zu erleben und sich das Objekt auf verschiedene Weisen »anzueignen«. Die für 2017 geplante Besucherforschung kann zur Klärung

von Fragen zur Authentizität von Objekt und virtueller 3D-Darstellung und der Authentizität der virtuellen Rekonstruktion beitragen.

Die empirischen Untersuchungen sollen neue Erkenntnisse zur Rezeption eines medial geschulten Publikums ermitteln. Die Forschungen zur Publikumsrezeption von Original und virtueller Rekonstruktion, eine mögliche verstärkte Wahrnehmung des Originals als Wrack, das ungeschönt präsentiert wird und einer vollständigen virtuellen Rekonstruktion, bis hin zur Darstellung von Segeln, der Schiffsladung und dem Leben an Bord, können als Basis dienen, eine Leitidee für zukünftige Ausstellungen und Rekonstruktionen zu entwickeln.

Die Fragen musealer Präsentation und Inszenierung archäologischer Originalfunde sind von Archäologen bisher wenig erforscht worden. Die Art der Objektpräsentation wird häufig immer noch den Ausstellungsgestaltern überlassen. Dabei geht es nicht ausschließlich um Fragen der Wissenstransfers an die breite Öffentlichkeit, sondern auch um zentrale Fragen des Fachs (der Archäologie) und die Auseinandersetzung mit der materiellen Sachkultur selbst⁴⁵. Im Rahmen des Leibniz-Forschungsverbundes können in Zusammenarbeit mit den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft Fragestellungen für eine adäquate Sammlungspräsentation archäologischer Funde in Forschungsmuseen abgeleitet werden. Der Frage, ob das Museum nur ein Ort des Originals ist oder auch zusätzlich ein Ort des authentischen Erlebens, das untrennbar an die physische Präsenz des Objekts und des Betrachters verknüpft ist, soll im Rahmen des geplanten Forschungsprojektes exemplarisch nachgegangen werden.

Anmerkungen

- 1) Ein gutes Vergleichsbeispiel ist das Osebergsschiff im Wikinger-schiffmuseum in Oslo, das ebenso wie die Bremer Kogge nach längerer Lagerung aus Einzelteilen idealisiert wieder aufgebaut wurde.
- 2) Hammel-Kiesow 2000, 7.
- 3) Vgl. Belasus 2014. Mit einer ausführlichen Darstellung der Forschungsgeschichte.
- 4) Ebenda 17.
- 5) Ebenda 13 ff.
- 6) Hagedorn 1914, 10.
- 7) Vogel 1915, 467 ff.
- 8) Vgl. Heinsius 1956.
- 9) Belasus 2014, 23 ff.
- 10) Ebenda 26.
- 11) Bund-Länder-Eckpunkte Papier zu den Forschungsmuseen, Veröffentlichungen der GWK 2012, 3.
- 12) Fliedner 2003, 44-51.
- 13) Warnke 2014; Fliedner 2003, 44-51.
- 14) Vgl. Heinsius 1956.
- 15) Heinsius 1982, 15.
- 16) Zuletzt Scholkmann 2014, 317.
- 17) Warnke 2014, 59.
- 18) Pohl-Weber 1974, 8-21; 2003, 52-63.
- 19) Ebenda 11 ff.
- 20) Pohl-Weber 2003, 62.
- 21) Lahn 2003, 66 ff.
- 22) Das BMBWF war seinerzeit als Vorläufer des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zuständig.
- 23) Pohl-Weber 1974, 38.
- 24) Ebenda 36-39.
- 25) Vgl. Lahn 1992; 2003, 66-72.
- 26) Lahn 2003, 72.
- 27) SAW-Projekt: Zwischen Nordsee und Nordmeer – Interdisziplinäre Studien zur Hansezeit, www.dsm.museum/forschung/forschungsprojekte/forschungsprojekte/zwischen-nordsee-und-nordmeer.5802.de.html. (25.9.2016).
- 28) Heinsius 1982, 15.
- 29) Lahn 2003, 72.
- 30) Vgl. Handbuch der Grabungstechnik 1993; Flügel 2007, 97 ff. 99.
- 31) Veit 2014, 350 f.
- 32) Hoheisel 2003, 73-75.
- 33) Hoffmann 2011, 151 ff., bes. 157 f.
- 34) Wefers 2015, 22-23.
- 35) www.cosch.info (25.9.2016)
- 36) Colson u. a. 2015, 107 ff.
- 37) Institut für Tourismus und Freizeitforschung ITF, Bremerhaven: Für die Unterstützung bedanke ich mich bei Herrn Volker Trimmowski und Frau Corinna Ohlrogge. Die »Havenwelten« be-

- stehen aus mehreren kulturtouristischen Einrichtungen, einem Hotel mit Kongresszentrum und einem Einkaufszentrum.
- 38) Fragen zur Authentizität wurden hier noch nicht gestellt. Vgl. dazu den Beitrag von Constanze Hampp und Stephan Schwan in diesem Band, die sich allerdings auf ein weit stärker technikhistorisches Museum beziehen.
- 39) Ermöglicht wurde die Sanierung durch Mittel in Höhe von 1,7 Mio. € aus dem Konjunkturprogramm, die über die Leibniz-Gemeinschaft vom BMBF eingeworben werden konnten. Dabei wurden die komplette Haustechnikanlage und die oberen Fenster samt Wandaufbau erneuert sowie das Dach abgedichtet, gedämmt und eine neue Entwässerung eingebaut.
- 40) Diese Themenlinie ist eine von insgesamt vier Forschungsbereichen des Leibniz-Forschungsverbundes »Historische Authentizität«.
- 41) Daten ITR Research, Bremerhaven.
- 42) Nach der Definition des BMBF Eckpunktepapiers sind die Forschungsmuseen als Ganzes »Orte und Schaufenster der Forschung«, Veröffentlichungen der GWK 2012, 3.
- 43) Gasteiger 2007, 70.
- 44) Ein neueres Beispiel für das Ausstellen archäologischer Schiffsfunde ist die Präsentation der MARY ROSE in Portsmouth.
- 45) Veit 2014, 357.

Literatur

- Belasus 2014: Mike Belasus, Tradition und Wandel im neuzeitlichen Klinkerschiffbau der Ostsee am Beispiel der Schiffsfunde Poel 11 und Hiddensee 12 aus Mecklenburg-Vorpommern, Dissertation Universität Rostock, PDF als Download: www.academia.edu/20435578/Tradition_und_Wandel_im_neuzeitlichen_Klinkerschiffbau_der_Ostsee_am_Beispiel_der_Schiffsfunde_Poel_11_und_Hiddensee_12_aus_Mecklenburg-Vorpommern (13.12.2016).
- Biel/Klonk 1994: J. Biel / D. Klonk, Handbuch der Grabungstechnik (Stuttgart 1994, vergriffen). Überarbeitete Fassung 2011 unter: www.landesarchaeologen.de/verband/kommissionen/grabungstechnik/grabungstechnikerhandbuch/ (13.12.2016).
- Colson/Guery/Ditta 2015: A. Colson, J. Guery, M. Ditta, »Bremen cog«. Long Term Monitoring of Deformation Processes. In: Proceedings of Condition 2015. Conservation and Digitalization (Gdańsk 2015) 107-111.
- GWK 2012: Bund-Länder-Eckpunktepapier zu den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft, Veröffentlichungen der GWK (Gemeinsame Wissenschaftskonferenz) Juni 2012.
- Fliedner 2003: S. Fliedner, Ein Jahrhundertfund in der Weser. In: G. Hoffmann / U. Schnall (Hrsg.), Die Kogge. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60, 2003, 44-51.
- Flügel 2007: Ch. Flügel, Präsentation archäologischer Funde im Museum. In: Landesstelle für die nichtstaatlichen Museen in Bayern beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Archäologische Funde im Museum. Erfassen, Restaurieren, Präsentieren. MuseumsBausteine 12 (München, Berlin 2007) 97-106.
- Gasteiger 2007: S. Gasteiger, Empfehlungen zum Umgang mit archäologischen Funden. In: Landesstelle für die nichtstaatlichen Museen in Bayern beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Hrsg.), Archäologische Funde im Museum. Erfassen, Restaurieren, Präsentieren. MuseumsBausteine 12 (München, Berlin 2007) 67-83.
- Heinsius 1956: P. Heinsius, Das Schiff in der hansischen Frühzeit (Weimar 1956).
- 1982: P. Heinsius, Gutachten zum Bremer Schiffsfund. In: K.-P. Kiedel / U. Schnall, Die Hanse-Kogge von 1380 (Bremerhaven 1982).
- Hoffmann 2011: P. Hoffmann, Correction, Stabilisation and Presentation. The Fourth Phase of the Bremen Cog Project. In: The International Journal of Nautical Archaeology 40, 2011, 151-161.
- Hoheisel 2003: W.-D. Hoheisel, Die Kogge hängt. In: G. Hoffmann / U. Schnall (Hrsg.), Die Kogge. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60 (Bremerhaven 2003) 73-75.
- Lahn 1992: W. Lahn, Die Kogge von Bremen. 1: Bauteile und Bauablauf (Bremerhaven 1992).
- 2003: W. Lahn, Eine Kogge im 20. Jahrhundert. In: G. Hoffmann / U. Schnall (Hrsg.), Die Kogge. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60 (Bremerhaven 2003) 66-72.
- Pohl-Weber 1974a: R. Pohl-Weber, Die Bergung der Kogge. In: S. Fliedner / R. Pohl-Weber, Die Bremer Kogge. Hefte des Fockemuseums 38, 41974, 4-22.,
- 1974b: R. Pohl-Weber, IV. Konservierung und Aufbau. In: S. Fliedner / R. Pohl-Weber, Die Bremer Kogge. Hefte des Fockemuseums 38, 41974, 36-39.
- 2003: R. Pohl-Weber, Unterwasserarchäologie im Strom. In: G. Hoffmann / U. Schnall (Hrsg.), Die Kogge. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 60 (Bremerhaven 2003) 52-63.
- Scholkmann 2014: B. Scholkmann, Mittelalterarchäologie / Archäologie des Mittelalters. In: S. Samida / M. K. H. Eggert / H. P. Hahn (Hrsg.), Handbuch Materielle Kultur. Bedeutungen – Konzepte – Disziplinen (Stuttgart 2014) 316-320.
- Veit 2014: U. Veit, Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie. In: S. Samida / M. K. H. Eggert / H. P. Hahn (Hrsg.), Handbuch Materielle Kultur. Bedeutungen – Konzepte – Disziplinen (Stuttgart 2014) 350-359.
- Warnke 2014: U. Warnke, Die »Bremer Kogge«. Fund, Bergung, Wiederaufbau, Konservierung und museale Präsentation. In: A. Siebeneicker (Hrsg.), Versunkene Schiffe. Abenteuer Unterwasserarchäologie. Ausstellungskatalog LWL-Industriemuseum (Essen 2014) 54-69.
- Wefers 2015: S. Wefers, Schiff aus tausend Einzelteilen. Das europäische Netzwerk COSCH beschäftigt sich mit der digitalen Dokumentation von Kulturgütern. Forum 1/2015, 22-23.

Zusammenfassung / Summary

Man sieht nur, was man kennt. Von der Bedeutung und Wahrnehmung archäologischer Objekte in Museen – das Beispiel der »Bremer Kogge«

Der Aufsatz behandelt Authentizitätsfragen zu einem bereits 1962 aufgefundenen Schiffswrack, das wenige Tage nach seiner Entdeckung als »Kogge« identifiziert wurde. Für die Namensgebung hatte nicht zuletzt eine umfangreiche Hanseforschung gesorgt, in der spätestens seit dem Kaiserreich die »Hansekogge« zu einem Repräsentanten und Vorläufer der Wirtschaftsmacht des deutschen Nationalstaats stilisiert worden war. Fraglich ist, ob das Wrack seinerzeit nach 10 Jahren Zwischenlagerung der Einzelteile richtig zusammengesetzt wurde und ob es sich überhaupt um eine Kogge handelt. Zudem haben sich Vorstellungen von Authentizität in der archäologischen Forschung, Restaurierungs- und Ausstellungspraxis seit den 1970er Jahren stark verändert.

One only Sees what One Knows. The Significance and Perception of Archaeological Objects in Museums – the Example of the »Bremen Cog«

The article examines authenticity issues with reference to a shipwreck found in 1962 that was identified as a »cog« a few days after its discovery. This identification was not least the result of extensive Hanseatic research during the course of which, since the German Empire at the latest, the »Hanseatic cog« became stylised as a representative of and precursor to the economic power of the German national state. It is debatable whether, after the intermediate storage of the individual parts over a 10-year period, the wreck was actually assembled correctly and whether it really is a cog. Furthermore, concepts of authenticity in archaeological research, restoration and exhibition practice have changed dramatically since the 1970s.