

► KLAUS-PETER KIEDEL

Flachware mit Tiefgang

Das Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Wenn das Licht spärlich, die Flure eng und die Wände kahl werden, wenn man also jene entlegenen Winkel des Deutschen Schifffahrtsmuseums erreicht hat, die seine Besucher gewöhnlich nicht ansteuern, dann kann es gut sein, daß auf dem Schild neben einer dunkelgrauen Tür das Wort »Archiv« zu lesen ist. Man ahnt es schon, bevor die Hand die Klinke betätigt: abgeschlossen! Doch was auf den ersten Blick so abweisend wirkt, ist in Wirklichkeit eine höchst aktive Abteilung, die sowohl intern in vielerlei Abläufe eingebunden ist als auch zahlreiche externe Serviceleistungen für die wissenschaftliche Forschung wie für Laien bietet. Mit einem Blick in die Geschichte des Archivs sowie in seine Sammlungen soll hier einmal nach gut 25 Jahren eine Zwischenbilanz gezogen werden.

Archivarbeit am DSM von den Anfängen bis heute

Dem Deutschen Schifffahrtsmuseum wurde bei seiner Gründung unter anderem die Aufgabe übertragen, *die deutsche Schifffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen in historischen Beständen zu sammeln, anschaulich zu machen und dokumentarisch zu erfassen*. Unter diesem Aspekt waren die Einrichtung einer Bibliothek und eines Archivs von Beginn an vorgesehen. Die bescheidenen Anfänge dieser beiden Abteilungen offenbarten sich mir erstmalig im Februar 1975, als ich als junger Student ein Praktikum am DSM absolvierte und die Zeit vor der Eröffnung des Museums miterlebte. Der Lesesaal der zukünftigen Bibliothek glich damals eher einem Hafenbasar: Bücher gab es auch, aber vor allem Schiffsmodelle, Anker, Glocken, Gemälde, allerlei Trödel und rostiges Zeug, daneben Bildpostkarten und Fotografien, Kunstblätter und Archivalien. Niemand hatte Zeit, sich um das, was da verstreut auf Tischen und Stühlen, in Regalen oder auf dem Boden lag, zu kümmern. Alle arbeiteten an der Einrichtung der Ausstellung.

Ein gutes Jahr später, inzwischen hatte Bundespräsident Walter Scheel das DSM feierlich eröffnet, gewann das Museum in dem bis dahin als Lektor, Redakteur und Buchautor tätigen Arnold Kludas einen sachkundigen Bibliothekar, der sich neben seiner eigentlichen Aufgabe ab 1977 auch des Archivs annahm. Und Arnold Kludas machte sich in der für ihn typischen zupackenden Weise ans Werk, trennte Archivalien und Bücher von dem, was in das Magazin gehörte, begann mit der Titelaufnahme und der Ausarbeitung eines systematischen und alphabetischen Kataloges. Schon damals zeichnete sich allerdings ein Dilemma ab, das zumindest im Bereich des Archivs bis heute Bestand hat: Die Einstellung des erforderlichen Personals wurde nicht oder nur in unzureichendem Maße genehmigt. Als ich selbst 1979 am DSM tätig wurde,

stand in der Bibliothek lediglich eine Kraft zur Verfügung, für das Archiv gab es niemanden. Nur ungezählte und unbezahlte Überstunden sowie der – stets befristete – Einsatz von Praktikanten und ehrenamtlichen Mitarbeitern half weiter. Allen Widrigkeiten zum Trotz gelang es Arnold Kludas dennoch, bis zum Ende der 1970er Jahre die Bestände von Bibliothek und Archiv zu inventarisieren, sachgerecht aufzustellen und in alphabetischen und systematischen Katalogen verfügbar zu machen.

Allerdings wurde der Berg der Aufgaben im Laufe der Jahre nicht kleiner, sondern größer. Zahlreiche Firmenzusammenbrüche, vor allem im Bereich des Schiffbaus, bescherten dem Museum – nicht selten über Nacht – ganze LKW-Ladungen an Büchern und Archivalien. Gleichzeitig wurde das DSM in Fachkreisen bekannter, immer häufiger fanden sich Besucher ein, die vor Ort mit den jetzt zur Verfügung stehenden Mitteln arbeiten wollten. Und der Briefträger schleppte morgens immer dickere Stapel Briefe und Postkarten mit Anfragen und Bitten aus aller Welt heran. In dieser Situation erlaubte die Einstellung eines weiteren wissenschaftlichen Mitarbeiters ein Revirement der Aufgabenverteilung im Forschungsbereich des DSM. Arnold Kludas konzentrierte sich fortan auf die Leitung der Bibliothek, während ich selbst – freilich neben anderen Aufgaben – das Archiv übernahm.

Mit der Naivität des Anfängers stürzte ich mich in die Arbeit, um allerdings nur allzu rasch festzustellen, daß diese von mir allein nicht zu bewältigen war. Wieder half nur eine interne Umbesetzung, in deren Folge Reinhold Breden halbtags im Archiv tätig wurde. Die zweite Hälfte des Tages arbeitete er – bis heute – weiterhin als Technischer Zeichner. Reinhold Breden verfügt über die Begabung, in jede Aufgabe hineinzuwachsen und im besten Sinne Eigeninitiative zu entwickeln. So begann er auch schon lange, bevor das Thema an anderer Stelle im DSM eine Rolle gespielt hätte, mit dem Einsatz eines Computers im Archiv. Ich gebe zu, daß ich damals dem Versuch, trotz der permanenten Arbeitsüberlastung auch noch die elektronische Datenverarbeitung einzuführen, mehr als skeptisch gegenüberstand. Daher werkelte mein Kollege zunächst nahezu ausschließlich in der Freizeit und mit eigenen Geräten auf diesem Gebiet, bis die Ergebnisse so überzeugend waren, daß der gesamte Arbeitsprozess von der Inventarisierung bis zur gezielten Suche im Katalog auf EDV umgestellt wurde. Bei der Aufarbeitung der Altbestände ist es inzwischen gelungen, auch die gesamte Plakatsammlung sowie weite Teile der Bestände an Kunstblättern und technischen Zeichnungen zu erfassen. Aus heutiger Sicht bin ich Reinhold Breden für seine Initiative sehr dankbar.

Doch noch einmal zurück: Der Sammlungszuwachs gewann seit den 1980er Jahren weiter an Fahrt. Allein die Zahl der hinzukommenden Fotografien überstieg manches Jahr die Zehntausendermarke. Und jedes einzelne Foto war auf eine Karteikarte aufzuziehen, die wiederum mit technischen Daten, dem Namen des Fotografen, dem Jahr der Aufnahme und der Negativnummer zu versehen sowie in die Systematik einzuordnen war. Dieser Aufgabe widmete sich mit äußerster Akribie und Sachkenntnis über viele Jahre hinweg der erste über einen längeren Zeitraum tätige ehrenamtliche Mitarbeiter des Archivs, Herr Ernst-Erich Rinke. Die wichtigsten Werkzeuge für seine Arbeit waren neben den Karteikarten und Schreibutensilien eine gute Lupe und die inzwischen umfangreichen Schiffsregister sowie anderen Nachschlagewerke der Bibliothek. Nach seinem Tod fand Herr Rinke, ebenfalls über einen langen Zeitraum hinweg, in Lothar Wolf einen würdigen Nachfolger, heute bearbeiten Wolfgang Ellendt und Klaus Fuest, zeitweise auch Helmut Krummel und Wilhelm Stallmann ehrenamtlich den steten Zustrom neuer Fotografien. Aller anderen Sammlungsbereiche des Archivs nahm sich ab 1990 zur Unterstützung von Reinhold Breden über zwölf Jahre hinweg mit größter Umsicht, Sachkenntnis und Sorgfalt Walter Wiebe an, der sich zudem noch als ehrenamtlicher Schriftführer des Fördervereins um das Museum verdient machte und bis heute macht. Lediglich die Archivarbeit hat er inzwischen an seinen Nachfolger Norbert Rebs abgegeben.

Allen genannten und ungenannten Mitarbeitern, die mit viel Freude und Engagement im Ar-

chiv des Museums arbeiteten, ohne auf den Gehaltslisten zu stehen, sei an dieser Stelle gedankt. Ohne ihre Hilfe würden sich die nicht inventarisierten Neuzugänge bis unter die Decke stapeln statt der Forschung und dem Interesse der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stehen. Allerdings sollte die ehrenamtliche Tätigkeit nicht den Blick dafür verstellen, daß die Zuwendungsgeber des Museums endlich zumindest eine Vollzeitstelle im Archiv schaffen müssen.

Ein weiteres Problem, auf das hier hingewiesen werden muß, ist die unzulängliche Unterbringung des Archivs. Den ursprünglich allein vorgesehenen, klimatisierten Raum in einer Größe von rund 70 m² mußte bereits in den 1980er Jahren die Fotosammlung mangels Platz verlassen. Zwar fand sich ein Ausweichraum, allerdings ohne die eigentlich erforderliche Klimatisierung. Inzwischen ist noch ein weiterer, ebenfalls nicht klimatisierter Raum »hinzugechartert« worden. Diese Ersatzräume sind gleich in mehrfacher Hinsicht nicht akzeptabel, und es tröstet wenig, daß auch für das Magazin, die Bibliothek und die Werkstätten des DSM der im Frühjahr 2000 eingeweihte Anbau keinen Fortschritt gebracht hat.

Historiker, Ahnenforscher und Filmemacher: Die Kunden des Archivs

Was nutzt das bestgeführte Archiv, wenn es nicht der Öffentlichkeit, Wissenschaftlern wie Laienforschern, zur Verfügung steht? Ich erwähnte bereits, daß schon in der Frühphase die Zahl der täglichen Anfragen beängstigende Dimensionen annahm. Allen Anforderungen auf diesem Gebiet gerecht werden zu können, hätte ebenfalls einen deutlichen Zuwachs bei der personellen Ausstattung erfordert. Zeitweise wurden daher nur noch wissenschaftliche Anfragen bearbeitet, was aber in der Öffentlichkeit trotz aufklärenden Formschreibens auf Unverständnis und Verärgerung stieß. Vor diesem Hintergrund entwickelte ich die Idee, einen gebührenpflichtigen wissenschaftlichen Auskunftsservice einzurichten, wobei die Gebühren zu einem Teil die Arbeitsleistung eines freien Mitarbeiters abgelten und zum anderen Teil dem DSM für die Bereitstellung des Materials zufließen sollten. Der richtige Mann für diese Aufgabe fand sich vor rund zehn Jahren in Klaus Fuest, der seitdem mit großem Engagement Anfragen von Seeleuten, Ahnenforschern, Schiffmodellbauern oder Journalisten – um nur einige Beispiele zu nennen – an das DSM bearbeitet und regelmäßig das Kunststück fertigbringt, trotz der Erhebung von Gebühren lobende Dankesbriefe aus aller Welt zu erhalten.

Über die Bearbeitung von Anfragen hinaus geht ein besonderes Angebot des DSM-Archivs, der sogenannte Fotoservice. Diese Dienstleistung trägt der großen Nachfrage nach eindrucksvollen Fotografien aus Geschichte und Gegenwart der Schifffahrt Rechnung. Gegen eine Grundgebühr wird man für ein Jahr Mitglied und erhält alle zwei Monate ein Angebot von jeweils zwölf Fotografien zur Auswahl. Diese können dann zu einem günstigen Preis im Format 18 x 24 cm bestellt werden. Der Fotoservice hat eine treue Fangemeinde, die sicherlich noch erheblich größer wäre, wenn eine entsprechende Werbung betrieben werden könnte.

Wichtigstes Anliegen ist natürlich die Förderung von Forschung und Wissenschaft. Nach Vereinbarung eines Termins stehen mein Kollege Reinhold Breden oder ich bereit, Autoren zu beraten und Unterlagen zur Auswertung herauszugeben. Die Bandbreite deutscher wie auch ausländischer Veröffentlichungen, die in Teilen oder gänzlich auf Quellen aus dem DSM-Archiv gründen, ist kaum noch zu überblicken. Einige wenige aktuelle Beispiele seien hier genannt, wie etwa das auf einer Dissertation beruhende Buch »Ausbüxen, Vorwärtskommen, Pflicht erfüllen«, in dem Thomas Siemon sich mit dem Alltag und den Schicksalen von Bremer Seeleuten am Ende der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus beschäftigt. Gewissermaßen die heitere Seite der Seefahrtsgeschichte – zumindest was die Perspektive der Passagiere angeht – hat Arnold Kludas im ersten von zwei Bänden unter dem Titel »Vergnügungsreisen zur See« beschrieben, die grundlegend die Geschichte der deutschen Kreuzfahrt aufarbeiten. Eine Gruppe

aufbewahrt. Als Beispiele seien hier die vielfältigen Ausrüstungszeichnungen oder auch die Brandschutz- und Sicherheitspläne genannt.

Zahlreiche Zeichnungen haben als Einzelexemplare aus dem Besitz von Reedereien, Seeleuten oder Sammlern den Weg in das Archiv gefunden. Es ist aber auch immer wieder gelungen, komplette Werftarchive aufzunehmen, die einen Überblick über die mitunter jahrzehntelange Produktion eines Betriebes geben. Im Bereich des Seeschiffbaus seien hier die Sammlungen zur Lübecker Maschinenbau-Ges. sowie zu den Werften Schlichting (Travemünde), Roland (Bremen) oder auch Tecklenborg und Schichau (Bremerhaven) genannt. Eine besondere Erwähnung verdienen die Zeichnungen der Werft von Gustav Junge in Wewelsfleth, die den Übergang vom Holz- zum Eisenschiffbau – vorwiegend am Beispiel von Küstenfrachtseglern, Fischerei- und Dienstfahrzeugen – widerspiegeln und von Herbert Karting in einem dreibändigen Werk veröffentlicht wurden. Aus dem Bereich des Binnenschiffbaus liegen die kompletten Archive der ehemaligen Werften Berninghaus in Köln und Ruthof in Mainz vor. Durch eine Schenkung ist das Archiv auch in den Besitz von 105 Zeichnungen der Werft W. M. Cramp & Sons in Philadelphia geraten, die den Bau von amerikanischen Kriegs- und Handelsschiffen im Zeitraum zwischen 1899 und 1913 dokumentieren.

Besonders wertvoll, da nicht nur von technischem Informationsgehalt, sondern auch höchst dekorativ, sind einzelne Zeichnungen aus der Zeit um die Jahrhundertwende, die perspektivisch angelegt und handkoloriert sind. Das DSM besitzt mehrere solcher großformatigen Pläne aus dem ehemaligen Bestand der Flensburger Schiffsbauwerft. Aber auch die weniger ausgeschmückten Zeugnisse beeindrucken durch ihre Vielfalt – von der Bleistiftzeichnung auf Karton über die Tuschzeichnung auf Leinen und die Blaupause bis hin zur technisch nüchternen Fotokopie.

Um die zum Teil schon recht strapazierten Originale nicht zu häufig aus den schützenden Schränken zu entnehmen, ist ein großer Teil der Sammlung mikroverfilmt worden. Ursprünglich waren die Schiffbauzeichnungen lediglich auf Karteikarten erfasst, die nach Schiffstypen und innerhalb dieser alphabetisch geordnet waren. Inzwischen sind große Teile auch bereits in Datenbanken gespeichert, die vielfältigere Abfragen – z.B. unter Berücksichtigung der Antriebsformen, Werften, Reedereien etc. – erlauben.

Neben dem Schiffbau dokumentiert im DSM-Archiv ein, allerdings kleinerer, Fundus von Plänen auch den Hafen- und Wasserbau sowie die Betriebsgelände von Häfen und Werften. Schließlich gehören im weiteren Sinne zu den technischen Zeichnungen auch noch die rund 500 Kabinenpläne in- und ausländischer Fahrgastschiffe.

Fotografien

Kein anderes Segment des Archivs ist einem so raschen Ausbau unterworfen wie die fotografische Sammlung. Neben den rund 850 Alben und themenbezogenen Konvoluten sind etwa 140 000 Fotografien einzeln auf Karteikarten erfasst und systematisch sowie alphabetisch geordnet in Karteischränken aufgestellt. Dank der vielfachen Untergliederung ist ein rascher Zugriff möglich. Neben Zigtausenden von Handels- und Kriegsschiffsfotos findet man auch umfangreiche Bildbestände mit Hafenansichten, von Verladetechniken, Seeleuten, Stauern, vom Arbeiten und Leben an Bord und im Hafen, von Schiffbau und Fischerei, Ereignissen auf See und an Land. Die ältesten Aufnahmen stammen aus dem Ende des 19. Jahrhunderts, es dominieren die Dampf- und Motorschiffahrt.

Natürlich haben die meisten der Fotografien dokumentarischen Charakter und sind im besten Falle technisch gelungen. Es finden sich allerdings auch stimmungsvolle Bilder mit mehr oder weniger großem künstlerischem Anspruch darunter. Zumeist stammen diese Aufnahmen aus den Nachlässen bekannter Hafen- und Schiffsfotografen, deren Negativarchive für das DSM ak-



Abb. 2 Die Arbeitswelt des Hamburger Hafens in den 1950er Jahren erschließt sich dem Betrachter in den meisterlichen Fotos von Walter Lüden. Mehr als zehntausend Negative aus Schiffbau, Schifffahrt und Hafenvirtschaft zeigen den damaligen Alltag und Ereignisse in Deutschlands größtem Hafen. Hier schwebt ein für den Export bestimmter Opel Rekord an Bord des schwedischen Motorfrachters VIKINGLAND der A/B Svenska Orient Linien.



Abb. 3 Zu den besonders aufwendig ausgestatteten Prachtwerken im DSM-Archiv zählt ein 1927 dem Gründungsdirektor der Cuxhavener Hochseefischerei A.G. dediziertes, in reich verziertes Leder eingebundenes Fotoalbum. Die darin enthaltenen Fotografien stellen in Porträts die Mitglieder der Geschäftsführung, die Werkstätten und Betriebe an Land, Fischdampfer und damalige Restaurants sowie mobile Verkaufsstände vor.

quiert werden konnten. So sind mit Hans Hartz, Walter Lüden und Eberhard W. Haase gleich drei Hamburger Hafenfotografen mit insgesamt rund 20 000 Originalnegativen und -diapositiven aus den 1920er bis 1970er Jahren im DSM-Archiv verfügbar. Aus dem Bremer Raum kommen mehrere tausend Negative hinzu, die der Fotograf Helmut Schröder in den 1950er bis 1970er Jahren aufgenommen hat. Den Bremerhavener Schiffbau in den beiden ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg belegen Hunderte von Glasplattennegativen, die von verschiedenen in der Stadt ansässigen Fotografen belichtet wurden. Einen Streifzug durch die Vielfalt der Binnenschiffstypen bietet wiederum das ehemalige Werksarchiv der Mainzer Ruthof Werft auf – ebenfalls Hunderten – von großformatigen Glasplatten. Zum Thema Bordfotografie kann das Museum schließlich mit zahlreichen Originalabzügen aus der Hand von Hans Engelmeyer aufwarten, der in den 1920er und 1930er Jahren auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd vor allem die Routen in den Fernen Osten bereiste.

Wie die Einzelfotos widmen sich auch die Fotoalben den unterschiedlichsten Themen. Da gibt es zum Beispiel die klassischen Erinnerungsalben von Seeleuten mit einem Gemisch eigener und dazugekaufter Aufnahmen oder auch die von Werften und Reedereien anlässlich von Jubiläen oder anderen Ereignissen angelegten Dokumentationen. So ist die Cuxhavener Hochseefischerei A. G. mit einem überaus dekorativen, in reich verziertem Leder eingebundenen Pracht-



Abb. 4
1935 zeichnete
Herbert Pridöhl
dieses Porträt
eines Paares im
Rahmen seiner
Studien im
Hamburger
Hafen und in
St. Pauli.

album vertreten, das man 1928 zum Anlaß des 20jährigen Bestehens dem damaligen Generaldirektor Richard Ohlrogge gewidmet hatte. Etwas weniger prächtig, dafür aber mit meisterlich stimmungsvollen Aufnahmen präsentiert sich ein Fotoalbum, das dem legendären Kommodore Ziegenbein des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1932 von dem bekannten Bordfotografen Hanns Tschira *in Verehrung* gewidmet wurde und eine Transatlantikfahrt der BREMEN dokumentiert.

Eine sinnvolle Nutzung des Bildarchivs wäre ohne die Fotowerkstatt des DSM unter der bewährten Leitung von Egbert Laska nicht möglich. Hier ist noch das Wissen vorhanden, wie man von einem Glasplattennegativ einen ordentlichen Abzug herstellen kann. Hier werden auch die umfangreichen Reproduktionsarbeiten geleistet, die notwendig sind, um die Bildinhalte alter, dem Verfall ausgesetzter Abzüge, zu denen kein Originalnegativ vorliegt, für die Nachwelt zu erhalten. Bis heute sind insgesamt etwa 900 Kleinbild- und 300 Mittelformatfilme mit Reproduktionsaufnahmen belichtet worden.

Kunstblätter

Unter dem Stichwort »Kunstblätter« sind im DSM-Archiv rund 5 600 bildliche Darstellungen zusammengefaßt, die sich wie folgt aufgliedern lassen:

Der Menge nach dominieren die Lithographien aus den illustrierten Zeitungen, wie sie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und auch noch im beginnenden 20. Jahrhundert veröffentlicht wurden. Dabei handelt es sich sowohl um an der Wirklichkeit orientierte Darstellungen zur Begleitung von Reportagen aus allen Bereichen der Schifffahrt, des Schiffbaus und der Fischerei als auch um phantasievolle, verklärende, kuriose oder metaphorische Beigaben zu den beliebten »Herz-Schmerz-Romanen« oder zu abenteuerlichen Berichten aus der Welt der Technik. Einen Teil dieser Bilder kann man durchaus als Ergänzung der vor 1900 rasch immer spo-

Rechte Seite Abb. 5-8 Vier Plakate aus der Sammlung des DSM: Häufig lieferten die Schiffe und ihre Reiseziele die Motive für die Plakatwerbung der Reedereien. So signalisieren auf dem Hapag-Plakat von 1898 ein Halbmond und das Minarett den Orient, den die mächtige COLUMBIA mit hoher Fahrt ansteuert. Der Norddeutsche Lloyd leistet sich etwa zur gleichen Zeit in der Gewißheit des Bekanntheitsgrades seiner großen Dampfer großzügiges Understatement bei der Darstellung des Schiffes und betont stattdessen die majestätische Bergwelt der norwegischen Fjorde, wobei einige niedliche Papageientaucher nicht fehlen dürfen.

radischer werdenden fotografischen Zeugnisse einsetzen, andere wiederum sind eher geeignet, die Verklärung oder Romantisierung der Seefahrt in der Gesellschaft des wilhelminischen Zeitalters zu belegen.

Wichtige Bildquellen aus der Frühen Neuzeit besitzt das DSM in einer hochkarätigen Sammlung, die von Dr. Heinrich Stettner in Emden zusammengetragen und mitsamt einem kommentierenden Katalog vor einigen Jahren an das Museum übergeben wurde. Die insgesamt etwa 300 Zeichnungen zumeist niederländischen Ursprungs vermitteln dem kundigen Betrachter vielfältige Einblicke in die Schiffstypen, die Navigation, den Schiffbau und die Fischerei im 16. bis 18. Jahrhundert.

Neben den Kunstblättern, die Druckwerken entnommen wurden, gibt es auch eine Sammlung originaler Blätter. Darunter finden sich Werke bekannter Marinemaler mit Darstellungen von Kriegsschiffen der Kaiserlichen Marine ebenso wie Aquarellstudien des Malers Ronald Franke von modernen Autotransportern in den Bremerhavener Häfen. Milieustudien von der Reeperbahn und den umliegenden Straßen des Hamburger Vergnügungsviertels, darunter begeisternde Porträts von Seeleuten, Beachcombern, Händlern und Prostituierten einerseits, vom Fischerleben an der Kurischen Nehrung andererseits werden in einem umfangreichen Nachlaß des bekannten Illustrators Herbert Pridöhl – vorwiegend aus den 1930er Jahren – ebenfalls im DSM-Archiv gehütet.

Plakate und andere Werbematerialien

Bis in die 1950er Jahre des vorigen Jahrhunderts haben Reedereien intensiv Plakatwerbung betrieben. Überwiegend wurden natürlich die Fahrgäste für Passagierschiffe im Liniendienst oder die Kreuzfahrttouristen umworben. So dominieren auf den Plakaten neben den Darstellungen von Schiffen und Schifffahrtslinien Motive von fernen Ländern. Oft ist auch ein Fahrplan in das Hauptmotiv eingerückt. Die graphische Qualität der Plakate ist, vor allem in der Zeit vor der Mitte des 20. Jahrhunderts, außerordentlich eindrucksvoll. Dasselbe gilt für die Druckqualität.

Dem DSM ist es in den vergangenen 20 Jahren gelungen, vorwiegend durch Erwerb auf Auktionen einen eindrucksvollen Bestand von rund 1600 Plakaten zusammenzutragen, die eine Vielzahl von deutschen Reedereien und Fahrtgebieten deutscher Schiffe repräsentieren. Zugleich sind in der Sammlung namhafte Künstler vertreten, wie zum Beispiel Lucien Bernhard, Hans Bohrdt, Themistokles von Eckenbrecher, Ludwig Hohlwein, Louis Oppenheim, Carl Saltzmann, Felix Schwormstädt oder Bernd Steiner. Von Ottomar Anton, der in den 1920er Jahren vorwiegend für die renommierten Hamburger Reedereien arbeitete, besitzt das DSM 88 Plakate sowie außerdem einige Originalvorlagen.

Ergänzt wird die Plakatsammlung durch Hunderte von Speisekarten, Programmen für Konzerte und andere Veranstaltungen an Bord sowie für die Landausflüge von Kreuzfahrtpassagieren. Alle diese zum Teil aufwendig gestalteten Borddrucksachen hatten und haben neben der Aufgabe der Information auch werbenden Charakter, werden sie doch gerne von den Passagieren als Souvenir mitgenommen und im Bekanntenkreis herumgereicht.

Seekarten

Unter den 5600 Seekarten, die bisher im DSM-Archiv gesammelt und erfaßt wurden, dominieren der Zahl nach die im 20. Jahrhundert vom Deutschen Hydrographischen Institut (heute Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) sowie vom Oberkommando der Kriegsmarine herausgegebenen Kartenwerke. Vom Seehydrographischen Dienst der DDR sowie von skandinavischen und englischen Instituten veröffentlichte Karten, schließlich auch solche überseeischer Provenienz sind in kleineren Beständen zu Vergleichszwecken ebenfalls vorhanden.

Telegramm				Deutsche Bundespost				Verzögerungs- vermerke	
229/179 URGENT FAER INGEHAVN 31 25 1315 =									
aus		Datum		Uhrzeit		Datum		Uhrzeit	
25		VI 63		15 31		25		VI 63 15 32	
Platz		Empfangen		Namenszeichen		NORDSEE Platz		Gesender	
ISl Cuxhaven						26. JUN 63			
Empfänger von						Leitvermerk			
2021SA HAMB D									
URGENT = HORTSEE CUXHAVEN 25 <i>Nordsee deslwa</i> zugeschrieben									
MUENCHEN HEUTE MORGEN 0900 UHR GESUNKEN BISHER 26 LEBEND UND TOTE GEBORGEN IN FAERINGEHAVEN GELANDET STOP ALLE SCHIFFE WEITER AUSSUCHE STOP WEITERES FOLGT STOP TELEGRAPHIERE NACH FAER INGEHAVEN = AUGSBURG +									
Dienstliche Rückfragen				COL URGENT 0900 26 +					

Abb. 9 Die Dramatik eines Schiffsuntergangs geht aus diesem Telegramm hervor, das auf einen Funkspruch des Fischereimotorschiffes AUGSBURG zurückgeht und am 25. Juni 1963 der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei einen ersten Bericht über den Verlust ihres Trawlers MÜNCHEN lieferte, bei dem zahlreiche Besatzungsmitglieder den Tod fanden.

Ergänzt wird die Sammlung der Seekarten durch Hafenpläne, Karten zu den Binnenwasserstraßen und solche, die vorwiegend zum Gebrauch durch Sportschiffer entworfen wurden. Routenkarten, wie sie an Bord der Passagierschiffe für die Fahrgäste herausgegeben werden, sind gleichfalls archiviert. Es ließen sich noch viele weitere Beispiele spezieller Kartenwerke aufzählen, wie etwa weltweite Übersichten über Trocken- und Schwimmdocks, Niederlassungen von Motorenherstellern usw., die exemplarisch gesammelt werden.

Vor allem den Bemühungen meines Kollegen Dr. Uwe Schnell ist es zu verdanken, daß inzwischen auch ein Bestand von rund 400 älteren Seekarten – aus dem 17. und 18. Jahrhundert – Eingang in das DSM-Archiv fand. So kann man eine von Gerhard Mercator 1607 in Amsterdam veröffentlichte Polkarte ebenso studieren wie eine 1721 von Samuel Gottlob Zimmermann gestochene Wattenmeerkarte oder eine unter dem Titel »Hydrographia Germaniae« von Phil. Heinr. Zollmann bei Joh. Baptist Homann 1729 in Nürnberg veröffentlichte Karte der Flußgebiete und Hauptwasserscheiden Deutschlands – um nur einige wenige Beispiele herauszugreifen. Der überwiegende Teil dieser Karten sind originale Überlieferungen, in einigen Fällen sind allerdings für Ausstellungszwecke auch Nachdrucke angekauft worden.

Akten und Papiere

Ließen sich die bisher vorgestellten Sammlungsgebiete unter wenigen Stichwörtern gliedern, so sind die vorwiegend in den Aktenregalen aufgestellten Papiere höchst unterschiedlicher Art und Herkunft. Es ist hier nur möglich, in Beispielen einen Eindruck von der Bandbreite zu geben.

Zur Unternehmensgeschichte von Reedereien, Werften und Hafetrieben gibt es zahlreiche Quellen, die vom Einzelblatt, das an ein Firmenjubiläum erinnert, bis hin zum zahlreiche

Aktenordner umfassenden Konvolut mit Geschäftsberichten, Korrespondenzen, ja sogar Betriebsratsprotokollen reichen und Einblicke in Entscheidungen, Geschäftsverläufe, Lohn- und Preisentwicklungen oder den Alltag eines Betriebes ermöglichen. In diesem Zusammenhang kommen etwa den geschäftlichen Unterlagen der Wewelsflether Junge-Werft aus der Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert oder auch dem Archiv der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei große Bedeutung zu. Auch die Geschichte des ehemaligen Sozialwerks für Seeleute, das sich jahrzehntelang bemühte, die Nachteile des Seemannsberufs durch einen eigenen Presdienst, die Organisation von Sportveranstaltungen weltweit oder etwa die berühmte Bücherkiste zur Mitnahme an Bord zu lindern, ließe sich im DSM-Archiv anhand eines umfangreichen Nachlasses aufarbeiten.

Mindestens genauso vielfältig sind die Papiere, die aus dem privaten Besitz einzelner Personen ihren Weg in das Archiv finden. So hinterlassen Seeleute ihre Seefahrtsbücher, Zeugnisse und Versicherungspapiere nebst persönlichen Aufzeichnungen bis hin zu umfänglichen Tagebüchern mit Schilderungen der Lebens- und Arbeitswelt an Bord. Gerade diesem Sammlungskomplex hat das DSM stets besonderen Rang eingeräumt, um sozialgeschichtlichen Forschungen, die hinsichtlich der Quellenlage im Vergleich zu technik- oder kunstgeschichtlichen Untersuchungen oft benachteiligt sind, eine breitere Basis zu geben.

Dank

Bei den ehrenamtlichen Mitarbeitern des Archivs habe ich mich für die oft jahrelange Unterstützung bereits bedankt. Am Ende dieses Beitrages darf aber auch der Dank an meine Kollegen in anderen Abteilungen des Hauses, die durch Anregungen und Hinweise die Akquisition von Archivalien gefördert oder auch bei Transporten behilflich waren, nicht vergessen werden. Schließlich nehme ich gern die Gelegenheit wahr, Herrn Prof Dr. Ellmers zu danken, der den Ausbau des Archivs stets mit Interesse begleitet und nach Kräften gefördert hat. Sein großes Engagement hat insbesondere geholfen, manche finanzielle Klippe entgegen aller Erwartung doch noch zu umschiffen.

Two-dimensional objects with depth: The archive of the German Maritime Museum

Summary

In the twenty-five years of its existence, the archive of the German Maritime Museum has become a significant collection whose approximately 19,000 technical drawings, 140,000 photographs, 5,600 printed art leaflets, 1,600 posters, 5,600 nautical charts and large number of files and documents of all kinds provide sources for a wide range of maritime-historical research intentions. Among the archive's users are not only historians, but also amateur researchers, journalists, film makers and ship model builders. Numerous publications – monographs and essays – are based wholly or in part on the corresponding sources from the museum. For a fee, a scientific information service team carries out research assignments and responds to extremely diverse requests for pictorial material. There are a few aspects which have a negative effect upon the operation of the archive: It is housed in rooms which are to some extent unsuitable for the purposes of accommodating an institution of this kind; what is more, the archive is understaffed. Without the extensive aid of volunteers, it would not have been possible to take complete stock of the archive material and make it accessible to the public by means of a systematic catalogue. The posters, art leaflets and a proportion of the technical drawings have recently been catalogued electronically, making these objects all the more accessible and allowing searches to be carried out according to a wide range of criteria.

Marchandise plate à fort tirage: les Archives du Musée allemand de la Marine

Résumé

Au cours des 25 années de leur existence, les Archives du Musée allemand de la Marine se sont agrandies au point de devenir une collection importante qui offre, grâce à ses 19 000 dessins techniques, 140 000 photographies, 5 600 gravures d'art, 1 600 affiches, 5 600 cartes marines et une grande collection de dossiers et de papiers en tout genre, des sources permettant des recherches variées sur l'histoire de la navigation. Le cercle de ses clients compte non seulement des historiens, mais aussi des chercheurs amateurs, des journalistes, des metteurs en scène et des maquettistes. De nombreuses publications – monographies et dissertations – reposent entièrement ou en partie sur les documents correspondants en provenance du Musée allemand de la Marine. Un service payant de renseignements scientifiques effectue les demandes de recherches et répond aux différents souhaits concernant le matériel iconographique. Malheureusement, les bureaux, qui sont en partie incompatibles à héberger des archives, et surtout le manque de personnel, se répercutent de façon négative sur le fonctionnement. C'est uniquement grâce à un renfort massif de bénévoles qu'il a été possible d'inventorier les archives et de les rendre accessibles au public grâce à un catalogue systématique. La collection des affiches et des gravures d'art ainsi qu'une partie des dessins techniques ont été, entretemps, répertoriés informatiquement, ce qui en facilite l'accès et rend possible la recherche par critères plus diversifiés.