

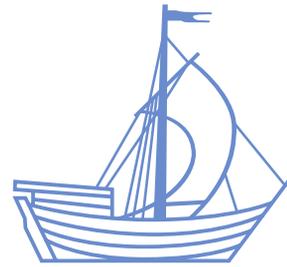


# JAHRESBERICHT

des Deutschen Schiffahrtsmuseums

# 2006





JAHRESBERICHT

des Deutschen Schiffahrtsmuseums

2006

Forschungsmuseum  
der Leibniz-Gemeinschaft



## VORWORT

2006 war ein Jahr von besonderer Bedeutung für das DSM. Die wichtigste Entscheidung fiel in der Mitte des Jahres, als der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 29. Juni 2006 Frau Dr. Ursula Warnke zur zweiten Direktorin des DSM wählte. Die Bestätigung der Wahl wurde mit der Berufung von Frau Dr. Warnke durch den Senat der Freien Hansestadt Bremen noch im Juli 2006 vollzogen. Nachdem seit Juli 2005 diese Stelle kommissarisch mit Dr. Albrecht Sauer besetzt war, konnte nun das neue Leitungsteam in der Endphase der Evaluierungsvorbereitungen gemeinsam agieren.

Auf der Mitgliederversammlung der Leibniz-Gemeinschaft im November 2005 wurde mitgeteilt, dass die Evaluierung einiger Institute, die ursprünglich für das Jahr 2007 vorgesehen war, auf das Jahr 2006 vorgezogen werden würde. Kurze Zeit später kam die Mitteilung aus Bonn, dass die Evaluierung des DSM für Ende November 2006 vorgesehen sei. Gleich zu Beginn des neuen Jahres wurde mit der Ausarbeitung der einzureichenden Unterlagen begonnen. In mehreren Sitzungen wurden die erarbeiteten Papiere erläutert und mit dem Wissenschaftlichen Beirat besprochen. Ende August war die endgültige Version fertig gestellt, die vom Geschäftsführenden Direktor und der Verwaltungsleiterin am 28. August 2006 im Referat für Evaluierung in Bonn abgegeben wurde.

Die Zeit von Ende August bis zum 27./28. November 2006, als die Evaluierungskommission ins DSM kam, wurde intensiv für die Vorbereitung genutzt. Positiv wirkte sich aus, dass Frau Dr. Warnke am 1. September 2006 ihren Dienst im DSM aufnehmen und an den Vorbereitungen mitwirken konnte. Hier war vor allem ihre Kompetenz als Ausstellungsmanagerin gefragt. Denn wir hatten uns ein ehrgeiziges Ziel gesetzt, das nur mit zusätzlicher

personeller Unterstützung zu erreichen war. Es galt, in wenigen Monaten die vom DSM konzeptionell erarbeitete Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« soweit mit unserem Partner für die Gestaltung, dem Studio Andreas Heller aus Hamburg, umzusetzen, dass der Evaluierungskommission wenn auch eine nicht fertige, so doch eine Ausstellung zu zeigen war, die neue Ansätze zur Gestaltung im Scharoun-Bau erkennen ließ. In Anbetracht der Tatsache, dass der Verwaltungsrat die Gelder erst im Juni freigegeben hatte, war es nur in einer konzertierten Aktion von Wissenschaftlern, Ausstellungsgestaltern und Werkstatt möglich, in groben Zügen das neue Konzept zu präsentieren. Oberstes Ziel war es, den Forschungscharakter der Ausstellung sichtbar zu machen. Einerseits sollte dem Besucher vermittelt werden, dass sich hier Forschung direkt in der Ausstellung niederschlägt, andererseits sollte dem Besucher die Möglichkeit gegeben werden, wenn gewünscht, in der Ausstellung selber zu forschen. Der Abschluss des Evaluierungsverfahrens, von dessen Ergebnis die Weiterfinanzierung des Forschungsmuseums durch den Bund und die Länder abhängt, ist nach jetzigem Stand erst im Jahre 2008 zu erwarten.

Im Zuge der Umgestaltungen im Scharoun-Bau wurden noch weitere Arbeiten erledigt, die für die künftige Weiterentwicklung der Ausstellungskonzeption, an der Frau Dr. Warnke zurzeit arbeitet, wichtig sind. So wurde das Seenotrettungsboot GEHEIMRAT GERLACH aus der Meissen-Halle entfernt und in den Erweiterungsbau verbracht, wo es nun richtig platziert in der Abteilung »Seenotrettung« zu sehen ist. Es wurde an den Platz gesetzt, an dem das Rettungsboot der PAMIR gestanden hatte, das in der Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« verortet wurde. In der für diese Aktion

Abbildung Umschlagvorderseite oben:  
Ewerfähre im Hamburger Hafen. (Foto: Walter Lüden, 1950er Jahre)

Abbildungen Umschlagvorderseite unten:  
An der Columbuskaje in Bremerhaven. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)  
DSM-Auszubildende montieren Stützen für die Formung des Rumpfes der Kogge von 1380. (Foto: Egbert Laska)  
Altersspuren an der Bordwand eines Ewers. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



Prof. Dr. Lars U. Scholl  
Geschäftsführender Direktor

frei geräumten Meissen-Halle wurde die gesamte Elektrik erneuert und die Hochdecke mit einem weißen Anstrich versehen, der dem Ausstellungsbereich ein sehr viel einladenderes Aussehen verleiht. Zunächst wird dort im Sommer 2007 ein Teil der Ausstellung zum 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd gezeigt, ehe dort später die maschinengetriebene Schifffahrt in neuem Gewand präsentiert wird. Zunächst jedoch erarbeitet ein Wissenschaftlerteam unter der Leitung von Frau Dr. Warnke ein neues Ausstellungskonzept für die Kogge-Halle.

Die Sonderausstellung »Fischstäbchen«, die zum Teil von der Fisch verarbeitenden Industrie gesponsert wurde, konnte vor den Sommerferien eröffnet werden. Sie lief mit vielseitiger Beachtung bis zum Jahresende.

Die Arbeiten an einem neuen Corporate Design wurden von der Berliner Firma Polyform fortgesetzt, so dass der Abschluss im Juni 2007 erfolgen kann. Für 2007 ist nach einer grundlegenden Neukonzeption der erstmalige Einsatz eines Audioguide-Systems in der Ausstellung vorgesehen. Beide Projekte wurden mit finanzieller Unterstützung des Fördervereins realisiert.

Die Stützaktion, die zur Rettung der Kogge erforderlich war, wurde von der Werkstatt im Rahmen der Lehrlingsausbildung vorbereitet, nachdem ein deutsch-dänisches Expertenteam die notwendigen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den DSM-Mitarbeitern festgelegt hatte. Im Jahr 2007 wird die Sicherung und Formkorrektur der Kogge durchgeführt und die endgültige freie Aufstellung der Kogge technisch festgelegt. Die Stützaktion wurde finanziert vom Förderverein, von einem Bremer Privatsponsor, vom Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. und aus Haushaltsmitteln des DSM. Die

Arbeiten zur freien Aufstellung des Schiffes werden nach außen vergeben werden müssen, soweit die Arbeiten nicht von der Werkstatt des DSM geleistet werden können. Die entsprechenden Gelder müssen dafür eingeworben werden.

Die Vorbereitungen für die Sanierung des über dreißig Jahre alten Scharoun-Baus sind soweit abgeschlossen, dass im Jahr 2007 mit der Abarbeitung der Prioritätenliste begonnen werden kann. Als erstes Projekt wird das Dach saniert. In Absprache mit dem Landesdenkmalamt soll das Flachdach eine leichte Neigung bekommen, die sicherstellt, dass das Regenwasser abfließt und nicht für längere Zeit stehen bleibt.

Eine kleine Maßnahme, von der wir uns allerdings eine große Wirkung versprechen, ist die Beseitigung der Barriere im Eingangsbereich. Wir hoffen, dass sich die Besucher durch die offene Situation im Entree besonders angesprochen fühlen, unsere Ausstellungen in optisch ansprechenden Räumen zu besichtigen. Die Verbesserung unserer besucherbezogenen Bereiche wurde im Rahmen des Projektes Fit4Service mit einer Zertifizierung im Dezember 2006 belohnt.

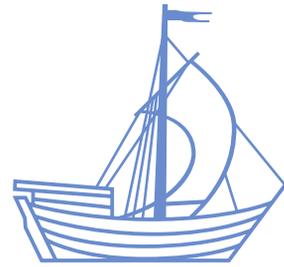
Die Leitung und Mitarbeiter des Deutschen Schiffahrtsmuseums haben im Jahre 2006 ihre satzungsgemäßen Aufgaben erfüllt und sich in vielfältiger Weise für die Fortentwicklung des Museums engagiert. Für die Unterstützung, die uns von vielen Seiten zuteil geworden ist, danken wir herzlich.

Bremerhaven, im August 2007

Lars U. Scholl

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	2	Alltagsleben an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit	34
<b>Das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Überblick</b>	8	Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schiffahrtsgeschichte	36
Kurzporträt	8	Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit	37
Aufgaben	9	Kunst der Seefahrt	37
Organisation und Ansprechpartner	10	Schiffssoldbücher der niederländischen Vereinigten Ostindischen Kompanie	37
<b>Die Gremien</b>	14	<b>Forschungsschwerpunkt II</b>	
Der Verwaltungsrat	14	»Die deutsche Schiffahrtsgeschichte in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«	38
Das Kuratorium	15	Versailles und die Folgen für die deutsche Schiffahrt	38
Der Wissenschaftliche Beirat	17	Schiffbaukonjunktur durch Reparationsablieferungen und Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918-1923)	39
<b>Die Fördervereine</b>	18	Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren	40
Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.	18	Leben und Arbeiten an Bord deutscher Frachtsegler 1914 bis 1939	41
Der Förderverein	18	Quellenbearbeitung als Ausstellungsführer für Kinder und Jugendliche	42
Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	18	Untersuchung zum Ende der Flößerei	44
Der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	19	Entwicklung der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit	45
<b>Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Zahlen</b>	22	Marinemalerei	46
Stellen und Haushaltsplan	22	Deutsche Atlantische Expedition 1925-27	47
Personalsituation am DSM	22	<b>Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung</b>	50
Haushalt	23	Sicherung und Präsentation der Bremer Kogge von 1380	50
Besucherzahlen	23	Methodenvergleich Nassholzkonservierung	50
Bericht der Frauenbeauftragten	25	Erhaltung und Bereederung des ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND von 1867	51
Qualitätssicherung im Deutschen Schiffahrtsmuseum	25		
<b>Forschung im Jahr 2006</b>	30		
Evaluierung am 27. und 28. November 2006	30		
<b>Forschungsschwerpunkt I</b>			
»Schiffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«	32		
Hansische Aktionsmittel zur See	33		
Erschließung der deutschen Holzressourcen für die niederländische Expansion	34		
Darstellung der Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen	34		



General History of the North Atlantic Fisheries	52	Der Fotoservice	89
Global Change in the Marine Realm (GLOMAR)	53	Museumpädagogischer Dienst	89
Arbeitsgruppe Schiffsliste	54	Besucherführungen	89
Galionsfiguren des DSM	55	<b>Nationale und internationale Kontakte</b>	90
Schicksal des Kreuzers KÖNIGSBERG	55	Tagungen	90
<b>Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung</b>	58	Arbeitsgemeinschaft Archive in der WGL vom 6.-7. März	90
Forschungsbezogener Ausbau und systematische Vervollständigung der Sammlungen	58	18. Internationales Kartonmodellbautreffen vom 28.-30. April	90
Erschließung und Erwerb wichtiger Sammlungsbestände im Magazin	58	11th International Conference on the Physics and Chemistry of Ice vom 23.-28. Juli	90
Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen	60	Kooperationen	90
Transferleistungen für Forschung und Ausbildung	62	Universität Bremen	90
Akademische Lehre, Betreuung von Abschlussarbeiten	62	Hochschule Bremerhaven	91
Ausstellungswesen	66	Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI)	91
Dauerausstellung	66	Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock	91
Neugestaltung der Ausstellung im Scharounbau	66	Deutsches Museum für Meereskunde Stralsund	91
Sonderausstellungen	67	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	92
Ausstellungen außerhalb des DSM	67	Drittmittelprojekte	92
Geplante Ausstellungen der Jahre 2007 und 2008	67	EU-Projekte	98
Sonderveranstaltungen im Jahr 2006	69	MarMuCommerce	98
Publikationswesen	70	eExhibition	99
Die Wissenschaftliche Redaktion	70	SeaPort	100
Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter 2006	71	Gremienarbeit	100
Externe Autoren	78	Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen	102
		Jahr der Geisteswissenschaften	106
		Vortragstätigkeiten	106
		Vortragsreihe »Schiffe, Meere, Häfen – Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum«	106
<b>Die Serviceeinrichtungen</b>	84	Vorträge außerhalb der Vortragsreihen	108
Das Archiv	84	Weitere Vortragsveranstaltungen im Deutschen Schifffahrtsmuseum	109
Die Bibliothek	84		
Das Objektmagazin	85	<b>Impressum</b>	111
Der Technische Dienst	85		
Die Öffentlichkeitsarbeit	88		
Die Wissenschaftliche Auskunft	88		



 **KRUPP-ARDELT**  
3000 kg Tragkr. b. 17/25m Ausl.  
Baujahr 1961

ELT  
Ausl.

ARDELT  
m Ausl.



KAMRACEL



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### im Überblick

#### Kurzporträt

Am 8. Oktober 1962 tauchte in Bremen bei Baggararbeiten in der Weser ein Schiffswrack auf, das als Hansekogge identifiziert wurde. Die Entscheidung Bremens, diesen Schiffsfund an ein Museum zu geben, führte unter Einbeziehung mehrerer schwimmender Oldtimer der Seefahrt im Alten Hafen von Bremerhaven, mit der hölzernen Bark SEUTE DEERN als dem Wahrzeichen der Stadt an der Spitze, der maritimen Sammlung des städtischen Morgenstern-Museums sowie einer umfangreichen Privatsammlung 1971 zur Gründung der Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum.

Die Stifter,

- ▶ die Freie Hansestadt Bremen (Land),
- ▶ die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde),
- ▶ die Stadt Bremerhaven,
- ▶ das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseum,

waren sich einig, dass die Hauptaufgabe des neuen Museums die Rekonstruktion und Konservierung der Bremer Hansekogge sein sollte, die man den Besuchern als freistehendes Exponat zeigen wollte.

Darüber hinaus sollte die Stiftung jedoch auch der Erforschung der gesamten deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihrem internationalen Kontext dienen. So wurde am Deutschen Schiffahrtsmuseum unmittelbar mit dem Aufbau und der Pflege einer schiffahrtsgeschichtlichen Sammlung begonnen, die neben der Hansekogge die Grundlage der Forschungsarbeit bildet, mit der sich das nationale Deutsche Schiffahrtsmuseum schnell eine weltweite Reputation erwarb.

1980 wurde es in die gemeinsame Forschungsförderung von Bund und Ländern (vormals Blaue Liste, heute Leibniz-Gemeinschaft) aufgenommen. Seither erfolgt die Finanzierung nach der 1975 von Bund und Ländern abgeschlossenen »Rahmenvereinbarung Forschungsförderung« und der »Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen«.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist eine rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der Abgabenordnung.

Abbildung vorhergehende Doppelseite:  
Stillstand: Die Containerschiffahrt hat die alten Kräne für den Stückgutumschlag im Hamburger Hafen arbeitslos gemacht.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

Abbildung oben:  
Kurs Ostasien: Containerschiff auf der Elbe bei Blankenese.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)



## Aufgaben

Die Aufgaben des Deutschen Schiffahrtsmuseums sind in § 2 der Stiftungssatzung beschrieben:

- ▶ **Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung;**
- ▶ **wissenschaftliche Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten;**
- ▶ **Tätigkeit für die Öffentlichkeit im Dienste der deutschen Schiffahrtsgeschichte mit den der Stiftung zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten.**

Das DSM verfügt neben Bibliothek, Archiv, Magazin, Wissenschaftlicher Redaktion, Wissenschaftlicher Auskunft und Fotoservice über eine Reihe von wissenschaftlichen Serviceeinrichtungen, mit deren Hilfe die Ergebnisse der am Haus betriebenen Quellenforschung aufbereitet und der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können.

Die schwimmende Flotte im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums ermöglicht es den Besuchern in sehr eindrucksvoller Weise, Schiffahrtsgeschichte zu erfahren. Fünf der sechs Großexponate sind begehbar und versetzen die Besucher in die Lage, sich ein direktes Bild von den Bedingungen auf den jeweiligen Schiffen zu machen. Die Nordische Jagt GRÖNLAND, die mit der großartigen Hilfe einer ehrenamtlichen Crew stets segelbereit an der Pier liegt, lädt zu besonderen Erlebnissen ein: Ein Törn auf dem 1867 gebauten Holzschiff lässt Geschichte lebendig werden.

# DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

## Organisation und Ansprechpartner



### Direktorium

#### Geschäftsführender Direktor

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl

0049 (0)471 4 82 07-49

[scholl@dsm.de](mailto:scholl@dsm.de)

Sekretariat

Hanna Thamm

0049 (0)471 4 82 07-43

[thamm@dsm.de](mailto:thamm@dsm.de)

### Museumsdirektorin

Dr. phil. Ursula Warnke

(ab dem 29.06.2006, Dienstantritt 01.09.06;

bis zum 29.06.2006 kommissarisch

Dr. Albrecht Sauer)

0049 (0)471 4 82 07-67

[warnke@dsm.de](mailto:warnke@dsm.de)

Sekretariat

Elke Kreowski

0049 (0)471 4 82 07-61

[kreowski@dsm.de](mailto:kreowski@dsm.de)



## Verwaltung

Dipl.-Volkswirt Beatrix Fromm  
0049 (0)471 4 82 07-27  
[fromm@dsm.de](mailto:fromm@dsm.de)

## Fachbereiche

### Schifffahrt in der Vor- und Frühgeschichte

Dr. phil. Siegfried Stölting  
0049 (0)471 4 82 07-48  
[stoelting@dsm.de](mailto:stoelting@dsm.de)

### Schifffahrt im Mittelalter

Hans-Walter Keweloh  
0049 (0)471 4 82 07-11  
[keweloh@dsm.de](mailto:keweloh@dsm.de)  
Dr. phil. Ursula Warnke  
0049 (0)471 4 82 07-67  
[warnke@dsm.de](mailto:warnke@dsm.de)

### Schifffahrt in der Frühen Neuzeit

Dr. phil. Albrecht Sauer  
0049 (0)471 4 82 07-25  
[sauer@dsm.de](mailto:sauer@dsm.de)  
Erik Hoops, M.A.  
0049 (0)471 4 82 07-13  
[hoops@dsm.de](mailto:hoops@dsm.de)

### Flößerei, Fährschifffahrt und Bootsbau

Hans-Walter Keweloh  
0049 (0)471 4 82 07-11  
[keweloh@dsm.de](mailto:keweloh@dsm.de)

### Nassholzkonservierung

Dr. rer. nat. Per Hoffmann  
0049 (0)471 4 82 07-62  
[hoffmann@dsm.de](mailto:hoffmann@dsm.de)

## Schifffahrt im Industriezeitalter

### Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
0049 (0)471 4 82 07-49  
[scholl@dsm.de](mailto:scholl@dsm.de)

### Technikgeschichte

Dr. phil. Dirk J. Peters  
0049 (0)471 4 82 07-36  
[peters@dsm.de](mailto:peters@dsm.de)

### Sozial- und Technikgeschichte

Klaus-Peter Kiedel  
0049 (0)471 4 82 07-64  
[kiedel@dsm.de](mailto:kiedel@dsm.de)

### Marinemalerei

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
0049 (0)471 4 82 07-49  
[scholl@dsm.de](mailto:scholl@dsm.de)

### Nautik und Gezeitenforschung

Dr. phil. Albrecht Sauer  
0049 (0)471 4 82 07-25  
[sauer@dsm.de](mailto:sauer@dsm.de)

### Frachtsegelschifffahrt im Industriezeitalter

Ursula Feldkamp, M.A.  
0049 (0)471 4 82 07-76  
[feldkamp@dsm.de](mailto:feldkamp@dsm.de)

### Polar- und Meeresforschung

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann  
0049 (0)471 4 82 07-15  
[huxmann@dsm.de](mailto:huxmann@dsm.de)

### Fischerei und Walfang

PD Dr. phil. Ingo Heidbrink  
0049 (0)471 4 82 07-16  
[heidbrink@dsm.de](mailto:heidbrink@dsm.de)

Abbildung oben:  
Im Alten Hafen von Wismar.  
Der lebhafteste Güterumschlag  
in Deutschlands südlichstem  
Ostseehafen ist in neue  
Hafenbecken umgezogen.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

# DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

## Organisation und Ansprechpartner

### Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe

PD Dr. phil. Ingo Heidbrink  
0049 (0)471 4 82 07-16  
[heidbrink@dsm.de](mailto:heidbrink@dsm.de)

### Schiffsarchäologie

Dr. phil. Ursula Warnke  
0049 (0)471 4 82 07-67  
[warnke@dsm.de](mailto:warnke@dsm.de)

### Archiv

Klaus-Peter Kiedel  
0049 (0)471 4 82 07-64  
[kiedel@dsm.de](mailto:kiedel@dsm.de)

### Bibliothek

Dr. phil. Albrecht Sauer  
0049 (0)471 4 82 07-25  
[sauer@dsm.de](mailto:sauer@dsm.de)  
Dipl.-Bibl. Jutta Pellnitz und  
Dipl.-Bibl. Petra Schütz,  
Bibl.-Ass. Simon Kursawe  
0049 (0)471 4 82 07-22/44  
[bibliothek@dsm.de](mailto:bibliothek@dsm.de)

### Magazin

Dr. phil. Ursula Warnke  
0049 (0)471 4 82 07-67  
[warnke@dsm.de](mailto:warnke@dsm.de)

### Wissenschaftliche Redaktion

Erik Hoops, M.A.  
0049 (0)471 4 82 07-13  
[hoops@dsm.de](mailto:hoops@dsm.de)  
Ursula Feldkamp, M.A.  
0049 (0)471 4 82 07-76  
[feldkamp@dsm.de](mailto:feldkamp@dsm.de)

### Museumpädagogik

Dr. phil. Siegfried Stölting  
0049 (0)471 4 82 07-48  
[stoelting@dsm.de](mailto:stoelting@dsm.de)

### Informations- und Kommunikationstechnologie

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler  
0049 (0)471 4 82 07-14  
[schindler@dsm.de](mailto:schindler@dsm.de)

### Technischer Dienst

Jörg Geier  
0049 (0)471 4 82 07-20  
[geier@dsm.de](mailto:geier@dsm.de)

### Personalrat

Vorsitzender:  
Dr. phil. Siegfried Stölting  
0049 (0)471 4 82 07-48  
[stoelting@dsm.de](mailto:stoelting@dsm.de)

### Frauenbeauftragte

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler  
0049 (0)471 4 82 07-14  
[schindler@dsm.de](mailto:schindler@dsm.de)

### Kasse

0049 (0)471 4 82 07-38  
[info@dsm.de](mailto:info@dsm.de)

### Zentrale

0049 (0)471 4 82 07-0  
[info@dsm.de](mailto:info@dsm.de)



KRAIGSDORF

CAP SAUER

Deutscher Ring

NEUFELDE

NEUFELDE



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Gremien

#### Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Gremium der Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum. Er unterstützt und überwacht die Arbeit des Direktoriums, fördert die Forschungsarbeit und die museale Tätigkeit der Einrichtung und genehmigt den Jahresabschluss. Zu seinen Aufgaben gehört es ferner, Empfehlungen an die Träger zu verabschieden und die Grunddaten des Forschungsplanes und des Programmbudgets zu genehmigen. Ebenso entscheidet der Verwaltungsrat über die Besetzung des Wissenschaftlichen Beirats und berät dessen Empfehlungen.

Im Jahr 2006 fanden die Sitzungen des Verwaltungsrats am 29. Juni und am 7. November unter dem Vorsitz des Senators Jörg Kastendiek statt.

Auf Beschluss des Verwaltungsrats war die Stelle des zweiten Direktors national und international ausgeschrieben worden. Entsprechend der Empfehlung des Wissenschaftsrates aus dem Jahre 2000 wurde die Stelle mit einer Historikerin besetzt, die über Leitungserfahrung, Ausstellungserfahrung, Kenntnisse in der Wissenschaftsvermittlung und im Marketing, des Kulturmanagements sowie der Öffentlichkeitsarbeit verfügt. Der Verwaltungsrat beschloss auf seiner 53. Sitzung am 29. Juni 2006, die Stelle mit Frau Dr. Ursula Warnke zu besetzen. Somit endete die kommissarische Wahrnehmung der zweiten Direktorenstelle durch Dr. Albrecht Sauer. Frau Dr. Warnke trat die Stelle der zweiten Direktorin am 1. September 2006 an.

Auf der Sitzung am 29. Juni 2006 wurde Professor Dr. Rainer Slotta, Direktor des Leibniz-Instituts Deutsches Bergbaumuseum, Bochum, zum persönlichen Mitglied in den Verwaltungsrat berufen.

Stadtrat Prof. Dr. Wolfgang Weiß schied am 1. November 2006 aus seinem Amt als Kulturdezernent der Stadt Bremerhaven aus. Der Magistrat der Stadt Bremerhaven beschloss auf seiner Sitzung in der 44. Woche, seinen Nachfolger, Stadtrat Dr. Rainer Paulenz, in den Verwaltungsrat zu entsenden.

Herr Regierungsdirektor Dr. Karl-Ludwig Backsmann, Beauftragter der Bundesregierung für Kultur und Medien, Bonn, schied Anfang November 2006 aus dem Verwaltungsrat aus, da er innerhalb seines Amtes mit anderen Aufgaben betraut wurde. Ein Nachfolger wurde im Jahr 2006 nicht benannt.

Der geschäftsführende Direktor berichtete in beiden Sitzungen über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen Forschung und Museum.

Dem Direktorium wurde für das abgelaufene Geschäftsjahr Entlastung erteilt.

Zum Berichtsjahr 2006 gehörten dem Verwaltungsrat an:

#### ► Vorsitzender

Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats, Bremen  
(Stellvertreter: Senator für Kultur Jörg Kastendiek, Bremen)

#### ► für den Bund

Museumsdirektor Dr. Harald Benke, Deutsches Meeresmuseum, Stralsund  
Regierungsdirektor Dr. Karl-Ludwig Backsmann, Beauftragter der Bundesregierung für Kultur und Medien, Bonn (bis November 2006)



#### ► für das Land Bremen

Gerlinde Berk, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft (MdB), Bremen

(Stellvertretung: vakant)

Senator für Kultur Jörg Kastendiek, Bremen

(Stellvertreterin: Staatsrätin Elisabeth Motschmann, Senator für Kultur, Bremen)

Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats, Bremen

(Stellvertretung: vakant)

Karin Tuzcek, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft (MdB), Bremen

(Stellvertreter: Bernd Ravens, MdB, Bremen)

#### ► Stadt Bremerhaven

Stadtverordneter J. Conrad Rogge, Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven

(Stellvertreter: Werner Hoffmann, Stadtverordnetenversammlung, Bremerhaven)

Stadtrat Prof. Dr. Wolfgang Weiß, Magistrat Bremerhaven (bis 31. Oktober 2006)

Stadtrat Dr. Rainer Paulenz, Magistrat Bremerhaven (ab November 2006)

(Stellvertreter: Stadtrat Volker Holm, Magistrat Bremerhaven)

#### ► für den Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Friedrich Wilhelm Bracht, Bremen, Vorsitzender

(Stellvertreter: Eckart Knoth, Schiffdorf)

#### ► für das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.

Rechtsanwalt Dr. Manfred Ernst, Bremerhaven, Vorsitzender

(Stellvertreter: Helmut Volk, Langen)

#### ► Vorsitzender des Kuratoriums

Dr. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven

#### ► Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats

Prof. Dr. Horst Wernicke, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

#### ► Persönliche Mitglieder

Prof. Dr. Berthold Beitz, Vorsitzender des Kuratoriums »Alfried Krupp von Bohlen-Halbach-Stiftung«, Essen

Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg

Prof. Dr. Rainer Slotta, Direktor des Leibniz-Instituts Deutsches Bergbaumuseum, Bochum (ab 29. Juni 2006)

Prof. Peter Tamm, Hamburg

#### Das Kuratorium

Das Kuratorium berät und unterstützt den Verwaltungsrat und das Direktorium auf wissenschaftlichem und musealem Gebiet. Es berät über das Forschungsprogramm, die wissenschaftliche Tätigkeit sowie die Forschungsvorhaben des Deutschen Schifffahrtsmuseums und beurteilt das Ausstellungsprogramm.

Empfehlungen zum Sammlungsmanagement und Vorhaben in der Öffentlichkeitsarbeit zu geben, ist ebenso Aufgabe des Kuratoriums wie die Beurteilung des Wirtschaftsplans, des Jahresberichts, des Forschungsprogramms und des Berichts über die Erfüllung des Stiftungszwecks. Die Mitglieder des Kuratoriums werden vom Verwaltungsrat für eine Amtszeit von vier Jahren berufen. Die einmalige Wiederberufung ist zulässig.

Im Berichtsjahr haben die Sitzungen des Kuratoriums am 10. März und am 27. Oktober stattgefunden.

Abbildung oben:  
Bernd Neumann (l.), Staatsminister und Beauftragter für Kultur und Medien, im Gespräch mit dem Bremerhavener Oberbürgermeister Jörg Schulz (r.) und DSM-Direktor Prof. Dr. Lars U. Scholl (M.) bei seinem Besuch im DSM am 11. September 2006.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Gremien

Im Jahr 2006 haben dem Kuratorium angehört:

► **Vorsitzender**

Dr. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven

(Stellvertreter: Rechtsanwalt Udo Immermann, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen i.R.)

► **Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie**

Ministerialrat a.D. Christoph Lammich

► **Bundesministerium für Verteidigung**

Kpt. z.S. Gerd Kiehnle, Kommandeur der Marineoperationsschule Bremerhaven

► **Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**

Ministerialrat Gerd Conrad

► **Land Bremen**

Dr. Narciss Göbbel, Referent beim Senator für Kultur, Bremen

► **Land Hamburg**

Prof. Dr. Gisela Jaacks, Direktorin des Museums für Hamburgische Geschichte, Hamburg

► **Land Mecklenburg-Vorpommern**

Dr. Peter Danker-Carstensen, Direktor des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums Rostock

► **Land Niedersachsen**

Dagmar von Reitzenstein, Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, Hannover

► **Land Schleswig-Holstein**

Prof. Dr. Herwig Guratzsch, Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Schleswig

► **Deutsche Forschungsgemeinschaft**

Dr. Hans-Dieter Bienert, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Bonn

► **Wissenschaftler**

Dr. Els van Eijck van Heslinga, Verwaltungsdirektorin der Universität Leiden, Niederlande  
Prof. Morten Hahn-Pedersen, Direktor des Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg, Dänemark (bis Oktober 2006)

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann, emeritierter Professor der TUHH, Hamburg-Harburg (bis Oktober 2006)

Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler, Fachleiter Marine am Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Potsdam  
Dr. Barbara Pferdehirt, Direktorin am Römisch-Germanischen Zentralmuseum, Mainz

Prof. Dr. Wolfhard Weber, Professor an der Ruhr-Universität Bochum (bis Oktober 2006)

Prof. Dr. Horst Wernicke, Professor an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (bis Oktober 2006)

► **Nachfolger der nach zwei Amtsperioden ausgeschiedenen Mitglieder des wissenschaftlichen Beirats**

Prof. Dr. Robert Bohn, Professor an der Universität Flensburg, IZRG (seit 7. November 2006)

Prof. Dr. Hans-Joachim Braun, Professor an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg (seit 7. November 2006)

PD Dr. Michael Epkenhans, Otto-von-Bismarck-Stiftung, Friedrichsruh (seit 7. November 2006)

Drs. Frits Loomeijer, Direktor des Maritiem Museum, Rotterdam (seit 7. November 2006)

Prof. Dr. Martin Rheinheimer, Süddänische Universität, Esbjerg (seit 7. November 2006)

► **Museen**

Prof. Dr. Dirk Böndel, Direktor des Deutschen Technikmuseums Berlin



#### ► **Wissenschaftliche Institutionen**

Prof. Dr. Jörn Thiede, Direktor des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven

#### ► **Wirtschaft**

Rechtsanwalt Udo Immermann, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen i.R.

#### ► **Verbände**

Dirk-Max Johns, Verband Deutscher Reeder, Hamburg

#### ► **Einzelpersonlichkeiten**

Dr. Winfried Benz, Generalsekretär des Wissenschaftsrats a.D., Berlin

Dr. jur. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven

### **Der Wissenschaftliche Beirat**

Ausgewählte Mitglieder des Kuratoriums bilden den Wissenschaftlichen Beirat des Deutschen Schiffahrtsmuseums, der das Evaluierungsgremium für die Forschungsarbeit und die wissenschaftliche Leistung des DSM darstellt. Seine regelmäßigen Audits sind Teil der internen Qualitätssicherung der wissenschaftlichen Forschung.

Dem Wissenschaftlichen Beirat wird das Forschungsprogramm im Voraus vorgelegt und von ihm beurteilt. Er spricht Empfehlungen zu den Forschungsvorhaben aus und beurteilt die Ergebnisse anhand des Forschungsberichts der wissenschaftlichen Mitarbeiter.

Wegen der Evaluierung des DSM hielt es der Wissenschaftliche Beirat für ratsam, sich zur Unterstützung des Direktoriums im Jahr 2006 häufiger als sonst üblich am 8./9. März, am 24. Mai, am 27./28. Juli und am 26. Oktober zu Sitzungen zu treffen.

Der Wissenschaftliche Beirat setzte sich bis Oktober 2006 aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- Prof. Dr. Horst Wernicke (Vorsitzender), Mitglied seit 4. Februar 1998, Wiederberufung am 19. September 2003
- Dr. Els van Eijck van Heslinga (Stellvertreterin), Mitglied seit 4. Februar 1998, Wiederberufung am 19. September 2003
- Prof. Morten Hahn-Pedersen, Mitglied seit 4. Februar 1998, Wiederberufung am 19. September 2003
- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann, Mitglied seit 4. Februar 1998, Wiederberufung am 19. September 2003
- Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler, Mitglied seit Januar 2005
- Dr. Barbara Pferdehirt, Mitglied seit 19. September 2003
- Prof. Dr. Wolfhard Weber, Mitglied seit 4. Februar 1998, Wiederberufung am 19. September 2003

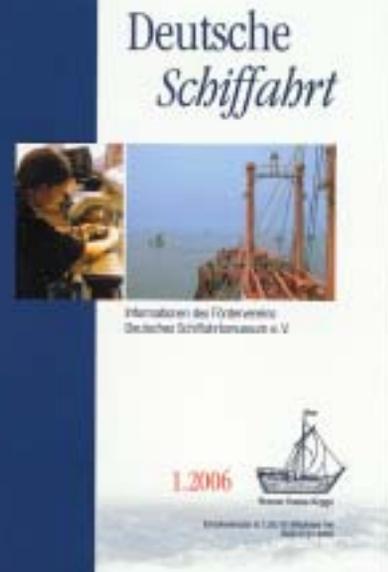
Der Verwaltungsrat des DSM berief auf seiner Sitzung am 7. November 2006 folgende neue Mitglieder in den Wissenschaftlichen Beirat:

- Prof. Dr. Robert Bohn
- Prof. Dr. Hans-Joachim Braun
- PD Dr. Michael Epkenhans
- Drs. Frits Loomeijer
- Prof. Dr. Martin Rheinheimer

Sie bilden zusammen mit Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler und Dr. Barbara Pferdehirt den neuen Wissenschaftlichen Beirat.

Der Wissenschaftliche Beirat hat auf seiner ersten Sitzung am 15. März 2007 Prof. Bohn zum Vorsitzenden und Prof. Rheinheimer zu dessen Vertreter gewählt.

Abbildung oben:  
Anlegemanöver: Lotse und Kapitän am Nockfahrstand eines Containerschiffes.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Fördervereine

#### Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.

Das 1967 gegründete Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums ist einer der vier Stifter des DSM. Sein satzungsmäßiger Zweck ist die Förderung der Volksbildung auf dem Gebiet der deutschen Schifffahrtsgeschichte. Dies erfolgt insbesondere durch die Unterstützung des Deutschen Schifffahrtsmuseums auf wissenschaftlichen, musealen und technischen Gebieten und die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der geförderten Tätigkeiten.

Das Kuratorium wird durch einen Vorstand geleitet, dessen Vorsitzender auch Mitglied des Verwaltungsrates ist. Im Jahr 2006 gehörten dem Vorstand an:

- ▶ Dr. Manfred Ernst (Erster Vorsitzender)
- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Zweiter Vorsitzender)
- ▶ Claus Brüggemann
- ▶ Erck Rickmers
- ▶ Helmut Volk (Schatzmeister)

Zum 31. Dezember 2006 hatte das Kuratorium rund 100 Mitglieder. Höhepunkte des Vereinslebens sind die regelmäßig stattfindenden »Besonderen Abende«, die für die Mitglieder im Deutschen Schifffahrtsmuseum angeboten werden. Vorträge und Vorführungen über die Arbeit des DSM werden von einem gemeinsamen »Klönssnack« begleitet.

Für die Sammlung des Deutschen Schifffahrtsmuseums konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr mit der finanziellen Unterstützung des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V. diverse Objekte erworben werden. Insgesamt gewährte das Kuratorium Mittel in Höhe von 9566,67 Euro.

#### Der Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Der Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. wurde 1978 gegründet. Er ist hervorgegangen aus dem »Förderverein Bremer Hanse-Kogge« (1967-1978) und hatte im abgelaufenen Geschäftsjahr rund 3200 Mitglieder. Der satzungsmäßige Zweck des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. ist die Unterstützung der Arbeit des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

Der Verein wird von einem Vorstand geführt, der Schriftführer leitet die Geschäftsstelle im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Der Vorstandsvorsitzende ist Mitglied im Verwaltungsrat des DSM. Zum 31. Dezember 2006 gehörten zum Vorstand des Fördervereins:

- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Erster Vorsitzender)
- ▶ Dr. Manfred Ernst (Zweiter Vorsitzender)
- ▶ Walter Wiebe (Erster Schriftführer)
- ▶ Fritz Jürgen Fründt (Zweiter Schriftführer)
- ▶ Rainer Schmidt (Schatzmeister)
- ▶ Klaus-Jürgen Meyer (Beisitzer)
- ▶ Eckart Knoth (Beisitzer)

Der Förderverein bietet seinen Mitgliedern bis zu zwei Reisen im Jahr an, die stets einen schifffahrtsgeschichtlichen Bezug haben und regen Zuspruch finden.

Die vom Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. herausgegebene Zeitschrift »Deutsche Schifffahrt« ist im Jahr 2006 zweimal erschienen. Die Zeitschrift ist die wichtigste Informationsquelle für die Mitglieder des Vereins. Sie lädt zu Veranstaltungen im DSM ein, informiert über die Arbeit in Forschung und Museum und bietet auch auswärtigen Autoren die Möglichkeit, Wissenswertes aus der Schifffahrt zu publizieren. Für die Redaktion zeichnet Klaus-Peter Kiedel verantwortlich.



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

2.2006



Deutsches Schiffahrtsmuseum  
188 633,73 Euro

Im Jahr 2006 unterstützte der Förderverein die Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit insgesamt 188 633,73 Euro. Gefördert wurden u.a.:

Fotodigitalisierung	20 000,00 Euro
Refinanzierung zweier Bände von Levinus Hulsius	17 500,00 Euro
Ankauf Gemälde »Großherzogin Cecilie vor der Columbuskaje in Bremerhaven« (gesponsert von Herrn Dieckell und Herrn Dr. Ditzen-Blanke)	9 500,00 Euro
Bau einer Klimakammer für Gemälde des NDL	30 000,00 Euro
Mitfinanzierung »Rettung Hansekogge« (inklusive Hollweg-Stiftung)	100 000,00 Euro

## Der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.

Im Jahr 1983 wurde das U-Boot WILHELM BAUER erworben, zu dessen Erhaltung sich der Verein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. konstituierte. Das U-Boot wurde für Besucher zugänglich gemacht und liegt seit 1984 im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Es stellt seitdem einen Besuchermagneten dar.

Bedingt durch zahlreiche Baustellen war der Zugang für den Besucher äußerst beschwerlich, so dass gegenüber 2005 ein deutlicher Rückgang um ca. 20% zu verzeichnen ist. Im Jahr 2006 wurden knapp 80 000 Besucher gezählt.

Mit den Überschüssen aus den Einnahmen unterstützt der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. das Deutsche Schiffahrtsmuseum bei seiner Arbeit. Im Jahr 2006 wurde besonders der Erwerb diverser Objekte erst mit der Unterstützung des Fördervereins möglich. Insgesamt bewilligte das Technikmuseum im Jahr 2006 Zuwendungen von 33 988,08 Euro, davon entfielen allein 20 000 Euro auf die Sanierung der Kogge und 10 000 Euro auf die Errichtung eines klimatisierten Magazins.

Der Verein wird von einem Vorstand geführt und von einem Geschäftsführer geleitet. Dem Vorstand gehörten zum 31. Dezember 2006 an:

- ▶ Elmar Fritsche (Vorsitzender)
- ▶ Dr. Hermann Klein (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Erich Wilke (Geschäftsführer)

Zu diesem Stichtag (31. Dezember 2006) hatte der Verein 38 Mitglieder.

Nachfolgende Doppelseite:  
Mit seinem modernen »Cruise Terminal Ostseekai« ist Kiel in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Hafen für Kreuzfahrtschiffe geworden.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)



**M·A·N**  
TRAGFAHIGKEIT |  
9/16/24 t



# DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

## in Zahlen

### Stellen- und Haushaltsplan

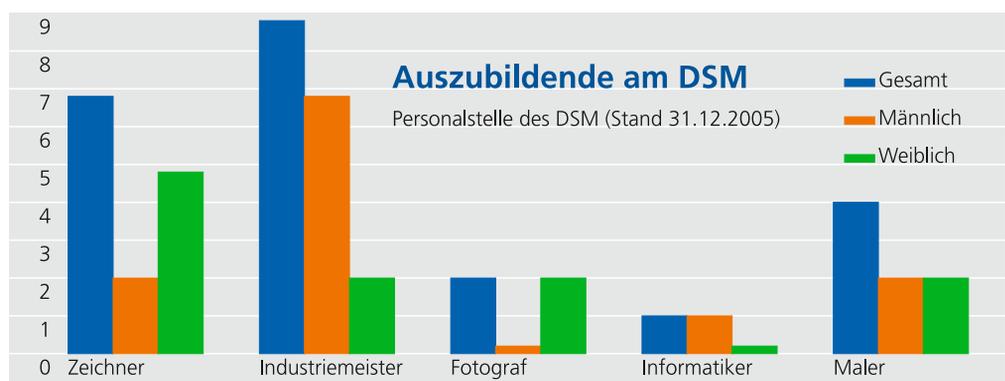
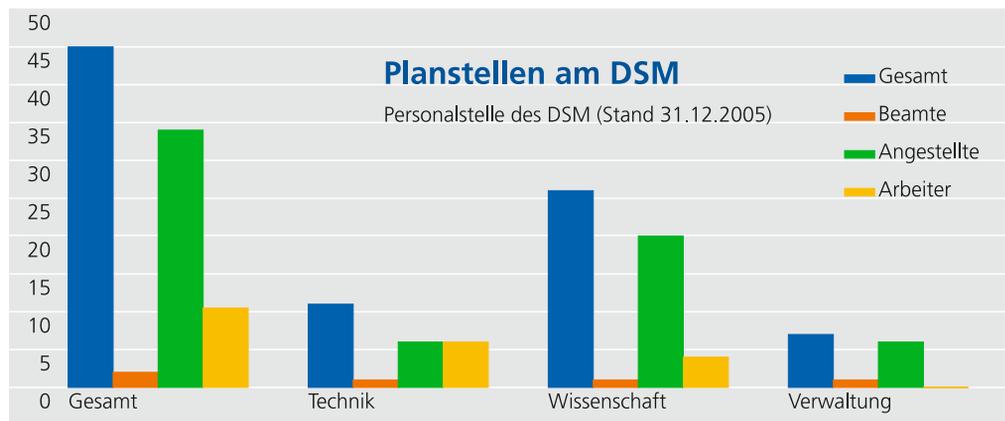
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum verfügt gemäß Stellenplan über 46,5 Planstellen, davon 2 Stellen für Beamte, 34 Stellen für Angestellte und 10,5 Stellen für Arbeiter. Die Planstellen sind mit insgesamt 52 Mitarbeitern in Voll- und Teilzeit besetzt.

23 junge Leute (darunter elf Frauen) werden in verschiedenen Berufssparten (Technische Zeichner, Industriemechaniker, Maler- und Lackierer, Fotografen, Informatiker) am DSM ausgebildet. Sechs Auszubildende schlossen im Jahr 2006 ihre

Ausbildung mit Erfolg ab, von denen die meisten übergangslos neue Stellen in der Industrie antraten. Die Evaluierungskommission war positiv beeindruckt von der besonderen Leistung des DSM auf dem Ausbildungssektor.

Der Aufsichtsbereich wurde mit vier externen Kräften verstärkt. Daneben sind acht (saisonal bis zwölf) geringfügig Beschäftigte und fünf Ein-Euro-Kräfte am Deutschen Schiffahrtsmuseum beschäftigt.

Im Jahr 2006 waren sechs Studenten als studentische Hilfskräfte bzw. im Rahmen von Praktika im Deutschen Schiffahrtsmuseum tätig.





Achtzehn junge Leute absolvierten in den Abteilungen Bibliothek, Fotoatelier und Werkstatt Schulpraktika. Sechs Studenten absolvierten ein studentisches Praktikum.

### Personalsituation am DSM

Seit der letzten Sitzung des Wissenschaftlichen Beirats am 26. Oktober 2006 und des Kuratoriums am 27. Oktober 2006 hat es im Wissenschaftlerstab keine Veränderung gegeben. Erstmals seit vielen Jahren waren seit dem Dienstantritt von Frau Dr. Warnke zum 1. September 2006 alle Stellen kontinuierlich besetzt. Eine planmäßige Änderung wird Ende 2008 mit dem altersbedingten Ausscheiden des Nassholzkonservators eintreten. Für diese Stelle soll wiederum ein Nassholzexperte gewonnen werden, damit die Expertise in diesem Feld weiterhin dem DSM erhalten bleibt.

Bis zum 31. Dezember 2006 war Frau Dr. Christine Keitsch als externe Kraft mit der Wahrnehmung eines Teils der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit betraut. Ihr Werkvertrag, der von den Fördervereinen bezahlt wurde, ist zum Jahresende ausgelaufen. Die Vereine sind der Meinung, dass diese Aufgaben von fest angestelltem und von den Zuwendungsgebern finanziertem Personal zu leisten sind. Deshalb wollen sie sich aus der Finanzierung, die sie nur für eine begrenzte Zeit zugesagt hatten, zurückziehen. Dies stellt das DSM vor ein großes Problem. Seit vielen Jahren haben Externe diese Arbeit, das Direktorium unterstützend, mit betreut. Da die Öffentlichkeitsarbeit vor allem nach Abschluss der touristischen Aufwertung Bremerhavens an Bedeutung zunehmen wird, muss darüber nachgedacht werden, wie dem DSM zu einem Ausbau der professionellen Presse- und Öffentlichkeits-

arbeit verholfen werden kann. Es steht zu erwarten, dass das Gutachten der Evaluierungskommission dazu Stellung beziehen wird.

Momentan läuft ein Antrag des DSM auf Freigabe einer Stelle für einen Museumstechniker, die durch das altersbedingte Ausscheiden eines für die Koggetechnik zuständigen Mitarbeiters frei geworden ist. Für die Ausstellungsbetreuung besteht großer Bedarf, gerade auch vor dem Hintergrund der Neugestaltung der Dauerausstellung und der zunehmenden elektronischen Technik in der Ausstellung. Eine weitere Stelle im Aufsichtsbereich ist zur Zeit unbesetzt.

### Haushalt

Das Gesamtvolumen des Haushaltsplanes 2006 betrug nach Einnahmen und Ausgaben 4 523 570 Euro.

Die Mehrausgaben im Sachausgabenbereich (Ausstellungen, Gebäudeunterhaltung etc.) konnten durch Umwidmungen und Einsparungen erbracht werden.

### Besucherzahlen

Für das Jahr 2006 hatte sich das DSM zum Ziel gesetzt, die Besucherzahl des vergangenen Jahres mindestens zu halten. Das war ein ehrgeiziges Vorhaben angesichts der Baustelle und der Bauzäune im Norden des Museums sowie fehlender Parkmöglichkeiten. Leider musste im Jahr 2006 trotz mehrerer Sonderausstellungen und der erfolgreichen Vortragsreihe ein Rückgang der Besucherzahlen hingenommen werden.

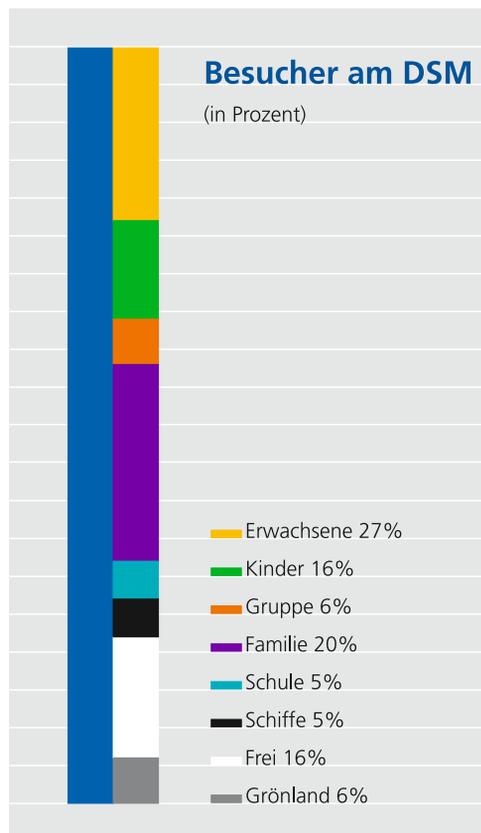
Die Hoffnung, den Stand des Vorjahres zu halten, ist nicht in Erfüllung gegangen. Statt 171 000 im Jahre 2005 kamen 2006 nur 155 000 Besucher. Zwar ist ein Rückgang der Besucher-

Abbildungen oben:  
Anlässlich eines Sommertörns in die Ostsee warb die GRÖNLAND, das älteste Mitglied der DSM-Museumsflotte, für den Klimaschutz.  
(Fotos: Steffi Saueracker)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### in Zahlen



zahlen in den meisten Museen zu verzeichnen, doch die Situation des DSM ist besonders durch die Bauaktivitäten rund um das Haus beeinträchtigt worden. Überall sind Bauzäune aufgestellt. Eine Verkehrsleitung der Besucher ist praktisch nicht existent. Das offizielle Hinweisschild über der Columbusstraße weist nach Norden, also weit weg vom DSM. Trotz zahlreicher Interventionen bei den zuständigen städtischen Stellen passiert nichts. Man wird lediglich auf 2008 vertröstet, auf eine Zeit nach Beendigung der Bauarbeiten. Die Parkplatzsituation ist katastrophal. Unsere potenziellen Besucher drehen vor dem Haus um, wenn sie merken, dass keine

Parkplätze zur Verfügung stehen. Der Schwerlastverkehr verläuft direkt vor dem DSM und ruiniert die Trasse, von der Verschmutzung ganz zu schweigen. Der gefahrlose Zugang zum DSM ist nicht in jedem Falle gegeben. Das Jahr 2007 verspricht trotz der neuen Ausstellungen wenig Besserung. Wir erwarten erst für das Jahr 2008 einen Aufschwung, wenn die Bautätigkeit beendet sein wird und die Besucher Bremerhavens von den Tourismuswerbern auch zum DSM geleitet werden. Die Neugestaltung der ständigen Ausstellung im Scharounbau wird ein Übriges tun und zur Attraktivitätssteigerung des DSM beitragen.

#### Kombiticket

Mit dem Deutschen Auswandererhaus wurde die Einführung eines Kombitickets vereinbart. Damit ist es erstmals gelungen, eine Vernetzung zwischen zwei Kulturinstitutionen in der Stadt Bremerhaven herzustellen, die sich aus der in beiden Häusern behandelten Thematik der Auswanderung ergibt. Ab dem 3. April konnten Besucher Kombitickets für Erwachsene (11 Euro), ermäßigt ohne Kinder (9 Euro) und für Familien (29 Euro) erwerben. Diese Tickets sind ab Kauftag 48 Stunden gültig und übertragbar.

Im Jahr 2006 wurden im DSM 751 Erwachsenen-Kombitickets, 560 ermäßigte Kombitickets und 142 Familientickets verkauft.

Die Zahl der im DAH gekauften und im DSM abgegebenen Kombitickets belief sich auf 1118 Erwachsenentickets, 644 ermäßigte Tickets und 232 Familientickets.

Während der Ferien lockten die angebotenen Aktivitäten anlässlich der Ferienpass-Aktion 1236 Kinder ins Museum.

Zu den Vorträgen, die im DSM abgehalten wurden, kamen ca. 10 000 Besucher. Der Eintritt war frei.



Die Mitglieder des Fördervereins können das DSM jederzeit kostenlos besuchen. Diese Möglichkeit wird von vielen Fördervereins-Mitgliedern häufig wahrgenommen, um sich regelmäßig vor Ort von den Veränderungen und Neuerungen in der Ausstellung zu überzeugen.

### Bericht der Frauenbeauftragten

Das DSM unterliegt neben dem Bundesgleichstellungsgesetz auch dem Landesgleichstellungsgesetz (Land Bremen). Weiter wird von Einrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft erwartet, dass auch die »WGL-Rahmenempfehlung zur Gleichstellung (AVGlei)« von Frauen und Männern umgesetzt und eine entsprechende Vereinbarung mit dem Sitzland geschlossen wird.

Diese Vorgaben beinhalten die Verbesserung der Zugangs- und Aufstiegsbedingungen für Frauen, eine deutliche Erhöhung des Anteils an Frauen besonders in wissenschaftlichen und Leitungspositionen sowie den Abbau struktureller Benachteiligungen. Ebenso ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen und Männer zu fördern.

Geschlechterspezifische Fragestellungen sollen – soweit möglich – Einzug in die Forschungsinhalte finden. Ergänzend soll in den Instituten auf die bestehende gesetzliche Regelung gegen sexuelle Belästigung im Beschäftigtenschutzgesetz (Art. 10 des Zweiten Gleichberechtigungsgesetzes) hingewiesen werden.

Der Frauenförderplan des Deutschen Schiffahrtsmuseums greift die Regelungen auf. Die entsprechende Vereinbarung zur Umsetzung des AVGlei wurde im Dezember 2004 mit den Zuwendungsgebern geschlossen. Der Frauenförderplan des DSM, das LGG (Landesgleichstellungsgesetz des Landes Bremen) und die

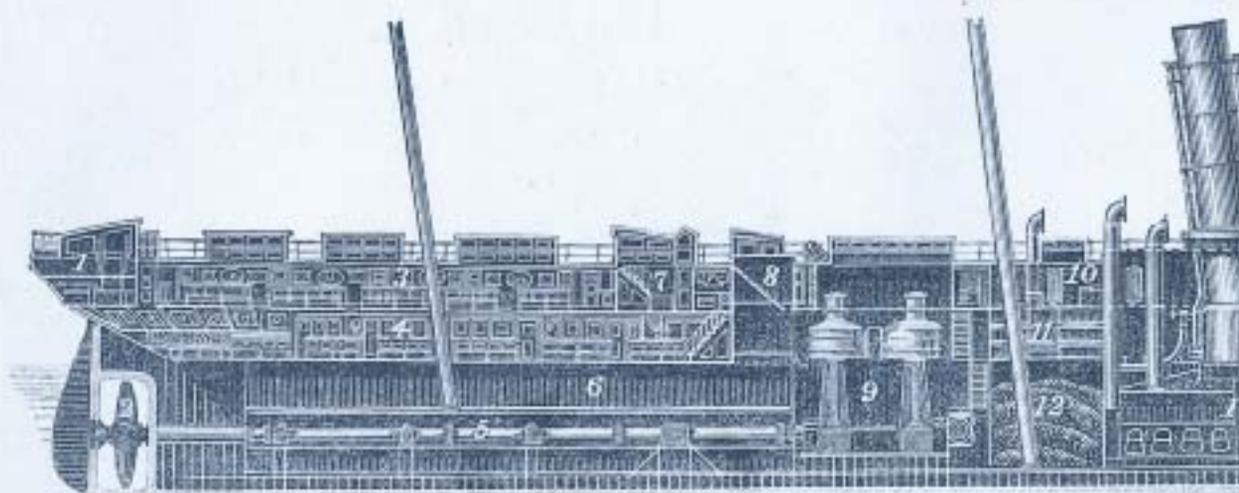
Empfehlungen der WGL ziehen sich durch die Tätigkeit der Frauenbeauftragten des DSM. In enger Zusammenarbeit mit dem Direktorium und dem Personalrat werden die Regelungen umgesetzt. Die Einstellung von Frau Dr. Warnke als zweite Direktorin trug dazu bei, den Anteil von Frauen in Führungspositionen zu erhöhen.

Seit Februar 2004 sind Frau Birgit Schindler (Frauenbeauftragte) und Frau Ursula Feldkamp (stellv. Frauenbeauftragte) im Amt. Sie nehmen an Fortbildungen und an Arbeitskreisen teil.

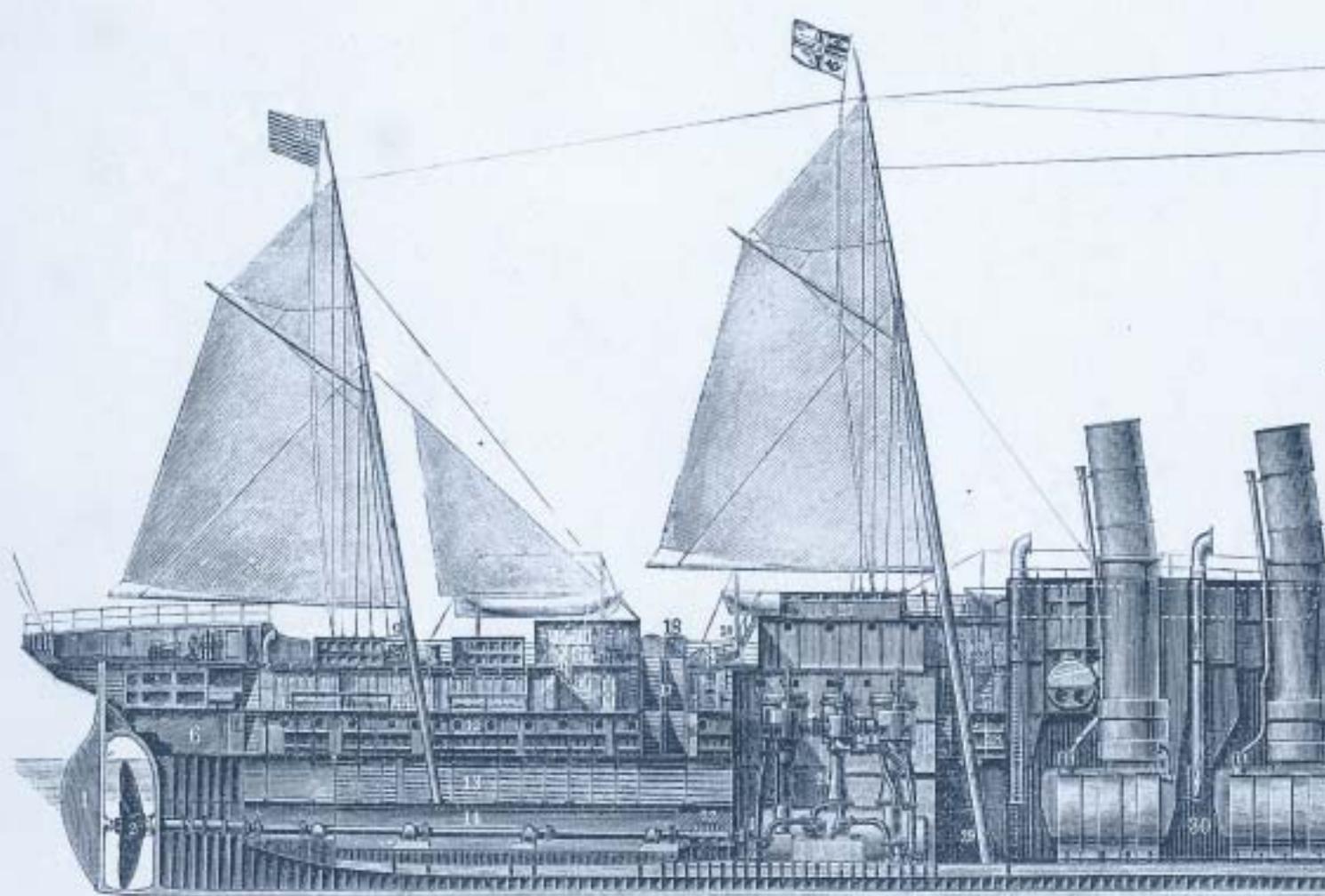
### Qualitätssicherung im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die DFG-Standards zur Qualitätssicherung sind Grundlage der wissenschaftlichen Arbeit am DSM. Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann achtet als von den Wissenschaftlern gewählter Ombudsmann auf die Einhaltung der Regeln wissenschaftlicher Arbeitsprinzipien am DSM gemäß der Forderung der WGL. Es gab im Jahre 2006 keine Veranlassung, aktiv zu werden. Darüber hinaus wird die Forschung am Deutschen Schiffahrtsmuseum regelmäßig durch die zuständigen Gremien evaluiert.

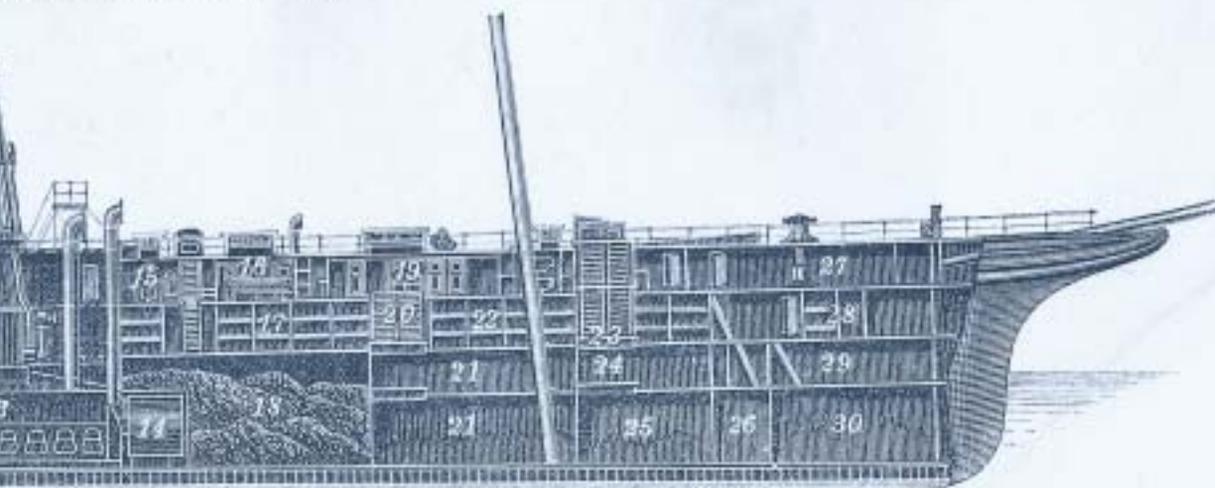
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist seit 30 Jahren eine der wichtigsten kulturellen Einrichtungen des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven. Damit es jedoch in seiner Bedeutung von der Öffentlichkeit noch besser wahrgenommen wird und um eine nachhaltige Verbesserung der Innen- und Außenwirkung zu erzielen, war im Jahr 2005 mit Hilfe eines externen Beraterteams das Projekt »DSM initiativ – innovativ« durchgeführt worden, gefördert durch eine Zuwendung des Senators für Kultur in Höhe von 50 000 Euro.



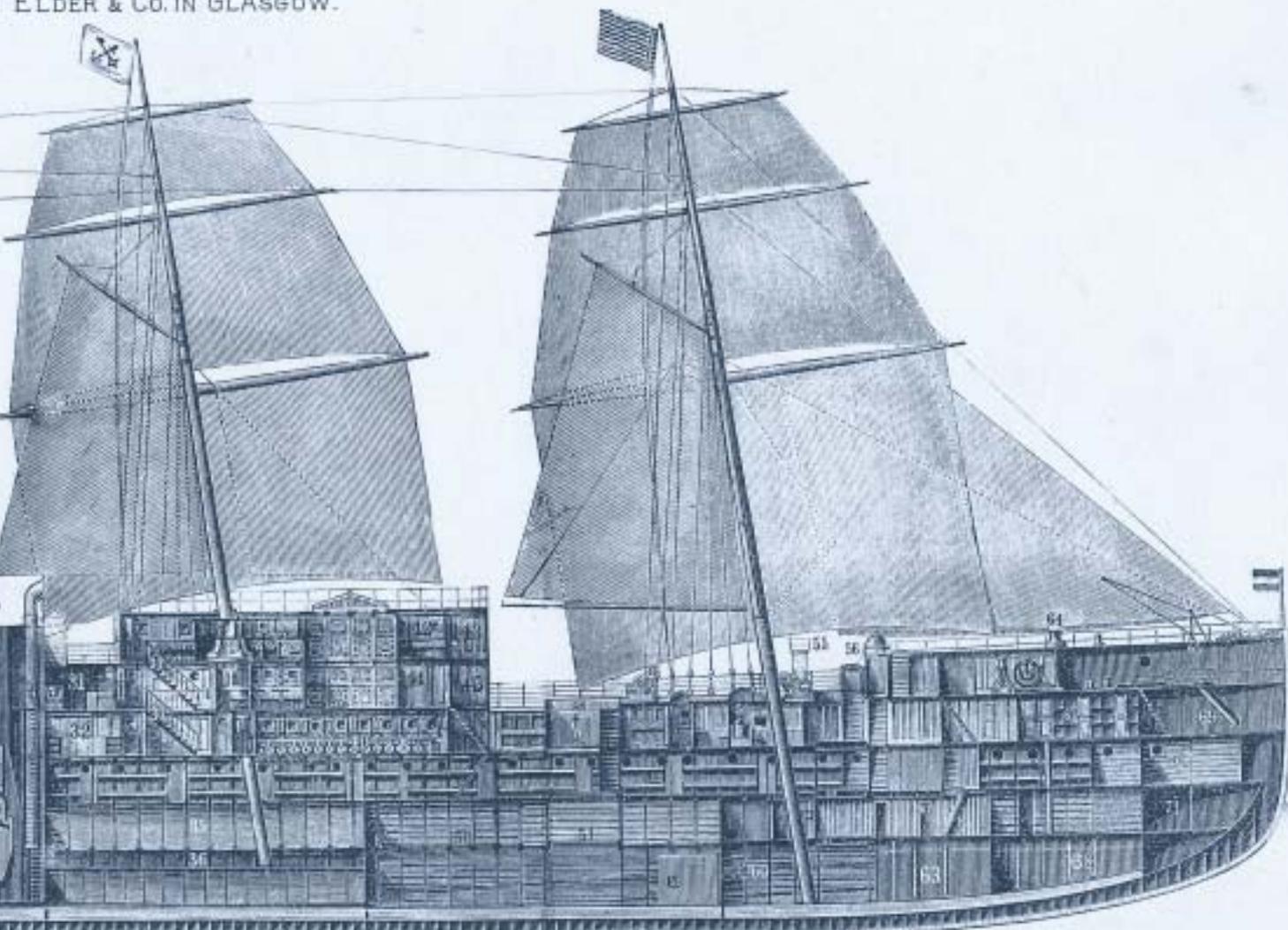
1) Ruderhaus 2) Schraube 3) 1ster Salon 4) 2ter Salon 5) Wellenleitung 6) Laderaum 7) Niedergang zum 1sten Salon 8) Niedergang zum 2ten Salon 9) Maschine 10) 1ste Kiche 11) Zwischendeck 12) Kohlenbunker 13) Kesselraum



4) Dampfsteuerung 5) Stewards 6) Zwischendeck 7) Oberlicht 8) Luke 9) Dampfwinde 10) Oberticht 11) 2ter Salon 12) Zwischendeck 13) Laderaum 14) Wellentunnel 15) Niedergang Rauchzimmer, Luke 16) Niedergang 17) Luke 18) Maschinen-Oberlicht 19) Kesselraum 20) Dampfwinde 21) Pantry für 2ten Salon 22) Drucklager 23) Maschine 24) Kesselraum 25) Promenadendeck 26) Oberdeck 27) Hauptdeck 28) Zwischendeck 29) Kohlenbunker 30) Kessel-Raum 31) 32)



15) Dampfbohle 16) Officier-Messe. 19) Unter-Officier etc. 27) Vorkalesa  
17) Zwischendeck. 20) Luke. 21) Zwischendeck. 22) Luke. 28) Raum für Küche, Bäcker, Stowards etc.  
raum. 14) Hülshensel. 18) Kohlenbunker. 21) Laderaum. 24) Eis Keller u. Proviantraum. 29) Proviantraum.  
25) Laderaum. 26) Kettenskasten. 30) Proviantraum.



38) 37) Damen-Salon. 39) Oberlicht. 41) Kartenhaus. 43) Ruderhaus. 55) Laufbrücke. 56) Leuchthurm. 64) Dampfspil. 65) Ankerkrahm.  
31) Kamin. 32) Niedergang. 35) Rauch- 44) Zimmer- 45) Nieder- 46) Luke. 47) Dampf- 57) Dampfwinde. 66) Ankerwinde.  
33) Kamin. 34) Niedergang, zimmer- mann gung. 48) Hauptdeck. 52) Zwischendeck. 59) Luke. 62) Fleischräume. 70) Kartoffelraum.  
41) Zwischendeck. 40) 1ster Salon. 48) Hauptdeck. 52) Zwischendeck. 59) Luke. 62) Fleischräume. 70) Kartoffelraum.  
35) Laderaum. 50) Laderaum. 40) Luke. 58) Eis Keller. 61) Luke. 71) Inventarraum.  
36) Kohlenbunker mit Tannel. 51) Laderaum. 53) Wassertank. 60) Proviantraum. 63) Wassertank. 68) Ankerketten-Kasten.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### in Zahlen

Ziele des Projekts waren:

- ▶ Aufbau und Stärkung von Netzwerkstrukturen in Bremen und Bremerhaven;
- ▶ Analyse des Vermittlungskonzepts der Forschungsleistungen und Entwicklung eines Marketingkonzepts.

Nachdem ein Teil der Empfehlungen bereits im Jahre 2005 umgesetzt und die Stärkung der Netzwerkstrukturen in Bremen, Bremerhaven und darüber hinaus vorangetrieben worden waren, wurde das Projekt wegen der auf das Jahr 2006 vorgezogenen Evaluierung unterbrochen. Im Jahre 2007 wird der Faden wieder aufgenommen. Der Lenkungsausschuss, der sich aus Vertretern der Kulturbehörden in Bremen und Bremerhaven, dem Personalrat und der Frauenbeauftragten, der Verwaltungsleiterin sowie dem Direktorium zusammensetzt, hat sich zu Beginn des Jahres 2007 beraten und das weitere Vorgehen festgelegt. Vor dem Hintergrund, dass die zweite Direktorenstelle erst nach der Jahresmitte 2006 dauerhaft besetzt werden konnte, war die temporäre Unterbrechung angebracht, da die Entwicklung eines Marketingkonzepts zu den Aufgaben des zweiten Direktors gehört.

Das im Jahre 2005 mit der Bremer Universität und anderen Partnern durchgeführte EU-Projekt »Fit4Service«, das Anregungen für Verbesserungen der besucherbezogenen Bereiche geben sollte, ist mit der offiziellen Verleihung des Gütesiegels am 7. Dezember 2006 zu einem vorläufigen Abschluss gekommen. An der Optimierung der Besucherbetreuung wird weiter gearbeitet.

Mit der Renovierung im Inneren muss die Sanierung des Baukörpers einhergehen. Eine vordringliche Maßnahme muss das Dach betref-

fen, da es an mehreren Stellen durchregnet. Eine Fachfirma hat eine Schadensaufnahme gemacht und eine Prioritätenliste aufgestellt, die es abzuarbeiten gilt. Allerdings müssen noch alle Finanzierungsfragen geklärt werden. Der Landesdenkmalpfleger wird in diesen Prozess miteingebunden, da z.B. die Flachdächer eine Neigung bekommen sollen, damit das Regenwasser ablaufen kann. Das tut es auch unter den alten Gegebenheiten, aber teilweise ins Haus hinein anstatt in die Regenrinne. Die westliche Außenwand zur Weserseite ist wasserdurchlässig. Die Wände im Sonderausstellungsbereich sind in einigen Bereichen von Schimmelbildung befallen.

Um die Sanierung des unter Denkmalschutz stehenden Scharounbaus wissenschaftlich zu begleiten, wurde mit dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik ein Forschungsprojekt: »Nachhaltige Sanierung von Museumsbauten« beantragt. Das wesentliche Ziel dieses Verbundvorhabens ist eine wissenschaftliche Begleitung von Pilot- und Demonstrationsprojekten zur nachhaltigen Sanierung von Museumsbauten. Folgende Teilziele werden verfolgt:

- ▶ Erhaltung der Gebäudesubstanz unter Beachtung des Denkmalschutzes;
- ▶ Erfüllung der raumklimatischen Anforderungen mit geringem Technikaufwand;
- ▶ Verbesserung der Gesamt-Energieeffizienz;
- ▶ Reduzierung der Sanierungs- und Betriebskosten durch Einsatz innovativer Technologien.

Die Projektkoordination liegt bei der Technischen Universität Braunschweig, Institut für Gebäude- und Solartechnik – IGS, Univ.-Prof. Dr.-Ing. Norbert Fisch.



Projektpartner sind das Fraunhofer-Institut für Bauphysik an der TU München, die Universität Stuttgart/Vaihingen, Lehrstuhl für Bauphysik, die TU Dresden, Institut für Thermodynamik und Technische Gebäudeausrüstung, die Bauhaus-Universität Weimar, Professur Bauklimatik, sowie die Bergische Universität Wuppertal, Lehrgebiet Bauphysik und Technische Gebäudeausrüstung.

Ein ganz wichtiges Element bei der Sanierung wird die Frage der Energieeinsparung sein. Es ist von den Gutachtern ausgerechnet worden, dass für das DSM Einsparungen von bis zu 40% erzielt werden könnten.

### Corporate Design für das DSM

Mit finanziellen Mitteln des Fördervereins ist in Zusammenarbeit mit dem Designlabor Bremerhaven die Erarbeitung eines Verfahrens zur Auswahl einer geeigneten Agentur erfolgt. Mehrere Agenturen aus der ganzen Bundesrepublik und der Schweiz wurden aufgefordert, ihre Ideen für ein CD des DSM zu skizzieren. Ausgewählt wurde von dem Gremium, dem das Direktorium, die Leiterin des Designlabors, der Fördervereinsvorsitzende und der Museumsreferent beim Senator für Kultur angehörten, die Berliner Firma Polyform. Polyform ist momentan u.a. auf der Museumsinsel in Berlin und dem Jüdischen Museum in Berlin tätig. In mehreren Sitzungen in Bremerhaven und Berlin wurden die verschiedenen Entwurfsphasen besprochen. Die Wissenschaftler des DSM sowie das Kuratorium wurden zu unterschiedlichen Zeiten über den Fortgang des Entwicklungsprozesses informiert. In der ersten Sitzung des Verwaltungsrates im Jahre 2007 soll der fertige Entwurf den Mitgliedern des Verwaltungsrats von der Firma Polyform vorgestellt werden.

### Audioguide

Das DSM plant die Einführung eines Audioguide-Systems. Die Anschaffung wird mit erheblichen finanziellen Zuwendungen des Fördervereins realisiert. Für die Textbearbeitung der von den Wissenschaftlern bereitgestellten Informationen wurde vom Förderverein eine ausgewiesene Wissenschaftsjournalistin gewonnen. Die Grundlagen wurden von einer externen Kraft im Rahmen eines Werkvertrages zusammengestellt. Der Vertrag ist auf Ende Mai 2007 terminiert. Verschiedene technische Systeme wurden in Bremerhaven und auswärts geprüft. Die Entscheidung fiel nach einer grundlegenden Neuerung im Konzept auf ein Produkt der französischen Firma Sycomore, das sowohl in der Demonstration als auch im Einsatz getestet wurde. Zur Zeit werden die vorgelegten Texte einer Endredaktion durch eine Münchener Firma unterzogen. Die Firma wird die Texte von professionellen Sprechern in einem Münchener Studio sprechen lassen. Der Beginn des Einsatzes ist für die zweite Jahreshälfte 2007 vorgesehen.

Abbildungen oben:  
Das DSM-Reliefmodell der Erdoberfläche ermöglicht einen greifbaren Eindruck von den Meerestiefen.  
(Foto: Egbert Laska)  
Passagiermotorschiff ITALIA beim Ablegemanöver am Steubenhöft in Cuxhaven.  
Frachter des Norddeutschen Lloyd in Hamburg, 1950er Jahre.  
(Fotos: Walter Lüden)

## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006

#### **Evaluierung am 27. und 28. November 2006**

Die alle sieben Jahre durch den Senatsausschuss Evaluierung der Leibniz-Gemeinschaft (1999/2000 noch durch den Wissenschaftsrat) durchzuführende Evaluierung des DSM erfolgte Ende November 2006. Nachdem Ende August die Evaluierungsunterlagen in Bonn abgeliefert worden waren, informierte sich die vielköpfige Bewertungsgruppe unter der Leitung von Prof. Thomas Geßner vor Ort über die Forschungsarbeit des DSM. Der Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats, Prof. Wernicke, nahm als Gast teil. Eine Beurteilung des DSM liegt noch nicht vor. Mit ihr ist frühestens im Sommer 2007 zu rechnen. Wenn das Ergebnis schriftlich vorliegt, kann das DSM dazu Stellung nehmen, veränderbar ist die Beurteilung der Evaluierungskommission jedoch nicht. Die Empfehlung der Evaluierungskommission geht anschließend an den Senatsausschuss für Evaluierung (SAE), der wiederum seine Empfehlung an die Bund-Länder-Kommission (BLK) weiterleitet. Die Entscheidung der BLK dürfte nicht mehr im Jahre 2007 fallen.

Kritisch hinterfragt von der Kommission wurde die Größe unserer Gremien. Wenn der Text der Beurteilung vorliegt, muss darüber beraten werden, ob und wie die Gremien verkleinert werden können oder sollen. Dafür ist jedoch gegebenenfalls eine Änderung der Stiftungssatzung erforderlich.

Momentan wird mit den anderen Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft eine verbindliche Definition dessen, was ein Forschungsmuseum ausmacht, gesucht. Das hätte den Vorteil, dass nicht mehr unterschiedliche Beurteilungen darüber vorherrschen, was von der Museumsarbeit der Forschung zuzurechnen ist und was nicht zur Forschung zählt.

Der Auftrag für die wissenschaftliche Forschung des Deutschen Schiffahrtsmuseums ergibt sich aus der Satzung:

- ▶ **Wissenschaftliche Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte auf all ihren Gebieten.**
- ▶ **Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung.**
- ▶ **Tätigkeit für die Öffentlichkeit im Dienste der deutschen Schiffahrtsgeschichte mit den der Stiftung zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten.**

Diesem Auftrag kommt das DSM seit seiner Gründung uneingeschränkt nach. Es trägt darüber hinaus mit seiner Arbeit kontinuierlich dazu bei, methodische und erkenntnistheoretische Konzeptionen für die schiffahrtshistorische Forschung zu entwickeln. Entsprechend den Anforderungen an das DSM als nationales Forschungsmuseum und Institut der Leibniz-Gemeinschaft ist dieser Auftrag dahingehend zu fokussieren, dass diejenigen Bereiche des satzungsgemäßen Auftrages den Schwerpunkt der Arbeit des DSM bilden, die einerseits von gesamtstaatlicher Relevanz sind und andererseits den Anspruch der Exzellenz in der Forschung erfüllen. Die wissenschaftliche Arbeit am Deutschen Schiffahrtsmuseum ist in Bereiche gegliedert, die sich aus den unterschiedlichen Fachdisziplinen der am Haus beschäftigten Wissenschaftler zusammensetzen. Das DSM verfügt über ein interdisziplinäres Netzwerk ohne starre Abteilungsgrenzen, das eine bereichsübergreifende Forschung ermöglicht und auch Kooperationspartnern zur Verfügung steht.



Thematische Bereiche im Jahr 2006:

- ▶ Schiffahrt und Schiffbau in der Vor- und Frühgeschichte,
- ▶ Schiffahrt und Schiffbau im Mittelalter,
- ▶ Schiffahrt und Schiffbau der Frühen Neuzeit,
- ▶ Schiffahrt und Schiffbau im Industriezeitalter,
- ▶ Historische Wasserfahrzeuge und Museumschiffe,
- ▶ Nassholzkonservierung,
- ▶ Marinemalerei und Schiffsfotografie,
- ▶ Geschichte der Fischerei und des Walfangs,
- ▶ Geschichte der Nautik,
- ▶ Geschichte der Polar- und Meeresforschung.

Darüber hinaus verfügt das Deutsche Schiffahrtsmuseum über die folgenden wissenschaftlichen Serviceeinrichtungen, in denen die Ergebnisse der am Haus betriebenen Forschung aufbereitet und der Scientific Community sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden:

- ▶ Archiv,
- ▶ Bibliothek,
- ▶ Magazin,
- ▶ Wissenschaftliche Redaktion,
- ▶ Wissenschaftliche Auskunft,
- ▶ Fotoservice,
- ▶ Informations- und Kommunikationstechnologie.

Die am Deutschen Schiffahrtsmuseum betriebene Forschung leitet sich – gegliedert in Forschungsschwerpunkte, weitere Forschung außerhalb der Schwerpunkte und die forschungsbezogene Aufgabenerfüllung – unmittelbar aus den in der Satzung definierten Aufgaben des DSM ab. Die Forschungsschwerpunkte geben die längerfristig angelegte Forschungsrichtung vor. Sie orientieren sich in ihrer Thematik und Ziel-

setzung an der gegenwärtigen gesellschaftlichen Relevanz schiffahrtshistorischer Fragestellungen:

- ▶ **Schiffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit (Forschungsschwerpunkt I)**

und

- ▶ **Die deutsche Schiffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation (Forschungsschwerpunkt II).**

Darüber hinaus arbeiten die Wissenschaftler des DSM an Themenfeldern, die eine besondere aktuelle gesellschaftliche Relevanz besitzen oder sich aus der Verbundforschung mit anderen Partnern ableiten:

- ▶ **Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung.**

Die Forschungsschwerpunkte sowie die weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung sind in Forschungsprojekte untergliedert, die überwiegend für eine bestimmte Forschungsperiode festgelegt werden. Einige Forschungsprojekte haben einen wissenschaftlich abgeschlossenen Kontext und sind zeitlich genau festgelegt. Diese Projekte sind besonders geeignet, externen Wissenschaftlern zeitlich befristete Forschungsarbeit und Qualifizierung zu ermöglichen. Hier bemüht sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum verstärkt um Drittmittel.

Hinzu treten auf die forschungsbezogene laufende Arbeiten:

- ▶ **Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung.**

Abbildung oben:  
Im März 2006 traf sich die Arbeitsgemeinschaft der Archive in der Leibniz-Gemeinschaft im DSM, um u.a. Fragen der Sammlungspolitik zu diskutieren. (Foto: Joachim Scholz)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt I

#### Forschungsschwerpunkt I »Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«

Unter der Fragestellung: »Welche Auswirkungen hat der von den Europäern um 1500 begonnene Prozess der Entdeckung der Welt auf die deutsche Geschichte?«, geht es um die Gewinnung von Erkenntnissen über die Wechselwirkungen zwischen maritimen naturwissenschaftlich-technischen Innovationen und neuen Dimensionen von Mobilität zwischen unterschiedlichen Kulturen und Gesellschaftsformen in der Frühen Neuzeit.

Die Frühe Neuzeit, die unter schifffahrtsgeschichtlichen Aspekten vom Zeitalter der Entdeckungen seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts bis zum Einsetzen der Industrialisierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts reicht, ist gerade in Bezug auf das historische Geschehen in den verschiedenen deutschen Territorien vielfältig und heterogen. Die seit der Auflösung des Staufischen Kaiserreichs im Spätmittelalter schwache Zentralgewalt, die religiöse Spaltung Europas und die damit einhergehenden Kriege sowie die politischen Einflüsse der benachbarten aufstrebenden Nationalstaaten führten zu klein- und kleinsträumigen, oftmals divergierenden Entwicklungsstrukturen in den deutschen Territorien. Die vor diesem Hintergrund möglichen politisch-wirtschaftlichen Potenziale schlossen eine Teilnahme an der in den europäischen Nachbarstaaten für diese Epoche typischen globalen Erweiterung des Seehandels bzw. eigene Koloniegründungen in Übersee weitestgehend aus. Gleichwohl wirkten die globale Erweiterung des Seeraumes und die westeuropäischen Verhältnisse zum einen auch auf die deutsche maritime Geschichte, zum anderen standen das Reich bzw. die deutschen Territorien nicht außerhalb der allgemeinen geschichtlichen Entwicklung.

Die frühneuzeitliche maritime Geschichte steht damit in markantem Kontrast zur Schifffahrt der Hanse im späten Mittelalter, deren Betätigungsfeld grundsätzlich auf Europa beschränkt war. Andererseits ist sie von der Forschung wegen deren in diesem Zeitalter der europäischen Expansion meist globaler Forschungsperspektive noch nicht hinreichend wahrgenommen worden. In diesem Bereich sind dementsprechend noch erhebliche Forschungslücken zu füllen, um die vielfältigen, in der Makroperspektive hochinteressanten Entwicklungen adäquat zu verstehen und im Sinne eines Gesamtbildes zusammenzuführen. Dies kann nur auf der Basis internationaler Kooperation und Forschungstätigkeit gelingen.

Um möglichst vielfältige Forschungsperspektiven in die Arbeiten zu integrieren, werden Experten aus dem In- und Ausland hinzugezogen. Im Interesse von Synergieeffekten und einer umfassenden und nachhaltigen Aufarbeitung des Themenkomplexes werden dabei nicht nur technik- und wissenschaftsgeschichtliche Entwicklungen berücksichtigt. Besonderer Wert wird auf möglichst große Vielfalt hinsichtlich der ausgewerteten Quellengattungen und angewandten Methoden gelegt. Quellkritische Analysen von Sach-, Bild- und Schriftquellen, die Nutzung archäologischer Forschungsergebnisse sowie die Dokumentation und Aufarbeitung von Quellenmaterial ergänzen einander und sollen langfristig zu einem weitgehend geschlossenen Bild führen.

Wichtig für ein Gesamtbild ist auch die Frage nach den damals zur Verfügung stehenden und zunehmend problematischen Ressourcen. Der Forschungsschwerpunkt widmet sich daher auch der Verfügbarkeit von Rohstoffen für den Schiffbau, insbesondere Holz, und zeichnet auf



dieser Grundlage in einer Synopse die inter-regionalen schiffbaulichen Entwicklungen in Europa sowie das Ineinandergreifen von See-, Küsten- und Binnenschifffahrt nach. Auch die Entwicklung in der Nautik, dem Arbeitsfeld der technischen Intelligenz der praktischen Seefahrt, findet Berücksichtigung.

### Hansische Aktionsmittel zur See

Die Fragestellung: »Welche Prozesse trieb die Etablierung neuer Schiffbautechniken bei besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher und strategischer Interessen voran?«, wird anhand eines zweiteiligen Projektes untersucht:

#### 1. Teil:

#### **Forschungsprojekt zum großen Kraweel**

**PETER VON DANZIG**

(Erik Hoops, M.A.)

Die Transkription der Eingaben des Danziger Schiffsherrn Bernd Pawest wurde bis auf wenige fragliche Textstellen abgeschlossen, die Auswertung der auf die Jahre 1471/72 datierenden Schreiben fortgeführt. Analog zu einem bereits entwickelten Lebensbild des Protagonisten, in das auch die Unterschiede in der Schiffsführung des PETER VON DANZIG zwischen Pawest und seinem unmittelbaren Nachfolger Paul Beneke einfließen, wurde mit einer auf die Übertragung der Briefe basierenden Beschreibung des Schicksals des Schiffes von seiner Ankunft in Danzig 1462 bis zu seinem Verschwinden aus den zeitgenössischen Berichten 1475 begonnen, das die Aufnahme des ersten kraweel gebauten Dreimasters in Nordeuropa und die mit diesem Schiffstyp gesammelten Erfahrungen verdeutlicht. Das Projekt soll im Jahr 2007 abgeschlossen werden.

#### 2. Teil:

#### **Kaperschifffahrt und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert**

An der Universität Greifswald bei Prof. Dr. Horst Wernicke in Aussicht genommene Dissertation. (Erik Hoops, M.A.)

Unter Einbeziehung des Forschungsprojektes zu den »Pawest-Briefen« wurde das mit dem Dissertationsvorhaben verfolgte Erkenntnisinteresse spezifiziert. Hiernach lassen sich die eigenen Forschungen im Rahmen des Schwerpunktes »Frühe Neuzeit« unter dem Fokus der Erweiterung des (zunächst hansischen) militärischen Horizonts zur See zusammenfassen. Im Rahmen der Forschungsarbeit allgemein und des Promotionsvorhabens im Besonderen wird der Einsatz hansischer Aktionsmittel zur Durchsetzung wirtschaftlicher und strategischer Interessen in Form militärischer Operationen, wie sie erst durch die Ausweitung des seegestützten Aktionsradius infolge neuer Schiffbautechniken und wirtschaftlicher Notwendigkeiten (Schutz der eigenen Interessen des im 14. und 15. Jahrhunderts zu zunehmender Blüte gelangenden Seehandels) möglich wurden, näher in den Blick genommen. Für das Promotionsvorhaben soll speziell der Zeitraum von 1340 (Waldemar IV. Atterdag König von Dänemark, in der Folge 1356 erster allgemeiner Hansetag) bis etwa 1474 (Friede von Utrecht) betrachtet werden. Die Arbeiten sollen einen Beitrag zur Globalisierungsforschung leisten, denn auch für die Hanse eröffneten sich mit neuen Techniken neue Märkte, neue Aktionsmöglichkeiten, mithin neue Handlungshorizonte, weshalb auch in Bezug auf das ausgehende Mittelalter und die beginnende Frühe Neuzeit der Terminus der »Globalisierung« Anwendung finden kann.

Abbildung oben:  
Holzumschlag im Lübecker Hafen,  
1950er Jahre. (Archiv DSM)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt I

#### **Erschließung der deutschen Holzressourcen für die niederländische Expansion** (Hans-Walter Keweloh)

Die Arbeit an dem Artikel »Flößerei« für die im J. B. Metzler Verlag erscheinende »Enzyklopädie der Neuzeit« wurde abgeschlossen und liegt zum Druck vor.

Korrekturarbeiten und Bebilderung sind 2006 erfolgt. Der Band der Enzyklopädie soll 2007 erscheinen. Der Artikel fasst den gegenwärtigen Wissensstand zur Flößerei in Deutschland im europäischen Kontext zusammen.

#### **Darstellung der Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen** (Hans-Walter Keweloh)

Holland hatte sich im 17. Jahrhundert durch seinen mit der Entdeckung der Welt möglich gewordenen Ostasienhandel zu einer wirtschaftlichen Großmacht in Europa entwickelt. Das rasante Wirtschaftswachstum des Landes war durch den Bezug des Rohstoffs Holz aus Skandinavien nicht zu gewährleisten. Der Zugriff auf neue Bezugsquellen wurde erforderlich. Angesichts bestehender Handelsverbindungen zu den Häfen der deutschen Nord- und Ostseeküste war es möglich, Holz, das per Floß auf den Flüssen aus dem Binnenland zur Küste transportiert worden war, aus den deutschen Ländern zu importieren. Dieser zunehmende Floßholztransport fand in vielen bildlichen Darstellungen seinen Niederschlag.

Aus Museen und Bildarchiven sowie aus Publikationen wurde umfangreiches Bildmaterial zur Hollandflößerei auf dem Rhein gesichtet und gesammelt.

Zahlreiche Stahl- und Kupferstiche, Federzeichnungen und Gemälde machen die seit dem 16. Jahrhundert gewachsene Bedeutung des Floßholzhandels auf dem Rhein anschaulich. Dieses Bildmaterial wurde mit der Beschreibung der Hollandflößerei in zeitgenössischen Schriftquellen und mit Fotos vom Beginn des 20. Jahrhunderts auf ihre Bildwirklichkeit hin untersucht.

#### **Alltagsleben an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit** (Dr. Albrecht Sauer)

Ziel des Projektes ist die analytische Rekonstruktion des Alltagslebens an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit bzw. der Situation von Deutschen an Bord der Schiffe anderer Nationen. Folgende Aspekte treten besonders hervor: Innovationen aus den westeuropäischen Staaten in die deutsche Seeschifffahrt unter spezieller Berücksichtigung des Verhältnisses von nautischer Theorie und nautischer Praxis, zweitens die Beteiligung Deutscher an den globalen Unternehmungen der westeuropäischen Nationen, insbesondere der Niederlande.

Dabei wurde vor allem die spezifische Situation des DSM als Forschungsmuseum genutzt, die eine integrative Auswertung von Sach-, Bild- und der besonders in den vergangenen Jahren ausgebauten Sammlung von Schriftquellen und Ego-Dokumenten ermöglicht.

In Kooperation mit Robin Ward (London) wurden die Arbeiten an einer Faksimile-Online-Edition des sogenannten »Niederdeutschen Seebuches« weitergeführt.

Abbildung oben:  
Motorsegler und Küsten-  
motorschiffe auf der Este.  
(Foto: Walter Lüden,  
1950er Jahre)

Abbildung rechts:  
Werbeplakat des Norddeutschen  
Lloyd, Anfang 20. Jahrhundert.  
(Archiv DSM)

# Norddeutscher Lloyd

Schnelldampfer-Dienst

Bremen



## Nächste Abfahrten:

Nach	<b>NEW YORK</b>			
	via Southampton	ab Bremen	GROSSER KURFÜRST	26. Juli
	via Southampton und Cherbourg	" "	KAISER WILHELM DER GROSSE	29. "
	via Cherbourg	" "	BARBAROSSA	2. Aug.
	via Southampton und Cherbourg	" "	KAISERIN MARIA THERESIA	5. "
	via Southampton	" "	BREMEN	9. "
	via Southampton und Cherbourg	" "	KRONPRINZ WILHELM	12. "
	via Neapel und Gibraltar	ab Genua	HOHENZOLLERN	30. Juli
Nach	<b>BRASILIEN</b>	ab Antwerpen	AACHEN	30. "
"	<b>LA PLATA</b>	" "	NORDERNEY	6. Aug.
"	"	" "	PFALZ	20. "
"	<b>OSTASIEN</b>	ab Genua	PRINZ REGENT LUITPOLD	6. "
"	"	" "	PREUSSEN	20. "
"	<b>AUSTRALIEN</b>	" "	DARMSTADT	5. "

General-Agentur **H. Meiss, Zürich** Bahnhofstrasse 53

Passage — Spedition — Auswanderung



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt I

#### Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schiffahrtsgeschichte (Dr. Siegfried Stöltig)

Das Quellenmaterial wurde durch Auswertung der folgenden Werke gewonnen:

- ▶ Merian, Topographia Westfalen 1647; Brandenburg Pommern 1652; Niedersachsen 1653; Braunschweig Lüneburg 1654; Hessen 1655; Bayern 1657; Burgund Niederlande 1659; Rheinpfalz 1672; Mainz Trier Köln 1675.
- ▶ Braun & Hogenberg, Civitates Orbis Terrarum 1572-1617, alle Teile (I/1-III/6)
- ▶ Abraham Saur, Theatrium Urbium 1595
- ▶ Meisner-Kieser, Thesaurus Philopoliticus 1615-1626, 1627-1631 (alle 16 Teile)
- ▶ Janssonius, Urbium Totius Germaniæ Superioris Illustriorum Clariorumque Tabulæ 1657.

Zur Erschließung dieser Quellengattung für die schiffahrtsrelevanten Fragestellungen wurden die folgenden Motive erfasst:

- ▶ Flößerei
- ▶ Fähren und Fährbetrieb
- ▶ Fischerei
- ▶ Schiffsmühlen
- ▶ Kräne
- ▶ Schiffbauplätze
- ▶ Schiffbrücken.

Zur Zusammenstellung vorbereitet wurden die komplexeren Motive bzw. Motivgruppen

- ▶ Hafenformen
- ▶ Schiffs- und Bootstypen
- ▶ Schiffahrtsbezogene Tätigkeiten.

Die auswertbaren Stadtansichten wurden eingescannt und für die weitere Bearbeitung zur Aufnahme in das Programm MuseumPlus vorbereitet.

Die bisherigen Auswertungen zeigen eine Neigung der Darsteller zur standardisierten Wiedergabe schiffahrtsrelevanter Details, was wegen der zu vermutenden Interessenschwerpunkte für Geographie, Architektur und Grafik nicht verwundert. Falls sich dies im Verlauf der weiteren Untersuchung bestätigt, würde das den Wert der Quellengattung für Fragestellungen aus der Schiffahrtsgeschichte stark relativieren, zumal orts- und regionalgeschichtliche Gesichtspunkte hier (zunächst) ausgeschlossen werden.

Die Untersuchung wird im Jahr 2007 abgeschlossen werden. Die Ergebnisse werden dann im Rahmen eines Arbeitsberichts und/oder einer Internetpräsentation publiziert.



### Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit

(Dr. René Tebel)

Aus der noch unzureichend aufgearbeiteten Bildquellensituation hergeleitet ist auch die mit einem Vollstipendium des DSM ermöglichte Dissertation von Dr. René Tebel. Die Dissertation wurde im Jahr 2005 an der Universität Wien eingereicht und mit »summa cum laude« bewertet. Das Manuskript liegt der Redaktion des DSM vor. Es wurde damit begonnen, die Reproduktionen und Bildrechte für die große Anzahl von Kartenabbildungen einzuholen und das Manuskript zu bearbeiten. Der Publikation wird eine CD-ROM beigelegt werden, um den Nachweis der rund 750 Karten zu erleichtern. Die Schrift wird im Winter 2007/2008 als 66. Band der wissenschaftlichen Schriftenreihe des DSM erscheinen.

### Kunst der Seefahrt

Das auf mehrere Jahre angelegte Projekt »Kunst der Seefahrt«, das in Kooperation mit der Universität Hamburg von PD Dr. Günther Oestmann und PD Dr. Felix Lüning bearbeitet wird, wurde fortgeführt ([www.dsm.de](http://www.dsm.de) → Projekte).

### Schiffssoldbücher der niederländischen Vereinigten Ostindischen Kompanie

Das auf mehrere Jahre angelegte Projekt: »Die Schiffssoldbücher der niederländischen Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC), 1700-1795), 650 000 Leute an Bord, eine internationale Kompagnie« des niederländischen Nationaal Archief in Den Haag ([www.nationaalarchief.nl](http://www.nationaalarchief.nl)) wurde ebenso fortgesetzt.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt II

#### Forschungsschwerpunkt II

#### »Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«

Die Jahre 1918/1919 sind Jahre des Umbruchs, in deren Folge die deutsche Schifffahrt und maritime Wirtschaft in den nächsten zwei Dekaden zwischen Kontinuitäten, Krisen und Innovationen schwankten, um schließlich ganz in die Kriegsvorbereitungen einbezogen zu werden.

Ziel der Forschung ist es, die wechselnden politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und ihre Auswirkungen auf die gesamte maritime Wirtschaft Deutschlands in der Zwischenkriegszeit bis hin zur Polar- und Meeresforschung zu analysieren, wobei die Forschung in den internationalen Kontext eingebettet wird, der manche Bedingung der deutschen Entwicklung setzt.

Abgesehen von einigen zeitgenössischen Dissertationen, die in der Regel von der Empörung über die Bestimmungen des Versailler Vertrages geprägt sind, ist das Thema noch weitgehend unbearbeitet und bedarf in vielen Punkten der Grundlagenforschung. So unterlagen Schifffahrt und Schiffbau anderen beeinflussenden Faktoren als beispielsweise Fischerei und Fischwirtschaft oder die Polar- und Meeresforschung. Deshalb sollen die Einwirkungen des wirtschaftlichen, technischen und sozialen Umfeldes auf die verschiedenen Bereiche herausgearbeitet werden, die in Zeiten politischer Instabilität und weltwirtschaftlicher Turbulenzen ihre jeweilige Position zu behaupten oder zu verbessern suchten.

Eine Antwort verschiedener Branchen auf Krisen waren Konzentrationen und Kapazitätsschrumpfungen, die letztlich jedoch nicht verhinderten, dass der Staat intervenieren musste, um den Kollaps zu vermeiden. Wie die Wiedergewin-

nung der Wettbewerbsfähigkeit und die Überwindung der Krisen geplant wurden und im internationalen Kontext durchgesetzt werden sollten, ist eine der zentralen Fragestellungen.

Auch Innovationen konnten nicht den Absturz in die Abhängigkeit von der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik verhindern. Diese Fakten sind zwar prinzipiell bekannt, aber in ihren wechselseitigen Abhängigkeiten noch nicht näher untersucht worden.

Ausgangspunkt der Forschung sind die im Deutschen Schiffahrtsmuseum vorliegenden Quellen, die ergänzt werden durch die Erschließung weiterer Zeugnisse in deutschen und ausländischen Sammlungen und Archiven.

Die Erforschung des vorhandenen Gutes und die Erschließung weiterer Kulturgüter dienen der Vermittlung neuer Erkenntnisse in den Ausstellungen des Museums. Die Präsentation der Ergebnisse in Print- und E-Medien sowie in museumspädagogischen Aktivitäten wird ergänzt durch Vorträge. In die universitäre Lehre fließen sie durch Vergabe von Forschungsaufgaben als Examens-, Magister- und Promotionsthemen ein.

#### Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Ziel des Forschungsprojektes ist es, die gesamtwirtschaftlichen, sozialen und politischen Umfeldbedingungen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach den einschneidenden politischen Ereignissen der Jahre 1918/1919 zu analysieren. Wie gelang es den Reedereien, sich wieder im internationalen Geschäft zu etablieren und sich aus den anfänglichen Kooperationen mit britischen und amerikanischen Partnern zu lösen? Interne Kooperationen in



Deutschland sollten Überkapazitäten abzubauen helfen und gleichzeitig den immer noch betriebenen Expansionskurs stützen. Doch bald machten sich Krisen bemerkbar, die man mit Konzentrationen zu bekämpfen versuchte. Dieses Wechselspiel soll ebenfalls näher untersucht werden. Eine der zentralen Fragestellungen ist, ob die Wiedergewinnung der Wettbewerbsfähigkeit und die Überwindung der Krise in den Reedereikontoren geplant und von der Politik gestützt wurde, um im internationalen Geschäft bestehen zu können.

Im Jahr 2006 wurden die diesbezüglichen Forschungen fortgesetzt und mikro- und makroökonomische Aspekte der maritimen Wirtschaftsgeschichte Deutschlands in ihrem internationalen Kontext untersucht.

Erste Ergebnisse wurden in der Vortragsreihe des DSM und im Haus der Wissenschaft in Bremen vorgetragen.

Der Wiederbeginn der Handelsschifffahrt gelang den deutschen Reedereien durch Kooperation mit englischen und amerikanischen Reedereien. Die deutschen Unternehmen brachten ihr Know-how und ihre Beziehungen aus der Vorkriegszeit ein, die Engländer und Amerikaner stellten die Schiffe zur Verfügung. Bereits im Jahre 1919 trafen sich Vertreter der Harriman-Konzerngruppe mit denen der Hapag. Ende Mai 1920 schlossen beide Parteien einen auf 20 Jahre ausgelegten Vertrag über einen gemeinschaftlichen Fracht- und Passagierdienst ab. Ähnlich ging der NDL vor, der mit der United States Mail Steamship Company am 27. August 1920 einen auf fünf Jahre befristeten Vertrag über gemeinsame Fracht- und Passagierdienste abschloss. Da die Firma in Konkurs ging, wurde mit den neugegründeten United States Lines ein neu verhandelter Vertrag unterzeichnet. So gelang es den beiden größten Reedereien, die zunächst

keine eigenen Schiffe besaßen, über diese Beteiligungen relativ schnell Devisen zu erwirtschaften und sich erfolgreich wieder in das System der Weltwirtschaft einzugliedern.

Auf dem internationalen Kolloquium «Entreprises et crises économique au XXe siècle» an der Universität Metz in Frankreich wurde im Oktober 2005 der Vortrag »Deutsche Großreedereien in der Weltwirtschaftskrise 1929-1932/33« gehalten.

Der Tagungsband ist nicht – wie vorgesehen – 2006 erschienen, sondern nun für 2007 angekündigt.

#### **Schiffbaukonjunktur durch Reparationsablieferungen und Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918-1923)**

(Dr. Dirk J. Peters)

Ziel des Projektes ist die Darstellung der technik-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekte der deutschen Schiffbauindustrie am Beispiel einzelner Unternehmer in den jeweiligen Schiffbauzentren. Bei dieser Betrachtung werden auch die Kaiserlichen Werftbetriebe in Wilhelmshaven, Kiel und Danzig berücksichtigt, die nach dem Ersten Weltkrieg verkleinert, privatisiert oder stillgelegt wurden.

Analysiert werden Innovationsbestrebungen, Rationalisierungsmaßnahmen, Fusionen, die Schließung von Firmen, die Stagnation, der Überlebenskampf vieler Schiffbaubetriebe sowie der Aufschwung seit Mitte der 1930er Jahre infolge der Kriegsrüstung durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik.

Für die Darstellung der Forschungsergebnisse wurden im Jahr 2006 Quellen aus dem Staatsarchiv in Bremen, den niedersächsischen Staats-

Abbildungen oben:  
Dampfschiff mit Lotsenboot auf bewegter See. Gemälde von Andreas Achenbach.  
Das Rettungsboot der Viermastbark PAMIR an seinem neuen Standort im Scharounbau (Foto: Egbert Laska)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt II

archiven in Stade und Aurich sowie den Stadtarchiven in Bremerhaven und Emden ausgewertet.

Der erste Teil, der sich mit den Jahren 1918/1919 bis 1923 befasst, wurde im Jahr 2006 veröffentlicht. Dieser Beitrag steht im Kontext zu den Forschungen von Prof. Dr. Scholl zum Wiederbeginn der deutschen Handelsschifffahrt nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem von Klaus-Peter Kiedel geleiteten Forschungsprojekt über die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren.

Für den zu erwartenden Schiffbauboom nach dem Ersten Weltkrieg durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und die Reparationsablieferungen kam es nach 1918 zu einer rasanten Erweiterung der Werftkapazitäten, die im Vergleich zu 1914 um 50 Prozent angestiegen waren. Wegen der Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung in der Schiffbauindustrie und den Zuliefererbetrieben hatten das Reichsmarineamt, die Reichsregierung, die Reeder, die mit den Seeschiffswerften verbundene Schwerindustrie sowie die Schiffbauunternehmer, Arbeitnehmer und Gewerkschaften in der labilen politischen und wirtschaftlichen Lage nach dem Ersten Weltkrieg kein Interesse an einer Reduzierung der deutschen Schiffbauunternehmen. Auch kam es nicht zu den notwendigen Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, wie sie z.B. die Schiffbautechnische Gesellschaft gefordert hatte.

Das Reichsmarineamt setzte sich für die Erhaltung der einstigen Kriegsschiffswerften Blohm & Voss, AG »Weser«, Schichau, Germaniawerft und Stettiner Werft ein, um das Know-how im U-Boot-Bau und den technischen Vorsprung im Marineschiffbau trotz der Demilitarisierung der deutschen Werftindustrie durch den Versailler Vertrag nicht zu verlieren. Ein getarntes Konstruktionsbüro für U-Boote wurde im niederländischen Den Haag durch die Germaniawerft, AG

»Weser« und den Stettiner Vulcan in Absprache mit der Marineleitung gegründet. Auch gab es intensive Beratungstätigkeit deutscher Spezialisten für die Herstellung von U-Booten in Argentinien, Italien, Schweden, Finnland, Spanien, Türkei, der UdSSR und Japan.

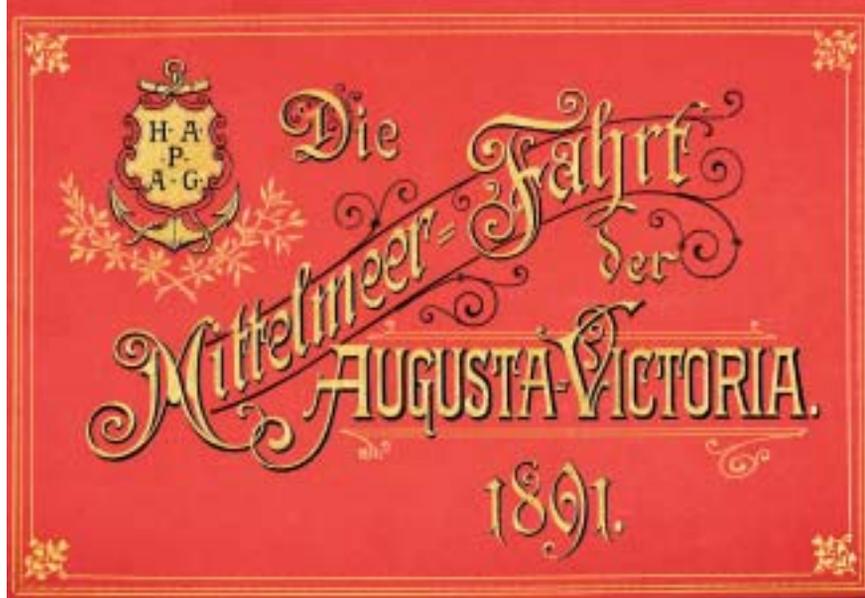
Die massiven Subventionen durch die Reichsregierung verstärkten nur noch den Schiffbauboom und verdeckten die Überkapazitäten und Strukturprobleme im deutschen Schiffbau, die nach der Abbremsung der Inflation 1923 deutlich in Erscheinung traten. Die Werftkapazitäten mussten drastisch reduziert werden. Erhebliche Personalentlassungen, die wirtschaftliche und politische Turbulenzen nach sich zogen, waren die Folge.

Nach dem Auslaufen des Wiederaufbauprogramms für die deutschen Reedereien und nach dem Inflationsende durch die Einführung der Rentenmark als stabiles Währungsmittel kam es ab 1923/1924 zu erheblichen Auftragsseinbußen, die zu einem Abbau der nach dem Ersten Weltkrieg aufgeblähten Schiffbaukapazitäten führen mussten und die deutsche Schiffbauindustrie in eine tiefe Krise stürzten, die länger als ein Jahrzehnt dauern sollte.

#### **Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren**

(Klaus-Peter Kiedel)

Ziel dieses Projektes ist es einerseits, die beeindruckende Fülle technischer Neu- und Weiterentwicklungen zu erfassen, die in den 1920er und 1930er Jahren auf Neubauten für die deutsche Handelsflotte erprobt wurden. Andererseits soll untersucht werden, inwieweit auch gerade vor dem Hintergrund der ungünstigen politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen nach dem Ende des Ersten Weltkrieges Schiff-



fahrt und Schiffbau in Deutschland gezwungen waren, neue Technologien zu entwickeln, um wieder Anschluss an die vormalige Stellung innerhalb des internationalen Wettbewerbs zu finden.

Das Projekt wird unter der Leitung von Klaus-Peter Kiedel in Kooperation mit Mitgliedern des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft bearbeitet.

Zu den in der Bearbeitung befindlichen Themenfeldern – Gleichstromtechnik, Propulsion, Ruderanlagen, Rotorentchnik, Diesel- und Gasmotorentchnik, Schiffsrumpfformen, Strömungstechnik, Kommunikation an Bord, Schiffssicherheit, Schiffstypenbeschreibungen – sind neben einem eigenen Beitrag über das Fracht- und Fahrgast-Diesel-Elektroschiff PATRIA inzwischen zehn Beiträge von sechs Autoren redaktionell bearbeitet und um zahlreiche Bildquellen ergänzt worden. Drei Manuskripte betreffen die Binnenschiffahrt und beschreiben repräsentativ den Schiffstyp des Eilfracht-Motorschiffes, des gewöhnlichen Motorfrachtschiffes und der Motorschute. Zum Themenbereich »Antriebe« liegen Untersuchungen zur Einführung der Kohlenstaubfeuerung auf Dampfern und zum im damaligen Zeitraum besonders ausgeprägten Wettbewerb verschiedener Systeme vor. Weitere Beiträge beschäftigen sich mit der technischen Entwicklung der Ruderanlagen, des Seefunks und der Funkgeräte.

Die Frontpage, Einleitungstexte und die technischen Voraussetzungen für die Veröffentlichung im Internet unter der Website des DSM sind fertiggestellt. Für alle Texte wurden in hohem Maße die im DSM-Archiv zahlreich vorhandenen Sach- und Bildquellen herangezogen.

Zum Jahresende 2005 lief eine Erprobungs- und Verbesserungsversion im Intranet, im Frühjahr 2006 erfolgte die Freischaltung für das Internet.

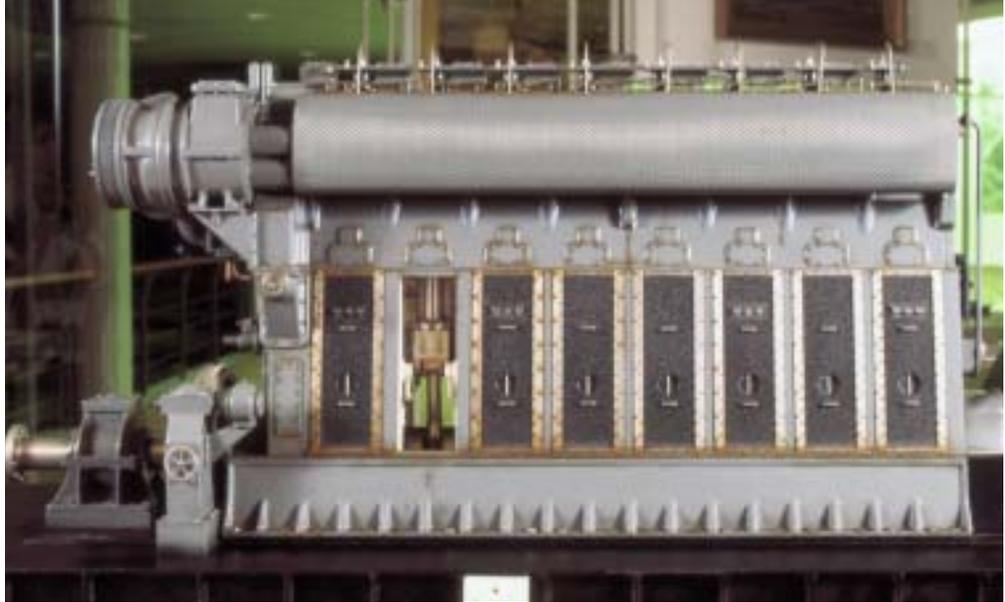
Bis Ende 2006 wurden folgende Beiträge veröffentlicht:

- ▶ Harald Pinl: Seefunk auf den deutschen Handelsschiffen 1918-1939
- ▶ Harald Pinl: Schweißtechnik für Handelsschiffe 1918-1940
- ▶ Harald Pinl: Navigationstechnik für Handelsschiffe 1918-1939
- ▶ Karl-Heinz Hochhaus: Maschinenteknik – ein Wettlauf der Antriebssysteme
- ▶ Klaus Bösche: Vom Handruder zur Rudermaschine
- ▶ Werner Hinsch: AUGSBURG, Eilfrachtmotor-schiff für die Elbe, 1927
- ▶ Werner Hinsch: ANNI, Motorfrachtschiff für den Nahverkehr im Elberaum, 1929
- ▶ Werner Hinsch: SPREEHAFEN, Motorschute für den Hamburger Hafen, 1925
- ▶ Heinz Haaker: NICEA, erstes Hapag-Schiff mit Kohlenstaubfeuerung, 1922
- ▶ Klaus-Peter Kiedel: PATRIA, Diesel-elektrisches Fracht- und Fahrgastschiff, 1938
- ▶ Rudolf Brenke: SCHARNHORST, Turbo-elektrisches Fracht- und Fahrgastschiff
- ▶ Rudolf Brenke: BREMEN, Turbinen-Schnelldampfer, 1929.

#### Leben und Arbeiten an Bord deutscher Frachtsegler 1914 bis 1939 (Ursula Feldkamp, M.A.)

Es gibt keinen Berufsstand, der so gut in Selbstzeugnissen dokumentiert ist wie der des Seemanns in der Frachtfahrt unter Segeln. Die abgeschlossene Bordgemeinschaft, die hohe Erwar-

Abbildungen oben:  
Unter Kapitän Barends absolvierte der Hapag-Schnelldampfer AUGUSTA-VICTORIA 1891 die erste Luxus-Kreuzfahrt in der Geschichte der Schifffahrt. Das DSM-Archiv hütet ein prachtvolles Erinnerungsalbum an diese Reise.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt II

tion an Disziplin, das Durchleben von Gefahren und Entbehrungen, die Einsamkeit des Einzelnen und die Ferne der Angehörigen sowie der Wunsch, einen sterbenden Beruf zu dokumentieren, motivierten viele Seeleute vor allem seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert zum Schreiben. Gleichzeitig ist kaum eine Arbeitswelt vorstellbar, die sich der Außenwelt so verschließt wie die Bordgemeinschaft eines Segelschiffs.

Die geringe Kontrolle an Land über die Vorgänge auf den Schiffen bewog die Reeder bereits zu einem frühen Zeitpunkt, Kapitänen und Offizieren Dokumentationen abzufordern. Kapitänsbriefe an den Reeder und Bordjournale sowie Seeamtsprotokolle sind heute unschätzbare Quellen für die Forschung.

In einem seit 2005 bestehenden Projekt werden Selbstzeugnisse sowie externe Quellen, Dokumente und Bilder zur Segelschiffahrt aus dem Zeitraum 1800 bis 1939 gesammelt, digitalisiert und ausgewertet.

Der erste Schwerpunkt dieser Untersuchungen liegt auf dem Berichtszeitraum 1890 bis 1945. Dabei soll die Situation auf den Segelschiffen der Zwischenkriegszeit mit denen auf traditionellen Segelschiffen auf Großer Fahrt verglichen werden. Hier wird vor allem untersucht, wann der Mythos um die Frachtsegelschiffahrt mit ihrer Legendenbildung entstanden ist und wer am Prozess der Verklärung und Idealisierung beteiligt war. Neben einer beträchtlichen Anzahl von Einzeldarstellungen wurden alle biografischen Berichte der Zeitschriften »Albatros« (alle Jahrgänge bis 2006) sowie verschiedene Jahrgänge der Zeitschriften »Hansa«, »Der Pilote«, »Der Deutsche Seemann«, »Der Seewart« u.a. erfasst, thematisch zugeordnet und zum Teil ausgewertet.

Viele Zeitzeugnisse konnten bereits für die Konzeption der neuen Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« genutzt werden.

Langfristig wird in dem Projekt eine Datenbank angestrebt, die alle eingegebenen Quellen und Dokumente mit zugehörigen Schiffen und Reisen findbar macht und thematisch miteinander verknüpft.

#### Quellenbearbeitung als Ausstellungsführer für Kinder und Jugendliche

(Ursula Feldkamp, M.A.)

Mit Schülern und Lehrern des Internatsgymnasiums in Esens sowie zwei Studentinnen der Universitäten Bremen und Oldenburg wurde ein Ausstellungsführer für Kinder und Jugendliche zur Publikation vorbereitet, dessen Abschluss wegen der vorgezogenen Ausstellungsvorbereitungen »Windjammer – Mythos und Realität« unterbrochen wurde. 2007 wird die Arbeit wieder aufgenommen.

Im Mittelpunkt steht der Bordbericht des 13-jährigen Schiffsjungen Rudolph Enno Koch, der die Erlebnisse seiner Reise um Kap Hoorn an Bord des Frachtseglers ARTUR FITGER 1903 niederschrieb. Die Schüler/Innen – ebenfalls zwischen 12 und 13 Jahre alt – haben in der Ausstellung »Rund Kap Hoorn« mit Hilfe der Exponate und weiterem Material aus Bibliothek und Archiv des DSM Themen zur Frachtsegelschiffahrt erarbeitet und Texte verfasst. An den Redaktions-sitzungen mit den Schülern in Esens und am DSM waren die beiden Studentinnen Inga Brantzky und Antje-Katrin Hinrichsen-Mohr beteiligt. Die von Schülern, Lehrern, Studentinnen und der Projektleiterin erstellten Texte sollen Kindern und Jugendlichen das Thema »Leben und Arbeiten an Bord von Frachtsegelschiffen« nahebringen. Die Arbeit soll im Spätherbst 2007 als Kinder- und Jugendführer der Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« publiziert werden.

Abbildung oben:  
Modell eines Schiffsmotors.  
(Foto: Egbert Laska)

Abbildung rechts:  
Binnengütermotorschiff passiert  
die Saarschleife unterhalb der  
Cloef. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



### Untersuchungen zum Ende der Flößerei (Hans-Walter Keweloh)

#### Untersuchung auf den deutschen Binnenwasserstraßen

Im 19. und 20. Jahrhundert wurde die Flößerei als Konkurrent von Schifffahrt und Industrie um die Nutzung der Wasserkraft auf den Binnenwasserstraßen verdrängt. Der Holztransport konnte zuerst auf die Eisenbahn, später mit der Zunahme von LKWs auf die Straße verlagert werden. Im Gesamtprojekt wird untersucht, wie sich Mechanismen, Formen und Zeitpunkte der Verdrängung der Flößerei in den verschiedenen Flussgebieten darstellen und ggf. unterscheiden.

2006 wurden Quellen und Literatur zum Holzhandel im 19. und 20. Jahrhundert ausgewertet. Es ist festzustellen, dass in der Flößereiforschung die Literatur zur allgemeinen Holzwirtschaft und zur Entwicklung von Transporttechniken für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen nur in sehr geringem Umfang Beachtung gefunden hat.

Mit der Fertigstellung des Artikels »Der Ausbau der Wasserstraßen zwischen Havel und Weichsel im 20. Jahrhundert und deren Auswirkungen auf die Flößerei im Flussgebiet der Oder« für das Deutsche Schifffahrtsarchiv 28, 2005, wurde ein erster Untersuchungsschritt 2006 zum Abschluss gebracht und publiziert.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Holzverarbeitende Industrie im Oderberger und Eberswalder Raum in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen im hohen Maß auf die Holzbringung per Floß angewiesen war. Die Eisenbahn war vor allem auf die Versorgung der Metropole Berlin ausgerichtet. Nachdem durch die neue Grenzziehung am Ende des Ersten

Weltkriegs schlesische Gebiete als Quelle für Stammholzlieferungen weggefallen waren, wurde Stammholz aus Skandinavien die Oder aufwärts und aus dem Weichselraum über Weichsel, Bromberger Kanal, Warthe und Oder gefloßt. Industrie und Schifffahrt standen diesem Floßholztransport nicht im Wege.

Im Berichtszeitraum wurde die Recherche für das Gesamtprojekt planungsgemäß auf die Werra ausgedehnt. Die ersten Recherchearbeiten im Thüringischen Staatsarchiv in Meiningen und in Suhl sowie im Kreisarchiv Schmalkalden, in die mit Dr. Nicola Borger-Keweloh eine Wissenschaftlerin außerhalb des DSM eingebunden ist, lassen erkennen, welche wirtschaftlichen Überlegungen mit der Einstellung der Flößerei in der zweiten Hälfte der 30er Jahre des 20. Jahrhundert verbunden waren.

Weitere Archivrecherche muss das gewonnene Bild vervollständigen, damit die Ergebnisse veröffentlicht werden können.

Mit dem Erwerb des Gemäldes »Flöße auf der Weichsel« von Friedrich Kallmorgen Anfang 2006 stand eine neue Quelle zur Untersuchung der Oder-/Weichselflößerei zur Verfügung. Die wissenschaftliche Bearbeitung und Recherche ergaben, dass das Gemälde in engem Zusammenhang mit dem Berliner Holzhandel und seinen Bezugsquellen im Osten steht. Es ist Teil eines Bildzyklus, den Kallmorgen für das Haus eines Holzhändlers in Berlin fertigte: Zu dem Bildzyklus gibt es auch Vorstudien.

2006 wurden über die Bildquelle zwei kleinere Artikel für das Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung und für die »Deutsche Schifffahrt«, die Zeitschrift des Fördervereins des DSM, geschrieben.

Angesichts der Bedeutung des Gemäldes für die Geschichte der Flößerei auf Oder und Weichsel



wurden 2006 weitere Recherchen durchgeführt. Für das Deutsche Schifffahrtsarchiv ist ein Aufsatz vorgelesen.

#### **Bibliographie zur Flößerei in Deutschland**

Es wurde eine Bibliographie zur Flößerei in Deutschland erstellt, die die von mir bisher vorgelegten Bibliographien aus den Jahren 1987 und 1991 sowie die in den Mitteilungsblättern der Deutschen Flößerei-Vereinigung jährlich erfolgten Ergänzungen in einer einzigen Fachbibliographie zusammenfasst. Diese Bibliographie wurde zur Tagung der Deutschen Flößerei-Vereinigung im Mai fertiggestellt. Sie wird als CD, Diskette oder Ausdruck über die Deutsche Flößerei-Vereinigung angeboten.

Mit dem Werk steht der Flößereiforschung ein grundlegendes Arbeitswerkzeug zur Verfügung. In Zukunft wird diese Bibliographie mit jährlichen Ergänzungen jeweils zu den Tagungen der Deutschen Flößerei-Vereinigungen aktualisiert vorgelegt.

#### **Entwicklung der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit**

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Die deutsche Fischwirtschaft nahm nahezu die gesamte Zwischenkriegszeit als erhebliche Krise wahr, insbesondere aufgrund des nach 1919/1920 stark absinkenden Fischkonsums.

Ziel der Untersuchung ist die Frage, ob diese subjektiv empfundene Krise der Fischwirtschaft eigentlich eine Normalisierung der Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg darstellte.

Hierfür wurden im Jahr 2005 die Marketingstrategien der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit sowie das Mitte der 1920er Jahre beginnende Engagement des Staates in der Absatzlenkung für Fischereiprodukte unter-

sucht. Das wichtigste hier erzielte Ergebnis ist die Erkenntnis über die Begrenztheit der Möglichkeiten der Marktsteuerung durch Marketingaktivitäten in Krisenzeiten sowie der hierfür auslösenden Faktoren.

Darüber hinaus konnte am Beispiel der Fischwirtschaft illustriert werden, dass die subjektiv empfundene Krise der 1920er/1930er Jahre in einer langfristigen Analyse nicht existierte, sondern während und unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg sowie in der Zeit der NS-Wirtschafts-/Autarkiepolitik extrem begünstigende Bedingungen für diesen Industriezweig vorlagen, so dass weniger von einer Krise an sich, als vielmehr dem Fehlen vorübergehend begünstigender Bedingungen gesprochen werden muss.

Die bereits im Jahre 2004 auf der NAFHA-Konferenz in Halifax vorgestellten Teilergebnisse wurden im Jahre 2005 vervollständigt und erheblich ergänzt. Der 2005 abgeschlossene Beitrag ist im Sommer 2006 in den »Studia Atlantica« in Kanada erschienen.

Entsprechend dem Forschungsprogramm 2005-2007 erfolgte im Jahr 2006 die Auseinandersetzung mit den zugehörigen Theoriemodellen der Verteilungsgerechtigkeit internationaler Ressourcen.

Der Schwerpunkt der Arbeit lag im Jahr 2006 auf der Anfangsphase der Tiefkühlwirtschaft, da dieser Themenkomplex zugleich eines der zentralen Themen der Sonderausstellung »Fischstäbchen« bildete.

#### **Theorie der schifffahrtshistorischen Forschung**

Im Bereich der Methodenforschung erfolgte im Jahr 2006 eine zusammenfassende Analyse der derzeit am DSM angewandten Theoriekonzepte für die schifffahrtshistorische Forschung. Aus dieser Analyse abgeleitet wurde die gegenwärtige forschungstheoretische Konzeption des DSM.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Forschungsschwerpunkt II

Ergänzend hierzu erfolgte im Bereich der Methodenforschung die Analyse der potentiellen Verzahnungen des Bereiches Maritime History mit den Feldern World History und Transnational History. Die entsprechenden Ergebnisse wurden im Rahmen des World History Research Agenda Symposium in den internationalen Diskurs eingebracht.

Die Forschungsarbeiten zur Geschichte der deutschen Fischteufkühlwirtschaft und insbesondere der Geschichte des Fischstäbchens wurden im Jahr 2006 mit der Eröffnung der gleichnamigen Sonderausstellung abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Sonderausstellung, verschiedenen Publikumsvorträgen sowie Beiträgen auf wissenschaftlichen Fachtagungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

#### Marinemalerei

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Die Marinemalerei in Deutschland, die sich um 1830 von der Landschaftsmalerei emanzipierte, unterlag immer bestimmten politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen sie sich zu einer unabhängigen Gattung entwickelte. Wenngleich sie ihren absoluten Höhepunkt in der Kaiserzeit hatte, so hat sie sich auch unter gewandelten Verhältnissen bis zum heutigen Tag ihre Eigenständigkeit bewahrt.

Mit der Versenkung der Hochseeflotte in Scapa Flow im Juni 1919 war das Ende der Kaiserlichen Marine besiegelt. Darüber hinaus musste laut Versailler Vertrag die deutsche Handelsflotte an die Alliierten ausgeliefert werden, so dass die Handelsschiffahrt nach 1919 nur schwer in Gang kam. So waren die Bedingungen für die Marinemalerei in Deutschland zunächst denkbar schlecht.

Mit der Flucht des Kaisers in die Niederlande war zudem die offizielle Förderung der Marinemalerei durch den Monarchen abgebrochen. Die kleine, im Aufbau befindliche Reichsmarine und die erst langsam wachsende Handelsflotte boten nur selten Stoff für deutsche Marinemaler. Im Verlauf der Weimarer Republik war eine Reihe älterer Marinemaler verstorben. Allmählich traten jüngere Maler wie Cornelius Wagner, Eduard Edler und Walter Zeeden an ihre Stelle.

Die Entwicklung dieses Genres von ihren Anfängen bis zur Gegenwart wird systematisch an Malerbiographien, Werksübersichten und wissenschaftlichen Überblicken erforscht. Die Marinemalerei in der Zwischenkriegszeit ist es auch, die im Fokus der derzeitigen Forschung steht.

Die Forschungsergebnisse zum Leben und Werk des Marinemalers Cornelius Wagner, dessen 50. Todestag sich 2006 jährte, wurden im Jahr 2005 in zwei Beiträgen veröffentlicht. 2006 erschien im Deutschen Schiffsarchiv ein längerer Aufsatz, in dem die Bestände des DSM publiziert wurden. Das DSM besitzt die größte öffentlich zugängliche Sammlung zu den Werken des Malers, der seinen künstlerischen Schwerpunkt ebenfalls in der Zwischenkriegszeit hatte.

Mehrere populäre Artikel für die Zeitschrift *Deutsche Seeschiffahrt*, Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder, Ausgabe Mai 2007, liegen der Redaktion vor.

Die Recherche zu dem Werk des Grafikers und Malers Oskar Dolhart (1907-2002) ist abgeschlossen. Zu seinem 100. Geburtstag wird eine erste Würdigung seines Werkes in Zusammenarbeit mit Rüdiger von Ancken erscheinen.

Eine Miscelle zur künstlerischen Ausgestaltung des Kinderspielzimmers I. Klasse auf dem Schnelldampfer *TS BREMEN* erscheint zum Jubiläum des Norddeutschen Lloyd, der 1857 gegründet wurde.



### Deutsche Atlantische Expedition 1925-27 (Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann)

Ebenso wie die maritime Wirtschaft hatte sich auch die deutsche Meeresforschung unter den veränderten Rahmenbedingungen nach dem Weltkrieg 1914-1918 neu zu positionieren. Ergebnis dieses Prozesses, der speziell auch durch die Finanzmisere der frühen 1920er Jahre immer wieder Rückschläge erfuhr, war die Deutsche Atlantische Expedition.

Während der insgesamt 777 Tage dauernden Reise des allein operierenden Vermessungs- und Forschungsschiffes METEOR der Reichsmarine wurde von 1925 bis 1927 ein ganzer Ozean, der Südatlantik, systematisch untersucht – in dieser Dimension ein Novum in der gesamten Meeresforschung.

Der Hintergrund für das leitmotivische wissenschaftliche Erkenntnisziel der Expedition war die Frage nach der Zirkulation der ozeanischen Wassermassen. Hier führte der Expeditionsleiter nicht etwa die Leitvorstellungen der Vorkriegsphase in größerer Dimension fort, sondern verfolgte die Überprüfung einer neuen These. Sie ging davon aus, dass die Strömungen nicht hemisphärische Zellen bilden, sondern hemisphärenübergreifend seien. Die Messergebnisse bestätigten den physikalischen Ansatz glänzend.

Wissenschaftliche Ziele der ozeanischen Grundlagenforschung waren jedoch nur die eine Seite der Expedition. Für die Weimarer Republik ebenso wichtig, wenn politisch nicht noch bedeutender, war die Möglichkeit, nach der Weltkriegsniederlage und der internationalen Ächtung wieder »Flagge zu zeigen« und sich durch ein friedliches Großprojekt außenpolitisches Ansehen zu erwerben. Für die Marine selbst bedeutete die Durchführung der Reise gegen alle Hemmnisse einen erheblichen Prestigegewinn,

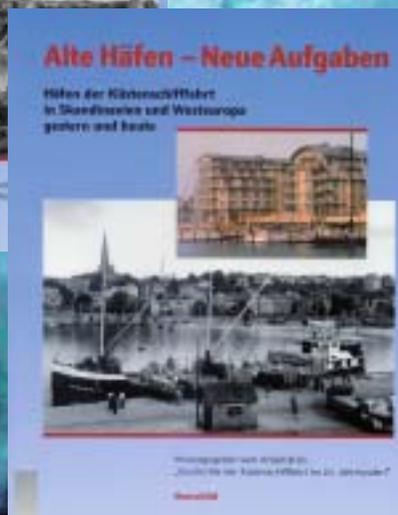
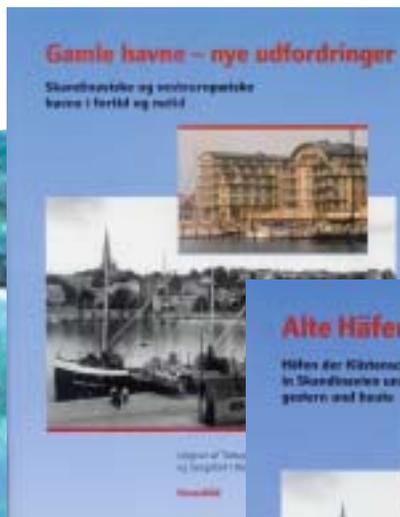
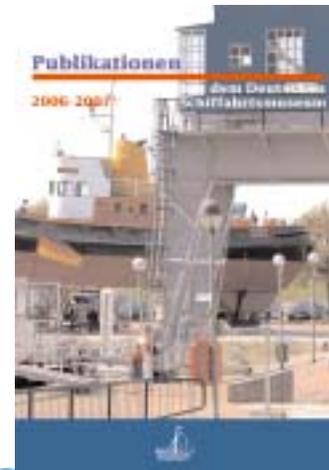
stand doch zeitweise ihre weitere selbstständige Existenz in Frage.

Die Untersuchungen haben 2006 zu einer Ausarbeitung geführt, die Planung und Verlauf der Expedition darstellt (mittlerweile veröffentlicht als Beiheft zum Deutschen Schiffsarchiv 28). Der Printpublikation wird im nächsten Schritt eine Zeitgrafik für die Ausstellungsverwendung an die Seite gestellt, wie bereits die seinerzeit gemessenen Lotungsprofile als Licht geführtes Modell in die Ausstellung eingebracht worden sind.

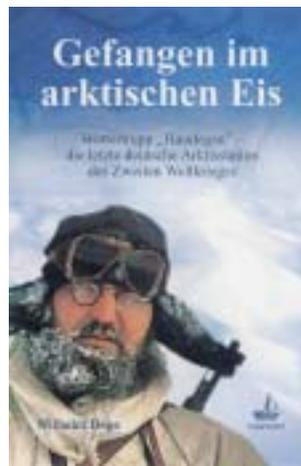
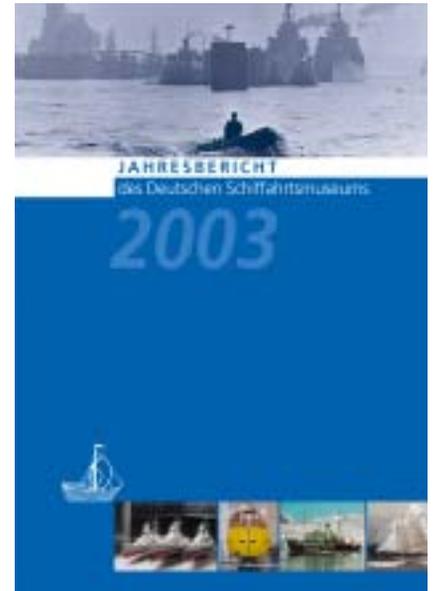
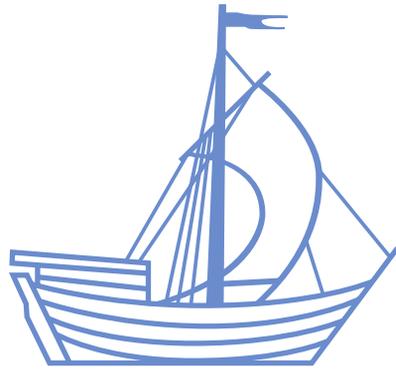
Die weitere Perspektive sieht vor, zum einen den disziplinhistorischen Hintergrund der Deutschen Atlantischen Expedition auszuleuchten, zum anderen die weitere Verwendung der METEOR nachzuzeichnen, die in den 1930er Jahren weitere Grundlagenforschung im Nordatlantik betrieb (die sich nach dem Zweiten Weltkrieg in groß angelegten Forschungskampagnen fortsetzte).

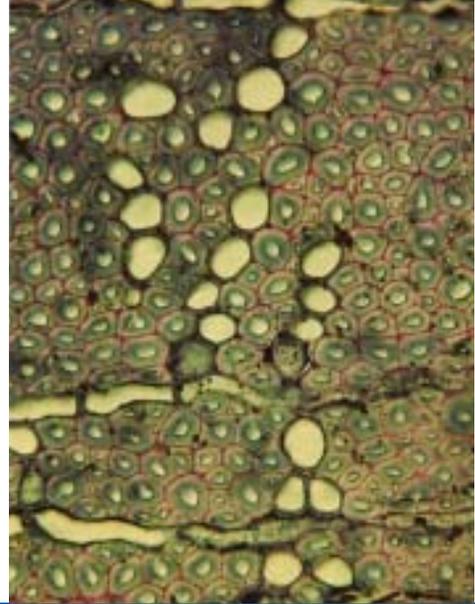


# Publikationen des



# Deutschen Schiffahrtsmuseums





## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Weitere Forschung

#### Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung

##### Sicherung und Präsentation der Bremer Kogge von 1380 (Dr. Per Hoffmann)

Ziele des Projektes sind die Korrektur der Verformungen des Rumpfes der Kogge sowie ihre langfristige Sicherung und angemessene Präsentation.

Ein im Jahr 2005 entwickeltes und mit Prototypen getestetes Konzept sieht vor, dass für die Formkorrektur ca. 24 Stahlstützen um den Rumpf herum angeordnet werden, von denen aus mit Druckspindeln und individuell angepassten Auflageplatten der Rumpf der Kogge in die ursprüngliche Form zurückgedrückt wird.

Die Umsetzung des Konzeptes durch den Technischen Dienst ist in die Ausbildung am DSM integriert, was nicht nur eine immense Kostenersparnis mit sich bringt, sondern den Auszubildenden auch in hohem Maße praxisbezogene Kenntnisse vermittelt.

Die erfolgte Vermessung des Rumpfes durch das Städtische Vermessungsamt hat gezeigt, wo am Schiff Korrekturen in welchem Umfang nötig sind. Umfangreiche Experimente zur Elastizität und Beweglichkeit des Koggeholzes haben ergeben, dass es die Rückformung gut aushalten wird.

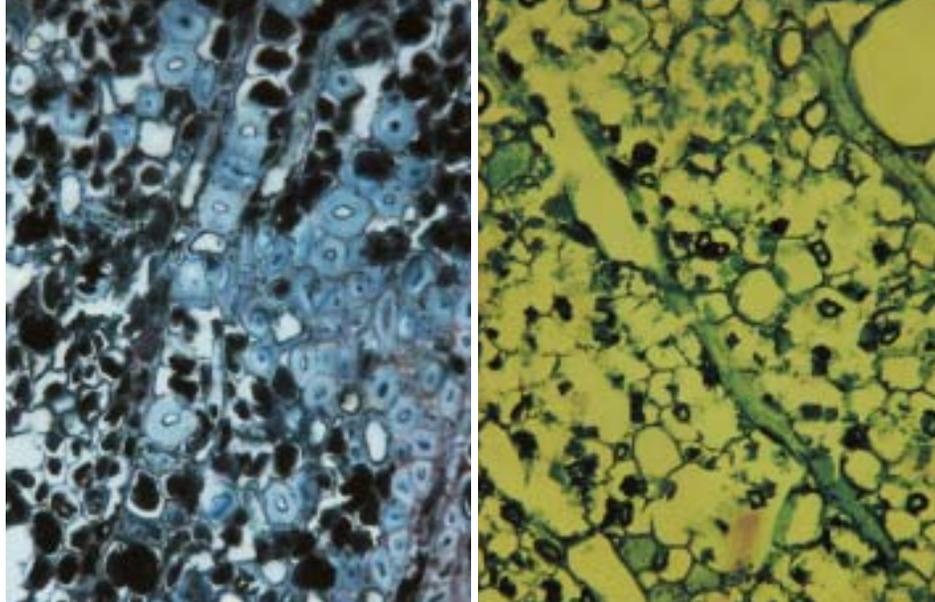
Zur langfristigen Sicherung der korrigierten Form wurden bereits im Jahr 2005 verschiedene Optionen geprüft, wie eine Konstruktion zur Stabilisierung in die Kogge eingepasst werden kann. Eine Möglichkeit ist ein System aus stählernen Spanten, Längstringern und Querbändern. Diese Stahlkonstruktion würde selbst tragend auf einigen mittschiffs durch den Boden des Rumpfes geführten Stützen stehen. Die Planken der Bordwände, die Spanten und Steven würden

am internen Stahlgerüst befestigt. Der Kiel des Schiffes würde auf einer Stahlschiene stehen. Das innovative Prinzip, keine Stützen an die Außenseite des Rumpfes zu führen, könnte beibehalten werden. Nur noch wenige zur Hallendecke führende Tragegestangen wären nötig, um den Stand von Stahlgerüst und Kogge zu sichern. Nach der Fixierung der Kogge am Stahlgerüst würde die zur Korrektur des Rumpfes errichtete äußere Hilfskonstruktion wieder abgebaut.

2006 konnte die internationale Expertengruppe reaktiviert werden und damit beginnen, zusammen mit Dr. Hoffmann und dem Werksattleiter des DSM, Jörg Geier, das bereits vorliegende Konzept umzusetzen: Der Leiter des Technischen Dienstes formulierte den ersten Teil des Projektes – Korrektur der Rumpfform – als Ausbildungsprojekt für die am DSM tätigen auszubildenden Industriemechaniker, und diese haben es mit großem Engagement, eigenen Ideen und gutem Erfolg ausgeführt. Die Kogge steht in einem System von Stahlstützen mit Druckspindeln und Druckplatten und konnte weitestgehend in ihre ursprüngliche Form zurückgedrückt zu werden. Einige Nacharbeiten sind noch erforderlich.

##### Methodenvergleich Nassholzkonservierung (Dr. Per Hoffmann)

Die Konservierung archäologischer Schiffsfunde ist immer aufwändig und teuer. Deshalb ist es notwendig, die sowohl beste als auch ökonomischste Methode für die Behandlung wählen zu können. Jeder Schiffsfund unterscheidet sich von anderen in Größe, Erhaltungszustand und Charakteristik der Hölzer. Alle diese Parameter haben Einfluss auf die Wirksamkeit einer Konservierungsbehandlung. Es gibt keine »Rezeptensammlung«, in der man Erfolg und Kosten der



verschiedenen möglichen Konservierungsverfahren für einen gegebenen Schiffsfund nachschlagen könnte.

Archäologische Schiffsfunde tauchen meistens zufällig und unvorhergesehen auf. Wird die Bergung und Konservierung beschlossen, fehlt gewöhnlich die Zeit, um in jahrelangen Versuchsserien die beste Konservierungsmethode zu finden. Dann wird um Rat gefragt, und es ist dringend erforderlich, dass das DSM als Exzellenzzentrum kurzfristig eine kompetente und an den speziellen Fall angepasste Expertise gibt.

Vor diesem Hintergrund werden in einem groß angelegten, im Jahr 2000 begonnenen Projekt die unterschiedlichen Konservierungsbehandlungen mit PEG (Polyethylenglykol) auf ihre Wirksamkeit untersucht. Die optimalen PEG-Methoden werden mit den zurzeit gängigsten anderen Konservierungsmethoden für Schiffsfunde verglichen. Originales wassergesättigtes Eichen-, Buchen- und Kiefernholz aus dem Mittelalter und dem Neolithikum steht am DSM für Reihenversuche zur Verfügung. So können alle relevanten Konservierungsmethoden am selben homogenen Probenmaterial in mehreren parallelen und recht großen Proben getestet werden. Dies erlaubt erstmals eine gewisse statistische Absicherung der mit realitätsnahen Proben gewonnenen Ergebnisse.

Im Jahr 2005 sind Konservierungsverfahren mit PEG, Zucker, einem Zuckeralkohol (Lactitol) sowie einem Aminoharz untersucht worden.

Für das Projekt Methodenvergleich Nassholzkonservierung wurden 2006 ergänzende Versuchsserien durchgeführt, die eine bessere Absicherung bereits gewonnener Ergebnisse ermöglichen sollten:

#### **Projekt Konservierung fossiler Baumstubben**

Nach der vom DSM erfolgten ersten Auswertung der Konservierung zweier 11,5 Millionen Jahre alter mittelgroßer Stammabschnitte konnte eine Empfehlung an das Landesmuseum Joanneum in Graz gegeben werden. Die Kollegen dort haben im Sommer zwei Baumstümpfe aus der Tongrube Mataschen/Steiermark geborgen und ihre Konservierung in der Ausstellung begonnen.

Eine Publikation zu diesem Projekt ist geplant.

#### **Projekt Weser-Lastkähne in Lemgo**

Zwei Jahre nach Abschluss der aktiven Sprühbehandlung zur Konservierung der aus der Weser bei Rohrsen 1997 geborgenen Schiffe erfolgte eine vorläufige Beurteilung des Konservierungserfolges und eine Erörterung mit der Leitung des Weserrenaissance-Museums, Schloss Brake, über die Möglichkeiten der Restaurierung der hervorragend konservierten Schiffe und ihrer musealen Präsentation in dem zur Sprühbehandlung errichteten Glashaus, in dem sie sich noch befinden. Dies wäre eine akzeptable, wenn auch nicht gute Lösung in einer Situation, in der an einen Museums-Neubau nicht zu denken ist.

#### **Erhaltung und Bereederung des ersten und ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND von 1867**

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Im Jahr 2006 konnte in Kooperation mit der GSHW und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sowie der SeebG ein erster Kriterienkatalog erarbeitet werden, welche Mindeststandards an ein altes Schiff zu richten sind, um dieses auch als historisches

Abbildungen oben:  
Mikroskopische Aufnahmen  
von nassem Eichenholz.  
(Fotos: Per Hoffmann)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Weitere Forschung

Wasserfahrzeug klassifizieren zu können. Der entsprechende Kriterienkatalog befindet sich derzeit in der praktischen Erprobungsphase.

Das älteste deutsche Polarforschungsschiff GRÖNLAND wird vom Deutschen Schiffahrtsmuseum im Sinne der »Barcelona Charta« von 2003 als Ort des Bewahrens traditioneller Seemannschaft, als Kristallisationspunkt im Interesse eines Wissenschaftsmarketing gegenwärtiger geowissenschaftlicher Forschung und als hochwirksames Element der Öffentlichkeitsarbeit für das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Fahrt gehalten. Die historisch korrekte Erhaltung und die vorschriftsmäßige Bereederung haben eine Vorbildfunktion für die internationale Denkmalpflege und Kulturpolitik.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums werden international nachgefragt und in Bezug auf die Definition der Bedingungen für die Erhaltung von maritim-historischen Objekten, insbesondere historischen Wasserfahrzeugen und maritimen Bauwerken, eingesetzt. Die 2003 verabschiedete »Barcelona Charta« geht wesentlich auf die Initiative des Deutschen Schiffahrtsmuseums und seine bei der Erhaltung des ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND gemachten Erfahrungen zurück.

Die Forschungen zum Betrieb und Erhalt historischer Wasserfahrzeuge wurden mit dem Betrieb der GRÖNLAND als schwimmender Laborsituation fortgeführt. Im Rahmen der Ostseereise der GRÖNLAND konnten die entsprechenden Ergebnisse einem großen Besucherkreis unmittelbar vor Ort an Bord des Schiffes präsentiert werden. Das Polarforschungsschiff GRÖNLAND wird im Jahr 2007 unser Botschafter in norwegischen Häfen sein. Unterstützt wird die Fahrt durch das Bundesumweltministerium im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Kampagne.

Für den 12. Mai 2007 ist eine große Verabschiedung in Bremerhaven geplant. Im Jahr 2007 feiert die GRÖNLAND zudem ihren 140. Geburtstag. Die Nordische Jagt war 1867 in Skånevik (Norwegen) von dem Schiffbauer Toleff Toleffsen gebaut worden. Zurzeit ist sie wieder in Ditzum in der Werft, weil sie ein neues Spiegelheck benötigt, um nach Norwegen segeln zu können. Leider kamen während der Restaurierung weitere Schäden zum Vorschein, die zu einer Verdoppelung der Kosten führten. Die Finanzierung der Reparatur bereitet uns einige Sorgen, weil die Mittel fehlen.

#### General History of the North Atlantic Fisheries

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Im internationalen Forschungsverbund der NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) befindet sich die zweibändige »General History« in Vorbereitung. Hierbei handelt es sich um die erste international vergleichende Darstellung der Geschichte der Fischerei im Nordatlantik, bei der sowohl die Perspektive der Fischereinationen wie auch diejenige der Uferstaaten der Fanggründe berücksichtigt werden. Der erste Band beschäftigt sich mit dem Zeitraum bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Arbeiten an der Herausgabe dieses ersten Bandes der General History of the North Atlantic Fisheries wurden im Jahr 2006 kontinuierlich fortgeführt. Während die editorische Bearbeitung der Texte im Wesentlichen durch britische Kollegen erfolgte, wurde im DSM der Bereich der Abbildungen und des wissenschaftlichen Apparates für diese zentrale Publikation zur internationalen Fischereigeschichte bearbeitet. Die redaktionelle Bearbeitung teilten sich PD Dr. Ingo Heidbrink und Dr. David Starkey (Univer-



sity of Hull). Die X. NAFHA-Konferenz fand im August 2006 im Deutschen Schiffahrtsmuseum statt. Mittlerweile steht fest, dass der Band Ende des Jahres 2007 erscheinen kann.

### Global Change in the Marine Realm (GLOMAR)

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Im Jahr 2006 begann die bis 2010 vom Deutschen Schiffahrtsmuseum geplante Beteiligung an der seitens der Universität Bremen bei der DFG und dem Wissenschaftsrat beantragten Graduiertenschule »Global Change in the Marine Realm« (GLOMAR) im Rahmen der Förderrichtlinie Graduiertenschulen der Exzellenzinitiative. Die Antragskizze für die Graduiertenschule wurde bereits im Jahr 2005 gemeinsam erarbeitet mit:

- ▶ vier Fachbereichen der Universität Bremen,
- ▶ dem Forschungszentrum Ozeanränder der Universität Bremen,
- ▶ der Artec der Universität Bremen,
- ▶ dem Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie, Bremen,
- ▶ dem Zentrum für Marine Tropenökologie, Bremen,
- ▶ dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven.

Bereits am 15. September 2005 war der Antrag bei der DFG im Rahmen der Ausschreibungen der Exzellenzinitiative eingereicht worden. Im Januar 2006 gab das DSM den von der DFG und dem Wissenschaftsrat angeforderten Hauptantrag ab.

Die endgültige Entscheidung über den Antrag fiel im Sommer 2006. Im Antrag heißt es:

»Die Herausforderungen, die der Globale Wandel an die Gesellschaft stellt – so wie sie heute schon sichtbar sind und in der Zukunft wahrscheinlich verstärkt auftreten werden –, erfordern eine interdisziplinäre und internationale Zusammenarbeit führender Wissenschaftler/innen in den betroffenen Wissenschaftsfeldern, um die Veränderungen in der natürlichen Umwelt und in der Gesellschaft zu analysieren, zu verstehen, vorherzusagen und – wenn nötig – abzumildern. Die Graduiertenschule »Globaler Wandel im Bereich des Meeres« will zu dieser Aufgabe beitragen, indem sie junge Wissenschaftler/innen in einem stimulierenden Forschungs- und Ausbildungsumfeld qualifiziert, um schon während der Doktorandenausbildung und vor allem auch im späteren Berufsleben Teil dieser weltweiten Forschungsanstrengungen zu sein. Die Graduiertenschule wird auf den herausragenden Kapazitäten in der Meeresforschung aufbauen, die in Bremen in mehreren Fachbereichen und Instituten an der Universität Bremen, am Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie und am Zentrum für Marine Tropenökologie und in Bremerhaven am Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung und am Deutschen Schiffahrtsmuseum konzentriert sind. Diese vereinte Kompetenz der Universität Bremen und der beteiligten außeruniversitären Forschungsinstitute wird in der Graduiertenschule eingesetzt, um Doktoranden/innen für die selbstverantwortliche Forschung in den Meereswissenschaften auszubilden, die hier sowohl in die Natur- als auch in die Geisteswissenschaften hineinreichen. Aufbauend auf einem klar strukturierten Curriculum und eingebunden in Forschungsprojekte, sollen die Doktoranden/innen innerhalb von drei Jahren zu disziplinär hoch qualifizierten, interdisziplinär denkenden und international eingebundenen Wissenschaftler/innen ausgebildet werden. Um

Abbildungen oben:  
Passagiere an Bord des Schnell-  
dampfers BREMEN, 1930er Jahre.  
(Fotos:Hanns Tschira)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschung im Jahr 2006 · Weitere Forschung

die ca. 60 Doktoranden/innen auf erfolgreiche Karrieren in der Wissenschaft, der Industrie und der Verwaltung vorzubereiten, soll das Ausbildungsprogramm nicht nur die neuesten Techniken und Methoden umfassen, sondern auch weitere berufsqualifizierende Zusatzqualifikationen und Erfahrungen im Projektmanagement vermitteln. Zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird außerdem ein individuell zugeschnittenes Familienprogramm eingerichtet werden. Aufbauend auf diesen Maßnahmen ist es das Ziel der Graduiertenschule, eine neue Generation exzellenter, international ausgerichteter junger Wissenschaftler/innen auszubilden, die über ihre eigene Disziplin hinausblickend zu den faszinierenden und herausfordernden Forschungsaufgaben und Entdeckungen beitragen werden, die vor uns liegen.«

Nach der positiven Begutachtung in der Vorauswahlrunde wurde der entsprechende Hauptantrag erarbeitet und im März 2006 innerhalb der Exzellenzinitiative eingereicht. Im Sommer 2006 wurde GLOMAR abschließend durch eine internationale Expertenkommission für DFG und WR begutachtet und am 13. Oktober 2006 im Rahmen der Bekanntgabe der Ergebnisse der Exzellenzinitiative zur Förderung angenommen.

Am 1. November 2006 erfolgte die offizielle Aufnahme des Betriebes von GLOMAR und damit die Umsetzung der im Jahr 2006 erarbeiteten Strategien und Strukturen für eine interdisziplinäre und institutsübergreifende Doktoranden-ausbildung.

Mittlerweile hat sich Katharina Jantzen erfolgreich um ein Stipendium beworben. Sie wird über das Thema: »Regulatory Mechanism in Fisheries – A socio-economic Analysis of Fisheries in the Northern Realm« promovieren und von PD Dr. Heidbrink betreut (vgl. <http://www.rcom.marum.de/English/glomar.html>).

#### Arbeitsgruppe Schiffsliste

Im Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde im Jahre 2003 eine Arbeitsgruppe Schiffsliste (Leitung: Prof. Horst Nowacki) gegründet, die sich die Entwicklung eines digitalen Datenarchivs mit Schiffsbeschreibungen, überwiegend für historische Schiffe, zum Ziel gesetzt hat. Die AG Schiffsliste hat inzwischen Standardformen der Schiffsbeschreibung für vielfältige Schiffstypen entwickelt und erprobt sowie ein Datenarchiv mit rund 300 umfassenden Datensätzen erarbeitet, die ab 2007 über die Website des DSM der Forschung zur Verfügung stehen sollen. Von Seiten des DSM haben an diesem Projekt Reinhold Breden, Birgit Schindler und Klaus-Peter Kiedel mitgearbeitet.



### **Galionsfiguren des DSM**

(Dr. Siegfried Stölting)

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum verfügt über eine nennenswerte Sammlung von Galionsfiguren, Modellen und weiterem Material zum Thema. Dieser Bestand wurde bisher nicht systematisch erschlossen. Allerdings wurde die Geschichte der Galionsfiguren vom Deutschen Schiffahrtsmuseum bereits durch die Zusammenarbeit bei der Herausgabe eines »Generalkatalogs der erhaltenen Exemplare« 1979 als behandlungswürdig anerkannt. Damit wurde der Bedeutung eines universellen Phänomens Rechnung getragen, das global und diachronisch verbreitet war.

Die gegenwärtige Bearbeitung dient der Erweiterung der chronologischen und geographischen Sicht auf die Geschichte des figürlichen Bugschmucks, wobei wesentliches neues Material insbesondere für die vorgeschichtliche Zeit zur Verfügung steht. Ein weiterer Gesichtspunkt ist die Einordnung in das gesamte Bildprogramm des jeweiligen Fahrzeugs, das seine Individualität ausmacht.

Ergebnis der Arbeit ist ein Katalog der einschlägigen DSM-Sammlung, der durch die genannten Untersuchungen ergänzt wird. Eine erste Zusammenfassung des Themas wurde anhand des Materials in der Ausstellung im Rahmen einer Vortragsveranstaltung im DSM gegeben.

### **Schicksal des Kreuzers KÖNIGSBERG**

(Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann)

Ausgehend von einem in der Marineabteilung befindlichen konventionellen Modell des Kreuzers KÖNIGSBERG der Reichs- bzw. Kriegsmarine wird eine begleitende Informationseinheit erarbeitet, die über die traditionelle Betextung hinausgeht und moderne mediale Möglichkeiten nutzt.

Ziel ist es, dem Besucher eine interaktive Bildschirmeneinheit zu bieten, an der er zum einen Informationen zu Lebenslauf und Veränderungen des Schiffes aufrufen kann. Zum anderen geht es insbesondere darum, mit einem virtuellen Modell wesentliche Ereignisse aus der Schiffsgeschichte dynamisch nachvollziehbar zu machen. Konkret sind dies der Angriff auf das Schiff, sein Untergang und die Bergungsmethodik.

Das Projekt wird mit einem Darmstädter Studenten umgesetzt, der im Herbst 2006 den ersten Projektschritt fertiggestellt hat. Dieser umfasst neben Bild-/Text-Informationen auch bereits zwei »neutrale« Filmsequenzen, die mit dem virtuellen Modell des Schiffes erstellt wurden. Die weiteren Schritte betreffen die Rekonstruktion der historischen Abläufe und die Erarbeitung der Filmdramaturgie. Begleitend dazu wird eine Printpublikation die mehrstufige Bergung des Schiffes behandeln.

Abbildungen oben:  
Im Hamburger Hafen in den 1950er Jahren: Schwergutumschlag mit Schwimmkran. Konstruktionsbüro der Werft Blohm & Voss.  
Familie eines Binnenschiffers. (Fotos: Walter Lüden)



HAMBURG-RHEIN LINIE  
DEEDEREI ERNST RUSS  
GUTERANNAHME  
PLATZ BLÖDEN  
RHEIN-MAIN-MOSEL- u. NECKAR  
PLATZEN

GUTER-ANNAHME  
FLENSBURG

GUTER-ANNAHME  
STETTIN



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung

Ein weiterer satzungsmäßig festgelegter Auftrag, nämlich

- ▶ **die Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung,**

macht das Deutsche Schiffahrtsmuseum zu einer gesellschaftlichen »Gedächtnisinstitution«. Das Sammeln, Bewahren und Erforschen von Quellen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte und die damit zusammenhängenden Tätigkeiten für die wissenschaftliche und die interessierte Öffentlichkeit sind für die Bewahrung nationalen Kulturguts unerlässlich.

Die Sammlungen des Deutschen Schiffahrtsmuseums sind nicht nur Grundlage für die eigene Forschungstätigkeit, sondern auch Bestandteil des wissenschaftlichen Service. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum stellt sein oftmals einzigartiges Quellenmaterial im größeren Kontext zur Verfügung und koordiniert seine Verwendung im Netzwerk der fachspezifischen Forschung.

Basierend auf eigenen Erfahrungen entwickelt das Deutsche Schiffahrtsmuseum spezifische Methoden für die Erhaltung, Konservierung und Nutzung von Schiffsfunden und historischen Wasserfahrzeugen.

Innerhalb der Forschungsfelder wurden im Jahr 2006 bearbeitet:

#### Forschungsbezogener Ausbau und systematische Vervollständigung der Sammlungen

Die Forschung des DSM basiert auf seinen systematischen Quellensammlungen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte.

Unter diesem Gesichtspunkt baut das DSM unter ständiger Beobachtung der Angebotslage zielgerichtet und im Sinne eines stringenten Sammlungsmanagements, das heißt im Hinblick auf laufende oder geplante Forschungs- und Ausstellungsvorhaben, seine Sammlungen aus. Seine zentrale Stellung im Netzwerk der deutschen maritimen Forschung kommt dem Deutschen Schiffahrtsmuseum bei der Verwirklichung dieses Ziels zugute.

#### Erschließung und Erwerb wichtiger Sammlungsgegenstände im Magazin

Im Magazin wurden zahlreiche neue Sammlungsobjekte erfasst. Vielfach handelt es sich dabei um Ankäufe, Schenkungen, Stiftungen und Dauerleihgaben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum möchte an dieser Stelle noch einmal allen Spendern herzlich danken. Ihnen ist es in hohem Maße zu verdanken, dass das DSM in diesem Bereich des Museums seinem Stiftungsauftrag, historische Bestände zur deutschen Schifffahrtsgeschichte zu sammeln und zu erhalten, auch in Zeiten knapper Kassen erfolgreich nachkommen konnte.

Die Hapag-Lloyd AG hat dem DSM zwanzig Gemälde und zehn Modelle als Dauerleihgaben überlassen. Die Exponate stammen aus der alten Hauptverwaltung der NDL in der Gustav-Deetjen-Allee in Bremen. Da das Gebäude verkauft wurde, galt es die Exponate zu sichern und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In einem umfassenden Restaurierungsprojekt wer-



den die Gemälde und Modelle restauriert und für die Präsentation instand gesetzt.

Im Jahr 2006 konnte die Sammlung durch Schenkungen, Dauerleihgaben oder Ankäufe um folgende Objekte (Auswahl) erweitert werden:

- ▶ Gemälde »Flöße auf der Weichsel« von Friedrich Kallmorgen  
Ankauf mit Unterstützung des Fördervereins
- ▶ Ölgemälde »Sailparade« von Richard Wrede  
Stiftung des Malers
- ▶ Ölgemälde »Großherzogin CECILIE vor der Columbuskaje in Bremerhaven« von Hans Wilhelm Spitzmann  
Stiftung von Herrn Dr. Ditzen-Blanke und Herrn F. Dieckell
- ▶ Gouache »Rheinseeschiff DIE HOFFNUNG von Coeln« von unbekanntem Künstler  
Ankauf
- ▶ Ölgemälde Kreuzer/Korvette »SMS NIXE« von Carl Saltzmann  
Ankauf
- ▶ Drei Originalzeichnungen des Marinemalers Walter Zeeden  
Titelblätter für Heftreihen wie Ankerhefte 21 und 23:  
»Der Schiffbruch der TREVESSA«  
»Der Frachter ANACONDA. Das Schlangenschiff«  
»Der Rudergänger der TINTO bei Kap Horn«
- ▶ SOS-Heft
- ▶ Lecksegel der KRUSENSTERN  
Am 27. Juli übergaben Mr. Loginov, stellv. Vorsitzender der russischen Duma, und die beiden Kapitäne des Schiffes, Kpt. Sedov und Kpt. Kolominskij, bei einer Führung im DSM dem Museum ein Lecksegel des Schiffes, das bei der Kap-Hoorn-Umsegelung der KRUSENSTERN benutzt wurde.
- ▶ Modell MMS WILHELM PIECK der Volksmarine  
Neubau für die Marineabteilung
- ▶ Modell U-Boot Typ XXI  
U-2540  
Technikmuseum U-Boot Wilhelm Bauer e.V.
- ▶ Modell TRSS BRIGHTON  
Neubau für die Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität«
- ▶ Modell Kaiserliche Jacht HOHENZOLLERN (II)  
Ankauf für die Marineabteilung
- ▶ Mehrere Miniaturmodelle  
Stiftung Classic Ship Collection, Travemünde
- ▶ 40 auf Holzrahmen aufgezugene Fotos des Fotografen Wolfhard Scheer  
»PRIDE OF AMERICA«-Sonderausstellung  
2005/2006 im DSM
- ▶ Letzte Glockentonne des Weserreviers  
Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven nahm sein 130-jähriges Bestehen zum Anlass, dem DSM die letzte Glockentonne des Weserreviers zu übergeben. Dieses maritime Relikt markierte einen wichtigen Kurswechsellpunkt zum Jadedefahrwasser. Die Übergabe erfolgte unter reger Anteilnahme des zahlreich erschienenen Publikums.
- ▶ Quermarkenfeuer »IMSUM«  
Überlassung: Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven
- ▶ Funkempfänger, Radargeräte, Peilempfänger, Notpeilsender, Astronomisches Rechenggerät
- ▶ Besteck, Porzellan, Geschirr, Mützenbänder etc.

2006 wurden im Archiv 96 neue Inventar-nummern vergeben. Herausragende Neuerwerbungen waren:

- ▶ ein Stich von 1598 mit der Darstellung einer Walstrandung;
- ▶ ein vom Norddeutschen Lloyd herausgegebenes Fotoalbum zu einer Norwegenreise des Schnell dampfers KRONPRINZ WILHELM im Jahre 1901;

Abbildung oben:  
Flöße auf der Weichsel.  
(Gemälde von Friedrich  
Kallmorgen)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

- ▶ ein handschriftliches Navigationshandbuch von 1727 mit zahlreichen Abbildungen und eingearbeiteten, beweglichen Demonstrationsmodellen;
- ▶ ein großes Konvolut an Werbematerialien (Aufsteller, Kalender, Plakate etc.) deutscher Reedereien vorwiegend aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts;
- ▶ ein Konvolut von rund 4000 Negativen mit Aufnahmen deutscher Schiffe in den 1960er Jahren und Anfang der 1970er Jahre aus einer Stiftung von Arnold Kludas.

#### Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen

##### Bereitstellung der Sammlungsobjekte des Deutschen Schiffahrtsmuseums als Datenbank

Die Sammlungsbestände des Deutschen Schiffahrtsmuseums werden seit 2004 mit Hilfe der auch in vielen anderen großen Einrichtungen eingesetzten Software MuseumPlus digital erfasst. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Sammlungen des DSM besser nutzen und der scientific community zur Verfügung stellen zu können. Außerdem wird die Vernetzung mit vielen anderen Einrichtungen (Stiftung Preußischer Kulturbesitz, Hamburger Kunsthalle etc.), die ebenfalls diese Software nutzen, effizienter.

##### Erschließung und Erwerb wichtiger Sammlungsbestände durch das Archiv

Im Archiv wurde die Übertragung bereits vorhandener Datensätze sowie des alten Karteikartenkatalogs in die elektronische Datenverarbeitung unter Verwendung der Software MuseumPlus fortgesetzt.

Insgesamt sind inzwischen in MuseumPlus eingearbeitet:

- ▶ Diasammlung: 8716 Datensätze (davon etwa 5000 bebildert);
- ▶ zur Kunstblattsammlung: 9438 Datensätze (davon etwa 7769 bebildert);
- ▶ zur Plakatsammlung: 1231 Datensätze (davon etwa 200 bebildert);
- ▶ zur Sammlung technischer Zeichnungen: 24 539 Datensätze;
- ▶ zur frühneuzeitlichen Graphik (»Stettner-Sammlung«): 287 Datensätze (komplett bebildert);
- ▶ zu Dokumenten und Schriftstücken aller Art: 7303 Datensätze;
- ▶ zu den Negativen aus dem Nachlass des Bordfotografen Hanns Tschira: 31 042 Datensätze.

Zur Vorbereitung einer Vermarktung aller rund 47 000 Aufnahmen aus dem Nachlass des Fotografen Hanns Tschira im Internet sind Gespräche mit der Kölner Bildagentur Culture-Images geführt worden. Die Agentur hat sich die Archivbestände des DSM vor Ort angesehen und ist an einer Zusammenarbeit interessiert.

Die umfangreiche Borddrucksachen-Sammlung des DSM (Speisekarten, Passagierlisten, Tagesprogramme etc.) ist zur Hälfte in einem Katalog erfasst und sachgerecht in Archivkartons abgelegt worden. Die Arbeiten sollen in 2007 abgeschlossen werden.

##### Erschließung und Erwerb wichtiger Sammlungsbestände in der Bibliothek:

Das Sammelgebiet der Bibliothek umfasst alle Bereiche der deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen.

Die Bibliothek verzeichnete im Jahr 2006 folgende Zugänge:

- ▶ 848 Monographien,
- ▶ 364 laufend gehaltene Zeitschriften (bereinigt durch Systemumstellung),
- ▶ 26 antiquarisch erworbene bzw. per Stiftung erhaltene Zeitschriften,
- ▶ 31 Prospekte.

Von besonderer Wichtigkeit für das DSM ist der Erwerb folgender Zugänge:

- ▶ Levinus Hulsius: Vierte Schiffart, Warhafftige Historien. Einer Wunderbaren Schiffart, welche Vlrich Schmidel von Straubing, von Anno 1534. bis Anno 1554, in Americam oder Neuwewelt, bey Brasilia vnd Rio della Plata gethan. Was er in diesen Neuntzehn Jahren außgestanden, vn was fuer seltsame Wunderbare Laender vnd Leut er gesehen: durch ermelten Schmidel selbst beschrieben. Nürnberg 1602.
- ▶ Ders.: Zwanzigste Schiffahrt, oder Gruendliche vnd sattsame Beschreibung deß Newen Engellands: Wie auch Außfuehrliche Erzehlung von Beschaffenheit der Landschaft Virginia, vnd der Insel Barmuda, deren man bißhero schlechte vnnnd vnvollkommene Wissenschaftt gehabt, an jetzo aber durch dero Landt erfahrene Leuht, völiglich an Tag gegeben. Frankfurt am Main 1629.
- ▶ Ders.: Zehende Schiffahrt oder Reyse der Hollaender vnnnd Seelaender in Ost Indien beschehen vnder dem Admiral Cornelis Matelief dem Jungen, somit eyloff grossen Schiffen Anno 1605. den 12. Maij auß Hollandt abgeloffen vnd im Mertzen dieses 1608. nach gehaltenen Schlacht vor Malacca wider mit zweyen Schiffen wol ist ankommen; Zusammen gebracht vnnnd beschrieben auß Niderlaendischer Verzeichnuß durch einen Liebhaber der Schiffahrten. Frankfurt am Main 1608.
- ▶ Frans Janszoon van der Heiden: Gefährlicher Schiffbruch des Ost-Indischen Jagdt-schifs ter Schelling, in: Walter Schultzen, Ost-Indische Reyse. Amsterdam 1676 (s.u.).
- ▶ Friedrich August Leidemann: Hundert und funfzehn zuverlässige Tabellen von 1/8, 1/4, 1/2, 3/4 Pfennig an, bis 1 Rthlr. 36 Grote; jede Tabelle bis 120 Pfund, Hinten, Ellen, Loth oder Stücke ; nebst einem deutlichen Unterricht wie diese zu gebrauchen. Hannover 1796.
- ▶ Carl Friedrich Scheibler: Reisen, Entdeckungen und Unternehmungen des Schifs-Capitain Johann Schmidt oder John Smith; welche den wahren Ursprung derer Englischen Colonien in Nord-Amerika bewirkt haben, und ihn deutlich vor Augen Stellen / Größtentheils aus dessen eigenen Schriften beschrieben. Berlin 1782.
- ▶ Walter Schultzen (Wouter Schouten): Ost-Indische Reyse. Worin erzehlt wird Viel gedenkwürdiges/ und ungemeyne seltsame Sachen/ blutige See- und Feld-schlachten/ wieder die Portugisen und Makasser; Belägerungen/ Bestürmungen/ und Eroberungen vieler fürnehmen Städte und Schlösser; Wie auch Eine eigentliche Beschreibung der fürnehmsten Ost-Indischen Landschaften/ Königreiche/ Inseln und Städte; Ihre Gesetze/ Sitten/ Religion, Kleidung; Item: der Tiere/ Früchte und Gewächse/ &c.; zugleich Eine ausführliche Erzehlung/ was sich in der gefährlichen Zurückreise nach Holland/ zwischen den Ost-Indischen Retour-Schiffen/ und den Engländern/ im Jahr 1665. in der Stadt Bergen in Norwegen/ wie auch in der Nord-See/ merkwürdiges zugetragen hat. Amsterdam 1676.

Abbildungen oben:  
 Bananenumschlag, 1950er Jahre.  
 (Foto: Walter Lüden)  
 Mit Gewürzen gefüllte Säcke  
 in einem Hamburger Hafenschuppen.  
 (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### Transferleistungen für Forschung und Ausbildung

##### Akademische Lehre, Betreuung von Abschlussarbeiten

PD Dr. Heidbrink und der Geschäftsführende Direktor hielten im WS 2005/2006, im SoSe 2006 und im WS 2006/2007 Lehrveranstaltungen an der Bremer Universität ab. Dr. Peters bot eine Übung an der Universität Hannover zur Schifffahrtsgeschichte an. Die Universität Münster, Institut für Ur- und Frühgeschichte, ist mit dem Wunsch nach Kooperation an das DSM herangetreten. Frau Dr. Warnke ist eingeladen worden, ab dem WS 2007/2008 Lehrveranstaltungen in Münster anzubieten. Das Direktorium hat sein Interesse an dieser Kooperation bekundet, die auch die Landesarchäologie in Bremen einbeziehen soll. Der Geschäftsführende Direktor des DSM ist Mitglied der Berufungskommission der Universität Bremen für die Berufung eines neuen Landesarchäologen in Bremen.

#### Prof. Dr. Lars U. Scholl

##### Akademische Lehre

Prof. Dr. Scholl hielt im Rahmen seiner Lehrverpflichtung an der Universität Bremen folgende Seminare:

WS 2005/2006: Schifffahrt und Schiffbau im »Dritten Reich« (2 SWS);

SoSe 2006: Der maritime Neubeginn in Deutschland nach 1945 (2 SWS);

WS 2006/2007: Seetransport in der globalisierten Wirtschaft (2 SWS).

Die Teilnehmerzahl schwankte jeweils zwischen 35 und 45 Personen. Voraussetzung für den Schein waren die regelmäßige Teilnahme, ein mündlicher Vortrag sowie eine schriftliche Hausarbeit.

Pro Semester fielen fünf bis acht mündliche Prüfungen und Klausuren an.

##### Magisterarbeiten und Promotionsvorhaben

Wie im Jahr 2005 betreute Prof. Dr. Scholl 9 Doktoranden.

Im vergangenen Jahr konnten zwei Promotionsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden. Kai Kähler, der ein Promotionsstipendium des DSM bekommen hatte, wurde mit einer Arbeit über die Hamburger Hafenverwaltung (1910 bis 1970) zum Dr. phil. an der Bremer Universität promoviert.

Bernhard Wessels verteidigte erfolgreich seine als Doktorarbeit angelegte Forschung über die Entstehung der katholischen Kirchengemeinde in Bremerhaven. Mit der Auswanderung nach Übersee entstand in der Mitte des 19. Jahrhunderts im protestantischen Bremerhaven das



Bedürfnis nach kirchlicher Betreuung durch katholische Geistliche. Daraus entwickelte sich im Laufe der Zeit eine Kirchengemeinde an der Unterweser mit Kirche, Schulen und Krankenhäusern und anderen Einrichtungen. Wegen des plötzlichen Todes von Prof. Dr. Dieter Hägermann betreute Prof. Dr. Scholl die Dissertation in ihrer Endphase und fungierte als Zweitgutachter.

Hajo Neumann steht kurz vor dem Abschluss seines Promotionsvorhabens über den Nuklearantrieb bei Handelsschiffen. Die Empfehlungen des DSM haben mit dazu beigetragen, dass ihm eine Dauerstellung als Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven angeboten wurde, die er am 15. März 2007 angetreten hat. Das Promotionsverfahren soll im Laufe des Herbstes 2007 abgeschlossen werden.

Die Arbeiten von Melanie Leonhard über die Rickmers Unternehmungen im »langen 19. Jahrhundert« laufen planmäßig auf einen vorläufigen Abschluss Ende des Jahres 2007 hin. Die anderen Promovierenden werden nicht im Jahre 2007 fertig werden.

Magisterarbeit von Elisabeth Friebe (Zweitgutachter): Die Sorbenpolitik in der DDR zwischen 1945 und 1957.

Prof. Dr. Scholl war ordentliches Mitglied in der Berufungskommission für den neuen Landesarchäologen des Landes Bremen, der auch auf eine Professur an der Universität Bremen berufen werden soll.

### PD Dr. Ingo Heidbrink

Im Rahmen der akademischen Lehrtätigkeit als Privatdozent am Institut für Geschichtswissenschaften der Universität Bremen wurden folgende Seminare im Jahr 2006 abgehalten:

WS 2005/2006: Schifffahrtsgeschichte in Sachquellen. Einführung in die Arbeitsmethodik;  
SoSe 2006: Industrialisierung der Lebensmittelindustrie in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Beispiel Fischwirtschaft;  
WS 2006/2007: Maritime Wirtschaft im Ost-West-Vergleich.

Als Erst- oder Zweitprüfer wurden mündliche Zwischen- und Abschlussprüfungen für Staatsexamina und Magisterprüfungen an der Universität Bremen abgenommen. Zusätzlich erfolgten Betreuungen und abschließende Prüfungen von Staatsexamenshausarbeiten.

Darüber hinaus war PD Dr. Heidbrink als Mitglied der Prüfungskommission am Kolloquium innerhalb des Promotionsverfahrens Kai Kähler beteiligt.

Katharina Jantzen hat sich erfolgreich um ein Stipendium für die Graduiertenschule (GLOMAR) beworben. Sie wird über das Thema: »Regulatory Mechanism in Fisheries – A socio-economic Analysis of Fisheries in the Northern Realm« promovieren und dabei von PD Dr. Heidbrink betreut.

In Kooperation mit der Ilisimatusarfik (University of Greenland) in Nuuk wurden die für 2007 geplante Gastdozentur im Detail konzipiert und die entsprechenden Lehrpläne und Unterrichtsmaterialien sowie der offizielle Förderantrag an den DAAD erarbeitet. Die Gastdozentur wird im Zeitraum Mitte April bis Ende Mai 2007 ein aus vier Einzelveranstaltungen bestehendes Spezial-

Abbildungen oben:  
Passagiermotorschiff ITALIA auf der Elbe, 1950er Jahre.  
(Foto: Walter Lüden)  
Nieter- und Schweißerkolonnen der Hamburger Stülckenwerft, 1950er Jahre.  
(Foto: Walter Lüden)

## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

fach zum Thema Seerecht, Fischereiquoten und Ressourcenmanagement innerhalb des Fachbereiches Administration der Ilisimatusarfik umfassen.

#### **Dr. Dirk Peters**

Abhaltung eines Seminars am Historischen Seminar der Leibniz-Universität Hannover.  
WS 2006/2007: Denkmale der Industrie und Technik. Die Geschichte und Bedeutung der Technischen Denkmale in Deutschland.

#### **Dr. Per Hoffmann**

Seminare »Properties of Wood« und »Wood in Archaeological Context« vom 29. Mai 2006 – 8. Juni 2006, in Oslo abgehalten im Rahmen des von der UNESCO veranstalteten »International Course on Wood Conservation Techniques.«

Licenciat-Examen abgenommen als Externer Prüfer in einem Seminar an der Königlichen Technischen Universität in Stockholm am 14. Juni 2006.

Kursus und Seminar zur Nassholzkonservierung für Schüler des Gymnasiums Wesermünde/Bremerhaven, Februar – Mai 2006.





## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### Ausstellungswesen

Für die Vermittlung der Ergebnisse ihrer Arbeit nutzen die Wissenschaftler des Deutschen Schiffahrtsmuseums nicht nur Publikationen im klassischen Sinn, sondern ebenso Ausstellungen und Veranstaltungen im und außerhalb des DSM als »Schaufenster der Forschung«.

#### Dauerausstellung

Die gesamte Dauerausstellung im Scharounbau soll auf der Grundlage der neuesten Forschungsergebnisse unter Berücksichtigung zeitgemäßer Gestaltungs- und Vermittlungsprinzipien vollständig überarbeitet werden. Dabei wird der chronologische Ansatz in der Präsentation zu Gunsten einer thematischen Gliederung aufgegeben. Ebenfalls geplant ist eine einheitliche Textpräsentation. Ein Besucher-Orientierungssystem wird erarbeitet.

#### Neugestaltung der Ausstellung im Scharounbau

Die größten Anstrengungen im Jahre 2006 galten den Vorbereitungen für die Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität«. Für die neue Ausstellung wurden im Juni 2006 vom Verwaltungsrat die Gelder bewilligt und freigegeben.

Auf einer Fläche von fast 1500 m<sup>2</sup> wird an 14 Stationen die Geschichte der Frachtsegelschiffahrt mit der Entwicklung deutscher Unternehmen in Übersee dargestellt. Gezeigt werden neben den wirtschaftlichen Eckpunkten der Blütezeit und des Niedergangs der Frachtsegelschiffahrt Aspekte des Schiffbaus, des Segelns sowie des Lebens und Arbeitens an Bord von

Großseglern. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum präsentiert sich in der Ausstellung auch als Forschungsinstitution, indem Fragestellungen aus der Forschung in die Ausstellung eingebracht werden. Der Besucher hat an **Forscherstationen** die Möglichkeit, anhand von Exponaten Fragen zum Mythos, zum Leben und Arbeiten an Bord sowie den wirtschaftlichen Aspekten der Frachtsegelschiffahrt selbst zu beantworten. Dabei kann er verschiedene Methoden der Forschung nachvollziehen. Vom Mythos ausgehend, erwirbt der Besucher auch an den **Basisstationen** Grundlagenwissen zur Geschichte der Frachtsegelschiffahrt und der realen Situation an Bord. Die Vermittlung erfolgt vor allem durch anschauliche Exponate (Eröffnung der Ausstellung: 18. März 2007).

Im Zuge der Umbaumaßnahmen für die Windjammer-Ausstellung wurde der Seenotrettungssegler GEHEIMRAT GERLACH aus der Meißenhalle entfernt und in den Neubau verbracht, wo er thematisch zum Bereich der Seenotrettung auch hingehört. Da die Meißenhalle komplett ausgeräumt werden musste, haben wir die Gelegenheit genutzt, die 30 Jahre alte Elektrik zu erneuern, neue Lichtschienen einzubauen, neue Leuchtkörper zu installieren und anschließend Wände und Decken zu reinigen bzw. neu zu streichen. Der Raum strahlt nun in neuer Farbgebung und erzeugt eine neue, freundliche Anmutung bei den Besuchern. Diese Erneuerungsarbeiten werden kontinuierlich im ganzen Scharounbau fortgeführt. Ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt war die Wiederentdeckung der Scharounschen Architektur, die in der Zukunft wieder zur Geltung gebracht werden soll. Die Ausstellungsgestaltung wird so vorgenommen, dass die Architektur nicht mehr durch Exponate verstellt und hierdurch deutlicher wahrgenommen wird.



### Sonderausstellungen

Die gemeinsam mit der Association of North Sea Cities konzipierte Wanderausstellung »**North Sea Lights**« wurde Anfang Januar 2006 im DSM eröffnet. Sie war vorher in Esbjerg, Dänkirchen und Antwerpen gezeigt worden. Von Bremerhaven wandert die Ausstellung weiter nach Hull und Aberdeen. Prof. Dr. Scholl und Dr. Uwe Schnall verfassten sowohl die deutschen als auch die englischen Texte. Die Ausstellung endete am 22. Mai 2006.

Am 15. Januar endete die Sonderausstellung »**Pride of America. Fotografien von Wolfhard Scheer**«. Die Ausstellung war in Bremerhaven großer Besuchermagnet, da sich viele Besucher mit der Arbeit der Lloyd-Werft identifizierten, auf der die PRIDE OF AMERICA gebaut worden war. Seit dem Herbst wird die Ausstellung im Gebäude der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO gezeigt.

Die Sonderausstellung »**Schiffe aus Papier**« wurde den Besuchern bis zum 16. Januar präsentiert.

Am 22. Mai wurde die in Zusammenarbeit mit dem Leibniz-Institut für Meereswissenschaften – Geomar (Kiel) produzierte Ausstellung »**Echolot – Die Tiefe hören**« eröffnet, die bis zum 7. Juli den Besuchern gezeigt wurde.

Die **Fischstäbchen-Ausstellung**, die auf großes Publikumsinteresse stieß, wurde am 8. Juli 2006 eröffnet und lief zu Jahresbeginn 2007 aus.

Die viel beachtete Ausstellung »**Rund Kap Hoorn mit Frachtsegelschiffen zur Westküste Amerikas**« endete am 2. Oktober. Teile der Sonderausstellung wurden in die neue Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« integriert.

Die kleine Kabinettsausstellung »**Sehstücke**« mit Fotos des Hamburger Fotografen Friedhelm Würfel wurde am 15. Juli eröffnet und endete im November 2006.

Am 14. Dezember 2006 wurde an gleicher Stelle vor dem Vortragssaal die Ausstellung »**Seestücke**« des Hamburger Malers Oliver Kornblum eröffnet. Die sehr dynamischen Gemälde des Nachwuchskünstlers aus dem Segelsport werden bis Mitte Mai 2007 gezeigt.

### Ausstellungen außerhalb des DSM

Die von Klaus-Peter Kiedel konzipierte Sonderausstellung »**Faszination Hamburger Hafen**«, die im Herbst 2006 im Fiskeri- og Søfartsmuseet in Esbjerg gezeigt wurde, wird im Frühjahr 2007 im Schifffahrtsmuseum in Rotterdam präsentiert, ehe sie dann im Sommer zum Schifffahrtsmuseum in Dänkirchen weiter wandert.

### Geplante Ausstellungen der Jahre 2007 und 2008

Dr. Dirk J. Peters begann bereits im Jahr 2005 und war auch im Jahr 2006 gemeinsam mit den Kollegen vom Focke-Museum und Überseemuseum in Bremen sowie dem Historischen Museum in Bremerhaven mit den Vorbereitungen für eine große Landesausstellung zum 150-jährigen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd befasst, die am 8. Juli 2007 eröffnet wird und bis zum Jahresende unter dem Titel »**Global Player der Schifffahrtsgeschichte**« gezeigt werden soll. Der Norddeutsche Lloyd wurde am 20. Februar 1857 gegründet und wäre 2007, wenn er nicht 1970 mit der Hapag zur Hapag-Lloyd AG fusioniert hätte, 150 Jahre alt geworden. Der

Abbildungen oben:  
Die Sonderausstellung »Fischstäbchen« zeigte den gesamten Produktionsablauf für die Herstellung der beliebten Fertigspeise.  
(Fotos: Egbert Laska)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Bedeutung der Reederei entsprechend, wird auf drei Ebenen – in der Meißenhalle, im Sonderausstellungsraum und vor dem Vortragssaal – die Geschichte der Reederei gewürdigt. Unsere Ausstellungen stehen im Verbund mit Ausstellungen im Bremer Focke-Museum und im Historischen Museum Bremerhaven unter dem Oberbegriff »Der Norddeutsche Lloyd«. Eine gemeinsame Vermarktung wird von den beteiligten Bremerhavener und Bremer Museen organisiert. Es werden mehrere Publikationen (eine Begleitschrift und ein Fotoband) erscheinen. Fotoband und Plakatausstellung werden aus dem Archiv des DSM gespeist. Die Kanzlei im Zentrum hat dem DSM ein Gemälde des Marinemalers Willy Stöwer »Passagierschiff Kaiser Wilhelm II« aus dem Jahre 1906 gestiftet. Die aus dem ehemaligen Verwaltungsgebäude des NDL übernommenen Gemälde und Modelle werden derzeit auf Kosten der Reederei restauriert.

Zum 8. Juli 2007 werden ebenfalls Fotos von der EUROPA der Hapag-Lloyd AG gezeigt, die der Bremerhavener Fotograf Wolfhard Scheer in den 1980er Jahren gemacht und in Zusammenarbeit mit Klaus-Peter Kiedel zusammengestellt hat. Es ist daran gedacht, die Kapitäne und Reisenden, soweit sie ausfindig gemacht werden können, nach Bremerhaven zu einer Veranstaltung in das Deutsche Schiffahrtsmuseum einzuladen.

Vor dem Vortragssaal wird vom 27. Mai 2007 bis Ende Juni 2007 auf Initiative von Dr. Ursula Warnke in Kooperation mit dem AWI eine Ausstellung des Konsortiums Deutsche Meeresforschung (KDM), die zuvor im Senckenberg-Museum in Frankfurt läuft, gezeigt. Diese faszinierende Ausstellung wirbt an den unterschiedlichsten Orten für die bislang zum großen Teil unentdeckten, sicher aber unverstandenen Welten der Meere. Der Titel der Fotoausstellung mit Bildern der Unterwasserwelt lautet: »Unter

Wasser«, eine Ausstellung mit Fotografien von Bill Curtsinger.

Klaus-Peter Kiedel vereinbarte mit der u.a. durch einen eindrucksvollen Bildband bekannt gewordenen Hamburger Fotografin Sabine Vielmo, die auf zahlreichen Reisen mit der Kamera die Arbeitswelt an Bord moderner Handelsschiffe, die Ausbildung deutscher Seeleute in der Südsee und den Bau deutscher Schiffe in Ostasien dokumentiert hat, eine Ausstellung im DSM für den Sommer 2008. Geplant ist, auch einen Begleitband zu dieser Ausstellung herauszugeben. Die Ausstellung wird vom 8. Juni 2008 bis zum 26. Oktober 2008 gezeigt.

Von Ende Oktober 2008 bis ins Frühjahr 2009 werden Gemälde des Kölner Industriemalers Alexander Calvelli (Jahrgang 1963) aus dem deutschen Schiffbau ausgestellt. Calvelli hat sich ganz dem Realismus verschrieben. Seine hyperrealistischen mit Pinsel und Acrylfarben gemalten Bilder haben auf den ersten Blick einen fotografischen Charakter. Auf den zweiten Blick merkt man, dass mit leicht veränderten Größenverhältnissen und verkürzten Perspektiven eine neue Realität geschaffen wird, die den Betrachter veranlassen, näher hinzusehen. Im Gegensatz zu dem Industriemaler Otto Bollhagen (1861-1924) (Sonderausstellung im DSM 1992), der das großformatige Gemälde aus der Vogelperspektive meisterhaft malte, und dem in Kassel lebenden Realisten H.D. Tylle (Jg. 1954), dessen Gemälde in der Sonderausstellung »Werften und Stahlwerke« 2002 im DSM präsentiert wurden, bevorzugt Calvelli nicht die Gesamtansicht, das große Panorama. Vielmehr sind ihm die kleinen, fast nebensächlichen Details wichtig. Im Detail ist das Exemplarische zu sehen. Die Ausstellung steht in einer Reihe von Ausstellungen lebender Künstler, die sich für die maritime Welt interessieren.



### Sonderveranstaltungen im Jahr 2006

- ▶ Am 20. Mai fand wieder – wie in den Jahren zuvor – die **Lange Nacht der Kultur** statt. Dabei handelte es sich um eine Veranstaltung des Kulturamtes Bremerhaven, an der sich 28 kulturelle Einrichtungen in Bremerhaven beteiligten. Das DSM erfreute die zahlreichen Besucher u.a. mit dem Beitrag »Lichter über dem Meer«. Es ging darum zu demonstrieren, welche große Rolle der Schall spielt, wenn die Lichter ausgehen (z.B. bei Nebel). So konnten die Besucher wieder einmal nach langer Zeit die Schiffsglocke der BREMEN hören oder sich an Ha(r)fenmusik erfreuen oder sich den Wasserstandanzeiger von 1902 bei Dunkelheit anschauen. Gut besucht waren auch die Vorträge im Hörsaal des DSM zu den Themen: »Das Elmsfeuer – ein Phänomen im Spiegel von Augenzeugenberichten« und »Polare Lichter über Eis und Meer« von Dr. Hannes Grobe.
- ▶ Eingeleitet worden war diese Kulturnacht vom **Wissenschaftssonabend**. Im Hörsaal des DSM wurde das Buch »Kleiner Eisbär, kennst du den Weg« von Detlev Joecker und Hans de Beer mit einem kleinen Ensemble eines Jugendchors aus Bremen-Nord teilweise gelesen und teilweise vertont.
- ▶ In Fortsetzung zur Langen Nacht der Kultur wurden vom DSM am **Internationalen Museumstag** am 21. Mai besonders für junge Menschen Mitmachaktionen und Angebote gemacht. So konnten die Besucher sich mit Papier und Klebstoff einen eigenen Leuchtturm basteln oder erleben, was eine »Tranfunzel« ist. Auch wer einmal erklärt haben wollte, was es mit den Gezeiten der Meere auf sich hat, kam auf seine Kosten, ebenso wie die Interessierten, die sich einen echten Seenotrettungs-

kreuzer ansahen oder die Bibliothek des DSM. Das Interesse an spannenden Piratengeschichten war ebenso groß wie das Üben von Knoten und Spleißen.

- ▶ Am 30. Juli wurde gemeinsam mit der DGzRS ein Programm zum »**Tag der Seenotretter**« angeboten. Filme und Führungen informierten die Museumsbesucher über die Arbeit der Seenotretter in Vergangenheit und Gegenwart.
- ▶ Gemeinsam mit bremenports veranstaltete das DSM die **Maritime Woche** vom 4. bis 8. September 2006. Unter anderem wurde im Zuge dieser Veranstaltung das historische Hafenschlagsmodell der BLG vorgeführt.
- ▶ Vom 27. bis 29. Oktober versammelten sich die zahlreichen Kartonmodellbauer zum **3. Werkstatt-Treffen Kartonmodellbau**.
- ▶ Großen Zuspruch fand der **Tag des Maritimen Films** am 30. September 2006. Da sich das DSM im Jahr 2006 mit seiner Sonderausstellung »Fischstäbchen« diesem besonderen Fischprodukt widmete, hatten die Organisatoren als Thema »Fischgeschichten« festgelegt. Es waren zwölf Beiträge aus ganz Deutschland und dem Ausland zu sehen. Die Veranstaltung endete mit einer Preisverleihung.

Abbildungen oben:  
 Modell des Klippers **IDA ZIEGLER**.  
 (Foto: Egbert Laska)  
 Der Shanty-Chor Neuss besuchte im April 2006 das Deutsche Schiffahrtsmuseum und beeindruckte die Küstenbewohner mit rheinischer Sangeskunst.  
 (Foto: Anita Nauen)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### Publikationswesen

##### Die Wissenschaftliche Redaktion

Rechtzeitig zur Evaluierung im November lag der 28. Band des Deutschen Schifffahrtsarchivs (DSA) vor. Der Band war der Veröffentlichung von Forschungsergebnissen der Wissenschaftler des DSM vorbehalten, deren Publizierung in anderen Zeitschriften zeitlich nicht kalkulierbar gewesen wäre. Leider ist es nicht allen Wissenschaftler gelungen, ihre Manuskripte rechtzeitig vorzulegen, so dass weitere Beiträge von auswärtigen Autoren aufgenommen wurden. Die Einführung der Referierung der Manuskripte ist reibungslos verlaufen. Manchmal ist es nicht leicht, geeignete Gutachter zu finden. Da der Beitrag von Reinhard Hoheisel-Huxmann für das DSA zu lang war, haben wir uns entschieden, eine Seitenreihe einzuführen. Somit ist seine Arbeit: Die Deutsche Atlantische Expedition 1925–1927 als Beiheft zum Deutschen Schifffahrtsarchiv 28 Anfang März 2007 erschienen. Zu unserer großen Erleichterung ist es Erik Hoops gelungen, den umfangreichen Band über das Seelotsenwesen druckfertig zu machen, so dass das Buch im Dezember 2006 noch vor Weihnachten erscheinen konnte. Das Buch hatte eigentlich im November 2004 veröffentlicht werden sollen, doch die Autoren hatten sich nicht an die zeitlichen Vorgaben gehalten.

Die Bände 3 und 4 der Deutschen Maritimen Studien (Stephan Cramer: Riskanter Segeln. Innovative Sicherheitssysteme im 19. Jahrhundert und ihre unbeabsichtigten Folgen am Beispiel der nordwestdeutschen Segelschifffahrt und Gerd Wegner: ... in den rauhesten nördlichen Gegenden ... Naturkundliche Betrachtungen zur Förderung des Seehandels und des Walfangs im 18. Jahrhundert) sind annähernd druckfertig. Sie werden im Sommer 2007 im Hauschild Verlag,

Bremen, erscheinen. Als unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1995 erschien Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, eine der frühesten deutschen Kapitänselfbiographien aus dem Jahr 1835.

Ferner erschien der Band Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Aktisstation des Zweiten Weltkrieges, der den Bericht des Leiters des Wettertrupps erstmals in ungekürzter Fassung liefert, eingeleitet und mit Anhängen versehen von Wilhelm Barr und Eckart Dege.

Neu aufgenommen wurde die Arbeit an der Veröffentlichung der Dissertation von Thomas Förster, die von Prof. Dr. Wernicke zum Druck empfohlen worden ist. Der dritte Band der Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland soll in den nächsten zwölf Monaten erscheinen. Frau Jost aus dem Bundesverkehrsministerium muss allerdings das Kapitel »Schiffssicherheit« erweitern. Sie hat das Manuskript für den Sommer 2007 zugesagt. Eine umfangreiche Arbeit über die Hamburger Wichhorst-Werft von Ulrike Lange-Basermann ist von der internen und externen Bewertung für die Veröffentlichung in der Schriftenreihe empfohlen worden.



### Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter 2006

(E = Einzelveröffentlichung, auch als Herausgeber; R = verantwortliche Redaktion; A = Aufsatz; Ü = Übersetzung; B = Besprechung; V = Vorwort)

#### ► Ursula Feldkamp, M.A.

A Eine Alltagsgeschichte der Segelschifffahrt in Selbstzeugnissen. Das Kozept einer Quel-  
datenbank am Deutschen Schiffahrtsmuseum.  
In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 28, 2005, S. 55-74.

#### ► PD Dr. Ingo Heidbrink

A Bremen und die Häfen. In: Elmshäuser, Konrad, Kloft, Hans (Hrsg.): Der Stadtstaat – Bremen als Paradigma. Geschichte – Gegenwart – Perspektiven. Bremen 2005 (tatsächlich 2006), S. 129-154.

A Creating a Demand: The Marketing Activities of the German Fishing Industry, c. 1880-1990. In: Starkey, David J., Candow, James E. (Eds.): The North Atlantic Fisheries: Supply, Marketing and Consumption, 1560-1900. (= Studia Atlantica 8). Hull 2006, S. 136-152.

### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

A Die deutsche Hochseefischerei und Grönland – auf dem Weg zu einem Durchbruch für die internationale Fernfischerei.  
In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 98, 2004 (tatsächlich erschienen 2006), S. 233-239.

A Fischstäbchen. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 17-19.

#### ► Dr. Per Hoffmann

A The Waterlogged Wood Laboratory (2006). [www.dsm.de/Ma/woodlab.pdf](http://www.dsm.de/Ma/woodlab.pdf) (15 Seiten).

A The Bremen Cog Project: The conservation of a big medieval ship. In: La Chimica & l'Industria 88 (2006) 5, S. 96-101.

A Die Suche nach der rechten Form – Rekonstruktion des karolingischen Flussschiffes KARL. In: Restauro (2006) 8, S. 508-513.

#### ► Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

E Die deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. Planung und Verlauf. Hamburg 2007. Beiheft zum Deutschen Schiffahrtsarchiv 28, 2007.

#### ► Erik Hoops, M.A.

R (verantwortlich, zusammen mit U. Feldkamp): Deutsches Schiffahrtsarchiv 28, 2005. Hamburg 2006. 488 Seiten, 225 Abb.

R Karl B. Kühne und Günther Spelde (Hrsg.): Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006. 480 Seiten, 452 Abb.

R Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006. 424 + XXIV Seiten, 52 Abb.

R Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. Vom ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. 2. Aufl. Hamburg 2006. 380 Seiten, 21 Abb.

Abbildungen oben:  
Arbeit mit dem Theodoliten.  
(Foto aus der Veröffentlichung zur Geschichte des Wettertrupps »Haudegen« im Zweiten Weltkrieg)  
DSM-Auszubildende montieren Stützen für die Formung des Rumpfes der Kogge von 1380.  
(Foto: Egbert Laska)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

**R** Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2003. Bremerhaven 2006. 80 Seiten, reich ill.

**R** Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2005. Bremerhaven 2006. 96 Seiten, reich ill.

**R** Forschungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2005-2007. Bremerhaven 2006. 64 Seiten, ill.

**R** Ausstellungstexte zur Wanderausstellung »North Sea Lights – Feuerschiffe, Leuchttürme und Seezeichen rund um die Nordsee« der »Association of North Sea Cities« im DSM.

**V** Vorwort. In: Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006, S. 7f.

**A** Literatur und Register. In: Ebd., S. 412-424.

**A/Ü** Übersetzung und Überarbeitung von William Barr: Der »Wetterkrieg«. In: Ebd., S. 9f.

**A/Ü** Übersetzung und Überarbeitung von William Barr: Deutsche Wetterstationen in der Arktis. In: Ebd., S. 11-46.

**A/Ü** Übersetzung und Überarbeitung von William Barr: Der Krieg auf Spitzbergen. In: Ebd., S. 377-387.

**A/Ü** Übersetzung und Überarbeitung von William Barr: Automatische Wetterstationen. In: Ebd., S. 388-393.

Redaktion: Internetauftritte

**R** Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2003. E-Publishing unter [www.dsm.de/Pubs2/jahr2003.pdf](http://www.dsm.de/Pubs2/jahr2003.pdf). 82 Seiten, ill.

**R** Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2004. E-Publishing unter [www.dsm.de/Pubs2/jahr2004.pdf](http://www.dsm.de/Pubs2/jahr2004.pdf). 82 Seiten, ill.

**R** Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2005. E-Publishing unter [www.dsm.de/Pubs2/jahr2005.pdf](http://www.dsm.de/Pubs2/jahr2005.pdf). 98 Seiten, ill.

**R** Forschungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2005-2007. E-Publishing unter [www.dsm.de/Pubs2/forschung2007.pdf](http://www.dsm.de/Pubs2/forschung2007.pdf). 66 Seiten, ill.

**R** The river barge KARL VON BREMEN of 808 AD. E-Publishing unter [www.dsm.de/MA/barge.pdf](http://www.dsm.de/MA/barge.pdf). 6 Seiten, ill.

**R** Per Hoffmann: The Waterlogged Wood Laboratory. E-Publishing unter [www.dsm.de/MA/woodlab.pdf](http://www.dsm.de/MA/woodlab.pdf). 15 Seiten, ill.

**R** Internetauftritt des DSM. Laufende Aktualisierung. E-Publishings unter [www.dsm.de](http://www.dsm.de).

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Redaktions-/ Museumswerbematerialien

**A** Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 27f.

**A** Neues aus der Redaktion. In: Ebd., Heft 2, S. 25-30.

**A** Deutsches Schifffahrtsarchiv. Gesamtregister der Bände 1-28. E-Publishing unter [www.dsm.de/Pubs2/dsa\\_register.pdf](http://www.dsm.de/Pubs2/dsa_register.pdf). 57 Seiten.

**A** Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005 – Abstracts. E-Publishings unter [www.dsm.de/Pubs2/dsa28.htm](http://www.dsm.de/Pubs2/dsa28.htm).

**A** »Deutsche Maritime Studien« – eine neue Buchreihe des Deutschen Schiffahrtsmuseums / »German Maritime Studies:« a new publication

Abbildung oben:  
Autotransporter manövriert im  
Bremerhavener Hafen.  
(Ölgemälde von Ronald Franke)

Abbildung rechts:  
Export-Autobusse stehen bereit  
zur Verladung im Hamburger  
Hafen. (Foto: Walter Lüden,  
1950er Jahre)

0-3000 kg

2

TÜRKEİ İSTANBUL

GİDER  
B.B.-241676  
**İSTANBUL**  
Brutto: 7930 kg

203

Augsburg  
1957



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

series of the German Maritime Museum. In: Der Wetterlotse. Maritim-meteorologische Mitteilungen [des Deutschen Wetterdienstes]. Erscheint 2007.

**E** Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2006/2007. (Infobroschüre). Bremerhaven 2006. 24 Seiten, ill.

**E** Faszination Seefahrt. Bücher aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. (Infolyer). Bremerhaven 2006. 4 Seiten, ill.

#### ► Hans-Walter Keweloh

**E** Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung 13, 2006. Hrsg. von Hans-Walter Keweloh und Nicola Borger-Keweloh.

**E** Flößerei-Bibliographie. Bremerhaven 2006 (CD, Diskette oder als Maschinenschrift).

**A** Der Ausbau der Wasserstraßen zwischen Havel und Weichsel im 20. Jahrhundert und deren Auswirkungen auf die Flößerei im Flussgebiet der Oder. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 75-94.

**V** Vorwort für das Buch von Friedrich Wilhelm Brandt: Fährmann hol über – zur Geschichte der Fahren der Mittelweser. Schriftenreihe der AG Binnenfahren in Deutschland, Bd. 5. Holzminiden 2006.

**B** Max Scheifele: »Aus der Geschichte des Schwarzwaldes. Die Trift von Brenn- und Kohlholz. Wenn Grenzsteine reden. Stuttgart 2004« und »Der Elsterfloßgraben. Geschichte und Gestalt eines technischen Denkmals. Leipzig 2005« in: Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung 13, 2006, S. 58-60.

#### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

**E** 650 Jahre Städtehanse. (Populärwissenschaftlicher Text und Kurztext für ein Infoblatt des Bundesministeriums der Finanzen zum Erscheinen einer Sonderbriefmarke »650 Jahre Städtehanse«).

**A** Erforschung des Fährwesens auf den deutschen Binnengewässern. Die Arbeitsgemeinschaft Binnenfahren – ein Arbeitskreis des Deutschen Schiffahrtsmuseums. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 22f.

**A** Vom Alten Hafen zum ersten deutschen Museumshafen. Die Geschichte des Museumshafens des Deutschen Schiffahrtsmuseums als erster Museumshafen in Deutschland. In: Lissau, Uwe: Amtsgericht in Bremerhaven. Geschichte und Gegenwart. Bremerhaven 2006, S. 51-64.

**A** Forschungsprojekt des DSM liefert Vorlage für Bootsnachbau. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 2, S. 14f.

**A** Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. »Flöße auf der Weichsel« von Friedrich Kallmorgen – ein Neuerwerbung. In: Mitteilungsblatt Deutsche Flößerei-Vereinigung 13, 2006, S. 45-47.

**A** »Flöße auf der Weichsel« von Friedrich Kallmorgen – ein Neuerwerbung. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 2, S. 18f.

#### ► Klaus-Peter Kiedel

**E** (zus. mit Peter Danker-Carstensen, Tommy P. Christensen, Christine Keitsch und Ole Mortensen): Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Bremen 2006.

**E** (zus. mit Peter Danker-Carstensen, Tommy P. Christensen, Christine Keitsch und Ole Mortensen): Gamle havne – nye utfordringer. Skan-



dinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Bremen 2006.

**A** Holz und Torf – Fotografien vom Seeschiff-Umschlag im Papenburger Hafen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Bremen 2006, S. 124-134.

**A** Træ og tørv i Papenburg Havn – Fotografier fra ind- og udskibningen af havgående skibe. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Bremen 2006, S. 114-123.

**A** Comment les Bananes traversent l'Atlantique. In: Sacrée banane! Profits et passions. Vevey 2006, S. 206-222. (Begleitkatalog zur Ausstellung »Sacrée banane!« im Alimentarium – Musée de l'alimentation, Vevey, Schweiz vom 31. März 2006 bis 7. Januar 2007).

**E** (Einrichtung, Gestaltung, Redaktion, Bildquellen): Website [www.dsm.de/DBSchiff](http://www.dsm.de/DBSchiff) »Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren«.

**A** PATRIA, Diesel-elektrisches Fracht- und Fahrgastschiff 1938. In: [www.dsm.de/DBSchiff](http://www.dsm.de/DBSchiff).

**A** Die letzte Transatlantikreise des Schnell dampfers BREMEN. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, 98. Band, Berlin-Heidelberg-New York 2004, S. 208-214 (erschienen Anfang 2006).

**E** Kalender 2006: Traditionelle Schifffahrt in Deutschland.

**R** Redaktion Deutsche Schifffahrt, 28. Jg., 2006, Hefte 1 und 2.

#### ► Dr. Dirk J. Peters

**A** Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918-1939). Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wieder-

aufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918-1923). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 95-132.

**A** Hafenlandschaft an der Niederelbe im Wandel. In: Land am Fluss. Beiträge zur Regionalgeschichte der Niederelbe, Stade 2006, S. 29-53.

**B** Gerstenberger, Heide, und Welke, Ulrich: Arbeit zur See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung, Münster 2004. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 84, 2005, S. 346f.

**B** Kuckuk, Peter (Hrsg.): Passagen nach Fernost. Menschen zwischen Bremen und Ostasien (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 23), Bremen 2004. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 84, 2005, S. 364f.

#### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

**A** Die Schwebefähre in Osten. Ein technisches Baudenkmal geht wieder in Betrieb. In: Niederdeutsches Heimatblatt (2006), Nr. 681.

**A** Was bleibt in den Überseehäfen Bremerhavens erhalten? In: Heimat Nordseeküste, 59. Jg. (2007), S. 83-85.

#### ► Dr. Albrecht Sauer

**A** Die Hanse und das Meer. Der Kogge von 1380 im Deutschen Schifffahrtsmuseum droht zum zweiten Mal Schiffbruch. In: ArsProToto 2 (2006), S. 16-19.

**A** Gefährdung der Bremer Hansekogge von 1380. Nach erfolgreicher Konservierung treten in erheblichem Maße statische Probleme auf. In: Wirtschaft in Bremen, November 2006.

Abbildung oben:  
Torf ist neben Holz eines der  
Hauptumschlagsgüter im  
Ermschafen Papenburg.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

## DAS DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

**A** Corporate Design für das Deutsche Schiffahrtsmuseum. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 2, S. 11.

**A** Ein neues Projekt um die Kogge von 1380. In: Ebd., S. 12f.

#### ► Prof. Dr. Lars U. Scholl

**A** »Die Natur muss durch das Herz hindurch, um zur Kunst zu werden«. Zum 50. Todestag des Marinemalers Cornelius Wagner (1870-1956). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 343-372.

**A** Wasser, Schifffahrt, Küstenlandschaften. Zum 50. Todestag des Marinemalers Cornelius Wagner (1870-1956). In: Heimat-Jahrbuch Wittlaer 2006, S. 150-173.

**A** Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven – ein Institut der Leibniz Gemeinschaft. In: Jahrbuch für Europäische Überseegeschichte 6, 2006, S. 183-188.

**E** Jahresbericht des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2003, erschienen 2006 (unter Mitarbeit von B. Fromm, E. Hoops, K.-P. Kiedel und H. Thamm).

**E** Jahresbericht des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2005, erschienen 2006 (unter Mitarbeit von B. Fromm, I. Heidbrink, E. Hoops, K.-P. Kiedel und H. Thamm).

**E** Forschungsprogramm des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2005-2007, erschienen 2006 (unter Mitarbeit von B. Fromm, E. Hoops und K.-P. Kiedel).

#### Herausgeberschaft der Schriftenreihen des DSM

Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. 2. Aufl., unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1995, Hamburg 2006.

Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006.

Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005. Hamburg 2006.

#### Herausgeberschaft außerhalb der Schriftenreihen des DSM

Karl-Hartmann Necker: ... vom Stapel gelaufen. Eine schifffahrtshistorische Rückschau. Bremen 2006 mit Geleitwort.

K. B. Kühne und G. Spelde (Hrsg.): Das Deutsche Seelotsenwesen. Bremen 2006 mit Geleitwort.

#### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

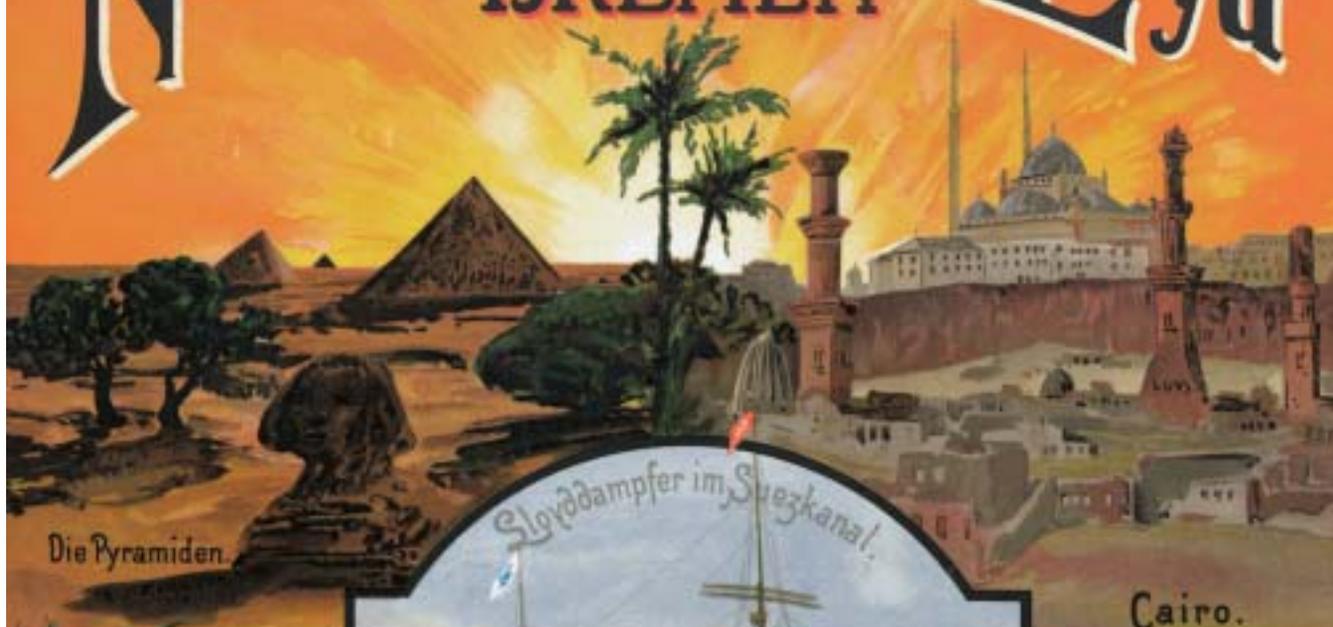
**E** Seestücke. Fotografien von Friedhelm Würfel. Hamburg 2006. Einführungstext zum Katalog der Ausstellung: Sehstücke. Fotografien von Friedhelm Würfel. Hamburg 2006.

**A** Soweit ich zurückdenken kann ... Vor 50 Jahren starb der Marinemaler Cornelius Wagner. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 8-10.

**A** Der Tankdampfer DEUTSCHLAND. DSM erwarb Schiffsporträt eines unbekanntenen Künstlers. In: Ebd., S. 5-7.

# Norddeutscher Lloyd

## BREMEN



Die Pyramiden.

Sloyddampfer im Suezkanal.

Cairo.



# Orient Reisen



Jerusalem.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

#### ► Dr. Siegfried Stölting

**A** Siegfried Stölting: Schiffe aus Papier – Kartonmodellbau heute. In: Zur Geschichte des Kartonmodellbaus. Hrsg. Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus, Heft 5. Hamburg 2005 (erschienen 2006).

#### Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

Die Schuchmann-Villa der Seeberufsgenossenschaft, erbaut 1992 (Modellbaubogen).  
Arbeit an Modellbaubogen SEELOTSE, ALKOR, RIO DE JANEIRO, U-DEUTSCHLAND, BREMER LOTSE, Containerschiffmodell (Schulprojekt).

#### Externe Autoren

Im Berichtszeitraum leisteten folgende externe Mitarbeiter Beiträge zu Publikationen des DSM und seines Fördervereins:

**A** Hagen Allmeling: Das Journal der Hamburger Galiot MARY ANN 1834/35. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 399-470.

**A** Dag Bakka jr.: Der Hafen von Bergen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 9-17.

**A** Ders.: Bergen Havn. In: Gamle havne – nye utfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 8-15.

**A** William Barr: Der »Wetterkrieg«. In: Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006, S. 9f.

**A** Ders.: Deutsche Wetterstationen in der Arktis. In: Ebd., S. 11-46.

**A** Ders.: Der Krieg auf Spitzbergen. In: Ebd., S. 377-387.

**A** Ders.: Automatische Wetterstationen. In: Ebd., S. 388-393.

**A** Ingmar Billberg: Der Hafen von Malmö – Historischer Hintergrund und Entwicklung. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 25-37.

**A** Ders.: Malmö Hamn – bakgrund och utveckling. In: Gamle havne – nye utfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 23-33.

**A** Klaus Bösche: Heute wiegen. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 11-13.

**A** Ders.: Gute Nacht, Gnädige Frau. In: Ebd., Heft 2, S. 4-6.

**A** Nicola Borger-Keweloh: Das Uhlstädter Flößereimuseum. In: Ebd., S. 31f.

**A** Tommy P. Christensen: Veränderung erfordert Flexibilität – Der Hafen von Limhamn im 20. Jahrhundert. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 38-47.

**A** Ders. (zusammen mit Ole Mortensøn): Vom Naturhafen zum Industriehafen. In: Ebd., S. 174-182.

**A** Ders.: Forandring fordrer fleksibilitet – Limhamns Havn i det 20. århundrede. In: Gamle havne – nye utfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i



Nordeuropa i det 20. århundrede». Bremen 2006, S. 34-43.

**A** Ders. (zusammen mit Ole Mortensøn): Fra naturhavn til industrihavn. In: Ebd., S. 159-166.

**A** Ders.: Fartøjsregister. In: Ebd., S. 167-171.

**A** Peter Danker-Carstensen: Die vier Leben eines Dampfschleppers. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 479-488.

**A** Ders.: Der Hafen in Elmshorn während der Industrialisierung. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 97-106.

**A** Ders.: Elmshorn Havn under byens industrialisering. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 88-97.

**A** Eckart Dege: Das Nachkriegsschicksal der »Haudegen«. In: Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006, S. 394-402.

**A** Ders.: Die Station »Haudegen« nach 40 Jahren. In: Ebd., S. 403-408.

**A** Ders.: Neue Ortsnamen. In: Ebd., S. 409-411.

**E** Wilhelm Dege: Gefangen im arktischen Eis. Wettertrupp »Haudegen« – die letzte deutsche Arktisstation des Zweiten Weltkrieges. Hamburg 2006.

**A** A.J. Draaisma: Die Entwicklung des niederländischen Lotsenwesens an der Ems. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 99f.

**A** Robert Drögemöller: Das Lotsenwesen in der westlichen Ostsee von Hadersleben bis Travemünde. In: Ebd., S. 241-290.

**A** Detlev Ellmers: Seeschiffe im Binnenland als Zeichen der Kaufleute. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 375-398.

**E** Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes. Von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Herausgegeben von Albrecht Sauer. Hamburg 2006.

**A** Gilles Fortineau: Pornic – Die Geschichte eines kleinen Hafens in der Bretagne. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 165-173.

**A** Ders.: Pornic – historien om en lille havn i Bretagne. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 151-158.

**A** Andreas Gondesen: Die letzten Weizensegler 1921-1949. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 239-266.

**A** Louis Hahn (zusammen mit Erich Schulte): Das Lotsenwesen im Bereich der Ems. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 61-98.

**A** Bodo Herzog: Korvettenkapitän Karl Thurmann. Ein kaum bekannter elitärer Stolperstein in der Geschichte der U-Boot-Waffe unter dem Hakenkreuz. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 282-298.

**A** Christine Keitsch: Krise und Konjunktur. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. In: Ebd., S. 135-196.

**A** Dies.: Der Flensburger Hafen im Wandel: Vom Umschlaghafen zum maritimen Freizeitpark? In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeits-

Abbildungen oben:  
Bordwand eines alten Ewers.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)  
Frachter auf der Elbe.  
(Foto: Walter Lüden, um 1960)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

kreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 84-96.

**A** Dies.: Flensburg Havn i forandring – fra omskibningshavn til maritim forlystelsespark? In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgesfart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 75-87.

**A** Dies.: Ausbildung im DSM. Gute Chancen auf dem Arbeitsmarkt durch hohe Qualifikation. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 14-16.

**A** Dies.: Auch in schwierigen Zeiten viele Klippen erfolgreich umschifft. Das DSM kann auf ein positives Jahr 2005 zurückblicken. In: Ebd., S. 20f.

**A** Dies.: Von Pfeffersäcken, Schmugglern und Gewürzen ... Herbstexkursion des Fördervereins führt im Oktober nach Hamburg. In: Ebd., S. 24-26.

**A** Dies.: Optimistischer Blick nach vorn. Die Mitgliederversammlung des Fördervereins gab positive Impulse. In: Ebd., Heft 2, S. 9f.

**A** Dies.: Der Teufel steckt oft im Detail – Reinhard Sachs ist Modellbauer im DSM. In: Ebd., S. 16f.

**A** Dies.: Zwischen Kopenhagen und Flensburg. Erfolgreiche Frühjahrsexkursion des Fördervereins. In: Ebd., S. 20f.

**A** Dies.: Häfen, Tee und Häuptlingssitze. Fahrt mit dem Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum nach Emden, Carolinensiel und Wilhelmshaven vom 20. bis 22. April 2007. In: Ebd., S. 22f.

**A** Katja Köllmann: Neu in Bremerhaven – Das Deutsche Auswandererhaus. In: Deutsche Schifffahrt 28, 2006, Heft 1, S. 29-31.

**A** Reinhard A. Krause (zusammen mit Jörn Thiede): Alfred Wegener, Geowissenschaftler aus Leidenschaft. Eine Reflexion anlässlich des 125. Geburtstages des Schöpfers der Kontinental-

verschiebungstheorie. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 299-326.

**A** Hans Boye Kromann: Marstal – ein Naturhafen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 71-76.

**A** Ders.: Marstal Havn – en naturhavn. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgesfart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 64-68.

**A** Mikkel Kühl: Der Hafen von Ærøskøbing. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 77-83.

**A** Ders.: Ærøskøbing Havn. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgesfart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 69-74.

**E** Karl B. Kühne (Hrsg., zusammen mit Günther Spelde): Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006.

**A** Ders. (zusammen mit Günther Spelde): Vorbemerkung. In: Ebd., S. 11.

**A** Ders.: Das Lotsenwesen im Bereich der Elbe. In: Ebd., S. 193-218.

**A** Leif Kurdahl: Der Südhafen von Kopenhagen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 48-57.

**A** Ders.: Københavns Sydhavn. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuro-



pæriske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 44-52.

A Lars Lichtenberg: Die Geschichte der Häfen der Stadt Stade an der Unterelbe. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 116-123.

A Ders.: Byen Stade ved Elben og dens havnehistorie. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 106-113.

A Bernard McCall: Whitby – Vom Aufstieg und Niedergang eines kleinen englischen Hafens (1958-2003). In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 147-164.

A Ders.: Opgang og nedgang i en lille engelsk havn – Whitby Havn i årene 1958-2003. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 135-150.

A Konrad Michaelis: Der Überseelotsendienst in der Ostsee. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 291-296.

A Ders.: Das Lotsenwesen in Mecklenburg. In: Ebd., S. 297-336.

A Ders.: Der Lotsenbereich Stralsund (vom Saaler Bodden zum Kleinen Haff einschließlich Rügen). In: Ebd., S. 337-360.

A Ders.: Lotsendienst in Saßnitz und Mukran. In: Ebd., S. 361-364.

A Ders.: Die Lotsenstation Lauterbach. In: Ebd., S. 365f.

A Ders.: Lotsen in Greifswald-Wieck. In: Ebd., S. 367-370.

A Ders.: Die östlichen Zufahrten in den Greifswalder Bodden und zur Peene. In: Ebd., S. 371-392.

A Ders.: Die Lotsenstationen am Peenestrom, Peenefluß und Kleinen Haff. In: Ebd., S. 393-406.

A Ders.: Lotsen in den Einfahrten der Swine und Dievenow bis Stettin. In: Ebd., S. 407-422.

A Ders.: Lotsendienst in Hinterpommern. In: Ebd., S. 423-432.

A Ders.: Das Lotsenwesen in der Danziger Bucht. In: Ebd., S. 433-454.

A Ders.: Die Memeler Lotsen. In: Ebd., S. 455-460.

A Ders.: Lotsendienst in Mecklenburg-Vorpommern von 1945-2000. In: Ebd., S. 461-478.

A Ole Mortensøn (zusammen mit Klaus-Peter Kiedel): Einleitung. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 6-8.

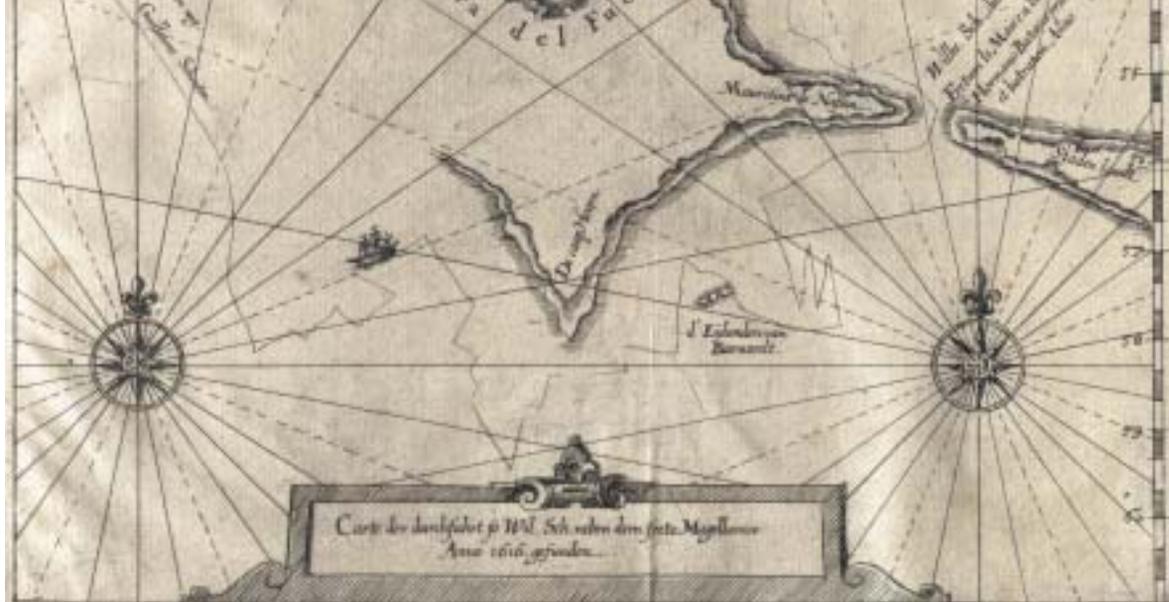
A Ders.: Die Häfen der Insel Langeland – Die Häfen des Fähr- und Güterverkehrs. In: Ebd., S. 58-70.

A Ders. (zusammen mit Tommy P. Christensen): Vom Naturhafen zum Industriehafen. In: Ebd., S. 174-182.

A Ders. (zusammen mit Klaus-Peter Kiedel): Indledning. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 6f.

A Ders.: Øen Langelands havne – færge- og godstrafikkens havneanlæg. In: Ebd., S. 53-63.

Abbildungen oben:  
Gothmunder Fischkutter auf dem Rückweg von der Fangreise in der Travemünder Bucht. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)  
Fährverkehr auf der Trave bei Travemünde. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

**A** Ders. (zusammen mit Tommy P. Christensen): Fra naturhavn til industrihavn. In: Ebd., S. 159-166.

**E** Karl-Hartmann Necker: »... vom Stapel gelaufen«. Eine schiffahrtshistorische Rückschau. Bremen 2006.

**A** Claus Peterson: Hafenslotsen in Bremerhaven. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 189-192.

**A** Jürgen Rabbel: Die Rostocker »Schiffs-Rhederei« Richard V. Beselin. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 197-238.

**A** Jan G. Rautawaara: Küstenschifffahrtshäfen in Finnland. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 18-24.

**A** Ders.: Finlands inrikeshamnar. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 16-22.

**A** Wolfgang Rudolph: Fischerdörfer, Hafenstädte und »Kaiserbäder«. Neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 327-342.

**A** Sonja Sawitzki: Die Erschießung von acht »Meuterern« an Bord des Auswandererseglers GERMANIA 1824. Bemerkungen zur offiziellen Dokumentation. In: Ebd., S. 267-281.

**A** Helmut Schmidt: Grußwort. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 7.

**A** Jürgen W. Schmidt: Die Zerstörung eines türkischen Monitors auf der Donau im Russisch-Türkischen Krieg 1877/78. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 471-478.

**A** Uwe Schnall: Zur älteren Geschichte des Lotsenwesens. In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 13-19.

**A** Erich Schulte (zusammen mit Louis Hahn): Das Lotsenwesen im Bereich der Ems. In: Ebd., S. 61-98.

**E** Günther Spelde (Hrsg., zusammen mit Karl B. Kühne): Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006.

**A** Ders. (zusammen mit Karl B. Kühne): Vorbemerkung. In: Ebd., S. 11.

**A** Ders.: Das Lotsenwesen. In: Ebd., S. 21-60.

**A** Ders.: Das Lotsenwesen im Bereich der Jade. In: Ebd., S. 101-122.

**A** Ders.: Das Lotsenwesen im Bereich der Außenweser. In: Ebd., S. 123-162.

**A** Ders.: Das Lotsenwesen im Bereich der Unterweser. In: Ebd., S. 163-188.

**A** Jörn Thiede (zusammen mit Reinhard A. Krause): Alfred Wegener, Geowissenschaftler aus Leidenschaft. Eine Reflexion anlässlich des 125. Geburtstages des Schöpfers der Kontinentalverschiebungstheorie. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 299-326.

**A** Max Tiedemann: Das Lotsenwesen im Nord-Ostsee-Kanal (NOK I). In: Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit. Bremen 2006, S. 219-240.

**A** Jan Wiebe van Veen: Am Ende des Emskanaals – Die Geschichte der Küstenschifffahrt in der Provinz Groningen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschifffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 135-146.

**A** Ders.: For enden af Emskanalen – om havnere i Groningen og Delfzijl. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejds-



kredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 124-134.

A Volker von Bergen: Wischhafen – der Heimat-hafen. In: Alte Häfen – Neue Aufgaben. Häfen der Küstenschiffahrt in Skandinavien und Westeuropa gestern und heute. Herausgegeben vom Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschiff-fahrt im 20. Jahrhundert«. Bremen 2006, S. 107-115.

A Ders.: Hjemhaven: Wischhafen. In: Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og vesteuropæiske havne i fortid og nutid. Udgivet af »Arbejdskredsen for småskibs- og færgefart i Nordeuropa i det 20. århundrede«. Bremen 2006, S. 98-105.

A Christer Westerdahl: Maritime Cosmology and Archaeology. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 7-54.

Abbildungen oben:  
Die Entdeckung von Kap Hoorn  
1616 im Fahrtbericht Willem  
Schoutens und Jacob le Maires.  
Rezeption früher Entdeckungs-  
fahrten im Deutschland des  
18. Jahrhunderts: Francis Drakes  
Leben und Wirken.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Serviceeinrichtungen

#### Das Archiv

Das Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums sammelt für die wissenschaftliche Auswertung und die Gestaltung seiner Ausstellung Archivalien aller Art zur deutschen Schifffahrtsgeschichte. Nutzer des Archivs sind sowohl die am DSM tätigen Wissenschaftler als auch auswärtige Historiker und Wissenschaftler anderer Disziplinen. Darüber hinaus nimmt das DSM-Archiv eine zentrale wissenschaftliche Servicefunktion für Buch- und Zeitschriftenverlage, Radio- und Fernsehproduktionen sowie Anfragen aus der Bevölkerung ein.

Der Bekanntheitsgrad des DSM-Archivs ist inzwischen sehr hoch, so dass es rege in Anspruch genommen wird. Es hat sich gezeigt, dass gerade auch Einrichtungen, in deren Mittelpunkt nicht Schifffahrtsthemen stehen, das DSM-Archiv nutzen.

Folgende externe Beratungen von Forschungsprojekten und Ausstellungsvorhaben wurden im Jahr 2006 durchgeführt (Auswahl):

- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für eine Ausstellung im Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in Bonn zum Thema »Deutsche Nationalsymbole«.
- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für eine Dissertation zum Thema »Berichte über Gesundheits- und Krankheitsverhalten von Männern in Briefen, 1800-1950« am Institut für Geschichte der Medizin der Robert Bosch Stiftung, Stuttgart.
- ▶ Beratung der Schriftstellerin Susanne Ayoub für die Arbeit an ihrem Roman »Schattenbraut« (Hoffmann & Campe, 2006).
- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für die Produktion eines Filmes »Erzählungen von alten Fahrern des Vereins Columbus« des Geschichtskontors »Brodelpott«, 2006.

- ▶ Beratung und Bereitstellung von Archivmaterial für eine Dissertation zum Thema »Status und Berufsauffassung von Schiffingenieuren in Großbritannien, Frankreich und Deutschland« an der University of Exeter.
- ▶ Bereitstellung von umfangreichem Archivmaterial für die DSM-Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität«.
- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für die DSM-Ausstellung »Der Norddeutsche Lloyd – Global Player der Schifffahrtsgeschichte«.
- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für eine Ausstellung zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd in Nordenham.

#### Die Bibliothek

Die wissenschaftliche Spezialbibliothek im DSM versteht sich als innovatives Kompetenz- und Service-Zentrum zur Literatur- und Informationsversorgung für die Wissenschaft, aber auch für Studium, Schule, Medien, Journalismus und die interessierte Öffentlichkeit. Ihr Sammelgebiet umfasst alle Bereiche der deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen.

Der Gesamtbestand der Bibliothek betrug 78 000 Titel, davon waren 52 000 Monografien und der Rest Zeitschriftenbände und Prospektmaterial. Die Bibliothek wurde im Jahre 2006 von 1218 Besuchern im Lesesaal genutzt.

#### Fernleihe

Es wurden zahlreiche Recherchen zur Beantwortung von fachlichen Anfragen durchgeführt.



### Das Objektmagazin

Das Magazin im Deutschen Schiffahrtsmuseum bewahrt und verwaltet die dreidimensionalen Objekte der Sammlung, im Gemäldemagazin werden die Gemälde und Grafiken bewahrt.

Die Objekte werden mit der Software Museum-Plus erfasst und dokumentiert. Das Magazin koordiniert den Leihverkehr, bei dem 2006 diverse Leihobjekte für Ausstellungen außer Haus versandt wurden, und die Restaurierung der Bestände.

Seit dem 6. November wurde vom Technischen Dienst des DSM in einer angemieteten Halle eine Klimakammer aufgebaut, um darin die empfindlichen Exponate auszulagern, die aus Platzgründen nicht mehr im Magazin verwahrt werden können.

### Der Technische Dienst

Der Technische Dienst unter der Leitung von Jörg Geier hat im Jahr 2006 auch intensiv an der Restaurierung und Konservierung der Museumsflotte und der Großobjekte im Freilichtbereich gearbeitet und damit einen wichtigen Beitrag zur Unterhaltung und Erhaltung der Sammlungsbestände geleistet.

#### Scharounbau

Es wurden von den Mitarbeitern des Technischen Dienstes diverse Sonderausstellungen auf- bzw. abgebaut (siehe auch Ausstellungswesen). Besonders bei dem Aufbau der neuen Dauerausstellung im Scharounbau »Windjammer – Mythos oder Realität« wurde viel Arbeit investiert. Es musste im Januar der Teppichboden in diesem Bereich entfernt und der Fußboden

neu beschichtet werden. Hinzu kamen die Malerarbeiten im Scharounbau, insbesondere die Arbeiten an Decke und Wänden im Vortragssaal. Das Koggehaus und die Meißenhalle wurden ebenfalls renoviert. Nach der Installation eines Pumpensumpfes vor der Außenwand zur Deichseite konnte die Renovierung der Räume des Archivs durchgeführt werden, die nach einem Wassereintrich stark beschädigt waren.

Besonders hervorzuheben ist die geleistete Arbeit bei den Vorbereitungen zur Kogge-Sanierung: es wurden im Koggebecken der Fußboden entfernt und die Träger vom Fundament gekürzt. Nachdem ein Arbeitsplatz für die Produktion im Ostteil der Halle eingerichtet worden war, konnte mit der Produktion der Stützen begonnen werden, die für die Rückbildung der Kogge benötigt wurden. Im Dezember waren alle erforderlichen Stützen an der Kogge angebracht.

Hier muss auch auf den besonderen Einsatz der Auszubildenden hingewiesen werden. Dieser Einsatz ist auch von der Evaluierungskommission bei deren Begehung des Hauses am 27./28. November bemerkt und anerkannt worden.

#### Freilichtmuseum

Im Bereich des Freilichtmuseums wurde der Landgang der SEUTE DEERN erneuert. Der Dampfkran, Bojen, Kanonen und das Hohewegfeuer wurden konserviert. Die Außenhaut der SEUTE DEERN wurde gemalt. Beim Wassertrecker STIER wurden der Maschinenraum, die Kammer und die Brücke restauriert.

Das ganze Jahr über wurde an dem Feuerschiff ELBE III gearbeitet. Nachdem es aus dem südlichen »Alten Hafen« verholt worden war, wurde am neuen Liegeplatz (ehemaliger Liegeplatz der GRÖNLAND) zunächst damit begonnen, sämtliche beweglichen Ausrüstungsteile vom Deck abzubauen, um sie zu konservieren. Dann wurde das Deck beseitigt und eingezeltet, um zunächst die

Abbildungen oben:  
Als eine der ersten Bremerhavener Einrichtungen beteiligte sich das DSM an der Qualitätskampagne »Fit4Service«. Am 7. Dezember 2006 nahmen DSM-Direktorin Dr. Ursula Warnke (5. v. r.) und Dr. Albrecht Sauer (4. v. r.) das Gütesiegel entgegen.  
Festgemacht.  
(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Serviceeinrichtungen

desolaten Stahlteile (Wassergraben, Decksbalken, Spanten und Aufbauten) zu erneuern. Anschließend wurde das Deck mit Stahlplatten geschlossen. Die Arbeiten an der ELBE III dauern noch an und werden weiterhin von unserer Werkstatt und von Zeitarbeitern durchgeführt. In einem ersten Schritt wird ein Stahldeck eingebaut. Das Unterwasserschiff ist ziemlich marode. Eine Dockung ist erforderlich. Das gilt auch für den Hochsee-Bergungsschlepper SEEFALKE und für den Walfangdampfer RAU IX. Da die Finanzierung nicht gewährleistet ist, muss die Dockung wohl auf das kommende Jahr verschoben werden. Am SEEFALKEN muss auch die Scheuerleiste erneuert werden.

#### SEUTE DEERN

Auf der SEUTE DEERN sind feuertechnische Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen. Wir hoffen auf Gelder aus der Zusatzstiftung der Deutschen Stiftung Denkmalschutz.

#### KRANICH

Das Schnellboot KRANICH liegt immer noch im Alten Hafen. Das Schiff gehört der VEBEG, die es an einen Interessenten in Dänemark verkauft hat. Sobald das Wetter eine Abholung zulässt und die Behörden die Ausfuhr genehmigen erteilt haben, wird das Schnellboot den Museumshafen verlassen.

#### Nordische Jagt GRÖNLAND

Da aus finanziellen Gründen das Spiegelheck bei der letzten Reparatur ausgespart werden musste, soll die GRÖNLAND vor Beginn der neuen Saison erneut in die Werft. Als das Spiegeldeck abgenommen worden war, zeigte sich, dass über das vorgesehene Maß weitergehende Sanierungsmaßnahmen erforderlich waren. Dadurch verdoppeln sich die Reparaturkosten.

Die GRÖNLAND feiert 2007 ihren 140. Geburtstag. Sie wurde 1867 in Norwegen gebaut. Die ehrenamtliche Crew, die das Schiff pflegt und wartet sowie in Fahrt hält, besucht im Juni 2007 an der norwegischen Westküste die Städte Stavanger und Bergen in Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Kampagne des Bundesumweltministeriums.

#### Personal und Ausbildung

Im Bereich des Technischen Dienstes ist zusätzlich zum festen Mitarbeiterstamm ein Arbeiter auf 1-Euro-Basis seit Januar beschäftigt. Seit dieser Zeit arbeiten auch zwei zusätzliche Leiharbeiter (Schiffbauschlosser) zur Unterstützung bei der Sanierung der ELBE III mit. Ab Juli konnte noch eine Arbeitskraft als AB-Maßnahme verpflichtet werden. Ebenfalls seit Juli sind zwei Teilzeitkräfte für zwei Tage in der Woche tätig.

Die Gesellenprüfung haben im Januar bestanden:

- ▶ 2 Industriemechaniker, Fachrichtung Feinwerk- und Gerätetechnik
- ▶ 4 Technische Zeichnerinnen, Maschinen- und Anlagentechnik.

Zum 1. September 2006 wurden folgende Auszubildende eingestellt:

- ▶ 2 Technische Zeichner
- ▶ 1 Industriemechaniker
- ▶ 1 Malerlehrling.

Die Zahl der in der Ausbildung befindlichen Jugendlichen im Bereich des Technischen Dienstes betrug zum 31. Dezember 2006 19 männliche und fünf weibliche Auszubildende.

Die Vielzahl der jungen Menschen, die im DSM ausgebildet werden, beeindruckte die Evaluierungskommission positiv.



30

29

28

27

26

25

24

23

22

21

20



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Die Serviceeinrichtungen

#### Die Öffentlichkeitsarbeit

Das DSM hat auch im Jahr 2006 eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung seiner Forschungs- und Arbeitsergebnisse betrieben.

Es erschienen 29 überregionale und 42 regionale Pressemeldungen in Print- und Onlineversionen, um auf die Arbeit des Hauses aufmerksam zu machen. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist an den Informationsdienst Wissenschaft (idw) und an den Expertenmakler des idw angeschlossen.

Seit September 2006 werden regelmäßig Radiointerviews gegeben und Berichte über das DSM gesendet. Auch im Fernsehen ist das DSM regional und überregional präsent.

Der Kontakt zu den Bremerhavener Wissenschafts- und Kulturvereinigungen wird seit Dienstantritt von Frau Dr. Warnke verstärkt ausgebaut und genutzt.

Alle Veranstaltungen des DSM werden in die regionalen Online-Veranstaltungskalender eingetragen (z.B. der BIS). Dieses Medium wird zukünftig stärker genutzt und überregional ausgeweitet werden.

Die Redaktion der Internetseiten inklusive der laufenden Aktualisierung sowie der Aufbereitung neuer Texte und grafischer Inhalte oblagen im Jahr 2006 Erik Hoops.

Mit den sechs großen touristischen Destinationen im Lande Bremen konnten im Verbundprojekt »Wissenswelten« erstmals aus Mitteln der Bremen Marketing, der Bremen Touristik und der BIS Bremerhaven überregionale Werbemaßnahmen in größerem Ausmaß eingeleitet

werden. Dabei wurden u.a. mit Broschüren und Werbepostern touristische Großmessen bedient und durch Stände in Großeinkaufszentren auf das DSM aufmerksam gemacht.

In zahlreichen Veranstaltungsinitiativen, wie »Internationaler Museumstag«, »Wissenschafts-Sonnabend«, »Lange Nacht der Kultur«, »Bremerhavener Bildungsbörse«, »Girl's Day« etc. zeigte das DSM personelle und sachliche Präsenz.

#### Die Wissenschaftliche Auskunft

Um die wissenschaftlichen Mitarbeiter zu entlasten, bietet das Deutsche Schiffahrtsmuseum einen entgeltpflichtigen wissenschaftlichen Service für Medien, Distributoren und die breite Öffentlichkeit an.

Auch im vergangenen Jahr hat der auf Gebührenbasis tätige Archiv-Mitarbeiter Klaus Fuest wieder Anfragen aller Art, die aus der Öffentlichkeit an das DSM-Archiv herangetragen wurden, bearbeitet. Zahlreiche Dankschreiben haben erneut bestätigt, dass dieser Service auf große Zustimmung stößt. Im Jahre 2006 erreichten das DSM 618 solcher Anfragen, von denen 182 vom Wissenschaftlichen Auskunftsservice gebührenpflichtig beantwortet wurden. Daraus erzielte das DSM Einnahmen von 2076,00 Euro.



### Der Fotoservice

Der entgeltpflichtige Fotoservice liefert Bilder von Objekten des Deutschen Schiffahrtsmuseums und aus dessen Bildarchiv.

Im Jahr 2006 wurden 933 Bilder ausgeliefert. Hierdurch flossen dem DSM Einnahmen in Höhe von 3542,00 Euro zu.

### Museumspädagogischer Dienst

Im Jahr 2006 wurden zahlreiche museumspädagogische Veranstaltungen vom Museumspädagogen Dr. Siegfried Stöltzing durchgeführt:

- ▶ Begleitung eines Projekts des Schulzentrums Carl von Ossietzky, Bremerhaven, zur Architektur des DSM
- ▶ Veranstaltung für das Historische Seminar der Universität Hamburg zur Fischerei
- ▶ Lange Nacht der Kultur, 20. Mai 2006
- ▶ Girl's Day, 27. April 2006
- ▶ Wissenschaftssonabend, 20. Mai 2006
- ▶ Internationaler Museumstag, 21. Mai 2006
- ▶ Vorbereitung und Durchführung des 18. Internationalen Karton-Modellbau-Treffens, 27. bis 29. April 2006
- ▶ Kartonmodellbauaktion zur Ausstellung, 14. bis 15. Januar 2006, Organisation weiterer Aktionen
- ▶ Vorbereitung und Durchführung der 11. Museumspädagogischen Woche in Otterndorf und Hull, 10. bis 14. Juli 2006
- ▶ Vorbereitung und Durchführung der »Sommerschule Wasser 2006«, 20. bis 27. September und 7. Oktober 2006
- ▶ Livesendung des Bürgerrundfunks (»Ein Oldtimer macht Karriere«) über den Leuchtturm Roter Sand, 4. Juli 2006

- ▶ Buchpräsentation »Leuchtturm Roter Sand«, 13. September 2006
- ▶ Ferienpassaktion des DSM, 24 und 27. Juli 2006
- ▶ Ferienprogramm Stadt Aurich, 16. August 2006
- ▶ Ferienprogramm Stadt Wunstorf, 17. August 2006
- ▶ 3. Werkstatt-Treffen Kartonmodellbau, 27. bis 29. Oktober 2006
- ▶ Erarbeitung des Projektbaukastens »Matrosenprüfung«
- ▶ Presseinformation Modellbau, 13. Dezember 2006

### Besucherführungen

Die Führungsdamen des DSM führten im Jahr 2006 insgesamt 492 Führungen durch, davon 17 in englischer und 9 in französischer Sprache. Außerdem wurden 10 Kindergeburtstage im Museum organisiert.

Abbildungen oben:  
Abendgesellschaft an Bord des Transatlantikdampfers COLUMBUS, 1930er Jahre.  
(Foto: Hanns Tschira)  
Pkw-Verladung auf dem Dampfer COLUMBUS, 1930er Jahre.  
(Foto: Hanns Tschira)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### Tagungen

Die **Arbeitsgemeinschaft Archive in der Leibniz-Gemeinschaft (WGL)** tagte am 6. und 7. März im DSM. Ziel der Archivare verschiedener WGL-Institute waren die Förderung von Synergieeffekten durch Vernetzung, Informations- und Erfahrungsaustausch sowie die Stärkung der Außendarstellung der Archive und eine Institutionalisierung ihrer Interessenvertretung. Inzwischen wurde eine Broschüre erarbeitet, in der sich die beteiligten Einrichtungen selbst präsentieren.

Das **18. Internationale Kartonmodellbautreffen** vom 28. bis zum 30. April vereinte wieder einmal eine Vielzahl von Modellbauern, die sich zur Präsentation ihrer Modelle und zum Gedankenaustausch trafen. Ergänzend wurde ein Treffen des Arbeitskreises »Geschichte des Kartonmodellbaus« organisiert, der sich um wissenschaftliche Bearbeitung des Themas bemühte.

Aufgrund der guten Zusammenarbeit mit dem Alfred-Wegener-Institut (AWI) veranstaltete das AWI vom 23. bis zum 28. Juli die **11th International Conference on the Physics and Chemistry of Ice (PCI 2006)** im Hörsaal des DSM.

#### Kooperationen

Das DSM hat insgesamt sechs Kooperationsverträge abgeschlossen und zwar mit:

1. der Universität Bremen,
2. der Hochschule Bremerhaven,
3. dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven,
4. dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock,
5. dem Deutschen Museum für Meereskunde und Fischerei in Stralsund,
6. dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Hamburg).

Alle sechs Verträge regeln u.a. die unentgeltliche wechselseitige Nutzung von Forschungsmöglichkeiten auf den gemeinsam interessierenden Forschungsgebieten.

#### Universität Bremen

Der Wissenschaftsrat hatte bereits in seiner Stellungnahme zum DSM in der Drs. 4085/99 vom 9. Juli 1999 dem DSM empfohlen, eine gemeinsame Berufung für eine Leitungsposition des DSM auf einen schifffahrtshistorischen Lehrstuhl anzustreben.

Im Juli 2004 wurde der Geschäftsführende Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Prof. Dr. Scholl, nach einem gemeinsamen Berufungsverfahren zum Professor für Schifffahrtsgeschichte der Universität Bremen ernannt. Die wissenschaftliche Lehrtätigkeit der Wissenschaftler des DSM erfolgte im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung (vgl. Akademische Lehre).



### Hochschule Bremerhaven

Die Kooperation zwischen DSM und Hochschule Bremerhaven ermöglichte folgende Zusammenarbeit:

Seit Mitte Dezember 2005 diente das Miniport-Becken im DSM als Testbassin für einen neuartigen Schiffsantrieb, dem sogenannten Zentrifugalantrieb, der von Prof. Dipl.-Ing. Georg Hauck, ehemals Studiengang Schiffsbetriebstechnik der Hochschule Bremerhaven, entdeckt wurde. Im Rahmen einer Diplomarbeit sollte dieser Schiffsantrieb auf Herz und Nieren geprüft werden. Denn dieser neue Antrieb könnte nach Ansicht seines Entwicklers bald eine wirtschaftliche Alternative zum herkömmlichen Schiffspropeller sein. Klaus Ringwald und Frank Velden, frischgebackene Diplomingenieure und Absolventen der Hochschule Bremerhaven, führten im Rahmen ihrer Diplomarbeit die unterschiedlichsten Experimente durch, um die Eigenschaften zu testen.

Am 19. April wurden nun diese Ergebnisse, die jedoch nur einen kleinen Einblick in die Funktion und Vielfalt der Anwendungsmöglichkeiten gaben, dem interessierten Publikum im DSM vorgestellt.

### Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI)

Auf dem gemeinsam interessierenden Gebiet der Geschichte der Meeres- und Polarforschung ist die Kooperation sehr eng und schließt den betreffenden Ausstellungsteil im Erweiterungsbau des DSM ebenso mit ein wie wechselseitige Raumnutzungen, gemeinsame Durchführung von Kongressen und die wechselseitige Bereitstellung von Publikationsraum (siehe auch Tagungen). Die Vernetzung des DSM mit dem AWI

wurde von beiden Instituten auch als Beitrag zur »Stadt der Wissenschaften« gesehen.

Der Direktor des Alfred-Wegener-Instituts ist Mitglied im Kuratorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Am 27. Mai 2007 wird die Ausstellung: »Unter Wasser« im DSM eröffnet.

### Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum Rostock

Dieser Kooperationsvertrag wurde noch zu DDR-Zeiten geschlossen. Heute gibt es mit diesem bedeutendsten Schiffahrtsmuseum der neuen Länder regen Erfahrungsaustausch, abgestimmtes Vorgehen in der Forschung (z.B. Beitrag des Rostocker Museums zur neu belebten Fährwesenforschung), wechselseitige Teilnahme an Kongressen, Nutzung von Publikationsraum etc.

Der Direktor des Museums ist Mitglied im Kuratorium des DSM. Er arbeitet an dem Küstenschiffahrtsprojekt von Klaus-Peter Kiedel mit.

### Deutsches Museum für Meereskunde Stralsund

Auf den gemeinsam interessierenden Gebieten, vor allem der Geschichte der Fischerei, wurde eine abgestimmte Arbeitsteilung in der Forschung und Akquisition von Sammlungsstücken vereinbart, um Doppelinvestitionen zu vermeiden. Beispielsweise wäre die Darstellung der DDR-Fischerei im DSM ohne Unterstützung des Kooperationspartners nicht möglich gewesen.

Der Direktor ist Mitglied im Kuratorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Abbildungen oben:  
Passagierdampfer GENERAL VON STEUBEN auf Kreuzfahrt an der Treibeisgrenze, 1930er Jahre.  
(Foto: Hans Engelmeyer)  
Teilnehmer der 11th International Conference on the Physics and Chemistry of Ice, die vom 23. bis 28. Juli 2006 im DSM tagte.  
(Foto: Dr. Hannes Grobe)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### **Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie**

Die seit 1999 bestehende Kooperationsvereinbarung wird nicht nur regelmäßig durch die enge fachliche Zusammenarbeit mit Leben gefüllt, auch die Bibliotheken beider Institutionen stehen in regelmäßigem Kontakt. Der Zusammenschluss mit der für die Schifffahrt zuständigen Behörde Deutschlands führt auch immer wieder Objekte von musealer Bedeutung in das DSM.

#### **Drittmittelprojekte**

Das DSM ist in den Jahren 2006 sehr erfolgreich im Einwerben von Drittmittelprojekten gewesen. Im vergangenen Jahr gelang es dem DSM zusammen mit dem Bergbaumuseum Bochum als Leadpartner, der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, der Universität Bochum und dem Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung, sich erfolgreich mit einem interdisziplinären Forschungsprojekt:

#### **Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger**

um Mittel aus dem »Pakt für Forschung und Innovation« beim Senatsausschuss Wettbewerb (SAW) der Leibniz-Gemeinschaft zu bewerben. Das Gesamtvolumen beträgt 998 300,00 Euro für die Jahre 2007 bis 2010, davon entfallen für die Laufzeit von drei Jahren 193 800,00 Euro auf das DSM, die zum Teil vom Land mitfinanziert werden. Die Projektarbeit wird zum 1. Februar 2007 vom DSM aufgenommen werden. Im Februar 2007 wird in Bochum eine erste Plenumssitzung stattfinden. Ein Wissenschaftlicher Beirat wird momentan aus fünf Vertretern gebildet. Für die

Bearbeitung des Themas »Seesozialversicherung« wurde Melanie Manthe ausgewählt, die ihr Studium der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte bei Prof. Dr. Scholl in Hamburg begonnen hatte und bei dem Kollegen Kopitzsch mit einer »Sehr gut« bewerteten Magisterarbeit über Unternehmerinnen abgeschlossen hat. Melanie Manthes Forschung ist als Promotionsarbeit angelegt. Zum Abschluss des Projektes ist eine gemeinsame Ausstellung vorgesehen.

Vor wenigen Wochen hat der Senatsausschuss Wettbewerb (SAW) der Leibniz-Gemeinschaft einem weiteren Antrag des DSM als Leadpartner und des Deutschen Bergbaumuseums Bochum sowie der Informationsgesellschaft mbH in Bremen und dem Institut Input in Dortmund zugestimmt und Mittel aus dem »Pakt für Forschung und Innovation« für die Jahre 2008 bis 2010 zugesagt. Das Thema lautet:

#### **Zeitgemäße Wissensgenerierung im Museum auf der Basis vernetzter Datenquellen – Darstellung von Forschungsergebnissen zum Thema »Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport« über ein neues Vermittlungskonzept.**

Das Projekt hat ein Gesamtvolumen von 955 000,00 Euro.

Schifffahrt und Bergbau gehören zu den Ur-Produktionen der Menschheit: Der gemeinsame Kampf gegen die Natur, der diese beiden Wirtschaftszweige auszeichnet, hat zu vergleichbaren Arbeits- und Kulturercheinungen geführt: Die Tätigkeit selbst zeichnet sich durch eine große körperliche Schwere aus, verbunden mit vergleichbarer persönlicher Schutzausrüstung zum Überleben in ständiger Gefahr, mit ähnlichen Sicherheits- und Versorgungssystemen (Seekasse und Knappschaft), vergleichbaren Schutz-



heiligen zur theologischen Absicherung (St. Nikolaus und St. Barbara) sowie einer spezifischen, von Fachausdrücken charakterisierten Sprache.

Auch ökonomisch betrachtet sind beide Wirtschaftszweige aufeinander angewiesen, ja geradezu voneinander abhängig. Eine Gewinnung von Rohstoffen ist durch die Fixierung auf bestimmte Lagerstätten immer mit der Frage des Transportes an die Verarbeitungsstellen gebunden. Verarbeitet man vor Ort oder transportiert man in Rohform zu einer weiter entfernt liegenden Verarbeitungsstätte? Lohnt sich ein Produkt einer Region im Hinblick auf die Transportaufwendungen? Damit ist die Frage sowohl historisch interessant, aber auch heute im Zeichen der Globalisierung von großer Aktualität.

Diese enge Verbindung von Schifffahrt und Bergbau legt es nahe, dass sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven und das Deutsche Bergbau-Museum Bochum diesem Thema vorerst an einem Beispiel, hier der Gewinnung und des Transportes von Salpeter gemeinsam nähern und damit die gegebene Vernetzung der Wirtschaftszweige auch in einem vernetzten und gleichzeitig auch neuartigen Museumsprojekt aufzeigen. In Zusammenarbeit mit dem Institut für Wissensmedien und weiteren Partnern wird die Vernetzung verschiedener Museen im Hinblick auf das Erarbeiten und Präsentieren gemeinsamer Forschungsergebnisse fortentwickelt und darüber hinaus eine neuartige Wissenspräsentation kreiert, die zu einer interaktiven Zusammenarbeit mit Besuchern führen soll.

### Fragestellungen und Entwicklungsziel des Vorhabens

Die digitale Erfassung exponatspezifischer Informationen hat in den meisten Museen zu einer

erheblichen Arbeitserleichterung geführt. Die wissenschaftliche Arbeit kann innerhalb einer Einrichtung oftmals dezentral (z.B. über die Browser der Mitarbeiter) unter Nutzung einer zentralen Informationsquelle (z.B. einem zentralen Datenserver) vorgenommen werden.

Das hier beschriebene Projekt möchte den Bogen weiter spannen und museumsübergreifende Informationsquellen auf Basis verschiedener, heterogener Datenbestände realisieren. Exponate, die durch eine Sammlungshistorie in verschiedenen Einrichtungen verortet sind, sollen durch den Einsatz vernetzter Datenbanken wieder miteinander in Bezug gesetzt werden können und dadurch »enger zusammenrücken«.

Darüber hinaus sollen neue Plattformen für die erfolgreiche Vermittlung musealer Inhalte geschaffen werden. Das Projektziel ist die Entwicklung einer Software, über die Exponatinformationen aus den vorhandenen Datenbanken extrahiert, redaktionell bearbeitet, didaktisch aufbereitet und über (Weiter-)Bildungsportale dem interessierten Publikum im Museum oder auch in der Schule präsentiert werden können.

Wir gehen in unserem Projektantrag nicht davon aus, dass sich Museen zum Wohle einer gemeinsamen Datenbank von ihrer zur Zeit eingesetzten Exponatverwaltung trennen werden. Es wäre unserer Ansicht nach auch nicht sinnvoll, etablierte Abläufe, Prozesse und Software-Produkte durch ein neues Produkt ersetzen zu wollen, dessen einziger Vorteil es wäre, die Funktionen aller bisher eingesetzten Systeme zu vereinen.

Vielmehr wollen wir exemplarisch am Beispiel eines fest definierten Themas und Exponatbestandes Schnittstellen schaffen, die die gemeinsame Nutzung der verschiedenen Datenbanken ermöglichen. Das Projektergebnis wird von allen Museen der Leibniz-Gemeinschaft genutzt werden können.

Abbildungen oben:  
Kopf der Galiionsfigur der preußischen Schraubenfregatte HERTHA, 1865. (Foto: Egbert Laska)  
Im Jahre 2006 wurden am DSM 23 (!) junge Frauen und Männer als Industriemechaniker, Technischer Zeichner, Maler, Lackierer, Fotograf oder IT-Systemkaufmann ausgebildet. (Fotos: Egbert Laska)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### Organisation des Forschungsvorhabens

Das Forschungsvorhaben gliedert sich in zwei große Teilprojekte: die wissenschaftliche Erforschung des Beispielthemas »Salpeter« und eine innovative und nutzerorientierte Vermittlung der Forschungsergebnisse.

Das Teilprojekt »Salpeter« wird in gleichem Maß am Deutschen Schiffahrtsmuseum und am Deutschen Bergbaumuseum angesiedelt. Alle relevanten historischen Aspekte, die mit Abbau, Transport und Verarbeitung von Salpeter in Verbindung stehen, sollen wissenschaftlich untersucht werden. Die Ergebnisse werden in referierten Fachorganen publiziert und in einer zweiteiligen realen Ausstellung in Bochum und Bremerhaven präsentiert.

Darüber hinaus bilden diese Ergebnisse die Basis für das zweite Teilprojekt. Eine gemeinsame virtuelle Ausstellung zum Thema Salpeter fördert mit Hilfe zahlreicher interaktiver Elemente den Dialog mit den Nutzern. Zudem bietet sie die Möglichkeit, die im Projekt neu zu entwickelnden Elemente des E-Learning und des Blended Learning zu implementieren.

Die Verwirklichung des Vorhabens bedingt nicht nur eine Kooperation und eine Vernetzung zwischen den wissenschaftlichen Institutionen, sondern erfordert eine intensive Zusammenarbeit mit den Partnern aus der Informationstechnologie.

Die Projektkoordination soll über das Deutsche Schiffahrtsmuseum erfolgen. Die Bearbeiter der Arbeitspakete und die Projektbetreuer werden über eine Internetplattform vernetzt, so dass der aktuelle Wissensstand stets für alle verfügbar ist. Darüber hinaus wird auf regelmäßigen Projekt-treffen der Arbeitsfortschritt in den Arbeitspaketen einer internen Evaluierung unterworfen. Ein noch zu benennendes externes Expertenteam wird das Projekt begleiten.

#### Hauptbestandteile des Forschungsvorhabens

##### Salpeter

Salpetergewinnung und -Transport nach Europa sind ein abgeschlossenes Kapitel, das jedoch nur in groben Zügen erforscht ist. Ziel der Forschungsarbeit ist es, verlässliche Daten zu sammeln und eine historische Aufarbeitung vorzunehmen. Die Salpetergewinnung und der Salpetertransport müssen auf ihre jeweilige Bedeutung für die chilenische und deutsche Wirtschaft hin untersucht und in ihren internationalen Kontext gestellt werden. Dabei werden vorrangig die folgenden Fragen zu klären sein:

Welches waren die entscheidenden Faktoren, die die Gewinnung und den Import von Salpeter für die Industrialisierung Deutschlands bedeutsam machten?

Was waren die Ursachen für die intensive Beschäftigung mit der Herstellung von Kunstdüngern, die schließlich das Ende der Exporte von Chile bedeuteten?

##### Vernetzung

Die zur Zeit bei den Projektpartnern eingesetzten Verwaltungssysteme »MuseumPlus« und »Faust« sollen im Projektverlauf mit dem beim Deutschen Schiffahrtsmuseum eingesetzten Content-Management-System (Ergebnis aus dem MarMuCommerce-Projekt) verbunden werden.

Innerhalb des Redaktionssystems können die Informationen aus den bestehenden Datenbanken für eine optimale Präsentation aufbereitet werden. Der auf diese Weise redaktionell erstellte Inhalt kann dann anschließend über die verschiedensten Ausgabekanäle verbreitet werden. Neben den etablierten Medien wie Internet, Intranet, Ausstellungsterminals oder mobile Führungssysteme widmet sich das Projektvor-



haben explizit der Entwicklung von neuen Ausgabekanälen:

#### Redaktionssystem

Die zu entwickelnde Software soll es Redakteuren, die im Gebrauch von Software eher unerfahren sind, ermöglichen, wissenschaftliche Inhalte für die Nutzung in interaktiven Lernportalen aufzubereiten. Aus dem vorhandenen Datenmaterial können dann auf einfache Weise Fragebögen, interaktive Quiz oder ähnliche Materialien entstehen. Die Benutzungsoberfläche im Redaktionssystem wird dabei so intuitiv gestaltet sein, dass die einzelnen Schulungsmodul ständig erweitert und laufend modifiziert werden können. Die in der Software bereitzustellenden Kommunikationskanäle werden zudem eine effektive Lernkontrolle erlauben.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum und das Deutsche Bergbau-Museum realisieren aufeinander abgestimmt Ausstellungseinheiten zum Thema des Projektes. Künstlerische, deutungsoffene, haptische und erlebnisbasierte Objekte werden mit dem Ziel arrangiert, dass zwingend Fragen aufgeworfen werden und unbändige Neugier erzeugt wird. Das gemeinsame Internetangebot zu diesen Ausstellungseinheiten reagiert mit Antworten und Lösungsangeboten vorgedachter Wissenstiefen. Ein Terminal in der Ausstellungseinheit gestattet die sofortige Beantwortung auf der verständlichsten Wissens-ebene (Wissenstiefe: Allgemeinbildung). Der Zugang zum Wissens- und Antwortportal erfolgt über ein Login (Passwort). Interessenten sind von einem Tutor/Coach oder untereinander direkt ansprechbar.

#### E-Learning und Blended Learning

Erkenntnis- und Wissenstiefen sowie Begründungszusammenhänge zu durchdringen, benötigt Zeit und Ruhe. Eine Internet-Vertiefung

(Wissensbildung) kann unabhängig von Zeit und Ort am (heimischen) PC erfolgen. Die medium-adäquaten Angebote geben Antworten (Kompetenz-Zentrum mit Tutor, Texten, Visualisierungen). Einblicke werfen neue Fragen auf. Die Museen veranstalten moderierte, thematische Präsenz-Workshops. Die über das Portal interessierten User werden in fachliche »face to face«-Diskussionen eingebunden. Die Lebenserfahrungen, Erkenntnisse und Fertigkeiten der Teilnehmer werden zusammengeführt. Unter den Teilnehmern wird eine soziale Beziehungsebene aufgebaut. Durch den Veranstalter erhalten die Teilnehmer inhaltlichen Zugang zum integralen Denken und Fühlen der Gesamtschau (Wissenstiefe: Student).

Fach- und Beziehungsebene bilden die Voraussetzung, eine Community zu bilden. Das Portal bietet die Möglichkeit, Einzelwissen und neu erworbene Erkenntnisse der Teilnehmer zu dokumentieren und wiederum allen zur Verfügung zu stellen (Wiki-Prinzip). Aus dem Teilnehmerkreis entwickeln sich kreative Ideen zur Weiterentwicklung der Ausstellungseinheiten. Parallel erweitert sich das Informations- und Wissensangebot im Internetportal. Die Teilnehmer werden zu Lehrenden und Multiplikatoren. Eine zweite Präsenzphase der Teilnehmer wird durch Exkursionen zu den Partnermuseen realisiert. Im Netz entstehen Simulationen und Strategiemodelle. Weitere Exkursionen führen zu Originalschauplätzen. Das erworbene Wissen festigt sich und kann in konkreten Anwendungen betrachtet werden (Wissenstiefe: Wissenschaft).

#### Interaktive Exponate (virtuell)

Um die Exponatinformationen und Lerninhalte attraktiver zu gestalten, sollen durch die Anbindung weiterer externer Datenquellen die in der virtuellen Ausstellung befindlichen Inhalte interaktiv reagieren können. Viele Internet-

Abbildungen oben:  
Schnelldampfer BREMEN 1939 im Panamakanal und Passagiere bei der Ankunft des Schiffes in New York. (Fotos: Hanns Tschira)  
Rezeption der weltweiten Unternehmungen der niederländischen Ostindischen Kompanie in Deutschland: Bericht des Jan P. van Anterson, 1745.





P&O Hapag-Lloyd

MSC  
STORBY 4  
4310

POCU 104235 H  
GO 4310

CAI

MSC

MSC  
STORBY 4  
4310

CPSU 473030 H  
4261

CP U 473142 H  
4261

N.G.W.  
TARE

N.G.W.  
TAR  
NET  
G.W.

26

POCU

POCU 113320 H  
4261

Hapag-Lloyd

HLCU 420844 H

OOCL

30



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

Dienste bieten die kostenlose Nutzung von aktuellen Realdaten (Wetter, Börse, News, etc.) an. Innerhalb des Projektes sollen die verschiedenen Informationsangebote gesichtet und auf eine Nutzung im oben genannten Kontext überprüft werden. Um dies zu verdeutlichen zwei Beispiele:

Ein Lernmodul könnte sich mit verschiedenen Inhalten zum Thema »Segeln« befassen. Neben Informationen über die korrekte Bezeichnung der einzelnen Segel bei einem Viermaster kann auch eine interaktive Grafik eines entsprechenden Segelschiffes betrachtet werden. Der Benutzer kann nun bei Bedarf auf die realen Wetterdaten von Kap Hoorn zurückgreifen, und die Segel in der Abbildung des Segelschiffes würden sich entsprechend der augenblicklichen Wetterlage verändern.

Ein weiteres Lernmodul könnte »Handelsrouten« thematisieren. Durch den Einbezug aktueller Börsendaten würden dann historische Szenarien (Intensität der Routennutzung, Häfenentwicklung etc.) unter Einbezug aktueller Gesichtspunkte betrachtet und analysiert werden.

Es ist geplant, innerhalb des Projekts zehn interaktive virtuelle Exponate zu realisieren.

#### Interaktive Exponate (real)

Neben virtuellen Exponaten, die interaktiv auf die angebundnen Datenquellen reagieren, sollen als Ergebnis auch reale Exponate interaktiv reagieren. Um das Beispiel der aktuellen Wetterdaten von Kap Hoorn weiter zu verwenden: Das in der Ausstellung des Schiffahrtsmuseums befindliche Steuerrad eines echten Kap-Hoorn-Seglers könnte über eine entsprechende Vorrichtung die Richtung ändern oder den entsprechenden Widerstand bei starkem Seegang simulieren. Mindestens zwei reale Exponate sollen durch die beschriebenen Techniken mit einer interaktiven Komponente versehen werden.

#### Arbeitspakete und Meilensteine *Wissenschaftliche Recherchen zum Beispielthema »Salpeter«*

In beiden Häusern werden jeweils bezogen auf die entsprechende Ausrichtung das Thema historisch aufgearbeitet, notwendige Recherchen (Reisen) durchgeführt und die Quellen und mögliche Demonstrationsobjekte erfasst, beschrieben und interpretiert; Kommunikation und Ablage in den eigenen Datenbanken mit Blick auf die obige Austauschplattform; Suche nach geeigneten Demonstrationsobjekten für das Thema in den eigenen sowie externen Sammlungen.

#### EU-Projekte

##### MarMuCommerce

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

(Dipl.-Vw. Beatrix Fromm)

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum koordiniert seit dem 2. Juli 2004 als Lead Partner das EU-Projekt MarMuCommerce mit einem Projektvolumen von 1 750 000,00 Euro.

Die sieben Kooperationspartner kommen aus sechs verschiedenen Ländern.

Es handelt sich um die vier musealen Partner:

- ▶ Museu Marítim de Barcelona, Spanien,
- ▶ Centralne Muzeum Morskie, Gdańsk, Polen,
- ▶ Musée Portuaire Dunkerque, Frankreich,
- ▶ Museo Maiorano Taranto, Italien  
(in Gründung).



Als nicht museale Partner sind an dem Projekt beteiligt:

- ▶ University of Portsmouth, England,
- ▶ Universidade de Catalunya, Spanien,
- ▶ Commune di Taranto, Italien.

Im Verlauf des Jahres 2006 kündigte die Commune di Taranto den Konsortialvertrag, da eine weitere Projektarbeit aus politischen Gründen nicht möglich war.

Als neuer Projektpartner konnte das Deutsche Bergbau-Museum in Bochum gewonnen werden. Obgleich es sich nicht um ein maritimes Museum handelt, ist die Beteiligung des DBM am MarMuCommerce-Projekt ein großer Gewinn für alle Projektpartner. Die langjährigen Erfahrungen des Deutschen Bergbau-Museums im Qualitätsmanagement von Kultureinrichtungen brachten für die Komponente zwei interessante neue Aspekte und ermöglichten einen großen Fortschritt in Richtung Projektergebnis. Auch das Ziel des Projektes, eine Kooperationsform zwischen unterschiedlichen Einrichtungen zu finden, die es auch gemeinnützigen Unternehmen ermöglicht, mit ausländischen Kooperationspartnern kommerziell tätig zu werden, konnte bereits 2006 erreicht werden.

Die Internetausstellung, für die innerhalb des Projektes eine extra Tool entwickelt wurde, dient nicht nur als Präsentationsplattform der einzelnen Projektpartner, sondern soll auch die Neugier auf die Inhalte und Ergebnisse der anderen Komponenten des Projektes wecken.

Ziel war es, die Ausstellung so benutzerfreundlich wie möglich zu gestalten und dabei gleichzeitig qualifiziert Wissen zu vermitteln. Die Ausstellung verfügt über ein modernes, einzigartiges Design, eine klare, aber flexible Struktur, kurze Texte und weckt die Wissbegier der Be-

sucher unterschiedlicher Altersklassen und Bildungsstände.

Das verwendete Content Management System der InformationsGesellschaft mbH aus Bremen kann auch in anderen Komponenten, wie z.B. Komponente 4, verwendet werden. Oder aber es können Ausstellungen von außen in Auftrag gegeben werden.

Das MarMuCommerce-Projekt wird im September 2007 auslaufen. Die in diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich digitaler Plattformen kommen dem Salpeter-Projekt zugute.

### eExhibition

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

(Dipl.-Vw. Beatrix Fromm)

(Dörte Münstermann, Bearbeitung)

Aus den Erfahrungen mit MarMuCommerce ergab sich die Gelegenheit, ein EU-Projekt aus dem eTen-Programm einzuwerben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist der Kooperationspartner in dem Projekt eExhibition. Lead Partner ist der portugiesische Softwareentwickler ParaRede, mit dem das DSM bereits im eMarCon-Projekt zusammengearbeitet hat.

Die Projektlaufzeit beträgt 18 Monate, Projektende ist April 2007.

Die Rolle des Deutschen Schiffahrtsmuseums in diesem kleinen Projekt (der Anteil am Budget beträgt für das DSM rund 26 000,00 Euro) ist es, die Softwareentwickler mit Informationen aus der Museumspraxis zu unterstützen und eine bedarfsorientierte Entwicklung des Ausstellungstools zu ermöglichen.

Dieses Ziel wurde 2006 bereits weitestgehend erreicht. Ein erfolgreicher Abschluss des Projektes ist bereits absehbar.

Abbildungen oben:  
Panzerschiff ADMIRAL SCHEER  
vor der Hakenterrasse in Stettin.  
(Gemälde von Walter Zeeden,  
1935)  
Schnittmodell eines nieder-  
ländischen Zweideckers des  
17. Jahrhunderts.

## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### SeaPort

(Dr. Albrecht Sauer)  
(Dr. Christian Ostersehlte)  
( Prof. Dr. Lars U. Scholl)

In diesem von der BIS Bremerhaven koordinierten EU-Projekt (Laufzeit 1. April 2004 bis 31. Dezember 2006) wurden vom DSM umfangreiche historische Informationen über den maritimen Standort Bremerhaven auf Deutsch und auf Englisch erarbeitet und im Rahmen eines virtuellen Informationssystems zur Präsentation aufgearbeitet.

#### Gremienarbeit

Die Mitarbeiter des DSM arbeiten in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien, Arbeitskreisen und wissenschaftlichen Vereinigungen mit. Sie haben zum Teil Leitungsaufgaben übernommen. Ziel der Arbeit ist es, die Forschung unter der Federführung des DSM zu koordinieren bzw. die Forschungskompetenz des DSM einzubringen.

#### PD Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA) (President);
- ▶ International Commission for Maritime History (Assistant Secretary General);
- ▶ European Maritime Heritage (EMH) (Working Group and Cultural Council);
- ▶ Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) (Fachausschüsse – -See- und -Binnen-);
- ▶ Arbeitsgruppe »Traditionsfahrzeug -Binnen-« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen;

- ▶ International Maritime Economic History Association;
- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission;
- ▶ Historic Marine Animal Population Project (HMAP);
- ▶ Beirat zum Wiederaufbau des Dampfers WELLE;
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte der deutschen Hochseefischerei« (Koordinator).

#### Dr. Per Hoffmann

- ▶ Advisory Group zur Auswahl der Forschungsgruppen für das »Cure the VASA«-Projekt in Stockholm, Schweden;
- ▶ Advisory Board for Conservation of the Medieval Newport Ship, Newport, Wales;
- ▶ ICOM Group on Wet Organic Archaeological Materials (Coordinator).

#### Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung, Arbeitskreis Geschichte der MF;
- ▶ Deutsche Gesellschaft für Polarforschung, Arbeitskreis Geschichte der PF;
- ▶ Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte;
- ▶ Challenger Society for Marine Science;
- ▶ Norsk Vrakarkivet.

#### Erik Hoops M.A.

- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des deutschen Lotsenwesens« (Leiter); mit Erscheinen des Buches aufgelöst.
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des Schiffsinge-



neurwesens« (Leiter); mit Erscheinen des Buches aufgelöst.

#### Hans-Walter Keweloh

- ▶ Museumsverband für Niedersachsen und Bremen e.V. (Vorsitzender) [Beendigung dieser Tätigkeit auf der Jahrestagung Ende März 2006 in Stade; seit Herbst Berufung als Kommissionsmitglied für das Pilotprojekt »Museumsregistrierung« in Niedersachsen/Bremen];
- ▶ Deutsche Flößerei-Vereinigung (Vorsitzender);
- ▶ International Timber-Raftsmen-Association (Vice-President; seit Juli 2006);
- ▶ AG Binnenfahren in Deutschland (Vorsitzender);
- ▶ Senat der Stiftung Niedersachsen (Jurymitglied der Kommission »Kultur und Wissenschaft«);
- ▶ Sielhafenmuseum Carolinensiel (Beiratsmitglied);
- ▶ Städtische Galerie Delmenhorst Haus Coburg (Beiratsmitglied);
- ▶ Aeronauticum Nordholz (Beiratsmitglied);
- ▶ Horst-Janssen-Museum Oldenburg (Beiratsmitglied).

#### Klaus-Peter Kiedel

- ▶ Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft (stellvertretender Vorsitzender);
- ▶ Internationaler Arbeitskreis für die Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert (Redaktionsteam);
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des Emslandes und der Grafschaft Bentheim«;

▶ Arbeitsgemeinschaft Archive in der Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz.

#### Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven (Vorsitzender);
- ▶ Historische Kommission für Niedersachsen und Bremen;
- ▶ TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage;
- ▶ Männer vom Morgenstern. Heimatbund an Elb- und Wesermündung (Beirat);
- ▶ Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland;
- ▶ Interessengemeinschaft Seezeichen.

#### Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission (Vorsitzender);
- ▶ International Commission of Maritime Museums (Executive Council);
- ▶ Association of North Sea Cities (Vorstand);
- ▶ Centre of Maritime and Regional Studies des Fischerei- und Schifffahrtsmuseums und der Süddänischen Universität in Esbjerg (Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats);
- ▶ International Journal of Maritime History and Research in Maritime History (Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats);
- ▶ International Maritime Economic History Association;
- ▶ Wittheit zu Bremen (Vizepräsident);
- ▶ Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. (Vorstandsmitglied).

Abbildung oben:  
Yacht DWA vor der Nordseite des  
Erweiterungsbaues des DSM.  
(Foto: Klaus Stiedenrod)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### Dr. Siegfried Stölting

- ▶ Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus;
- ▶ Deutscher Marinebund (Historischer Beirat).

#### Dr. Ursula Warnke

- ▶ Ecsite (European Collaborative for Science, Industry and Technology Exhibitions);
- ▶ Ecsite-d (Vorstandsmitglied);
- ▶ ICOM (International Council of Museums);
- ▶ Deutscher Museumsbund;
- ▶ Presseklub Bremerhaven-Unterweser.

#### Die Mitarbeiter der Bibliothek

- ▶ Arbeitskreis der Bibliotheken und Informationseinrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft;
- ▶ AMB Arbeitsgemeinschaft Meereskundlicher Bibliotheken;
- ▶ DBV (Deutscher Bibliotheksverband);
- ▶ AKMB Arbeitskreis der Museumsbibliotheken;
- ▶ GBV (Gemeinsamer Bibliotheksverband).

#### Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen

##### PD Dr. Ingo Heidbrink

Innerhalb der Arbeit des Editorial Committee der NAFHA wurde an dem ersten Band der »General History« weitergearbeitet und insbesondere für die Publikation in der Reihe Deutsche Maritime Studien an den Abbildungen und Karten gearbeitet.

Darüber hinaus fand die 10th North Atlantic Fisheries History Conference im August statt,

bei der Frits Loomeijer und Ingo Heidbrink gemeinsam zu den neuen Präsidenten der NAFHA gewählt wurden.

Im Herbst 2006 wurde innerhalb der NAFHA-Präsidentschaft eine Umorganisation der NAFHA begonnen, die insbesondere darauf ausgerichtet ist, eine zeitgemäße Kommunikation zwischen den NAFHA-Mitgliedern über das Internet sicherzustellen. Eine Kooperation mit H-maritime befindet sich ebenso in Vorbereitung wie die nächste NAFHA-Konferenz, die im September 2007 in Bergen (N) stattfinden wird.

#### European Maritime Heritage (EMH)

Innerhalb des Cultural Council wurde die Implementierung der Charta von Barcelona (Verhaltenskodex für den Betrieb und die Restaurierung historischer Wasserfahrzeuge) in nationales und internationales Recht fortgesetzt.

Darüber hinaus wurde innerhalb der Working Group an der Fortschreibung des europäischen Rechtssystems für historische Wasserfahrzeuge mitgearbeitet.

#### Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW)

Für die GSHW erfolgte eine Mitarbeit in den Fachausschüssen See und Binnen wobei der Arbeitsschwerpunkt weiterhin auf der Überprüfung und Aktualisierung der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe lag. Insbesondere wurde innerhalb der neu geschaffenen Registerkommission in Zusammenarbeit mit der See-BG und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen an der Definition derjenigen Fahrzeuge gearbeitet, auf die diese Richtlinie angewandt werden kann, und damit begonnen, parallel zum Bereich See ein entsprechendes Rechtsinstrument in das europäische Binnen-/Rheinschiffahrtsrecht zu implementieren.



Darüber hinaus ist für das Jahr 2006 die Fortführung der Mitarbeit an der vom Verkehrsministerium einberufenen Arbeitsgruppe zur Neufassung des Kapitel 15 der RheinSchUo hervorzuheben, die erstmalig eine Anerkennung der besonderen Betriebs- und Erhaltungsbedingungen für historisch relevante Fahrzeuge beinhalten wird. Im Jahr 2006 konnte innerhalb der Arbeitsgruppe ein erster Textvorschlag für die Neufassung des Kapitels 15 verabschiedet werden.

#### **International Commission for Maritime History**

Als Assistant Secretary General der Kommission wurden im Jahr 2006 sowohl Vorbereitungen für verschiedene Konferenzen der nächsten Jahre getätigt wie auch verschiedene Arbeiten zur Verbesserung der Kommunikation zwischen den nationalen Kommissionen und der öffentlichen Sichtbarkeit der International Commission bearbeitet.

#### **Dr. Per Hoffmann**

Im April und im Oktober Teilnahme an Workshops des »Preserve the VASA«-Projektes in Stockholm.

#### **Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann**

14.1. – AK Geschichte der Meeresforschung (Hamburg).  
15.6. – GEBCO-Tagung (im Hause; zeitweise).  
9.12. – AK Geschichte der Meeresforschung (Stralsund).

#### **Hans-Walter Keweloh**

Jahrestagung des DMB »Museen gestalten Zukunft – Perspektiven der Museen im 21. Jahrhundert« vom 7.-10. Mai in Leipzig (u.a. Teilnahme an der Sitzung der Fachgruppe Technikhistorische Museen).

Teilnahme an der Tagung des AK Technikgeschichtliche Museen des Deutschen Museumsbundes am 28. September im Museum der Arbeit in Hamburg (mit Vortrag).

Teilnahme an der in Kooperation mit dem DSM durchgeführten Tagung des AWI »Physics and Chemistry of Ice« vom 23.-28. Juli.

#### **Klaus-Peter Kiedel**

Tagung der Arbeitsgemeinschaft Archive (AGA) in der WGL, DSM, 6. und 7. März 2006.

Sitzung der AG Schiffsliste im Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, DSM, 24. April 2006.

Tagung des internationalen Arbeitskreises zur Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert, DSM, 15. und 16. Mai 2006.

Sitzung der AG Schiffsliste im Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, DSM, 25. September 2006.

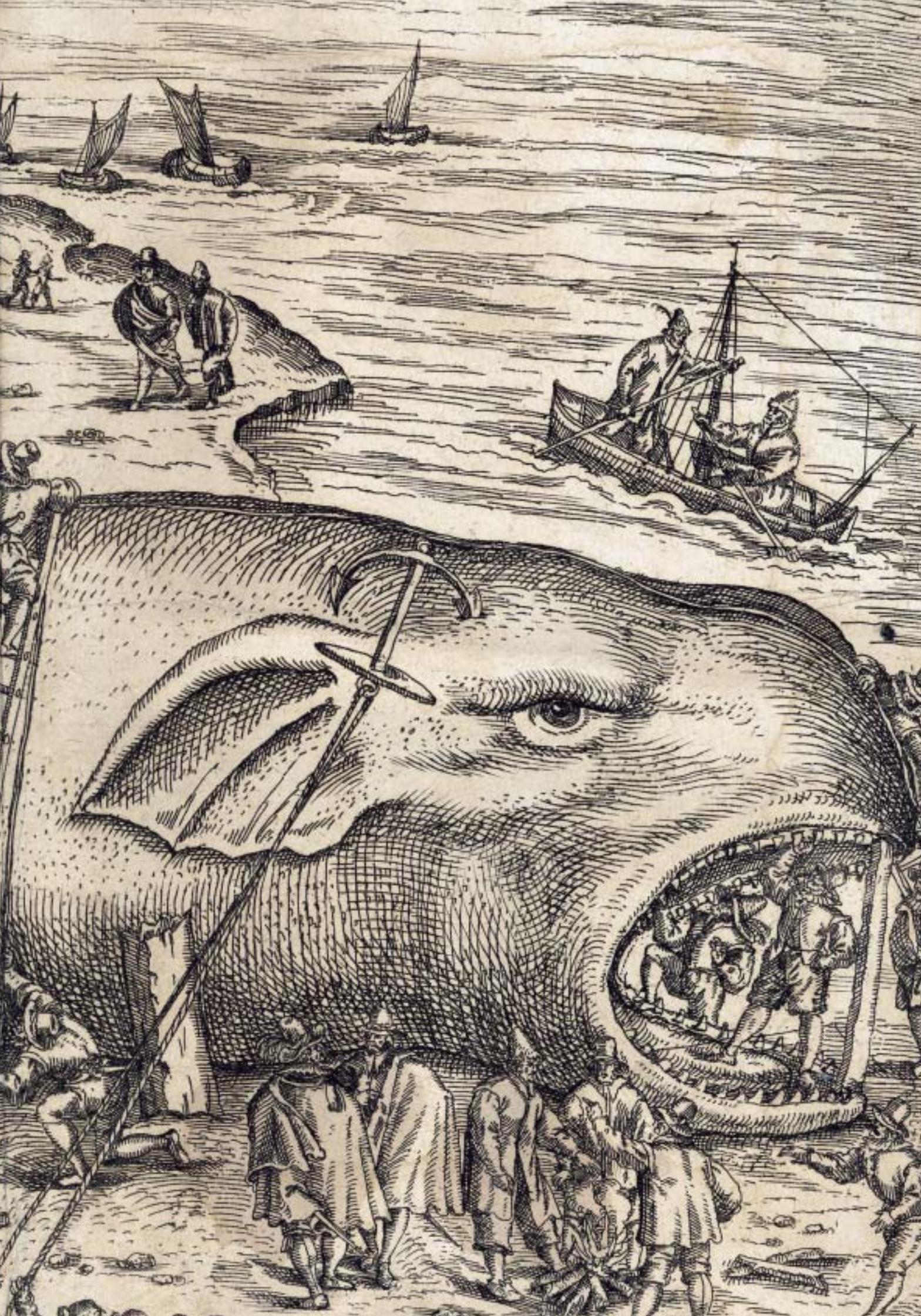
Sitzung des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Luftfahrtmuseum Laatzen, Hannover, 3. Mai 2006.

Tagung der Arbeitsgemeinschaft Archive (AGA) in der WGL, IWF Wissen und Medien, Göttingen, 14. und 15. September 2006.

Sitzung des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Schiffbau- und Schifffahrtmuseum Rosstock, 10. Oktober 2006.

Abbildungen oben:  
Kranführer, Schweißer und Seemann  
im Hamburger Hafen.  
(Fotos: Walter Lüden, 1950er Jahre)





## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

Tagung des Arbeitskreises »Geschichte des Emslandes und der Grafschaft Bentheim«, Meppen, 3. November 2006.

#### Dr. Dirk J. Peters

Arbeitskreis Schifffahrtsgeschichte Bremerhaven.  
Maritime Interessengemeinschaft Bremen/Unterweser.

#### Prof. Dr. Lars U. Scholl

Deutsche Seefahrtshistorische Kommission – Frühjahrstagung.

Teilnahme an Arbeitskreisen und wissenschaftlichen Tagungen:

ANSC – North Sea Maritime Museum Network.  
Vom 19.-22. Mai fand ein international besetztes Meeting in Torshavn, Färöer-Inseln, statt.  
To sea or not to sea.  
2nd International Colloquium on Maritime and Fluvial Archaeology in the Southern North Sea Area. Brügge, 21.-23. September 2006.

#### Jahr der Geisteswissenschaften

Das DSM beteiligt sich mit verschiedenen Angeboten an dem Dialog zwischen Wissenschaft und Bevölkerung im Jahr der Geisteswissenschaften, das vom Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft ausgerufen worden ist.

EU-Aktion COST A27 »Landmarks – understanding preindustrial structures in rural and mining landscapes«.

In Deutschland ist für 2007 nicht nur das »Jahr der Geisteswissenschaften« ausgerufen, sondern zugleich nimmt die Bundesrepublik Deutschland im ersten Halbjahr 2007 auch die Ratspräsidentschaft in der Europäischen Union wahr. Das Zusammentreffen beider Ereignisse hat die Leibniz-Gemeinschaft veranlasst, gemeinsam mit ihrem Mitgliedsinstitut, dem Deutschen Bergbaumuseum Bochum (DBM), die Ausrichtung eines internationalen Kongresses zum Kulturerbe und ihren besonderen Beziehungen zur Kulturlandschaft vorzubereiten. Das DBM ist an das DSM herangetreten und hat um Mithilfe gebeten. Das DSM wird eine zweitägige Exkursion im Elbe-Weser-Raum organisieren unter Einbeziehung des Kreisarchäologen des Landkreises Cuxhaven und des Instituts für Historische Küstenforschung in Wilhelmshaven.

#### Vortragsreihe »Schiffe, Meere, Häfen – Forschung im Deutschen Schifffahrtsmuseum«

Die im Jahre 2005 erstmals eingeführte Vortragsreihe, in der die Wissenschaftler des DSM und andere Vortragende aus ihren Forschungen berichten, findet weiterhin guten Zuspruch. Die Reihe wurde somit in 2006 mit Erfolg fortgesetzt. Einige Wissenschaftler haben im Haus der



Wissenschaft in Bremen aus ihren Arbeitsbereichen vorgetragen. Die Veranstaltungen finden jeweils am Dienstagabend statt und werden in der Regel von mindestens 60 bis 80 Zuhörern besucht.

Für die Vortragsreihe »Schiffe, Meere, Häfen – Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum« wurden von den Mitarbeitern des DSM folgende Vorträge gehalten:

- ▶ Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann: Vor 80 Jahren: Die Deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. – 17. Januar 2006.
- ▶ PD Dr. Ingo Heidbrink: Historische Wasserfahrzeuge als Quellen der schiffahrtshistorischen Forschung: Die nordische Jagt GRÖNLAND. – 31. Januar 2006.
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl: Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt. – 14. Februar 2006.
- ▶ Dr. Dirk J. Peters: Krisen und Konzentrationen im deutschen Seeschiffbau in den 1920er Jahren: Die Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag) und die Tecklenborg- und Seebeckwerft. – 16. Mai 2006.
- ▶ Dipl.-Ing. Birgit Schindler: ENIGMA – Das Geheimnis virtuell gelöst. – 13. Juni 2006.
- ▶ PD Dr. Ingo Heidbrink: Schifffahrts- und Umweltgeschichte im Zeitalter des »Global Change«. Neue Chancen und Grenzen interdisziplinärer Kooperationen. – 17. Oktober 2006.
- ▶ Hans-Walter Keweloh: Ganze Dörfer schwammen auf dem Rhein gen Holland. – 7. November 2006.
- ▶ Klaus-Peter Kiedel: »Keep good company« – Seemannsleben auf Schiffen der Royal Navy im 17. und 18. Jahrhundert. – 21. November 2006.
- ▶ Dr. Siegfried Stölting: Galionsfiguren. – 28. November 2006.
- ▶ Ursula Feldkamp: Mythos Segelschifffahrt. – 5. Dezember 2006.
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl: Der Marinemaler Cornelius Wagner. – 12. Dezember 2006.

#### Folgende externe Redner konnten gewonnen werden:

- ▶ PD. Dr. Günther Oestmann: Ein Bremer Navigationslehrer auf »Auslandsreise«. Artur Breusings Besuch der Navigationsschulen in Preußen, Lübeck und Hamburg im Jahr 1858. – 28. Februar 2006.
- ▶ Dr. habil. Felix Lühning: »Im Steuern liebe volle Segel, beim Rechnen eine feste Regel.« Navigationsunterricht in Nordfriesland. – 4. April 2006.
- ▶ Andreas Gondesen: Die letzten Weizensegler 1921-1949. – 9. Mai 2006.
- ▶ Dr. Christine Keitsch: »Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf – und wird es auch bleiben«. Das ungewöhnliche Leben von Kapitän Annaliese Teetz. – 26. September 2006.
- ▶ Andreas Gondesen: Segeln mit historischen Rahseglern. – 31. Oktober 2006.

Abbildung oben:  
DSM-Direktor Prof. Dr. Lars U. Scholl, der Bremer Senator Willi Lemke und der Rektor der Bremer Universität Wilfried Müller (v. l. n. r.) als Sangeskünstler an Bord des französischen Schulschiffes BELEM auf der Weser. (Foto: A. Gerdes)



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

#### Vorträge außerhalb der Vortragsreihen

Außerhalb der beiden Vortragsreihen wurden von Wissenschaftlern des DSM folgende Vorträge gehalten:

#### PD Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ »Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer«. Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. Wittheit zu Bremen, Haus der Wissenschaft, Bremen, 17. Januar 2006.
- ▶ »Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer«. Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. Hanse Wissenschaftskolleg/Universitätsgesellschaft, Delmenhorst, 13. Februar 2006.
- ▶ Fischstäbchen. (Eröffnungsvortrag zur gleichnamigen Ausstellung). Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, 8. Juli 2006.
- ▶ Fish-Fingers – a Research Project and a Special Exhibition. 10th NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) Conference, Bremerhaven, 9. August 2006.
- ▶ Priorities in world-historical research – maritime history aspects. Research Agenda Symposium – Research in World History: Connections & Globalizations. World History Network, Boston MA (USA), 11. November 2006.

#### Erik Hoops, M.A.

- ▶ Wettertrupp »Haudegen«: Gefangen im arktischen Eis. Radiointerview für Nordwestradio, 6. Februar 2006.

#### Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Deutsche Atlantische Expedition 1925-27. Marine Offizier Messe Oldenburg, 13. November 2006.

#### Hans-Walter Keweloh

- ▶ Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Entwicklung und Perspektiven des Museumsverbandes für Niedersachsen und Bremen. (Festvortrag am 10. Januar 2006 zum Neujahrsempfang des MVNB im Bomann-Museum in Celle).
- ▶ Wohin entwickelt sich das Museum? Museen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. (Vortrag am 19. April 2006 in Cuxhaven auf Einladung der Kulturausschussvorsitzenden der Stadt Cuxhaven).
- ▶ Klabautermann. (Vortrag am 2. Mai 2006 im DSM für Mitglieder und Freunde des Kuratoriums zur Förderung des DSM).
- ▶ Vom Alten Hafen zum Museumshafen. Das Freilichtmuseum des DSM. (Vortrag am 28. September 2006 auf der Tagung des AK Technikgeschichtliche Museen des Deutschen Museumsbundes im Museum der Arbeit in Hamburg).
- ▶ Schiffbau in Mittelalter und Früher Neuzeit. (Vortrag am 9. Oktober 2006 in der Kirchengemeinde Blexen/Ldkr. Wesermarsch).

#### Klaus-Peter Kiedel

- ▶ »Schiffsfotografie – Handwerk und Kunst«. Eröffnung der Sonderausstellung »SEHSTÜCKE – Fotografien von Friedhelm Würfel«, DSM, 15. Juli 2006.



**Dr. Dirk J. Peters**

- ▶ Die Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums und die Abteilung Schifffahrt im Industriezeitalter. Stadtarchiv Bremerhaven und Historisches Seminar der Universität Hannover, 16. Februar 2006.
- ▶ 30 Jahre Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Westfälisches Industriemuseum, Schiffshebewerk Henrichenburg, Waltrup, 4. April 2006.
- ▶ Bewegliche Brücken in Bremerhaven. Bürgerfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven und DSM, 12. April 2006.
- ▶ Albert-Dock in Liverpool. Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland, Hamburg, 26. April 2006.
- ▶ Geschichte des Fischereihafens Bremerhaven. Bürgerverein Geestemünde, 17. Mai 2006.
- ▶ Die Entwicklung der Schiffsantriebe. DSM, 20. Mai 2006.
- ▶ Die geschichtliche Entwicklung des Alten und Neuen Hafens in Bremerhaven. Lange Nacht der Kultur 2006. Bürgerrundfunk Bremerhaven, 20. Mai 2006.
- ▶ Leuchttürme in der Wesermündung sowie an der Nord- und Ostseeküste. Bürgerrundfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven, DSM, 31. Mai 2006.
- ▶ Wandel in den Überseehäfen: Alter Columbusbahnhof und Kaiserschleuse. Stadtarchiv Bremerhaven, 22. Juni 2006.
- ▶ Seeschiffahrtsbezogene Bauten und Anlagen in Hamburg (Symposium »Hamburg und die Ostsee«). Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Ostsee, Hamburg, 9. September 2006.
- ▶ Der Bremerhavener Friedhof in Wulsdorf (Tag des offenen Denkmals 2006). Landesdenkmalamt in Bremen und DSM), 10. September 2006.

**Prof. Dr. Lars U. Scholl**

- ▶ Auswanderung – Von Deutschland in die Welt, 6. Mai 2006 im DSM.
- ▶ Sehstücke, Fotografien von Friedhelm Würfel, 15. Juli 2006 im DSM.
- ▶ The Bremen Cog of 1380, 22. September 2006 in Brügge.
- ▶ Hat das DSM Bestände aus dem ehemaligen Museum für Meereskunde?, 27. September 2006 in Berlin.
- ▶ Der Schnelldampfer BREMEN, 11. Dezember 2006 in Bremerhaven.

**Weitere Vortragsveranstaltungen im Deutschen Schiffahrtsmuseum**

Infolge der Kooperation mit dem **Alfred-Wege-ner-Institut (AWI)** wurden im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Berichtsjahr 2006 aus der Vortragsreihe »Forschung am AWI« folgende Vorträge von Mitarbeitern des AWI gehalten:

- ▶ 1. Februar: Dr. Uwe John: Giftige Algen.
- ▶ 3. Mai: Dr. Klaus Valentin: Genomforschung – Einblicke in den Bauplan des Lebens.
- ▶ 7. Juni: Dr. Christian Hamm: Bionik – aus der Natur lernen.
- ▶ 6. September: Ilka Zimmer: Biologie antarktischer Pinguine.
- ▶ 4. Oktober: Jan Michels: Antarktisches Zooplankton.
- ▶ 1. November: Dr. Angela Köhler: Gefahren von hormonwirksamen Chemikalien im Meer.
- ▶ 6. Dezember: Dr. Karen Wiltshire: Ergebnisse der Langzeitmessungen in Helgoland.

Abbildungen oben:  
Eine Ausstellung mit Fotografien von Walter Lüden aus dem Hamburger Hafen hat das DSM in Hamburg und Esbjerg (DK) gezeigt. Weitere Stationen werden Rotterdam (NL) und Dünkirchen (F) sein.



## DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

### Nationale und internationale Kontakte

Im Rahmen des Vortragsprogramms der **Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft** Bremerhaven und des DSM sowie in Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven, dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern, dem Nautischen Verein zu Bremerhaven, dem VDE Zweigstelle Bremerhaven, dem VDI Unterweser Bezirksverein und der »Wieland« Vereinigung der Schiffsingenieure Bremerhaven fanden im Vortragssaal des DSM folgende Vorträge statt:

- ▶ Hochseefischerei heute, 25. Januar 2006 (Kapitän Klaus Hartmann).
- ▶ Die Entwicklung des Hafentotwesens, 1. März 2006 (Kapitän Markus Brandes).
- ▶ Entwicklungstendenzen im Holzschiffbau – Vom Einbaum zum Teeklipper, 29. März 2006 (Karl-Heinz Haupt).
- ▶ Aus dem Leben des Fehnschiffers G.H. de Vries von Nordgeorgsfehn/Ostfriesland, 20. April 2006 (Prof. Frerich van Dieken).
- ▶ Blaue Jungs – Populäre Matrosenbilder seit der Kaiserzeit, 28. September 2006 (Ute Hinrichsen).
- ▶ Das Alte Schiffshebewerk in Henrichenburg, 25. Oktober 2006 (Herbert Niewerth).
- ▶ Nur Ruhm und rote Zahlen? Zur Rentabilität der Passagierschiffe BERLIN, BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd, 28. November 2006 (Harald Focke).

Der **Nautische Verein Bremerhaven** hat auch im Jahr 2006 zwei Vorträge im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums organisiert:

- ▶ Nothafen – Anmerkungen zum Zugang und zur Assistenz (Kpt. May), 11. Oktober 2006.
- ▶ Mit der Sailtrainingsbark »Alexander von Humboldt« rund Kap Hoorn (K. Ricke), 13. Dezember 2006.

Der Heimatbund **Männer vom Morgenstern** lud auch im Jahr 2006 zu einem Vortrag ein:

- ▶ Die abenteuerliche Lebensreise des Trompeters Johann Hinrich Behlers von Alsum bis Malakka (Johannes Göhler), 7. Februar 2006.

Zusätzlich angebotene Vorträge, die gute Resonanz bei den Besuchern und Interessierten fanden, waren:

- ▶ Präsentation und Lesung des Romans »Zeeländer. Der Störtebeker-Roman«, in den die neuesten Forschungsergebnisse einbezogen wurden (Prof. Dr. Jörgen Bracker), 10. Januar 2006.
- ▶ »Erinnerungen an die PAMIR und PASSAT« – Ein Zeitzeuge berichtet (Klaus Arlt), 7. März 2006.
- ▶ Zur Geschichte der medizinischen Seefunkberatung 1931 bis heute (Dr. Peter Koch), 11. April 2006.
- ▶ Lesung aus dem Buch »Rausch der Meere« (Dr. Rolf-Bernhard Essig), 18. Juli 2006.
- ▶ Das modernste deutsche Forschungsschiff: Die MARIA S. MERIAN (Dr. Klaus von Bröckel), 5. September 2006.
- ▶ 50 Jahre Marine in Deutschland (Dr. Dieter Hartwig), 10. Oktober 2006.
- ▶ Schiffbau-Direktor des Stettiner Vulcan, königlicher Baurat in Berlin: der Civil-Ingenieur Rudolph Haack (1899-1909) – Rekonstruktion einer außergewöhnlichen Biografie (Dr. Eckhard Schinkel), 14. November 2006.



## Impressum

© Deutsches Schiffahrtsmuseum  
Bremerhaven, 2007

Koordinierung und Text:  
Prof. Dr. Lars U. Scholl

Redaktion:  
Erik Hoops, M.A.  
Hanna Thamm

Bildredaktion:  
Klaus-Peter Kiedel

Gestaltung:  
Klaus Stiedenrod

Produktion:  
Gerken Concept, Wiefelstede

