



JAHRESBERICHT

2009

Deutsches
Schiffahrts
museum

JAHRESBERICHT

2009

Deutsches
Schiffahrts
museum

Forschungsinstitut
der Leibniz-Gemeinschaft



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	5	Forschungsergebnisse 2009	16
I. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2009	7	Forschungsschwerpunkt II: »Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«	17
Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung	7	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	17
Personalsituation	7	Forschungsergebnisse 2009	18
Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum	8	Forschungsschwerpunkt III: »Maritime Archäologie« (Nassholzkonservierung, Restaurierungsforschung und Schiffsarchäologie)	18
Haushalt	8	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	18
Besucherzahlen	8	Forschungsergebnisse 2009	18
Besucherführungen	9	Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung	19
Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern	9	Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger	19
Qualitätssicherung	9	Zeitgemäße Wissensgenerierung im Museum auf der Basis vernetzter Datenquellen – Darstellung von Forschungsergebnissen zum Thema »Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport« über ein neues Vermittlungskonzept (Com.Pakt)	20
Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums	9	Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert	21
II. Die Gremien im Jahr 2009	11	Hafenlandschaften im Wandel von 1970 bis in die Gegenwart	21
Verwaltungsrat	11	Bremen International Graduate School for Marine Sciences – Global Change in the Marine Realm (GLOMAR)	21
Kuratorium	11	Erhaltung und Bereederung des ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND von 1867	21
Wissenschaftlicher Beirat	11	Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung	22
III. Die Förderer und Sponsoren im Jahr 2009	13	Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen	22
Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.	13	Zugänge wichtiger Sammlungsgegenstände für aktuelle Forschungsvorhaben, der Aus-	
Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	13		
Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	14		
Förderer und Sponsoren	14		
IV. Forschung im Jahr 2009	15		
Die geisteswissenschaftliche Forschung zur deutschen Schifffahrtsgeschichte	15		
Sammlungsbezogene Forschung	15		
Vermittlung und Präsentation von Forschungsergebnissen	15		
Forschungsschwerpunkt I: »Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«	16		
Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	16		

stellungen und im Magazin	22	X. Vortragstätigkeit	43
Erwerb wichtiger Sammlungsgegenstände durch das Archiv	23	Vortragsreihe im Deutschen Schifffahrtsmuseum	43
Erwerb wichtiger Sammlungsgegenstände durch die Bibliothek	23	Vorträge außerhalb der Vortragsreihe	43
Erhaltung der schwimmenden Flotte	25	Vorträge im Rahmen des Vortragsprogramms der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven	44
V. Drittmittelprojekte	27	XI. Wissenschaftliche Redaktion	45
Schiffbau und Schifffahrt während des hohen und späten Mittelalters – eine Auswertung der archäologischen Quellen des südwestlichen Baltikums	27	Angaben zu einzelnen Publikationsreihen	46
VI. Transferleistungen für Forschung und Ausbildung	29	Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums	46
Akademische Lehre	29	Deutsches Schifffahrtsarchiv (DSA)	46
Betreuung von Abschlussarbeiten	29	Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv	47
Promotionsvorhaben	29	Deutsche Maritime Studien	47
Weitere betreute Arbeiten	30	Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum	48
Ausbildung	30	Schriften außerhalb der Publikationsreihen und Veröffentlichungen im Selbstverlag	48
Ausbildung wissenschaftlicher Volontärinnen und Volontäre	30	Projektübersicht: Abgeschlossene Arbeiten	48
Ausbildung in verschiedenen Berufen	30	Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter	49
VII. Das Museum	31	Publikationen externer Autoren	52
Die Ausstellungen im Jahr 2009	31	XII. Anhang	55
Die Dauerausstellung	31	Kurzporträt des Deutschen Schifffahrtsmuseums	55
Die Sonderausstellungen	32	Stiftungszweck	55
Die Kabinettausstellungen	33	Finanzierung	56
Ausstellungen außerhalb des Deutschen Schifffahrtsmuseums	34	Ansprechpartner	57
Sonderveranstaltungen im Jahr 2009	34	Die Gremien	59
Vermittlung im Jahr 2009	36	Der Verwaltungsrat	59
VIII. Die Serviceeinrichtungen	37	Das Kuratorium	59
Das Archiv	37	Der Wissenschaftliche Beirat	60
Service für die Öffentlichkeit	38	Die Fördervereine	60
Die Bibliothek	38	Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.	60
IX. Nationale und internationale Kontakte	39	Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.	60
Tagungen im Deutschen Schifffahrtsmuseum	39	Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	60
Kooperationen	39	Bericht der GRÖNLAND-Crew: »Mit der Nordischen Jagt GRÖNLAND nach Norwegen«	61
Gremienarbeit	39	Bildnachweis	64
Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen, Workshops und Arbeitskreisen	41	Impressum	64



VORWORT

Das Jahr 2009 war für die wissenschaftliche Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) ein bedeutsames Jahr. Im Zuge des Wechsels von der Zuständigkeit des Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) zum Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) zum 1. Januar 2009 wurde die Frage neu diskutiert, was das Besondere eines Forschungsmuseums ist. Prof. Dr. Bernhard Graf vom Institut für Museumskunde in Berlin hat ein Papier vorgelegt, das die Bedeutung der sammlungsbezogenen Forschung sowie der Konservierungs- und Restaurierungsforschung als besonderes Merkmal der Forschungsmuseen heraushebt. Diese Präzisierung ist von den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft sehr begrüßt worden. Verbunden mit dem Wechsel haben die verantwortliche Ministerin Frau Prof. Dr. Annette Schavan und das Ministerium deutlich gemacht, dass man den Museen finanziell behilflich sein will, sich noch besser für die Zukunft aufzustellen. Nun sind alle Leibniz-Institute in der Obhut ihres Ministeriums.

Für die weitere Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in den Jahren von 2010 an war die Vorlage eines Masterplans, der die vorgesehenen Maßnahmen der Sanierung des Scharoun- und des Bangertbaus, der Erweiterung des Forschungsinstituts um einen Wissenschaftsturm, um neue Restaurierungs- und Konservierungswerkstätten sowie um neue Räumlichkeiten für Sonderausstellungen umfasst, von weitreichender Bedeutung. Zusätzlich sind die vollständige Überarbeitung der Dauerausstellung, ein Corporate Design, ein Marketingkonzept sowie ein Personalentwicklungsplan für die nächste halbe Dekade und darüber hinaus vorgesehen. Im Frühsommer 2009 wurden die Pläne vom Verwaltungsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Direktorium wurde beauftragt, die Planungen fortzusetzen und gemeinsam mit dem Senator für Kultur nach Wegen zu suchen, wie dies notwendige Konzept, nach dem das Museum im Umfeld der Havenwelten im Alten und Neuen Hafen neu positioniert werden soll, zu finanzieren ist.

Das BMBF hat jedenfalls deutliche Signale gegeben, dass man bereit ist, sich finanziell mit einer substanziellen Summe an der Fortentwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums zu beteiligen.

Das auf mehrere Jahre angelegte Forschungsprojekt zur Geschichte der Familien- und Unternehmensgeschichte Rickmer Clasen Rickmers' konnte mit zwei Promotionen, die mit Auszeichnung abgeschlossen wurden, so rechtzeitig beendet werden, dass die Forschungsergebnisse für eine große Sonderausstellung zum 175-jährigen Firmenjubiläum am 20. Juni 2009 vorlagen. In geradezu idealer Weise konnten die Forschungsergebnisse, die in den Deutschen Maritimen Studien veröffentlicht wurden, unmittelbar in die Ausstellung einfließen. Das Mitglied des Verwaltungsrats des DSM Erck Rickmers, der wie sein Bruder Bertram Rickmers in der fünften Generation im Schiffahrtsgeschäft tätig ist, würdigte in einer beeindruckenden Rede die Leistung des Forschungs- und Ausstellungsteams, deren Arbeit er als interessierter Beobachter über Jahre gefördert hatte. Als Spin-off-Ergebnis der vorgelegten zwei Dissertationen konnte als Sonderkapitel der Rickmers'schen Unternehmung das Thema Reisimport nach Deutschland als Promotionsvorhaben vergeben werden. Die Rickmers-Reederei war über lange Zeit im asiatisch-europäischen Reisegeschäft engagiert.

Am 20. März 2009 wurde der langjährige Geschäftsführende Direktor des DSM Prof. Dr. Detlev Ellmers mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet. In Vertretung des Bundespräsidenten überreichten der Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Bürgermeister Jens Böhrnsen, und der Bremerhavener Oberbürgermeister Jörg Schulz dem weltweit anerkannten Schiffsarchäologen die ehrenvolle Auszeichnung, zu der wir ihm herzlich gratulieren und über die wir auch ein wenig stolz sind.

Im Mai schied der Vorsitzende des Fördervereins, Friedrich Wilhelm Bracht, nach 13 Jahren aus seinem Ehrenamt aus. Während seiner Ägide stieg die

Mitgliederzahl bundesweit auf über 3000 Mitglieder. Sein Amt übernahm Dietrich Schütte. Der Schriftführer Walter Wiebe hatte im Jahr zuvor sein Amt an Sabine Schulz übergeben, die die erfolgreiche Tätigkeit ihres Vorgängers mit großem Engagement und mit großer Zustimmung der Vereinsmitglieder fortführt. Der Förderverein des DSM ist einer der mitgliederstärksten Museumsfördervereine in Deutschland. Seine von Klaus-Peter Kiedel als Redakteur veröffentlichte Informationsschrift »Deutsche Schifffahrt« erscheint jährlich zwei Mal und lag 2009 im 31. Jahrgang vor. Völlig unerwartet für uns starb Friedrich Wilhelm Bracht im Jahr 2010. Wir werden ihm in großer Dankbarkeit ein ehrendes Andenken bewahren. Die internationalen Netzwerke nach Skandinavien und dem restlichen Europa, aber auch nach Nord- und Südamerika wurden weiter ausgebaut.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum ist weiterhin auf einem guten Kurs. Wir danken den Zuwendungsgebern, den Beratungsgremien, den Fördervereinen, der Universität Bremen und der Leibniz-Gemeinschaft für die Unterstützung auf dem vor uns liegenden Weg zu einer zukunftsorientierten Forschungseinrichtung der Bundesrepublik Deutschland. Wir nehmen mit Zuversicht die Herausforderungen der kommenden Jahre an.



Prof. Dr. Lars U. Scholl
(Geschäftsführender Direktor)



I. DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

IM JAHR 2009

Mit der Stiftungsurkunde vom Januar 1971 wurde die Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum (DSM) mit dem Zweck gegründet, Wissenschaft, Forschung, Kunst und Kultur zu fördern und sich in Bildung und Erziehung zu engagieren.

Die satzungsmäßigen Aufgaben liegen in der Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte und ihrer wissenschaftlichen Erforschung. Die Verbindung zwischen Forschungsinstitut und Museum zu schaffen und die Forschungsergebnisse zur deutschen Schiffahrtsgeschichte der interessierten Öffentlichkeit nahe zu bringen, ist ein wichtiger Teil der Arbeit des DSM.

Auch die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses, die Betreuung von Promotionsvorhaben, Magister- und Staatsexamensarbeiten ist eine originäre Aufgabe des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Schülern und Studenten bietet die Institution die Möglichkeit, in Praktika eine Hilfeleistung für die berufliche Orientierung zu finden und eventuell eine der vielen Ausbildungsmöglichkeiten am DSM zu nutzen.

Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung

Im Jahr 1980 wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum in die gemeinsame Forschungsförderung von Bund und Ländern aufgenommen. Die Finanzierung der Einrichtung erfolgte bis zum Jahr 2008 nach der 1975 verabschiedeten »Rahmenvereinbarung Forschungsförderung« und der »Ausführungsvereinbarung«.

Unter dem Datum vom 28. April 2009 verabschiedete die Gemeinsame Wissenschaftskonferenz (GWK) die Ausführungsvereinbarung WGL (AV-WGL), die die Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen ersetzt.

Die AV-WGL regelt die Finanzierungsstruktur für die Forschungsleistungen und die Leistungen, die für den Betrieb des Forschungsmuseums erforderlich sind. Die gemeinsame Finanzierung seitens des Bundes und der Länder nach Art. 91b GG bezieht sich auf die For-

schungsaktivitäten des DSM. Der Forschungsanteil wird zu je 50% vom Bund (bis 31.12.2008 vertreten durch das BKM, ab 01.01.2009 vertreten durch das BMBF, Referat »System Erde«), den Ländern und dem Land Bremen getragen.

Personalsituation

Zum 31. Dezember 2009 ist der langjährige wissenschaftliche Mitarbeiter Dr. Siegfried Stöltzing in den Ruhestand verabschiedet worden. Die Ausschreibung der Stelle soll in Abstimmung mit dem mittelfristigen Personalentwicklungsplan erfolgen, der unter Berücksichtigung der Evaluierungsempfehlungen aus dem Jahr 2006 aufgestellt wurde.

Prof. Dr. Ingo Heidbrink ist seit dem 1. Januar 2008 für drei Jahre bis zum 31. Dezember 2010 beurlaubt und lehrt in den USA an der Old Dominion Universität in Norfolk, Virginia.

Die seit Ende des Jahres 2008 vakante Stelle des Leiters der Nassholzkonservierung konnte zum Juli 2009 mit Frau Dr. forest. Jana Gelbrich besetzt werden.

Zum 31. Dezember trat der verdiente Leiter des Technischen Dienstes, Herr Jörg Geier, in den Ruhestand. Bis zur Wiederbesetzung der Stelle wurde die Leitung des Werksattbereichs interimweise an den Stellvertreter von Jörg Geier, Herrn Andree Schnelle, übertragen.

Frau Britta Steffens, die Personalsachbearbeiterin des DSM, ging im November in den Mutterschutz. Nach der Geburt ihres Kindes und der Elternzeit wird sie die Arbeit im Februar des Jahres 2011 in Teilzeit wieder aufnehmen.

Für die Bearbeitung des Projektes »Com.Pakt« wurde eine weitere Volontärin, Frau Inga Brantzky, M.A., eingestellt. Damit bot das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2009 vier Volontären die Möglichkeit, eine praxisbezogene Ausbildung zu absolvieren und sich beruflich zu qualifizieren.

Museumspädagogische Aktivitäten werden seit August 2009 auch von Herrn Gero Klemke angeboten. Er

unterstützt die erfolgreiche Arbeit von Dr. Siegfried Stölting und der Volontärin Dina Schmidt und bietet u.a. Schulklassen und Kindergruppen die Möglichkeit, die maritime Geschichte hautnah zu erfahren.

Am 31. Dezember waren die folgenden Wissenschaftler am DSM beschäftigt:

- ▶ Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl (Historiker, Kunst-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte), Geschäftsführender Direktor;
- ▶ Dr. phil. Ursula Warnke (Archäologin), Museumsdirektorin;
- ▶ Ursula Feldkamp, M.A. (Germanistin);
- ▶ Dr. forest. Jana Gelbrich (Holzchemikerin);
- ▶ Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann (Geograf);
- ▶ Erik Hoops, M.A. (Germanist/Skandinavist);
- ▶ Hans-Walter Keweloh (Volkskundler/Germanist);
- ▶ Klaus-Peter Kiedel (Historiker, Sozial- und Technikgeschichte);
- ▶ Dr. phil. Dirk J. Peters (Historiker, Technikgeschichte);
- ▶ Dr. phil. Albrecht Sauer (Historiker, Mediävistik, Navigationsgeschichte).

Als Volontäre unterstützen die wissenschaftlichen Mitarbeiter:

- ▶ Inga Brantzky, M.A.;
- ▶ Dipl.-Biol. Marc Liedtke, M.A.;
- ▶ Dipl.-Biol. Dina Schmidt;
- ▶ Christina Voigt, M.A.

Die Wissenschaftler und die Volontäre treffen sich regelmäßig zu Mitarbeiterbesprechungen, in denen die anstehenden Aktivitäten am DSM besprochen und koordiniert werden.

Insgesamt verfügt das Deutsche Schiffahrtsmuseum gemäß Stellenplan über 46,5 Planstellen, davon zwei Beamtenstellen und 44,5 Stellen für Bedienstete. Die Planstellen sind mit 55 Mitarbeitern in Voll- und Teilzeiddienst besetzt.

17 junge Leute (fünf Frauen und zwölf Männer) wurden in verschiedenen Berufen ausgebildet. Sieben Auszubildende schlossen 2009 ihre Ausbildung mit Erfolg ab.

Mehrwöchige Praktika absolvierten acht Studenten. Zwölf Schülerinnen und Schüler haben in verschiedenen Bereichen des DSM einen Einblick in die Arbeit eines Forschungsmuseums bekommen.

Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die vielfältigen Arbeiten, die im DSM zu bewältigen sind, können nicht alle von den fest angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erledigt werden. Unterstützung erhalten sie von ehrenamtlichen Kollegen, die mit Freude und Engagement viele der anfallenden Aufgaben erledigen. Stellvertretend für die vie-

len Bereiche, in denen Ehrenamtliche tätig sind, stellt sich im Berichtsjahr die Crew der GRÖNLAND vor, ohne die das Traditionsschiff nicht in Fahrt gehalten werden könnte.

Der Bericht der »Grönländer« über ihre Fahrt nach Norwegen, die sie im Jahr 2009 an die historischen Stätten der Erbauung des Schiffes führte, ist diesem Bericht als Anhang beigelegt.

Haushalt

Der Grundhaushalt für das Jahr 2009 betrug 4 092 308,00 Euro.

Für die Projekte »Knappschaft« und »Com.Pakt«, die im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation gefördert werden, wurden dem Deutschen Schiffahrtsmuseum vom Land Bremen und dem Bund zusätzlich 356 025,00 Euro bewilligt.

Dringend notwendige Maßnahmen zur Gebäudesanierung konnten mit zusätzlichen Mitteln des Landes Bremen und mit Bundesmitteln aus dem Konjunkturprogramm I durchgeführt werden. Dabei entfielen auf

- ▶ Dach Scharounbau: 639 385,00 Euro;
- ▶ DSM-Masterplan: 568 622,00 Euro;
- ▶ Energetische Sanierung: 1 705 213,00 Euro.

Mit den Mitteln für die Sanierung des Scharounbaus wurde die dringend erforderliche Dachsanierung vorgenommen. Die Mittel für die energetische Sanierung aus dem Konjunkturprogramm I wurden für die Erneuerung der Haustechnik in der Koggehalle verwendet.

Besucherkzahlen

Nicht nur zur Eröffnung der Sonderausstellung anlässlich des 175-jährigen Firmenjubiläums der Familie Rickmers kamen viele ehemalige Werftarbeiter ins Deutsche Schiffahrtsmuseum, um sich in Erinnerungen zu ergehen und sich über gemeinsam Erlebtes auszutauschen. Das ganze Jahr 2009 stand im Zeichen der wechselvollen Geschichte der Rickmers-Werft und informierte mit Begleitveranstaltungen zur Sonderausstellung über Höhen und Tiefen der namhaften Familie.

Die Vortragsreihe wurde im Jahr 2009 weiter ausgebaut. Über 30 Veranstaltungen wurden von Mitarbeitern und externen Vortragenden durchgeführt. Im Verlauf der letzten Jahre hat sich ein fester Zuhörerkreis etabliert, der sich ständig erweitert. Die Vorträge werden im Durchschnitt von 50 bis 70 Zuhörern besucht. Zu einigen Veranstaltungen wie der von Professor Gerhard Bohrmann über Frank Schätzing's Buch »Der Schwarm« kamen mehrere Hundert Zuhörer. Insgesamt waren es im Berichtsjahr 5642 Interessierte. Als Gäste des Direktoriums und der Wissenschaftler wurden 1116 Besucher im DSM begrüßt. Auch 1195 Mitglieder des Fördervereins informierten sich regelmäßig über die Entwicklung im Museum und nutzten

die an die Mitgliedschaft im Förderverein gekoppelte Möglichkeit des freien Eintritts. Insgesamt wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2009 von 106 582 Personen besucht.

Besucherführungen

Der Führungsdienst des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde im Berichtsjahr 294 Mal gebucht. Gäste des Hauses ließen sich die Ausstellungen des DSM in 79 Führungen von den Wissenschaftlern erläutern. Die personelle Verstärkung im Bereich der Museumspädagogik ermöglichte es, die Angebote für Kinder zu steigern. 17 Gruppen feierten ihren Geburtstag in maritimer Umgebung und ließen sich und ihre Gäste von den Geschichten rund um Klabaubermann und Co. verzaubern.

Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern

Die Umsetzung der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern ist dem Direktorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums ein besonderes Anliegen. Gemäß Beschluss der Mitgliedseinrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft, die forschungsorientierten Gleichstellungsstandards der DFG als Selbstverpflichtung anzuerkennen, bewarb sich das Direktorium im Jahr 2009 in Zusammenarbeit mit den Beteiligungsorganen um die Erteilung des TOTAL E-QUALITY-Zertifikats. Das Zertifikat wird Einrichtungen verliehen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglichen und für verbesserte Zugangs- und Aufstiegsbedingungen von Frauen in wissenschaftlichen Positionen sorgen.

Die Prüfung des Antrags erfolgt durch eine Jury im Auftrage des Vereins TOTAL E-QUALITY Deutschland e.V. Das angestrebte Zertifikat wird für drei Jahre vergeben und kann nach einer erfolgreichen Überprüfung verlängert werden.

Entscheidendes Kriterium für die Vergabe des Prädikats ist, dass die Organisationen einen erfolgreichen Konsens zwischen wirtschaftlichen Belangen und den Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch geeignete Personalstrategien zur Umsetzung von Chancengleichheit erzielen. Grundlage der Bewerbung ist eine Checkliste als Selbstbewertungsinstrument, das zugleich Anregungen und Unterstützung bei der Implementierung von Aktivitäten zur Verbesserung von Chancengleichheit von Frauen und Männern bieten soll. Die Antworten zu den Punkten der Checkliste wurden mit der Frauenbeauftragten und dem Personalrat ausgearbeitet. TOTAL E-QUALITY Deutschland e.V. wird vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördert und wurde von der Leibniz-Gemeinschaft als eine Zertifizierungsmöglichkeit empfohlen.

Zusätzlich zu den allgemeinen Angaben konnte der Beurteilungskommission berichtet werden, dass der Anteil von Frauen in wissenschaftlichen Positionen

durch die Einstellung von Frau Dr. Jana Gelbrich als Nachfolgerin von Dr. Per Hofmann bereits erhöht werden konnte.

Der Frauenförderplan, der regelmäßig vom Direktorium und der Frauenbeauftragten weiterentwickelt und fortgeschrieben wird, berücksichtigt die Anforderungen, die das TOTAL E-QUALITY-Zertifikat an die ausgezeichneten Einrichtungen stellt. Doch auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf konnte für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessert werden. Ein Mitarbeiter nahm die Möglichkeit der Elternzeit in Anspruch, um sich intensiv um die Erziehung seiner Kinder zu kümmern. Selbstverständlich beteiligte sich das DSM auch in diesem Jahr am Girls' Day. Das begehrte Zertifikat wurde dem DSM im Jahr 2010 verliehen.

Qualitätssicherung

Im Jahr 2006 wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum als kultureller Dienstleister und bedeutende touristische Destination in den Bremerhavener »Havenwelten« erstmalig durch die Initiative »ServiceQualität BremenBremerhaven« evaluiert und mit dem Qualitätssiegel der Stufe I ausgezeichnet. Die Steigerung der Servicequalität ist ein kontinuierlicher Prozess, zu dem alle Mitarbeiter ihren Beitrag leisten. Die verschiedenen Wege, auf denen die Besucher ihre Beschwerden, aber auch ihre positiven Eindrücke zum Ausdruck bringen, werden systematisch ausgewertet und münden in entsprechenden Maßnahmen

Im Jahr 2009 wurden weitere Maßnahmen ergriffen, um die Besucherfreundlichkeit des Hauses zu steigern. Die Vorbereitungen für eine verbesserte Wegeführung durch ein neues Leitsystem wurden vorangebracht, sodass 2010 die zügige Umsetzung erfolgen kann.

Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum steht im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts vor tiefgreifenden Veränderungen. Ein Großteil (zwei Drittel) des wissenschaftlichen Personals wird in den nächsten Jahren altersbedingt ausscheiden. Für das Jahr 2012 steht u.a. die Neubesetzung der Position des Geschäftsführenden Direktors an, die in einem gemeinsamen Berufungsverfahren mit der Universität Bremen erfolgen soll. Mögliche Kandidaten für die Stellenbesetzung werden im In- und Ausland gesucht. Mit einem Personalentwicklungsplan, der zusammen mit dem Masterplan vom Verwaltungsrat im Jahr 2009 beschlossen wurde, werden die Weichen entsprechend der Empfehlung der Leibniz-Gemeinschaft so gestellt, dass der/die neue Direktor/-in genügend Gestaltungsmöglichkeiten hat und seine/ihre Vorstellungen über die inhaltliche und institutionelle Weiterentwicklung entfalten kann.

Die Weiterentwicklung der Gebäude ist im Masterplan vorgezeichnet, nachdem im Jahr 2008 ein international besetzter Architektenwettbewerb abgehalten worden

war. Die Finanzierung dieses aufwändigen Vorhabens ist schwierig. Der Bund hat jedoch signalisiert, dass er seinen Verpflichtungen im Rahmen des Finanzierungsschlüssels nachkommen wird. Wie der Rest der Bau-

summe aufgebracht werden kann, muss im Einzelnen noch ermittelt werden. Eine intelligente Bewirtschaftung des Bauprojekts wird erforderlich sein.

10





II. DIE GREMIEN IM JAHR 2009

Das Direktorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums wird in seiner Tätigkeit von dem Verwaltungsrat, dem Kuratorium und dem Wissenschaftlichen Beirat unterstützt.

Verwaltungsrat

Die Sitzungen des Verwaltungsrats, als oberstem Gremium der Stiftung, fanden am 9. Juli und am 26. November 2009 statt.

In der Sitzung am 9. Juli stellte der Berliner Architekt Dietrich Bangert seine Planungen für den Erweiterungsbau des Deutschen Schiffahrtsmuseums vor. Das Büro Bangert war im Jahr 2008 als Sieger aus dem Architektenwettbewerb, der für die Erweiterung des DSM durchgeführt worden war, hervorgegangen.

Die vorgestellten Planungen als Teil des Masterplans konnten den Verwaltungsrat überzeugen. Er stimmte dem Masterplan dem Grunde nach zu und beauftragte das Direktorium, die Pläne zur dringend gebotenen Erweiterung voranzutreiben.

Kuratorium

Die Mitglieder des Kuratoriums trafen sich am 27. März und am 30. Oktober 2009 zu ihren Sitzungen. Neben den Beratungen über den Masterplan stand für das Kuratorium die Diskussion über die Veränderung der Gremien auf der Tagesordnung. Ausgehend von einer Empfehlung aus der letzten Evaluierung sollte ge-

prüft werden, ob es sich als sinnvoll erweisen könnte, das Kuratorium mit dem Wissenschaftlichen Beirat zu einem gemeinsamen, beratend tätigen Gremium zusammenzulegen. Ein diesbezüglicher Konsens konnte noch nicht erzielt werden.

Wissenschaftlicher Beirat

Die Sitzungen des Wissenschaftlichen Beirats finden grundsätzlich einen Tag vor den Kuratoriumssitzungen statt. So tagte der Beirat am 26. März und am 29. Oktober 2009, um das Direktorium in Forschungsangelegenheiten zu beraten.

Auch in diesem Gremium standen die Diskussionen um die Möglichkeiten, den Masterplan zu realisieren, ganz oben auf der Agenda. Darüber hinaus beriet der Wissenschaftliche Beirat die Auswirkungen, welche die für das Jahr 2010 angedachte Erhöhung des Forschungsanteils von 65 % auf 85 % auf die zu leistende Arbeit haben dürfte. Um den erhöhten Anforderungen gerecht werden zu können, unterbreitete der Wissenschaftliche Beirat dem Direktorium Vorschläge für eine zielgerichtete Personalentwicklung. Die Erhöhung des Forschungsanteils ergab sich aus dem von Prof. Dr. Bernhard Graf erarbeiteten Positionspapier, das sehr präzise die Besonderheiten der Forschungsmuseen in der Leibniz-Gemeinschaft beschreibt.

Die einzelnen Mitglieder der Gremien sind im Anhang zu diesem Bericht namentlich benannt.





III. DIE FÖRDERER UND SPONSOREN

IM JAHR 2009

Die Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums wird von drei Vereinen gefördert und unterstützt, deren satzungsmäßiger Zweck in der Förderung der Volksbildung auf dem Gebiet der deutschen Schiffahrtsgeschichte, der Erhaltung und Pflege historischer Zeugnisse sowie der Förderung der wissenschaftlichen Forschung zur deutschen Schiffahrtsgeschichte besteht. Daneben unterstützen zahlreiche Institutionen und Privatpersonen die Bemühungen des DSM.

Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. hatte im Jahr 2009 rund 100 Mitglieder. Den Höhepunkt des Vereinslebens stellt der sog. »Besondere Abend« dar, eine Veranstaltung, die für die Mitglieder im Deutschen Schiffahrtsmuseum angeboten wird und jedes Jahr unter einem bestimmten Motto steht. Im Berichtsjahr fand der »Besondere Abend« am 16. Juni statt. Die Kuratoriumsmitglieder trafen sich im Sonderausstellungsraum und wurden vorab über die Ausstellung »175 Jahre Rickmers« informiert, die wenige Tage später eröffnet wurde.

Die finanzielle Förderung der Arbeit des DSM durch das Kuratorium ermöglichte die Anschaffung eines Gemäldes, das für die Forschungsarbeit im Forschungsschwerpunkt II »Zwischenkriegszeit« große Bedeutung hat. Es stammt von dem Maler Ulrich Hübner und zeigt die beiden Schnelldampfer BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd an der Columbuskaje. Das Gemälde ist nicht datiert, zeigt jedoch eine Situation, wie sie von einem Foto aus dem Februar 1930 geläufig ist. Der Maler, der vom französischen Impressionismus beeinflusst war, muss sich vor Ort aufgehalten haben, denn sonst hätte er kaum das Besondere des Moments und die stimmungsvolle Atmosphäre einfangen können. Das Gemälde ist bisher noch nicht publiziert worden und stellt eine besondere Trouville dar.

Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. unterstützt in besonderem Umfang die wissenschaftliche Forschungsarbeit des DSM. Für die rund 3000 Mitglieder gibt der Verein die Zeitschrift »Deutsche Schiffahrt« heraus, die zweimal jährlich über alles Wissenswerte aus Forschung und Museum informiert.

Im Jahr 2009 legte der langjährige Vorsitzende des Fördervereins, Friedrich Wilhelm Bracht, sein Amt in die Hände seines Nachfolgers, Dietrich Schütte. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist Friedrich Wilhelm Bracht für seinen großen Einsatz zugunsten des Museums zu tiefem Dank verpflichtet.

Der Förderverein ermöglichte nicht nur den Ankauf der »Kleinen Reisen« von Theodor de Bry mit einer Teilsumme – wie im folgenden Abschnitt über das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER beschrieben –, sondern stellte Mittel für den Ankauf eines größeren Konvoluts an Zeitschriften zum Segelschiffssport zur Verfügung. Damit gelang es, wesentliche Lücken im Bestand des DSM zu schließen.

Als in Südafrika das Werk von Johann-Wolfgang Heydt »Allerneuster geographischer und topographischer Schauplatz von Afrika und Ostindien«, erschienen 1744, zu erwerben war, genehmigte der Förderverein den Ankauf. Dieses mit über 100 Kupferstichen versehene Werk war deshalb so wichtig für das DSM, weil mit Alexander Tassis, M.A., einer der Doktoranden des DSM über diesen Reisebericht promoviert. Die Abbildungen sind in der digitalisierten Form nicht gut genug für eine wissenschaftliche Bearbeitung.

Besonders dankbar sind wir dem Förderverein, dass er uns die Anschaffung eines digitalen FARO-Mess-Systems mit Laserscanfunktion finanziert hat. Gegenüber herkömmlichen Handaufmaßen ermöglicht das FARO-System ein deutlich präziseres Arbeiten bei gleichzeitig geringerem Zeitaufwand. Mit dieser Messeinrichtung ist das DSM der erste Anbieter dieser Technologie im Bereich der Schiffsarchäologie in Deutschland.

Für das Nassholzlabor konnte durch Mittel des Förder-

vereins eine umfangreiche Fotoausrüstung zur wissenschaftlichen Dokumentation von Proben, Objekten und Versuchsreihen erworben werden. Darüber hinaus machten Gelder des Fördervereins die Anschaffung eines Labormikroskops für den Nassholzforschungsbereich reichlich möglich. Dieses Lichtmikroskop ist mit verschiedenen Kontrastierungsmöglichkeiten sowie digitaler Bildaufnahme- und -verarbeitungstechnik ausgestattet und erhöht dadurch die wissenschaftlichen Analyse- und Auswertungsmöglichkeiten dieses Forschungsbereiches erheblich.

Für die Bearbeitung technischer Zeichnungen konnte mit Mitteln des Fördervereins ein Großplotter angeschafft werden.

Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.

Das U-Boot WILHELM BAUER, im Besitz des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER e.V., wurde im Jahr 2009 von knapp 90 000 Besuchern besichtigt. Eine im August durchgeführte Grundsanierung im Dock der MWB Motorenwerke Bremerhaven AG lässt die WILHELM BAUER in neuem Glanz erstrahlen.

Das Technikmuseum finanzierte im Jahr 2009 den Bau eines Modells des Schlachtkreuzers GOEBEN im Maßstab 1:100 durch Modellbauer Johannes Flick, der seit Jahren für das DSM tätig ist und sich vor allem den kleineren Einheiten der Kriegsmarine angenommen hat. Die 1911 bei Blohm & Voss in Hamburg gebaute GOEBEN wurde 1914 an die Türkei übergeben und 1918 endgültig abgetreten. Sie war unter dem Namen YAWUZ bis 1950 in türkischen Diensten. Als sie in den Jahren 1973 bis 1976 abgewrackt wurde, erhielt das DSM ein Bullauge sowie mehrere Messinstrumente. Ein Modell des Schiffes fehlte jedoch.

Im Berichtsjahr gelang ein sensationeller Erwerb, der die bestehende maritime Reise- und Entdeckungsberichte der Frühen Neuzeit hervorragend ergänzt und die Quellenlage in unserem Forschungsschwerpunkt I in idealer Weise erweitert. Zwischen 1590 und 1634 produzierte das Frankfurter bzw. Oppenheimer Verlagshaus Theodor de Bry und Söhne eine aufwändig ausgestattete und reich illustrierte großformatige Buchreihe für die deutsche Leserschaft, die über die vergangenen aktuellen Entdeckungs-, Eroberungs- und Handelsreisen der westeuropäischen Nationen informieren sollte. Die Bände erschienen in deutscher und lateinischer Sprache. Zum einen ging es in den 14 Folio-Bänden um die Fahrten zu den amerikanischen

Kontinenten, dem »westlichen Indien«, zum anderen um die Fahrten zur wirtschaftlichen Erschließung des ostasiatischen Raumes, des »östlichen Indien«. Wegen des etwas größeren Formates der Bände über das »westliche Indien« bürgerte sich die Sammelbezeichnung der »Großen Reisen« und für die Bände über das »östliche Indien« die Bezeichnung der »Kleinen Reisen« ein. Elf von dreizehn dieser »Kleinen Reisen« konnten in der deutschen Fassung erworben werden, eine nahezu vollständige Sammlung also, die mit ihren insgesamt 903 Seiten, 217 großformatigen Kupferstichen und 15 Faltkarten in zwei Kalbslederbinden zeitgenössisch zusammengebunden und in hervorragendem Zustand sind. Die Titel und Daten aller Bände sind im Detail über den alphabetischen Online-Katalog der Bibliothek unter dem Suchwort »de Bry« abzurufen: www.dsm.museum/bibliothek/kataloge.71.de.html.

Das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. und der Förderverein ermöglichten den Ankauf dieser Bände, nach denen seit vielen Jahren gesucht wurde. Sie werden äußerst selten zum Kauf angeboten und sind exorbitant teuer.

Förderer und Sponsoren

Die Nordkapital GmbH & Cie. KG in Hamburg, Teil der Erck Rickmers-Unternehmensgruppe, stellte im Jahre 2009 beachtliche Mittel für die wissenschaftliche Arbeit des DSM zur Verfügung, die für die Nachwuchsförderung, für Sonderausstellungen und für den Erwerb von Exponaten eingesetzt wurden. So konnten eine Volontärsstelle, vier Promotionsvorhaben sowie die Sonderausstellungen »175 Jahre Rickmers – eine Familien- und Firmengeschichte« und »Rudolph Haack (1833–1909): Industriepionier unter drei Kaisern« mit den jeweiligen Sonderpublikationen finanziert werden.

Der Reeder Bertram Rickmers steuerte einen namhaften Betrag zur Rickmers-Ausstellung bei.

Die Reederei Beluga Shipping stellte 100 000 Euro für den Kauf einer portablen Halle für die Konservierung der beiden Weserlastkähne, die auf dem Bremer Teerhof in der Baugrube des neuen Firmengeländes ausgegraben wurden, zur Verfügung. Der Förderverein des DSM spendete daraufhin die restlichen 100 000 Euro, die für die Anschaffung der Konservierungsbecken und des Konservierungsmittels nötig sind.

Allen Spendern großer und kleinerer Beträge sei an dieser Stelle herzlich gedankt.



IV. FORSCHUNG

IM JAHR 2009

Die wissenschaftliche Arbeit am Deutschen Schiffahrtsmuseum wurde im Verlauf des Jahres 2009 in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftlichen Beirat neu strukturiert. Gemäß der Empfehlung aus der letzten Evaluierung wurde die Nassholzkonservierung zusammen mit der Schiffsarchäologie zu einem eigenen Forschungsschwerpunkt ausgebaut. Der neue Forschungsschwerpunkt »Maritime Archäologie«, der auch das Schwerpunktthema Restaurierungsforschung berücksichtigt, soll in den nächsten Jahren weiterentwickelt und – nach Möglichkeit – personell verstärkt werden.

Die geisteswissenschaftliche Forschung zur deutschen Schiffahrtsgeschichte

Die gesellschaftswissenschaftliche Grundlagenforschung am DSM umfasst primär Forschungen zur Globalisierung und Innovation sowie zu Veränderungen der Umwelt des Menschen. Die Themen gehören zu den aktuellen Herausforderungen entwickelter Gesellschaften. Ziel der geschichtswissenschaftlichen Arbeit am Deutschen Schiffahrtsmuseum ist es, allgemeingültige Erklärungsmechanismen zu erarbeiten, die den anwendungsorientierten gesellschaftswissenschaftlichen Disziplinen – wie z.B. Politologie, Ökonomie und Rechtswissenschaften – zur weiteren Forschungsarbeit zur Verfügung stehen. Die Forschung ist im nationalen und internationalen Kontext vernetzt und bezieht Forschungsprojekte mit ein, die mit mehreren Partnern (vgl. Pakt für Forschung und Innovation) bearbeitet werden. Forschungsaufgaben werden auch an Externe vergeben, z.B. an Doktoranden oder Fachwissenschaftler, die Zuarbeiten für die Forschung am DSM leisten.

Sammlungsbezogene Forschung

Dem »Graf-Papier« entsprechend wird am DSM sammlungsbezogene Forschung betrieben. Die Mehr-

zahl der Forschungsprojekte bezieht sich auf die Sammlungsbestände des DSM, die systematisch ergänzt und erweitert werden. Durch gezielte Ankäufe, durch Dauerleihgaben oder durch Stiftungen werden vorrangig solche Exponate der Sammlung zugeführt, die den momentanen Forschungsschwerpunkten zuzuordnen sind. Darüber hinaus werden jedoch auch nach dem Sammlungskonzept im Rahmen der Stiftungssatzung Exponate akquiriert, die der zukünftigen Forschung mit neuen Fragestellungen dienen können.

Vermittlung und Präsentation von Forschungsergebnissen

Die Forschungsergebnisse werden in unterschiedlicher Weise im Sinne von PUSH (Public Understanding of Sciences and Humanities) und PUR (Public Understanding of Research) in die Öffentlichkeit kommuniziert. Für die Veröffentlichung werden einerseits die verschiedenen eigenen nationalen und internationalen Publikationsorgane sowie das Internet genutzt, andererseits basieren die verschiedenen Ausstellungsbereiche im DSM auf der zuvor geleisteten Forschungsarbeit. In der Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum« werden wichtige Publikationen aus dem 16. und 17. Jahrhundert im Faksimilie reproduziert, in moderner Transkription gedruckt und mit einem ausführlichen Kommentar publiziert.

Ein wichtiges Vermittlungselement stellen auch die temporären Sonderausstellungen dar, die zum Teil als stationäre Ausstellungen im DSM oder auch als Wanderausstellung konzipiert sind. Die Vortragsreihe des DSM ist so angelegt, dass die eigenen Forschungen der Wissenschaftler, aber auch die Ergebnisse der wissenschaftlichen Arbeit externer Partner vorgestellt werden können. Darüber hinaus referieren die Wissenschaftler außerhalb des DSM sowie auf nationalen und internationalen Kongressen.

Der Lehrtätigkeit an der Universität kommt eine bedeutende Rolle in der Vermittlung von Forschungsergebnissen zu. Während man sich hier an den akademischen Nachwuchs wenden kann, zielt die Museumspädagogik auf Schulen und die Öffentlichkeit im weiteren Sinne.

Forschungsschwerpunkt I:

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

Der Forschungsschwerpunkt I ist langfristig angelegt und nutzt die fachwissenschaftliche Kompetenz der beteiligten Wissenschaftler, die Sammlung des Hauses sowie ein vielfältiges, interdisziplinäres Netzwerk aus relevanten Partnerinstitutionen und externen Experten. Sein besonderer Fokus richtet sich dabei auf die Erarbeitung gerade jener Aspekte der deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen, die der rein akademischen Perspektive des universitären Forschungs- und Lehrbetriebes wegen der dort oftmals fehlenden engen Anbindung an die zu untersuchende historische Praxis entgehen.

Die bisher erzielten Ergebnisse bestätigen die der Bildung des Forschungsschwerpunktes zugrunde gelegten Annahmen, dass die deutsche Beteiligung an der europäischen Expansion nach Übersee und der sich daran anschließenden wirtschaftlichen Durchdringung außereuropäischer Regionen viel umfassender war, als es die bisherige Forschungslage vermuten lässt. Die Rückwirkungen auf die Lebensumstände und die Menschen in den deutschen Territorien ist weitreichend und noch kaum in ihrer ganzen Tragweite erfasst. Die aus diesem Grunde intensivierten Bemühungen um schriftliche und bildliche Quellen sowie Artefakte aus der Frühen Neuzeit müssen noch weiter ausgebaut werden. Das niederdeutsche »Seebuch« von 1470, eines der international bedeutsamsten nautischen Dokumente, ist inzwischen als Online-Faksimile-Edition im Internet verfügbar: ww2.dsm.museum/seebuch.

Die europäische Expansion nach Übersee fand weitgehend ohne deutsche Beteiligung statt. Das Heilige Römische Reich Deutscher Nation war in zahlreiche Territorien zersplittert, von denen aus es keine maritimen Entwicklungen gab, die mit denen der anderen europäischen Länder auch nur annähernd vergleichbar waren.

Wenn man jedoch berücksichtigt, dass viele Tausend Deutsche im Dienste der Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC) gestanden haben, die indirekt an der Europäisierung der Welt teilgenommen und darüber berichtet haben, dann wird deutlich, dass in der Erschließung solcher Quellen viele Rückschlüsse auf das Bild, das die Deutschen von fernen Welten bekamen, möglich sind. In diesem Bereich gilt es daher, in den kommenden Jahren noch manche Forschungslücken zu schließen, um die vielfältigen, in der Mikroperspektive hochinteressanten Entwicklungen adäquat zu verstehen.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts

Erik Hoops, M.A.:

Forschungen zum großen Kraweel PETER VON DANZIG
Dissertationsprojekt: »Hansische Aktionsmittel zur See: Kaper, Auslieger und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert«

Hans-Walter Keweloh:

»Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen«

Dr. Albrecht Sauer:

»Das Bordjournal der Fregatte DE VRAUW ALLYE«
Online- Faksimile-Edition des »Niederdeutschen Seebuchs«

Dr. Siegfried Stölting:

»Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schifffahrtsgeschichte«

Dr. Ursula Warnke:

»Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum frühen Mittelalter in archäologischen Quellen«

Alexander Tassis, M.A.:

Promotionsprojekt an der Universität Bremen:

»Der Reisebericht des Johann-Wolfgang Heydt über seine Reisen im Dienste der Vereinigten Niederländisch-Ostindischen Kompanie aus dem Jahre 1744«

Forschungsergebnisse 2009

Das wichtigste Forschungsergebnis der Forschungsperiode ist die Online-Faksimile-Edition des niederdeutschen »Seebuchs« von 1470, das als ältestes nordwesteuropäisches Seehandbuch schlechthin gilt. Das Bordjournal der Fregatte DE VRAUW ALLYE liefert wichtige Erkenntnisse über das Leben an Bord eines Schiffes in der Frühen Neuzeit. Das Logbuch erweist sich als unschätzbare Quelle, denn Logbücher aus der Zeit sind äußerst selten. Dem DSM ist es bisher nicht gelungen, ein Originallogbuch der Sammlung hinzuzufügen. Die von Horst Wernicke angeregte Dissertation über den großen Kraweel PETER VON DANZIG verspricht bedeutende Ergebnisse über die Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert. Der geographische Rahmen der Untersuchung reicht von der östlichen Ostsee bis in den französischen Atlantikraum. Aufgrund der umfangreichen Redaktionstätigkeit von Erik Hoops ist das Promotionsvorhaben noch nicht so weit vorangeschritten wie ursprünglich geplant.

»Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen« ist Teil einer seit Jahren von Hans-Walter Keweloh bearbeiteten Untersuchung zur Flößerei in Deutschland. Mit seinem Ausscheiden im Februar 2012 wird diese Forschung abgeschlossen sein, und entsprechende Publikationen werden das Ende dieser Untersuchungen markieren.

Unerwarteterweise ist Siegfried Stölting zum Ende des Jahres 2009 ausgeschieden. Seine Untersuchungen zu

»Frühneuzeitlichen Stadtansichten als Bildquellen zur Schifffahrtsgeschichte« fügen sich ein in die am DSM besonders erforschte Bedeutung von Bildquellen für die deutsche Schifffahrtsgeschichte, wie sie von Keweloh (Flößerei), Kiedel (Fotografie) und Scholl (Marinemalerei) betrieben wird. Es hat sich gezeigt, dass die schifffahrtsgeschichtlich interessanten Motive häufig nur in stilisierter Form Auskunft über bestimmte Phänomene geben können. Dieses Forschungsfeld ist abgeschlossen und wird nicht mehr weiter bearbeitet.

Nachdem Alexander Tassis sich in einer Magisterarbeit, die von Lars U. Scholl betreut worden ist, mit dem Bericht des Deutschen Johann-Wolfgang Heydt im Dienste der Niederländer befasst hat, begann er im Jahre 2009 mit seinem Promotionsprojekt über diesen Reisebericht. Es ist gelungen, eine Originalausgabe des Buches von 1744 in Südafrika zu erwerben. Da das Original über 100 Radierungen und Zeichnungen beinhaltet, die in Kopie nicht zu bearbeiten sind, weil man kaum etwas erkennt, war dieser Kauf Voraussetzung für eine erfolgreiche Bearbeitung.

In der Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum« ist der erste Band erschienen. Jacob Aldays Segelanweisungen »Instrument und Declinatie der Suennen« sind die ältesten bisher bekannten aus dem deutschen Sprachraum. Sie liegen als Faksimile, als Transkription und in einer ausführlichen Kommentierung vor. In Vorbereitung befinden sich ein Bericht von Wilhelm Barents' Fahrten in arktische Gewässer »Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen« und Ulrich Schmidts Bericht über seine Reise ins Innere Südamerikas im 16. Jahrhundert »Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan«.

Forschungsschwerpunkt II:

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

Die Jahre 1918/19 waren Jahre des Umbruchs, in deren Folge die deutsche Schifffahrt in den nächsten beiden Dekaden zwischen Kontinuitäten, Krisen und Innovation schwankte, 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 bis hin zur Polar- und Meeresforschung zu ermitteln.

Abgesehen von einigen Einzelarbeiten 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 Polar- und Meeresforschung. Deshalb sollen die Einwirkungen des wirtschaftlichen, technischen und sozialen Umfeldes auf die verschiedenen Bereiche herausgearbeitet werden, die in politischer Instabilität und weltwirtschaftlichen Turbulenzen ihre jeweilige Position zu behaupten oder zu verbessern suchten.

Die Untersuchung der Auswirkungen des Versailler Vertrages auf die deutsche Schifffahrt wird von mehreren Bearbeitern durchgeführt. Aus der bisherigen Forschung ist erkennbar geworden, dass die Reeder keine übergreifende Strategie für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte entwickelt haben. Jede Reederei hatte nur ein Bestreben, nämlich mit dem Fuhrpark an die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg anzuknüpfen. Bereits während des Krieges hatte die Regierung Sondermittel für den Wiederaufbau der Flotte bereitgestellt. Ungeachtet der weltweiten Überkapazitäten wurden auf deutschen Werften Schiffe geordert und somit die Krise verschärft, die dann Ende 1922 über die Schifffahrt hereinbrach. Die Ende des Jahrzehnts vereinbarte Hapag-Lloyd-Union musste gebildet werden, um den Kollaps in der Weltwirtschaftskrise zu verhindern. Eine Krisenüberwindungsstrategie vermochten die Reedereien nicht zu entwickeln. Die Union war pleite und konnte nur in staatlicher Regie weitergeführt werden. Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten besserte sich die Lage nicht, denn auch die neuen Machthaber hatten kein Konzept, und ihre Vierjahresplanbehörden stufte die Kriegsmarine als erstrangigen Kontingenträger für den Schiffbau ein: Die Handelsflotte überalterte und qualitätssteigernde Technikinnovationen wie z.B. die Einführung von Dieselmotoren wurden aufgrund der Bevorzugung inländischer Kohlenbrennstoffe nicht konsequent genug betrieben. Die Entflechtung des Großschiffblocks, das eigentliche Kernprojekt der staatlichen Schifffahrtspolitik, griff zu kurz.

Die exkulpatorische Begründung, dass der Versailler Vertrag wesentlich für die Probleme der deutschen Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren verantwortlich gewesen sei, lässt sich nicht mehr halten.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts

Ursula Feldkamp, M.A.:

Dissertationsvorhaben: »Frauen auf Frachtsegelschiffen – Eine Analyse autobiografischer Quellen 1850 bis 1939«

»Segelschiffsbesatzungen zwischen Internierung und Neuorientierung«

»Das Frachtsegelschiff als Ausbildungsort«

Reinhard Hoheisel-Huxmann:

»Deutsche Atlantische Expedition«

»Bergung des Kreuzers KÖNIGSBERG«

»Virtuelles Modell der MARIA S. MERIAN«

Hans-Walter Keweloh:

»Untersuchungen zum Ende der Flößerei auf den deutschen Binnenwasserstraßen«

Klaus-Peter Kiedel:

»Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren«

»Schifffahrt und Fotografie«

Dr. Dirk J. Peters:

»Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit«

Prof. Dr. Lars U. Scholl:

»Der Versailler Vertrag und seine Bestimmungen für die deutsche Schifffahrt«

»Der Neubeginn. Das Hapag-Harriman-Abkommen«

»Marinemalerei in Deutschland«

Forschungsergebnisse 2009

Das Promotionsvorhaben von Ursula Feldkamp wurde vom Wissenschaftlichen Beirat ausführlich diskutiert und zur weiteren Bearbeitung empfohlen. Reinhard Hoheisel-Huxmann hat eine Monografie über die Deutsche Atlantische Expedition vorgelegt und dieses Projekt abgeschlossen. Eine Publikation über die Bergung des Kreuzers KÖNIGSBERG in norwegischen Gewässern ist ebenfalls erschienen. Das Forschungsvorhaben ist abgeschlossen worden.

Hans-Walter Keweloh hat verschiedene Publikationen zur Flößerei in Deutschland vorgelegt. Klaus-Peter Kiedel hat die mit Mitgliedern der Schiffbautechnischen Gesellschaft erarbeiteten Schiffsbiografien aus der Zwischenkriegszeit ins Internet gestellt. Der Arbeitskreis wird von ihm geleitet. Mit den bisherigen Eintragungen steht eine Reihe von Informationen zur Verfügung, die einen Überblick über die schiffbautechnischen Innovationen der Zwischenkriegszeit bieten.

Dirk J. Peters hat Teil 2 seiner Forschungen zur deutschen Werftenindustrie in der Zwischenkriegszeit im »Deutschen Schifffahrtsarchiv« veröffentlicht. Lars U. Scholl hat mehrere Aufsätze zur deutschen Reedereigeschichte in der Weltwirtschaftskrise publiziert. Die Ergebnisse sind in Form von Vorträgen in London und in Metz international kommuniziert worden. Zum Forschungsprojekt »Marinemalerei in Deutschland« sind mehrere Aufsätze erschienen.

Forschungsschwerpunkt III:

»Maritime Archäologie« (Nassholzkonservierung, Restaurierungsforschung und Schiffsarchäologie)

Mit der Kogge im Mittelpunkt und in enger Verzahnung mit der Nassholzkonservierungs- und Restaurierungsforschung ist die maritime Archäologie seit seiner Gründung fest am DSM verankert. Um zu einer ganzheitlichen Analyse der überlieferten Sachquellen zu gelangen, bezieht die maritime Archäologie neben den Boots- und Schiffsfunden auch die maritime Kulturlandschaft in ihre Untersuchungen ein.

Da sie sich dabei auch naturwissenschaftlicher Analysemethoden bedient, wurde der Bereich der maritimen Archäologie zusammen mit der Nassholzkonservierungsforschung und der Restaurierungsforschung am DSM zu dem Forschungsschwerpunkt »Maritime Archäologie« zusammengeführt.

Mit der expliziten Definition des Forschungsschwerpunkts »Maritime Archäologie« wurde die Empfehlung aus der Evaluierung umgesetzt. Personell ver-

stärkt wurde der Bereich Restaurierungsforschung am DSM mit der Einstellung des Diplomrestaurators (FH) Michael Sietz.

Im Juli 2009 konnte Dr. Jana Gelbrich nach erfolgreichem Abschluss ihrer Promotion an der Universität Göttingen für den Bereich Nassholzkonservierungsforschung eingestellt werden und damit die Nachfolge von Dr. Per Hoffmann antreten. Das Thema ihrer Doktorarbeit lautete »Bacterial wood degradation – A study of chemical changes in wood and growth conditions of bacteria«.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts

Dr. Jana Gelbrich:

»Erhalt der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof«

»Simulation bakteriellen Holzbefalls«

»Nassholzkonservierung in der Ausstellung«

Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz:

»Konservierung von Eisen-Holz-Kompositobjekten«
»Stabilisierung von Polyethylenglykol in Konservierungsbädern«

»Dokumentation und wissenschaftliche Bearbeitung der Schiffsfunde vom Arnheim-Krefeld-Typ«

Dr. Ursula Warnke:

»Erhalt der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof«

»Sicherung und Präsentation der Bremer Hansekogge von 1380«

»EU-Projekt im Rahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms: Submerged prehistoric landscapes and archaeology of the continental shelf (splash)«

»Projekt zur Restaurierungsforschung: FALKE Leibniz-Fraunhofer Forschungsallianz zum Erhalt des kulturellen Erbes«

»Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum frühen Mittelalter in archäologischen Quellen« (Antrag Pakt für Forschung und Innovation, nicht erfolgreich; erneut als Schwerpunktprogramm bei der DFG beantragt)

Forschungsergebnisse 2009

Der Forschungsschwerpunkt wurde in der Forschungsperiode neu eingerichtet. Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz wurde 2008 und Dr. forest. Jana Gelbrich zum Juli 2009 neu eingestellt. Auf der Grundlage der seit Gründung des DSM geleisteten Koggeforschung, Nassholzkonservierung und Restaurierungsforschung, die dem DSM zu einem Alleinstellungsmerkmal verholfen haben, soll dieser Bereich in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut werden.

Bei der Bergung der Weserlastkähne auf dem Teerhof in Bremen haben DSM-Wissenschaftler an führender Stelle mitgewirkt. Zwei Kähne werden jetzt im DSM bearbeitet. Der Förderverein des DSM und die Beluga-Reederei haben die finanziellen Mittel für die Konservierungshalle bereitgestellt, die hinter dem Museum vor dem Deich aufgebaut worden ist. Der im DSM als »Oberländer vom Rhein« geführte und re-

konstruierte Schiffstyp wird einer erneuten Untersuchung unterzogen, da die begründete Vermutung geäußert worden ist, dass die Typenzuordnung falsch sein könnte. An den genannten Drittmittelprojekten wird das DSM als Partner beteiligt sein.

Abgeschlossene Magisterarbeit: Ronja Mücke: »Weserlastkähne im archäologischen Vergleich«.

Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung

Der Freiraum für Forschungsvorhaben außerhalb der Forschungsschwerpunkte wurde im Jahr 2009 für die folgenden Vorhaben genutzt:

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

Prof. Dr. Lars U. Scholl

Im Jahr 2005 wurden die Bundesknappschaft, die See-Sozialversicherung und die Bahnversicherungsanstalt zusammengeschlossen und bilden seither einen der größten Versicherungsträger in Deutschland: die »Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See«. Alle drei Zweige wurzeln in Branchen von außerordentlicher Bedeutung für die industrielle Entwicklung. Der Bergbau und die Schifffahrt besitzen in Gestalt der »Knappschaft« und der »See-Kasse« die ältesten deutschen Sozialsicherungssysteme: Sie stammen bereits aus dem Mittelalter, während das der Bahn aus dem 19. Jahrhundert datiert.

Vor dem Hintergrund der Gründung der neuen Knappschaft haben das Deutsche Schiffahrtsmuseum und weitere Partner das Interdisziplinäre Forschungsprojekt »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger« bei der Leibniz-Gemeinschaft beantragt. Das Projekt wurde genehmigt.

Finanziert mit Mitteln aus dem Pakt für Forschung und Innovation widmeten sich in den Jahren 2007–2009 fünf Forschungseinrichtungen der Untersuchung der wechselvollen Geschichte der Entwicklung des gesetzlichen Sozialversicherungswesens. Die Projektpartner – Deutsches Bergbau-Museum Bochum (DBM) als Leadpartner, Deutsches Schiffahrtsmuseum (DSM), Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr Hamburg (HSU), Ruhruniversität Bochum (RUB), Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung Essen (RWI) in Kooperation mit der Universität Stuttgart-Hohenheim, Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS) – wollten im Verlauf der Projektarbeit die grundlegenden Fragen klären, wie sich die gegenwärtigen Konstellationen der Sozialversicherung herausbilden konnten und welche Elemente die Dynamik der Entwicklung bestimmten. Die Fragestellung ist im Hinblick auf die aktuellen Entwicklungen im deutschen Sozialversicherungssystem hochaktuell, da jedes Mitglied der Gesellschaft persönlich betroffen ist und die Thematik von gesellschaftlicher Gesamtrelevanz ist. Es ist ein wesentliches Thema der heutigen Politik, da nicht nur ein kom-

plexes Geflecht wirtschaftlicher Beziehungen, sondern auch gewaltige Kapitalien eine entscheidende Rolle bei der Thematik spielen.

Das Forschungsvorhaben ist in fünf eigenständige Teilprojekte unterteilt:

- ▶ die Geschichte der knappschaftlichen Versicherung (DBM);
- ▶ die Geschichte der See-Sozialversicherung (DSM);
- ▶ die Geschichte der Bahnversicherung (HSU);
- ▶ die Geschichte der knappschaftlichen Gesundheitseinrichtungen (RUB);
- ▶ die gegenwärtige wirtschaftliche Aufstellung und die Zukunftsaussichten der ehemals knappschaftlichen Versicherung (RWI).

Darüber hinaus ist das Projekt interdisziplinär angelegt. Die Bearbeitung der Thematik sieht vor, Fragestellungen und Untersuchungsmethoden aus unterschiedlichen Wissenschaftsgebieten wie Medizin, Wirtschafts-, Sozial- und Technikgeschichte sowie Volks- und Betriebswirtschaft in Beziehung zueinander zu setzen.

Ein Teil des Vorhabens war die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Das weitreichende Thema machte es möglich, drei Dissertationsprojekte zu vergeben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum betreute die Dissertation von Melanie Sulzer, geb. Manthe, zum Thema »Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung«. Die Arbeit ist mittlerweile abgeschlossen und bei der Fakultät für Geisteswissenschaften, Fachbereich Geschichte, eingereicht.

Ergebnisse und Projektabschluss

Die Ergebnisse der fünf Teilprojekte werden in einer Monografie zusammengefasst und veröffentlicht. Die Arbeiten daran werden noch bis ins Jahr 2010 dauern. Die Zuwendungsgeber haben einer kostenneutralen Verlängerung der Projektlaufzeit zugestimmt. Am 9. und 10. März 2009 trafen sich die Projektleiter und Projektmitarbeiter zu einer Tagung auf Schloss Schönberg bei Bensheim. Hier wurden die bislang vorliegenden Arbeitsergebnisse mit dem Projektantrag abgeglichen mit dem Ziel, für die verbleibende Projektlaufzeit festzustellen, welche Aufgaben bis zum Projektende abzuarbeiten sind. Vorbereitet wurde auch die Abschlusstagung, die am 8. und 9. Oktober 2009 im Deutschen Bergbau-Museum im Bochum stattfand. Melanie Sulzer stellte einige Forschungsergebnisse aus dem Teilprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums unter dem Titel »Die Neuordnung sozialer Sicherungssysteme für Seeleute zum Ende des 19. Jahrhunderts« vor. Im Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte (2009/2, S. 195–217) wurde ein von allen Projektmitarbeitern verfasster Gemeinschaftsartikel veröffentlicht.

Um auch den Besuchern der beiden Museen die Forschungsergebnisse zu vermitteln, werden im Jahr 2010 im Deutschen Bergbau-Museum und im Deutschen Schiffahrtsmuseum Ausstellungen zu dem Thema Sozialversicherung gezeigt. Das Ausstellungsprojekt des Deutschen Bergbau-Museums »Auf starken

Schultern« wird vom 1. Juli 2010 bis zum 20. März 2011 im »Schwarzen Diamanten« im DBM gezeigt. Die Ausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner« soll den Besuchern vom 19. Juni 2010 bis zum 15. Januar 2011 im DSM einen Eindruck von den harten Arbeitsbedingungen in der Seefahrt vermitteln. Die Möglichkeiten der sozialen Absicherung hinkten hinter der Modernisierung der Arbeitswelt her. Wer krank wurde, hatte keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung. Verunglückte ein Familienmitglied schwer oder tödlich, verarmte die gesamte Familie.

In den 1880er Jahren stellte die Sozialgesetzgebung die Weichen für ein modernes Versicherungssystem. Hierbei wurde auf althergebrachte Versorgungstraditionen zurückgegriffen: Die Reederfürsorge in der Schifffahrt, die Knappschaft bei den Bergleuten und die Einheitsversicherung wie bei den Staatsbahnen waren das Vorbild für das soziale Sicherungssystem der Moderne.

Publikationen

Lars U. Scholl (Hrsg.), Sonja Kinzler und Jens Buttgerit: Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Bremerhaven 2010 (Begleitschrift zur Ausstellung);

Lars U. Scholl und Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2009/2, S. 200–203;

Christoph Bartels (Hrsg.): Berufliches Risiko und soziale Sicherheit. Beiträge zur Tagung »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger« im Deutschen Bergbau-Museum Bochum, 8. und 9. Oktober 2009. Bochum 2010.

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

Prof. Dr. Lars U. Scholl

Das kurz Com.Pakt genannte Projekt wurde im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation vom Deutschen Schiffahrtsmuseum und vom Deutschen Bergbau-Museum eingereicht und zur Förderung angenommen. In Zusammenarbeit mit den zwei kommerziellen Partnern, der Informationsgesellschaft und dem Institut für Wissensmedien, wurde am 1. Januar 2007 begonnen, das Erreichen der Projektziele zu erarbeiten: die Entwicklung neuer Vermittlungskonzepte von Wissen im und aus dem Museum hinaus.

Exemplarisch für jedes beliebige Thema soll am Thema »Chilesalpeter« gezeigt werden, dass man mit innovativen Vermittlungsformen nicht nur bereits vorhandenes Wissen vermitteln kann, sondern dass es vielmehr möglich ist, interessierte Personengruppen zu gemeinsamen Forschungen anzuregen und das neu gefundene Wissen zu verbreiten und auszuweiten.

Das Projekt teilt sich in zwei Teilprojekte, zum einen die historische Forschung zur Salpetergewinnung in der chilenischen Atacama-Wüste und den sich an-

schließenden Transport auf Vollschiffen nach Europa, zum anderen den Aspekt, die historischen Daten und Fakten zur weiteren Forschung und Vermittlung in neuen Formen aufzubereiten und der interessierten Öffentlichkeit zur Nutzung anzubieten.

Auf einer eigens konzipierten Web 2.0-Plattform (www.com-pakt.net) wird das verfügbare Wissen zur Salpeterforschung zur Verfügung gestellt. Das Jahr 2009 stand demnach im Zeichen intensiver Quellenforschung. Von den Projektmitarbeitern wurde nach Publikationen, Berichten, Bildmaterial und Tondokumenten gesucht, die mit bibliografischen Angaben versehen als Quellenzitat auf der Plattform eingestellt wurden. Von vielen Quellen wurde eine Zusammenfassung erstellt, die der interessierte Nutzer ebenfalls auf der Seite finden kann. Neben der Quellensammlung wurden für den Bergbau und die Schifffahrt Glossare erstellt, in denen Begriffe aus der Salpeterforschung erläutert werden.

Die Einträge auf der Plattform wurden vorerst in Deutsch und Englisch verfasst. Für das Jahr 2010 ist die Übersetzung ins Spanische geplant. Die Forschungsreisen nach Chile haben eine rege Kooperation mit Studenten der Universität von Iquique erbracht. Um diese Zusammenarbeit weiter pflegen zu können und von dem profunden Wissen der Plattform-Nutzer aus dem Land des Salpeters zu profitieren, muss die Sprachbarriere überwunden werden. Als Mitarbeiter beteiligten sich die Historikerin Inga Brantzky, M.A., Dipl.-Vw. Beatrix Fromm und die Kulturwissenschaftlerin Barbara Torres-Baquedano an dem Projekt. Die pädagogisch-didaktische Umsetzung des Themas »Salpeter« erwies sich als schwierig. Gesucht wurden von den Projektpartnern ein oder mehrere Medien, die sich eignen, um das Wissen rund um den Salpeter auch den verschiedenen Besuchergruppen im Museum nahe zu bringen. Nach reiflicher Überlegung und unzähligen Diskussionen entschlossen sich die musealen Partner, zwei verschiedene Lösungsansätze zu wählen. Die räumliche Entfernung zwischen dem Deutschen Bergbau-Museum und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum machte es möglich, mehrere Installationen zu dem Thema umzusetzen. Während sich das DBM mit einer Fotoinstallation (Rondo) beschäftigte, wählte das DSM zwei Präsentationsformen, die besonders die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen. Um den interessierten Nutzern einen Eindruck davon zu vermitteln, welche körperlich anstrengende Arbeit das Stapeln von Salpetersäcken im Laderaum eines Windjammers war, nutzte der Projektpartner »Die Informationsgesellschaft« die Attraktivität der virtuellen Realität, um unter dem Titel »Salpetris« jedem Neugierigen die Möglichkeit zu verschaffen, selber Salpetersäcke zu stapeln – wenn auch nur am Computer. Daneben sollte gerade den Besuchern des Deutschen Schiffahrtsmuseums der Bergbau näher gebracht werden. Eine Installation soll den Besuchern in Zukunft die Möglichkeit geben, die Salpetermine Santa Laura zu besichtigen und das, ohne nach Chile reisen zu müssen. Diese virtuelle oficina ist zeitgleich der Versuch, ein Weltkulturerbe für die Nachwelt zu erhalten, das durch die klimatischen Bedingungen in nicht allzu ferner Zukunft nicht mehr begehbar sein wird.

Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert

Klaus-Peter Kiedel

Der gemeinsam mit den Archivaren des Deutschen Museums in München, des Deutschen Bergbau-Museums in Bochum und des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner bei Berlin als Kooperationspartner gestellte Förderungsantrag im Rahmen des Leibniz-Vorhabens im wettbewerblichen Verfahren (SAW-Verfahren) 2010 zu dem Thema »Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jh.« ist zunächst mit Schreiben vom 8. Mai 2009 positiv beschieden und im November 2009 auch durch die GWK endgültig bewilligt worden. Die gesamte beantragte Projektsumme von 990 000 Euro wurde zugesagt, davon entfällt ein Anteil von 221 000 Euro auf das DSM. Im Rahmen dieses Projekts werden nun über die Jahre 2010 bis 2012 insgesamt etwa 20 000 technische Zeichnungen aus den Archiven ausgewählt, über eine zu erarbeitende gemeinsame Maske erschlossen und über ein vom Deutschen Museum betreutes gemeinsames Portal im Internet veröffentlicht werden. Eine erste Sichtung des Materials ist zur Vorbereitung der endgültigen Auswahl der zu digitalisierenden Zeichnungen in Angriff genommen worden.

Hafenlandschaften im Wandel von 1970 bis in die Gegenwart

Dr. Dirk J. Peters

Mit der Einführung der Containerlogistik fand ein rasanter und tiefgreifender Strukturwandel statt, der den Hafenumschlag und alle maritimen Wirtschaftsbereiche revolutionierte, ein Prozess, der bis heute andauert und der sich auch in der Zukunft fortsetzen wird. Viele historische Schifffahrts- und Hafendenkmale sind durch den Strukturwandel in ihrem Bestand gefährdet. Der Wandel der Seeschifffahrt, der Seehäfen und des Seeschiffbaus im Zuge der Containerisierung, der Globalisierung und der weltweiten Kommunikationsvernetzung wurde in den Jahren 2006–2009 unter Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher, sozialgeschichtlicher und stadttopografischer Aspekte analysiert und dokumentiert. Ebenso konnte die angestrebte Bestandsaufnahme und Bewahrung der letzten Zeugnisse der maritimen Industriekultur abgeschlossen werden. Die erarbeiteten Ergebnisse – wie die Darstellung der Auswirkungen der Globalisierung auf die Schifffahrt – werden vom 10. bis zum 12. November 2010 auf einer internationalen Tagung im DSM präsentiert und mit den teilnehmenden Fachleuten diskutiert. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in die Neukonzeption der Dauerausstellung »Schifffahrt im Industriezeitalter« einfließen, sodass die Besucher den aktuellen Forschungsstand präsentiert bekommen.

Bremen International Graduate School for Marine Sciences – Global Change in the Marine Realm (GLOMAR)

Prof. Dr. Lars U. Scholl/Prof. Dr. Ingo Heidbrink

Die Graduiertenschule der Universität Bremen »Globaler Wandel im Bereich des Meeres« (GLOMAR) wurde im Jahr 2006 im Rahmen der Exzellenzinitiative der Deutschen Forschungsgemeinschaft und des Wissenschaftsrates genehmigt. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist als außeruniversitäre Forschungseinrichtung beteiligt und betreut seit dem Jahr 2007 die Doktorandin Katharina Jantzen. Im Frühjahr des Jahres 2009 hat Frau Jantzen am Marum/GLOMAR PhD Student Day über den Fortschritt ihrer Promotionsarbeit berichtet und ihre Forschungsergebnisse in einem Vortrag mit dem Titel »The Evolution of Incentive-Based Management in North Atlantic Cod Fisheries« präsentiert. Während des Sommers hielt sich Frau Jantzen zu Studienzwecken an der University of Plymouth im Centre for the Economics and Management of Aquatic Resources auf und hielt einen Vortrag mit dem Titel »The Management of Quotas of Fisheries: Incentive-Based Mechanisms for Rights-Based Instruments«. Für das Annual Retreat im Herbst erarbeitete Frau Jantzen eine Posterpräsentation mit dem Titel »The Role of Regional Fisheries Bodies in North Atlantic Fisheries«. Den Höhepunkt des Studienjahres bildete für Frau Jantzen ein längerer Aufenthalt an der Old Dominion University in Norfolk/Virginia, in dessen Verlauf sie an der NAFHA-Konferenz (North Atlantic Fisheries History Association) teilnehmen und sich der internationalen scientific community mit einem Vortrag zu ihren Forschungsergebnissen vorstellen konnte. Im Jahr 2009 erschien der erste von der NAFHA initiierte Band »A History of the North Atlantic Fisheries. Vol. 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century« in den »Deutschen Maritimen Studien«.

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

Prof. Dr. Lars U. Scholl

Das älteste deutsche Polarforschungsschiff GRÖNLAND wird vom Deutschen Schiffahrtsmuseum im Sinne der Barcelona-Charta von 2003 als Ort des Bewahrens traditioneller Seemannschaft in Fahrt gehalten. Als schwimmende Botschafterin ist sie ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsarbeit des DSM. Seit 2008 beteiligt sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum aktiv an der Kampagne »Klima sucht Schutz«, die vom Bundesumweltministerium gefördert und von 700 Partnern unterstützt wird. Kampagnenziel ist, den Einzelnen über seine individuellen Klimaschutzmöglichkeiten aufzuklären und ihn zu motivieren, seinen CO₂-Ausstoß zu mindern. Dabei verzichtet die Kampagne weitestgehend auf klassische Werbeformen wie Anzeigen, Außenwerbung oder Fernsehspots. Sie bedient sich vielmehr ungewöhnlicher Werbeträger. Das DSM als Kooperationspartner stellt hierfür die GRÖNLAND zur Verfügung. So stand auch das Jahr 2009 im Zeichen der CO₂-Kampagne. Nach der erfolgreichen

Klimaschutztour durch deutsche Häfen im Jahr 2008 wagte sich die ehrenamtliche Crew der GRÖNLAND im Jahr 2009 an eine große Herausforderung: eine historisch begründete Reise nach Norwegen. Der Reisebericht über die Tour, den Jens Beneken, der verantwortliche Skipper der Nordischen Jagt, verfasst hat, ist im Anhang zu diesem Jahresbericht abgedruckt.

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung

Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen

Neben der geisteswissenschaftlichen und der naturwissenschaftlichen Forschung übernimmt das Deutsche Schiffahrtsmuseum Aufgaben, die sich aus der historisch gewachsenen Sammlung herleiten. Die überregionale Bedeutung eines Forschungsmuseums besteht in der Beratungsfunktion für die in- und externe scientific community, von Politik und Öffentlicher Hand. Die wissenschaftlichen Beratungsleistungen sind mit der Forschungsarbeit eng verknüpft und bilden eine Basis für Grundlagenforschung. Die Bearbeitung von neuen Quellenbeständen ist ohne Erschließung, Dokumentation und Bereitstellung für die interne und externe Nutzung unvollständig. Aus der Bearbeitung der Sammlung ergeben sich weitere Fragen zur wissenschaftlichen Forschung, die entweder im Museum selbst oder außerhalb des Hauses gestellt werden und die Suche nach Antworten initiieren.

Die einzelnen Bereiche Archiv, Bibliothek und Sammlungen in Ausstellungen, Magazin und Freilichtbereich sind von herausragender Bedeutung und bilden einen einzigartigen Wissenspool, der Ausgangspunkt nationaler und internationaler Forschung ist. Um das verfügbare Wissen der Öffentlichkeit noch besser zugänglich zu machen, soll laut Masterplan im Zuge der geplanten Erweiterung des Deutschen Schiffahrtsmuseums östlich, dem Eingang vorgelagert, ein Gebäude entstehen, der auch eine räumliche Einheit der beiden Bereiche Archiv und Bibliothek ermöglicht und die Verknüpfung verstärkt. Auf diese Weise kann das Deutsche Schiffahrtsmuseum die Archivalien zu einem neu strukturierten wissenschaftlichen Dokumentationszentrum zur deutschen Schiffahrtsgeschichte zusammenführen.

Die Bestände werden in Objektdatenbanken, die über das Internet zugänglich gemacht werden, für weitere internationale Forschung bereitgestellt.

Der Ausbau der Sammlungen im Hinblick auf laufende und geplante Forschungs- und Ausstellungsvorhaben unter Beobachtung der Angebotslage wurde systematisch weitergeführt. Auch kann sich das DSM jedes Jahr über Sachspenden freuen, die die Sammlungen ergänzen.

Zugänge wichtiger Sammlungsgegenstände für aktuelle Forschungsvorhaben, der Ausstellungen und im Magazin

- ▶ Aquarell »Dampfer STAMBUL«;
- ▶ Stickbild »PRINZ HEINRICH«;

- ▶ Ölgemälde »S.M.Y. HOHENZOLLERN II in nordischen Gewässern«;
- ▶ Logbuch der VALETTA;
- ▶ Silberpokal mit Halbmond und Krone (Kieler Woche 1909);
- ▶ Modell WILHELM GUSTLOFF;
- ▶ Modell Landungsschiff Projekt 208 FROSCHE;
- ▶ Ölgemälde »Flottenparade der Kaiserlichen Marine im Kieler Hafen«;
- ▶ Ölgemälde »Helgoland Reede mit Inselansicht und Badedüne«;
- ▶ Ölgemälde »Dampfer VIOLA«;
- ▶ Ölgemälde »Portrait des Vizeadmirals Max Freiherr von der Goltz«;
- ▶ Ölgemälde »Kieler Hafen im Winter«;
- ▶ Ölgemälde »SMS NAUTILUS«;
- ▶ Ölgemälde »Hafen von Ekensund«;
- ▶ Walfangsammlung;
- ▶ Gemälde »Rheinschiffahrt bei Duisburg«;
- ▶ Modell Großer Kreuzer GOEBEN (1911);
- ▶ Weserlastkähne aus der Ausgrabung Bremer Teerhof (Eigentum der Bremer Landesarchäologie).

Für die Erforschung der Biografie und des künstlerischen Werkes von Geo Wolters wurde über die Netzwerke des DSM nach weiteren Gemälden geforscht, die die Sammlung des DSM ergänzen. Ein Privatsammler war bereit, zwei Radierungen und eine Gouache zu verkaufen, die die »Süderelbe bei Finkenwerder« zeigt. Die Arbeiten konnten noch übernommen werden, ehe die Recherchen im Deutschen Schiffahrtsarchiv 31, 2008, erschienen 2009, publiziert wurden. Die Forschungen bildeten 2009/2010 die Grundlage für eine im Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum in Wischhafen gezeigte Sonderausstellung über Geo Wolters.

Ende 2009 gelang der Ankauf des Gemäldes »Alte Werft« des Malers Hans Hartig (1873–1936). Werke dieses Malers waren bislang nicht in der Sammlung des DSM vertreten. Es zeigt eine Galiot, die auf dem Slip liegt. Mehrere Männer sind mit Reparaturen am Rumpf beschäftigt. Das Gemälde passt ausgezeichnet in die Sammlung von Bildern aus der Arbeitswelt. Dass man auf einem nicht datierten Gemälde den Namen einer Galiot auf einer Slipanlage einer nicht benannten Werft herausbekommen und die Geschichte zu dieser Situation ermitteln kann, ist in Anbetracht der Tatsache, dass es kein Werkverzeichnis des Künstlers gibt, erstaunlich. Nachdem das Gemälde und seine Geschichte, soweit sie ermittelt werden konnte, in der Zeitschrift »Deutsche Schiffahrt« des Fördervereins vorgestellt worden waren, meldete sich Kapitän Herbert Karting aus Itzehoe mit weiteren Einzelheiten, wie dem Namen des Schiffes, den Namen der Eigner sowie zusätzlichen Details zu der Werft in Neuwarp und zu dem Zeitpunkt des Werftaufenthaltes. Überraschenderweise konnten somit der Name des Schiffes, die Namen des Eigners und der Werft sowie der ungefähre Zeitpunkt und der Grund für die Bodenbesichtigung ermittelt und der weitere Lebenslauf des Schiffes skizziert werden. Das Gemälde ist in der Bootsbaubehörde zu besichtigen.

Im Anschluss an die Sonderausstellung »Werften –

Schiffe – Häfen«, die Gemälde von Alexander Calvelli zeigte, wurden drei Gemälde des Künstlers erworben:

- ▶ »Mit dem Binnentanker IRMGARD GERHARDT auf der Elbe«, Acryl auf Leinwand, 69 x 105 cm, 2008;
- ▶ »Sietas-Werft, Hamburg-Neuenfelde: Bug des Containerschiffs ALANA«, Acryl auf Leinwand, 86 x 59 cm, 2006;
- ▶ »Am Baumwoll, Hamburg«, Acryl auf Leinwand, 100 x 131 cm, 2008.

Erwerb wichtiger Sammlungsgegenstände durch das Archiv

Das Archiv konnte im Jahr 2009 um 101 neue Archivalien erweitert werden. Aufgrund der hohen Zahl wird hier lediglich eine Auswahl herausragender Neuerwerbungen genannt:

- ▶ Aus dem Nachlass des Schiffbau-Ingenieurs Werner Jäger übergab seine Ehefrau Frieda Jäger dem DSM-Archiv ein großes Konvolut mit Unterlagen vornehmlich zum Bau und Betrieb von Binnenschiffen sowie zum Modellbau. Eine bisher als Dauerleihgabe im DSM-Archiv geführte wertvolle Sammlung von technischen Zeichnungen der ehemaligen Geestemünder Werft Joh. C. Tecklenborg aus dem 19. Jahrhundert hat Frau Jäger nunmehr dem DSM als Stiftung übereignet.
- ▶ Tagebuch eines Seekadetten der SMS CHARLOTTE, 1900–1901.
- ▶ Umfangreicher Nachlass des Kapitäns Alfred Möller mit Aufzeichnungen aus seiner Seefahrtszeit (1912–1960) und zu seiner Tätigkeit im Salpeterhandel in Chile (1918–1923).
- ▶ Plakat der Anhaltischen Dampfschiffahrt Dessau-Wörlitz, 1897.
- ▶ Dock-Tagebücher und Reparatur-Tagebücher der ehemaligen Rickmers-Werft, Bremerhaven, aus den Jahren 1973 bis 1985.
- ▶ Autobiografische Aufzeichnungen, Dokumente und persönliche Papiere des ehemaligen Direktors des Norddeutschen Lloyd, Rudolph Firlé (1881–1969).
- ▶ Ein großes Konvolut mit Schiffbauzeichnungen und Fotografien zu Schifffahrt und Schiffbau in Bremen.
- ▶ Mappe mit 993 Orders der Hamburg-Amerika Linie an ihre Kapitäne aus den Jahren 1910 bis 1956.
- ▶ Ein »Brigadetagebuch« des DDR-Handelsschiffes FÜRSTENWALDE.

Erwerb wichtiger Sammlungsgegenstände durch die Bibliothek

Für die Bibliothek konnten 1183 Neuerwerbungen getätigt werden. Besonders wertvolle antiquarische Werke sind:

- ▶ Johann Theodor de Bry, Das vierde Buch Von der neuwen Welt. Oder Neuwe vnd gründtliche Historien/ von dem Nidergängischen Indien/ so von Christophoro Columbo im Jar 1492. erstlich erfunden. Durch Hieronymum Bentzo von Meyland/ welcher 14. Jar dasselbig Land durchwandert/ auff's fleissigst beschrieben vnd an Tag geben. Mit nützlichen Scholien vnd Außlegungen fast auff jede

Capitel/ von deren Völckern Sitten/ Gebräuch vnd Gottesdienst. Sampt deren Prouintzen Landtafel. Frankfurt am Main 1594.

- ▶ Johann Theodor de Bry, Americæ Das Fünffte Buch/ Vol schöner vnerhörter Historien/ auß dem andern theil Ioannis Benzonis von Meylandt gezogen: Von der Spanier Wüten/ beyd wider jhre Knecht die Nigriten/ vnd auch die arme Indianer: wie die Spanier von den Frantzösisch n Meer-raubern zum offtermal angriffen vnnnd geplündert worden/ denn auch/ wie sie erstlich das neuwe Spanien erfunden haben ... Sampt kurtzer vnd nützlicher erklerung der Historien/ bey jedem Capitel. Auch einer schönen Landtaffel/ deß neuwen Spanien in America. Frankfurt am Main ca. 1595.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Das sechste Theil der neuwen Welt. oder Der Historien Hieron. Benzo von Meylandt/ Das dritte Buch. Darinnen warhafftig erzehlet wirdt/ wie die Spanier die Goldreiche Landschafften deß Peruanischen Königreichs eyngenommen/ den König Atabalibam gefangen vnd getödtet. Auch wie sie, entlich sich selbst vntereinander auffgerieben haben. Sampt einem kurtzen zu end angehengten Tractätlein von den glückhafftigen Inseln. Mit nützlichen vnd notwendigen Erklärungen auff ein jedes Capitel/ gemehret. Auch einer Landtafel deß Peruanischen Königreichs. Frankfurt am Main 1597.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Folgen hernacher Eigentliche Fürbildung/ aller neuwen frembden/ seltzamen Historien vnnnd Geschichten/ so sich warhafftig in dem Geltreichen vnnnd mächtigen Königreich Perv, zu zeiten deß gewaltigen Königs Attabalibæ,... zugetragen haben/ Auß etlichen warhafftigen Autoribus gezogen/ vnd klärlich für Augen gestellet, Frankfurt am Main 1597.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Fünffter Theil Der Orientalischen Indien: Eygentlicher Bericht und warhafftige Beschreibung der gantzen vollkommenen Reyse oder Schifffart/ so die Holländer mit Acht Schiffen in die Orientalische Indien/ sonderlich aber in die Javanische und Molukische Inseln/ als Bantam, Banda, und Ternante, &c. gethan haben/ welche von Amsterdam abgefahren im Jahr 1598. und zum Theil Anno 1599. zum Theil aber in Jüngst abgelauffenen 1600. Jahr ... wider anheym gelanget ; darinn fleissig beschrieben und angezeigt/ was ihnen auff der gantzen Reyse Denckwürdiges begegnet und zuhanden gangen, Frankfurt am Main 1601.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Sechster Theil Der Orientalischen Indien: Warhafftige Historische Beschreibung deß gewaltigen Goltreichen Königreichs Guinea, Frankfurt am Main 1603.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Siebender Theil der Orientalischen Indien: darinnen zwo unterschiedliche Schifffarten begrieffen. Erstlich Eine Dreyjährige Reyse Georgij von Spielbergern Admirals ... welche An. 1601. auß Seeland nach den Orientalischen Indien abgefahren/ und ... An. 1604. wider in Seelandt ankom[m]en/ darinnen seine gantze Reyse/ und was im für Abentheuer

auff derselben begegnet/ wie dann auch die mächtige Königreich Matecalo unnd Candy, sampt ihren prächtigen Königen/ Sitten und Ceremonien/ verzeichnet und beschrieben. Zum andern ein Neunjährige Reyse eines Venetianischen Jubilirers/ Casparus Balby genannt/ sampt allem/ was ime auff derselben von 1579. biß in 1588. begegnet und widerfahren/ neben Anweisung aller Zöllen/ Gewichten/ Massen und Müntzen deren man sich von Aleppo auß biß ins Königreich Pegu zu gebrauchen, Frankfurt am Main 1605.

- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Appendix. oder Ergänzung deß achten Theils Der Orientalischen Indien: Begreifend drey Schiffarten/ Eine/ von Cornelio Niclas/ unter der Admiralschafft Jacobi von Neck ... Die ander/ von Cornelio von der Ven ... Die dritte/ unter der Admiralschafft Stephani von der Hagen, Frankfurt am Main 1606.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Achter Theil der Orientalischen Indien : begreifend erstlich Ein Historische Beschreibung der Schiffart/ so der Admiral Jacob von Neck auß Hollandt in die Orientalische Indien von Ann. 1600. biß An. 1603. gethan. Darnach Ein Historia/ so von Johan Herman von Bree, Obersten Handelsmann ... in gleichmessiger Reyse ... auffgezeichnet worden, Frankfurt am Main 1606.
- ▶ Johann Israel u. Johann Theodor de Bry, Regnum Congo hoc est Warhaffte und Eigentliche Beschreibung deß Königreichs Congo in Africa/ von deren angrenzenden Länder : darinnen der Inwohner Glaub/ Leben/ Sitten und Kleydung wol und außführlich vermeldet und angezeigt wirdt / Erstlich durch Eduart Lopez/ welcher in dieser Navigation alles Persönlich erfahren/ in Portugalesischer Sprach gestellt/ Jetzo, aber in unser Teutsche Sprach transferiret und übersetzt Durch Augustinum Cassiodorum. Frankfurt am Main 1609.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Neundter Theil Orientalischer Indien : Darinnen begrieffen Ein kurtze Beschreibung einer Reyse/ so von den Holländern un[d] Seeländern/ in die Orientalischen Indien/ mit neun grossen und vier kleinen Schiffen/ unter der Admiralschafft Peter Wilhelm Verhuffen/ in Jahren 1607. 1608. und 1609. verricht worden/ neben Vermeldung/ was ihnen fürnemlich auff solcher Reyse begegnet unnd zu Handen gangen / Auß kurtzer Verzeichnus Johann Verkens zusammen gebracht, Oppenheim/ Frankfurt am Main 1612.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Ander Theil der Orientalischen Indien : Von allen Völckern/ Insulen/ Meerporten/ fliessenden Wassern und anderen Orten/ so von Portugal auß/ lengst dem Gestaden Aphrica/ biß in Ost Indien ... Deßgleichen von der Residentz deß Spanischen Viceroy und anderer Spanier in Goa/ Item von allen Orientalischen/ Indianischen Waaren ... /Erstlich im Jahr 1596 außführlich in Holländischer Sprach beschrieben/ durch Joan Hugo von Lintschotten auß Holland, Frankfurt am Main 1613.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Continuatio Oder Ergänzung deß neundten Theils der Orientalischen Indien/ Das ist/ Kurtze Continuierung/ Verfolg und Ergänzung der vorigen Reyse/ so von den Holl- und Seeländern mit neun grossen und vier kleinen Schiffen/ unter der Admiralschafft Peter Willhelm Verheiffen/ in die Orientalische Indien von 1607. biß in das 1612. Jahr verricht worden: Darinn kürztlich vermeldet wirdt/ was inen ferner zu Lande und zu Wasser widerfahren und zu handengangen / Auß Kurtzer Verzeichnuß Johann Verkens, Frankfurt am Main 1613.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Zehender Theil der Orientalischen Indien : begreifend Eine kurtze Beschreibung der neuwen Schiffart gegen NordtOsten/ uber die Amerische Inseln in Chinam und Iapponiam, von einem Engelländer Henrich Hudson newlich erfunden/ beneben kurtze Andeutung der Inseln und Oerter/ so auff derselben Reyse von den Holländern hiebeforentdeckt worden/ auß Johann Hegen von Lintschotten Reise gezogen. Item ein Discurs an Ihr Köng. Maj. in Spanien/ wegen deß fünfften Theils der Welt/ Terra Australis ... von einem Capitein Petro Ferdinandes de Quir, &c. übergeben. Beneben Einer Delinaetion unnd Beschreibung der Länder der Samojeden und Tingoesen/ in der Tartarey gegen Morgen der Enge oder Überfahrt bey Weygats gelegen , Frankfurt am Main 1613.
- ▶ Johann Theodor u. Johann Israel de Bry, Dritter Theil Indiae Orientalis : Darinnen erstlich das ander Theil der Schifffahrten Johann Huygens von Lintschotten auß Holland/ so er in Orient gethan/ begriffen/ und fürnemlich alle Gelegenheit derselbigen Landen/ insulen/ Meepforten/ [et]c. so unterwegs auffstossen/ und dann in India fürkommen/ Wie auch alles/ was der Author allda im Land/ und nachmals auff seiner Widerreyse nach Holland gesehen und erfahren/ eygendlich beschrieben wirt ; II. Der Holländer Schiffahrt in die Orientalische Insulen/ Javan und Sumatra ... III. Drey Schifffahrten der Holländer nach obermelten Indien, Oppenheim 1616.
- ▶ Johann Dietrich u. Johann Israel de Bry, Vierdter Theil Der Orie[n]talischen Indien : in welchen erstlich gehandelt wirt/ von allerley Thiern/ Früchten/ Obs und Bäumen/ Item von allerhand Würz/ Specereyen und Materialien ... / Beschrieben durch Johan[n] Hugon von Lintschotten/ und andere. Mit schönen Annotationibus gezieret ... Durch Bernardum Paludanum Med. D. in Enckhausen , Oppenheim/Frankfurt am Main 1617.
- ▶ François Caron, Joost Schouten, Wahrhaftige Beschreibungen zweyer mächtigen Königreiche/ Jappon und Siam : Benebenst noch vielen andern/ zu beeden Königreichen gehörigen/ Sachen; welche im Vorbericht zu finden ; Alles aus dem Niederländischen übersetzt/ und mit Kupferblättern geziert ; Denen noch beygefüget Johann Jacob Merckleins Ost-Indianische Reise/ welche er im Jahr 1644. Löblich angenommen/ und im Jahr 1653. glücklich vollendet : Samt einem völligen Register, Nürnberg 1663.
- ▶ Johann Theodor de Bry, Eilffter Theil Der Orientalischen Indien : Darinnen erstlich begriffen wer-

den zwo Schiffahrten Herrn Americi Vesputii/ welche er auß Befehl Königs Emanuelis von Portugall Anno 1501. in OstIndien vorgenommen. Zum anderen/ ein warhafftiger ... Bericht eines Englischen/ welcher/ nach dem er in einem Schiff/ die Auffahrt genandt/ in Cambaja dem eussersten Theil Ost-Indiens Schiffbruch gelidten/ zu Land durch viele unbekandte Königreich und grosse Stätte gereiset ... Zum dritten/ ein historische Beschreibung von Erfindung und Beschaffenheit der Landschafft Spitzberg/ [et]c. Item / ein kurtze Erzehlung/ was alle andere Fischer Anno 1613. Von den Englischen erlidten, Oppenheim 1618.

- ▶ Philip Baldaeus, Wahrhaftige Ausführliche Beschreibung Der Berühmten Ost-Indischen Kusten Malabar und Coromandel, Als auch der Insel Zeylon : Samt dero angränzenden und untergehörigen Reichen ... ; Durchgehends verzieret mit neuen Landkahrten und Abbildungen ... ; Benebst einer Umständlichen und Gründlichen Entdeckung der Abgötterey der Ost-Indischen Heyden, Malabaren, Benjanen, Gentiven, Bramines [et]c., Amsterdam 1672.
- ▶ Wahrhaftige Beschreibungen dreyer mächtigen Königreiche/ Japan, Siam, und Corea : Benebenst noch vielen andern/ im Vorbericht vermeldten Sachen: So mit neuen Anmerkungen/ und schönen Kupferblättern/ von Christoph Arnold/ vermehrt/ verbessert/ und geziert ; Denen noch beygefüget Johann Jacob Merkleins/ von Winsheim/ Ost-Indianische Reise: Welche er im Jahre 1644 löblich angenommen/ und im Jahre 1653 glücklich vollendet Samt einem nothwendigen Register. Nürnberg 1672.
- ▶ Johann Jakob Merklein, Journal, oder Beschreibung alles desjenigen/ was sich auf wärender/ unserer neunjährigen Reise/ im Dienst der Vereinigten/ geocroyrten/ Niederländischen/ Ost-Indianischen Compagnie/ besonders in denselbigen Ländern täglich begeben/ und zugetragen, Nürnberg 1672.
- ▶ Hollandsche scheeps-bouw, waar in vertoon't werd hoedanigh alle Scheepstouwen en andere deelen in een volmaect Schip geplaetst zijn en genaemt werden : Beneffens het Bouwen en toetakelen van alle Scheepen, en dat volgens een gestelde Maet, Amsterdam ³1696.
- ▶ Abraham Lenertsz Vrolingh, Der Matrosen Gesundheit, Oder Ein nützlicher Tractat vom Scharbocke oder Schim[m]el-Seuche. Nebst vielen andern zur See und Lande vorfallenden Kranckheiten, Dresden 1702.
- ▶ Paul Jacob Marperger, Neu-eröffnete Wasser-Fahrt auf Flüssen und Canälen/ Oder Gründl. Anweisung, wie zu unbeschreiblichen Nutzen des Commercii, großer Bequemlichkeit der Reisenden, und so vieler Städte und Länder Aufnahm, auch zu mercklichen Vortheil hoher Landes Obrigkeiten, hin und wieder in Europa, sonderlich aber in Teutschland, stattliche Wasser-Fahrten könten angeleget, die bißhero un-

brauchbare Flüße schiffbar gemacht, Dämme und Schleußen gebauet, Canäle und Wasser-Gräben gezogen, und alle deßfalls in Weg stehende Hinderniße leichtlich gehoben und weggeräumt werden, Dresden/Leipzig 1723.

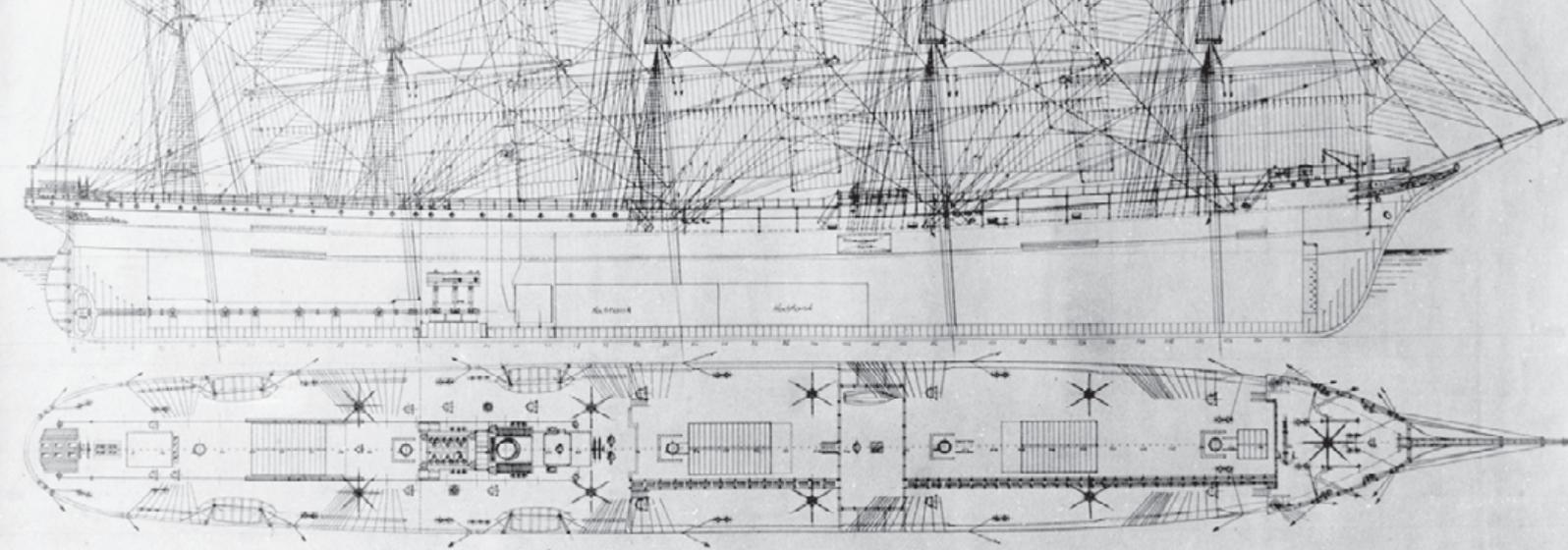
- ▶ Johann Wolfgang Heydt, Allerneuester Geographisch- und Topographischer Schau-Platz von Africa und Ost-Indien oder Ausführliche und Wahrhafte Vorstellung und Beschreibung, von den Wichtigsten der Holländisch-Ost-Indischen Compagnie in Africa und Asia zugehörigen Ländere, Küsten und Insulen, in accuraten See- und Land-Karten ... wie auch einem Anhang oder Historischer Beschreibung der Reise des Verfassers von Holland nach Ost-Indien, und von dar widerum zu ruck in sein Vaterland, sam't einem vollständigen Register des gantzen Wercks, Nürnberg 1744.

Erhaltung der schwimmenden Flotte

»Und sie dreht sich doch« – unter diesem Motto stand eine »Brücken-Party«, mit der die beiden städtischen Gesellschaften BIS und BEAN die erste Drehung der gläsernen Brücke feierten. Drei Jahre lang war es nicht möglich gewesen, die Schiffe der schwimmenden Flotte ins Dock zu verholen und zu warten. Die Passage aus 330 einzelnen Glasscheiben und 300 Tonnen Stahl war rechtzeitig zum Start des Einkaufszentrums Mediterraneo im Oktober 2008 für Fußgänger freigegeben worden, doch die Probleme mit der Drehung wurden erst im Verlauf des Jahres 2009 gelöst. Seit dem 2. Oktober 2009 kann sich das 42 Meter breite Drehelement um 90 Grad zur Seite öffnen und den Weg freimachen, wenn die Schiffe des Museumshafens etwa für einen Werftaufenthalt ihre Liegeplätze verlassen müssen. Am 3. November 2009 drehte sich die Brücke unter den Augen von einigen Hundert Schaulustigen, um dem Schlepper SEEFALKE und dem U-Boot WILHELM BAUER die Durchfahrt zum Dock der MWB Motorenwerke Bremerhaven AG zu ermöglichen. Bei der Durchfahrt durch die enge Passage des Alten Hafens war Millimeterarbeit gefragt. Das Wasser- und Schiff-fahrtsamt hatte tatkräftige Unterstützung zugesagt und war mit drei Schleppern zur Stelle. So erreichten SEEFALKE und das U-Boot ohne Zwischenfälle das Dock der MWB.

Bis zum 10. November wurde im Dock restauriert. Der Schlepper SEEFALKE erhielt zudem eine neue Scheuerleiste. Am 11. November 2009 traten, wieder unter viel Beachtung, die von Grund auf sanierten Schiffe die Rückreise an. Seither präsentieren sie sich den Besuchern in neuem Glanz.





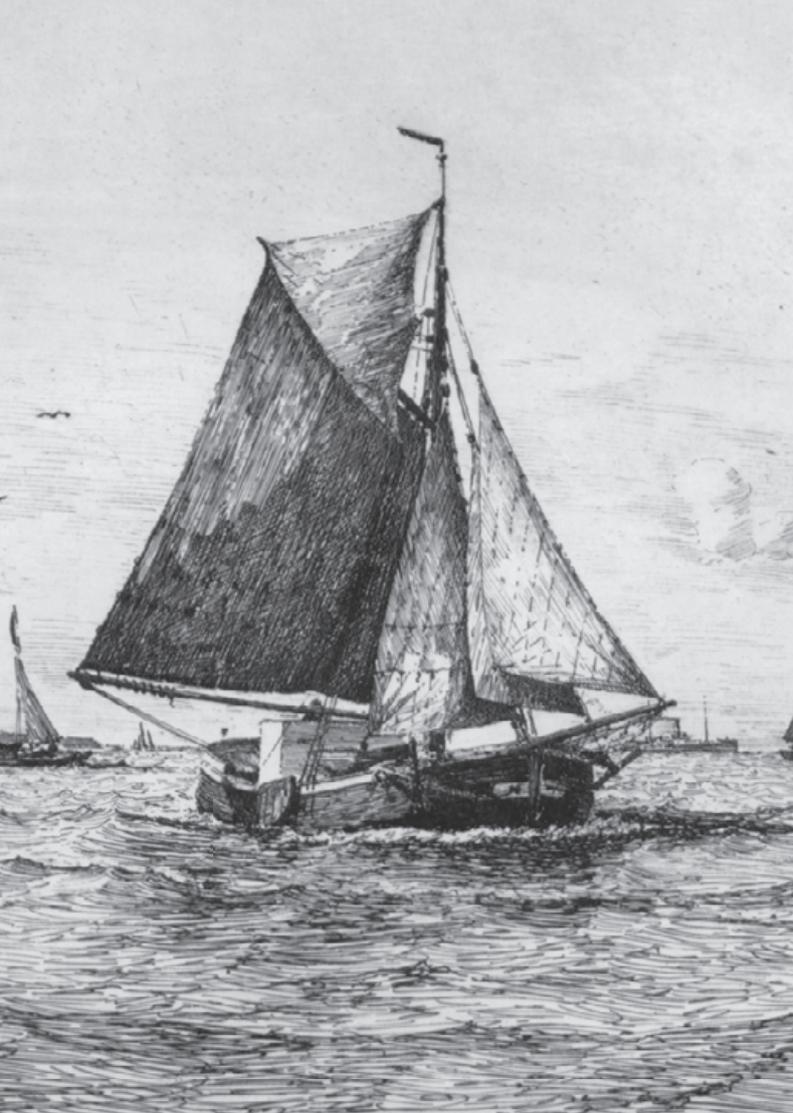
V. DRITTMITTELPROJEKTE

DFG-Projekt: Schiffbau und Schifffahrt während des hohen und späten Mittelalters – eine Auswertung der archäologischen Quellen des südwestlichen Baltikums

Während der letzten 15 Jahre wurden entlang der südwestlichen Ostseeküste zahlreiche Schiffswracks des 12.–15. Jahrhunderts entdeckt. Diese zeigen eine große Typenvielfalt während dieses Zeitraums. Das archäologische Fundmaterial des Untersuchungsgebietes stellt eine gute Basis für eine bisher noch nicht erfolgte vergleichende Studie des Schiffbaus und der Schifffahrt des hohen und späten Mittelalters dar. Es ermöglicht neue Erkenntnisse auf dem genannten Gebiet, das in der historischen deutschen Forschung bisher wenig Beachtung gefunden hat. Das Material bietet gleichzeitig die Möglichkeit, Licht auf die Frage nach der Entwicklung von Schiffbau und Schifffahrt während des Mittelalters im nördlichen Europa zu werfen. Die archäologischen Funde sollen in den historischen Kontext eingebunden und in Relation zu den Forschungsergebnissen anderer Länder gesetzt werden.

Folgende Fragestellungen sollen geklärt werden:

- ▶ Welchen Niederschlag haben technische Neuerungen im archäologischen Material gefunden?
- ▶ Bis zu welchem Grad wurden lokale Schiffbautraditionen berücksichtigt?
- ▶ Bis zu welchem Grad wurde der Bau besonders großer Schiffe durch verschiedene Schiffbautraditionen beeinflusst?
- ▶ Bis zu welchem Ausmaß wurde der hoch- und spätmittelalterliche Schiffbau durch den Wechsel der ökonomischen und sozialen Bedingungen beeinflusst?
- ▶ Was war der Zweck der verschiedenen Schiffstypen?
- ▶ Welche Konsequenzen hatten der demografische und ökonomische Wandel und die Umweltveränderungen für den hoch- und spätmittelalterlichen Schiffbau rund um die Ostsee?
- ▶ Hatte die Pestepidemie des 14. Jahrhunderts Einfluss auf Schifffahrt und Schiffbau?
- ▶ Was stellt das Besondere der Schiffsfunde des 12.–15. Jahrhunderts in Mecklenburg-Vorpommern innerhalb der Schiffbaugeschichte im mittelalterlichen Nord- und Mitteleuropa dar?





VI. TRANSFERLEISTUNGEN FÜR FORSCHUNG UND AUSBILDUNG

Akademische Lehre

Im Jahr 2009 waren vier Wissenschaftler mit der universitären Lehre befasst.

Prof. Dr. Lars U. Scholl hat eine Professur für Schiffahrtsgeschichte an der Universität Bremen inne:

- ▶ WS 2008/09: Die Meere in der menschlichen Gesellschaft. Barrieren der Angst oder Gestade der Hoffnung.
- ▶ SS 2009: Forschungsfreisemester.
- ▶ WS 2009/10: So kam das Meer zu uns. Die Deutschen und die See.

Prof. Dr. Ingo Heidbrink hat seit dem 1. Januar 2008 eine Professur für Schiffahrtsgeschichte an der Old Dominion Universität in Norfolk, Virginia, inne. Neben seiner Professur in Norfolk nahm er im Jahr 2009 weiterhin seine Aufgaben in der Bremen International Graduate School for Marine Sciences wahr. Gemeinsam mit Prof. Dr. Scholl betreute er die Dissertation von Katharina Jantzen.

Dr. Ursula Warnke bot im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung mit der Universität Münster Seminare an:

- ▶ WS 2008/09: Frühmittelalterliche und mittelalterliche Hafenanlagen in Nord- und Westeuropa, Teil 1.
- ▶ SS 2009: Frühmittelalterliche und mittelalterliche Hafenanlagen in Nord- und Westeuropa, Teil 2.
- ▶ WS 2009/10: Landeplätze und Hafenanlagen – Installationen in Wasserwegen des 1. Jahrhunderts n. Chr. im nordwestlichen Teil Deutschlands.

Dr. Dirk J. Peters bot an der Universität Osnabrück Seminare zum Thema »Häfen« an:

- ▶ WS 2008/09: Denkmale der Industrie und Technik. Die Bedeutung der technischen Denkmale für die Schiffahrtsgeschichte.
- ▶ SS 2009: Hafen und Hafentypus. Hafenlandschaft im Wandel. Die Geschichte der Seehäfen in Nordwestdeutschland.

- ▶ WS 2009/10: Das Kanalwesen als Beitrag zur Entstehung der modernen Welt.

Betreuung von Abschlussarbeiten (Dissertationen, Magister-, Diplom- und Studienarbeiten)

Promotionsvorhaben

Das im Jahr 2008 erfolgreich abgeschlossene Promotionsvorhaben von Hajo Neumann »Vom Forschungsreaktor zum ›Atomship‹ OTTO HAHN. Die Entwicklung von Kernenergieantrieben für die Handelsmarine in Deutschland« erschien 2009 (= Deutsche Maritime Studien, Band 7).

Im Jahr 2009 wurden die folgenden Promotionsvorhaben abgeschlossen:

- ▶ Melanie Leonhard: Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834–1918. Schiffbau, Schiffahrt, Handel. (= Deutsche Maritime Studien, Band 8). Bremen 2009;
- ▶ Jörn Lindner: Schiffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. (= Deutsche Maritime Studien, Band 9). Bremen 2009;
- ▶ Nathalie D. Moreigneaux: Le Rapport des Allemands à la Mer au travers du Centre de Recherche et du Musée du Deutsches Schiffahrtsmuseum de Bremerhaven. Thèse Européenne/Université de Bretagne Sud. Lorient 2009. Die Arbeit wurde bis zur Disputation in Frankreich mitbetreut;
- ▶ Ursula Rack: Sozialhistorische Studien zur Polarforschung anhand von deutschen und österreich-ungarischen Polarexpeditionen zwischen 1868 und 1939. Diss. Wien 2009. Diese Arbeit wurde von Prof. Dr. Scholl angeregt und bis zum Weggang von Ursula Rack nach Neuseeland im Jahre 2008 von ihm betreut.

Weitere im Jahr 2009 abgeschlossene Promotionsvorhaben, für die die Drucklegung erst in 2010 erfolgte:

- ▶ Kai Kähler: Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910–1970: Von staatlicher Kaiverwaltung in den freien Wettbewerb. (= Deutsche Maritime Studien, Band 10). Bremen 2010;
- ▶ Stefan Kiekel: Die deutsche Handelsschiffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933–1940/41. (= Deutsche Maritime Studien, Band 12). Bremen 2010.

Laufende Promotionsvorhaben:

- ▶ Katharina Jantzen: Regulatory Mechanisms in Fisheries: The Contribution of Quota Management to Sustainable Fisheries in the North Atlantic in the Period 1977–2007 (Prof. Dr. Ingo Heidbrink und Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Melanie Sulzer: Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Seekasse (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Björn Müller: »Von der Wüste auf den Acker«. Der Hamburger Hafen im internationalen Salpeterhandel, 1870–1930 (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Sören Dannhauer: Deutscher Reishandel 1850–1914. Die zentrale Rolle Bremens und der Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Alexander Tassis: Der »Geographisch-Topographische Schauplatz« des Johann Wolfgang Heydt. Ein exemplarischer Bericht aus dem frühkolonialen Ostindien und das Heilige Römische Reich Deutscher Nation als Zentrum kolonialliterarischen Austausches (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Mike Belasus: Schiffbau und Schiffahrt während des Hohen und Späten Mittelalters. Eine Auswertung der archäologischen Quellen (PD Dr. Hauke Jöns, Dr. Ursula Warnke).

Weitere betreute Arbeiten

- ▶ Erik Hoops: Hansische Aktionsmittel zur See. Kaper, Auslieger und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert (Prof. Dr. Horst Wernicke).

Magisterarbeiten:

- ▶ Sören Dannhauer: H.H. Meiers Parlamentsarbeit im Deutschen Reichstag (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Alexander Tassis: Der Reisebericht des Künstlers und Wissenschaftlers Johann Wolfgang Heydt aus dem Jahre 1744 (Prof. Dr. Lars U. Scholl);
- ▶ Ronja Mücke: Die Weserlastkähne vom Teerhof in Bremen (Prof. Dr. Eva Stauch, Dr. Ursula Warnke).

Ausbildung

Ausbildung wissenschaftlicher Volontärinnen und Volontäre

Das wissenschaftliche Volontariat dient der beruflichen Qualifikation zwischen abgeschlossenem Fachstudium und Anstellung an einem Museum. Die an der Hochschule erworbenen Kenntnisse werden im Rahmen des wissenschaftlichen Volontariats gezielt in die Praxis umgesetzt. Ziel ist eine umfassende Qualifizierung für die komplexen Aufgaben und Arbeitsgebiete in einem Museum.

Im Jahr 2009 absolvierten drei Volontärinnen und ein Volontär mit verschiedenen Ausrichtungen ein wissenschaftliches Volontariat. Während Marc Liedtke schwerpunktmäßig in der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt wurde, bildete sich Dina Schmidt hauptsächlich in der Museumspädagogik weiter. Christina Voigt beschäftigte sich mit der Geschichte der Familie Rickmers und unterstützte die Ausstellungsgestaltung sowohl inhaltlich wie konzeptionell. Inga Brantzky arbeitete als Volontärin im Com.Pakt-Projekt mit.

Ausbildung in verschiedenen Berufen

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum hat es sich seit langem zum Ziel gesetzt, nicht nur dem wissenschaftlichen Nachwuchs Qualifizierungs- und Fortbildungsmöglichkeiten zu bieten. Angeboten wird hier auch eine breite Palette interessanter Ausbildungsmöglichkeiten in handwerklichen oder verwaltenden Berufen. Zu den handwerklichen Berufen zählen Industriemechaniker, Technische Produktdesigner sowie Maler und Lackierer. Weiter werden neben Fotografen auch Kaufleute für Bürokommunikation und IT-Systemkaufleute ausgebildet.

Die Auszubildenden durchlaufen die einzelnen Abteilungen und bekommen so einen umfassenden Überblick über die Vielfalt der Aufgaben ihres gewählten Berufs. Gerne wird den jungen Leuten Verantwortung übertragen, damit sie frühzeitig lernen, selbständig zu arbeiten.

Neu im Jahr 2009 hinzugekommen ist die Möglichkeit, als Azudent einen dualen Studiengang zur Ausbildung als Fachinformatiker zu absolvieren. Das Studium zum Fachinformatiker wird durch eine praktische Ausbildung ergänzt, die Nico Duden und Patrick Lawo, die beiden ersten Azudenten, am Deutschen Schiffahrtsmuseum absolvieren.



VII. DAS MUSEUM

Das Museum mit Dauerausstellung und Sonderausstellungen, verschiedensten Veranstaltungen und einer qualifizierten Museumspädagogik ist das wichtigste Medium zur Vermittlung der wissenschaftlichen Forschungsarbeit.

Im Jahr 2009 wurden für die Ausstellungen die Weichen für die Zukunft gestellt. In der Herbstsitzung wurde dem Verwaltungsrat ein Masterplan vorgelegt, der alle Maßnahmen zur Entwicklung, Erweiterung, Umgestaltung und Sanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums beschreibt und zu einer abgestimmten Gesamtplanung für die nächsten Jahre zusammenführt. Grundlagen des Masterplans sind die Gesamtkonzeption Deutsches Schiffahrtsmuseum, die Ergebnisse der Überarbeitung des Siegerentwurfs zum Wettbewerb zur Erweiterung von Dietrich Bangert Architekten, das von Wiedenroth & Siebert und NPS Tschoban Voss erarbeitete Sanierungskonzept, das Konzept zur Überarbeitung der Dauerausstellung von Iglhaut + Partner, der Projektantrag zur energetischen Museumssanierung, erarbeitet vom Fraunhofer-Institut und von der IBB, das Corporate Design sowie das Leit- und Orientierungssystem von Polyform, das Marketingkonzept der Fa. Lauk, der Entwurf eines Personalentwicklungsplans des DSM und die Strukturen der Projektsteuerung von archm – Dipl.-Ing. T. Lochte. Die ersten Sanierungsmaßnahmen konnten bereits im Jahr 2009 durchgeführt werden. Das BMBF stellte aus dem Konjunkturpaket I 1,7 Mio. Euro für Maßnahmen zur energetischen Sanierung zur Verfügung.

Das DSM ist als Forschungsmuseum besonders geeignet, zwischen Wissenschaft und Gesellschaft zu vermitteln und nutzt diese Eigenschaft als Partner bei den »Wissenschaftsjahren«, einer Initiative des BMBF mit »Wissenschaft im Dialog«. Das zehnte Wissenschaftsjahr stand unter dem Titel »Forschungsexpedition Deutschland« und sollte zeigen, welche Rolle Wissenschaft und Forschung für die Menschen in Deutschland spielen. In den Mittelpunkt der Aktionen zum Wissenschaftsjahr wurde der Pioniergeist in der

Forschung gestellt: Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler überwinden Grenzen und wagen mit Kreativität, Neugierde und Beharrlichkeit Expeditionen in bisher unbekanntes Terrain. So sollte das Wissenschaftsjahr 2009 für alle Interessierten als Einladung verstanden werden, selbst eine Forschungsexpedition zu unternehmen. Die Forscherteams in Universitäten und außeruniversitären Forschungseinrichtungen wollten sich beim Arbeiten »über die Schulter schauen lassen«. Für Kinder und Jugendliche wurde ein Expeditionspass bereitgestellt, in dem jeder seine individuelle Forschungsexpedition dokumentieren konnte. Für den Besuch einer teilnehmenden Forschungseinrichtung erhielten die kleinen Forscherinnen und Forscher einen Stempel in ihren Expeditionspass. Fünf Stempel berechtigten zur Teilnahme an einer Verlosung, deren Hauptgewinn eine echte Forschungsexpedition war.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum bot als Passstation ein wöchentliches Aktionsprogramm zu den Themen »Schiffahrt und Meer« an. Zur Auswahl standen:

- ▶ Geliebt und gejagt – Expedition durch die Walfangabteilung des DSM;
- ▶ Meeresexpedition;
- ▶ Warum schwimmt ein Schiff? Experimente zum Thema Wasser und Bau eines eigenen Schiffs;
- ▶ Die Bremer Kogge und die Hansezeit – Was ist eine Kogge und wie kommt sie ins Museum?

Diese Aktivitäten lockten viele angehende Forscher ins Deutsche Schiffahrtsmuseum.

Die Ausstellungen im Jahr 2009

Die Dauerausstellung

Die Neugestaltung der ständigen Ausstellung ist Teil des Masterplans, der in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Voraussetzung ist jedoch die vorherige Sanierung des Scharoun- und des Bangertbaus. Die Wissenschaftler, zu deren Aufgaben die Betreuung einer Abteilung gehört, haben sich im Jahr 2009 mehr-

fach mit den Berliner Ausstellungsgestaltern Iglhaut + Partner getroffen und ihre Überlegungen und Ideen vorgestellt. Seitdem werden die Planungen vorangetrieben.

Dementsprechend sind die Arbeiten an der jetzigen Dauerausstellung weniger intensiv gewesen und beschränkten sich auf notwendige Veränderungen. So wurde die Umgestaltung der Kopfwand in der Walfangabteilung erforderlich, weil das DSM das Gemälde des in der Lesum im 17. Jahrhundert gestrandeten Wals zurückgeben musste. Das Gemälde ist an seinen ursprünglichen Platz in der oberen Rathaushalle in Bremen zurückgekehrt. Aus diesem Anlass gestalteten die beiden Volontäre Dina Schmidt und Marc Liedtke die Wand neu und platzierten dort zahlreiche Gemälde zum Walfang aus dem Fundus des DSM.

In der Marineabteilung wurde die seit der Wiedervereinigung aufgebaute Ausstellung zur Volksmarine um das Modell des Schulschiffs WILHELM PIECK und um eine große Sammlung an Schulterstücken, Wimpeln und Flaggen erweitert. Im Bereich der Kaiserlichen Marine konnte das Modell des Großen Kreuzers GOEBEN seinen Platz finden. An der Gemäldewand wurden zwei Gemälde von Carl Saltzmann »Torpedoboote der Kaiserlichen Marine« und Felix Schwormstädt »Im Gefechtsraum eines Großkampfschiffes« sowie das Gemälde eines unbekanntes Malers »Flottenparade der Kaiserlichen Marine im Kieler Hafen« von etwa 1890 neu angebracht.

Die Schiffsbrücke im westlichen Flügel des Bangertbaus konnte mit einer weiteren Attraktion bestückt werden. Dass die WAPPEN VON HAMBURG völlig entkernt wurde, war das große Glück des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Der Fahrstand des Seebäderschiffs ging an das Museum und bereichert nun die Sammlung. Neben dem Steuerensemble aus einem alten Bagger kann das DSM seinen Besuchern nun einen weiteren maritimen Arbeitsplatz zeigen. Die WAPPEN VON HAMBURG ist Millionen von Passagieren als Mini-Kreuzfahrtschiff bekannt. Wer eine Seefahrt nach Helgoland unternehmen wollte, konnte sie bis zum Jahr 2006 täglich sehen. Die WAPPEN VON HAMBURG wurde im Jahr 1965 auf der Kieler Howaldtswerft gebaut. Sie bot 1800 Passagieren Platz.

Die Sonderausstellungen

9. November 2008 – 24. April 2009:

Alexander Calvelli: Häfen, Werften, Schiffe. Ein Kölner Industriemaler in Norddeutschland

Kunstwerke erzählen oft mehr über die Welt der Schifffahrt, als viele Worte es könnten. Auch deshalb setzt sich das DSM seit seiner Gründung mit der Geschichte der Marinemalerei in Deutschland wissenschaftlich auseinander. Damit dieses Thema weiterhin besetzt bleibt und auch von nachrückenden Generationen behandelt wird, ermuntert das DSM heute lebende Künstler, sich mit diesem Sujet zu befassen und ermöglicht ihnen, ihre Kunstwerke auszustellen.

Alexander Calvelli (Jg. 1963) hielt sich nach seinem Studium der Malerei mehrere Jahre zu Studien in

Florenz und dann in Südamerika auf. Nach seiner Rückkehr in seine Heimatstadt galt sein künstlerisches Interesse zunächst überwiegend der Industriemalerei. Er befasste sich künstlerisch sowohl mit Industrieanlagen und Industrielandschaften der heute produzierenden Industrie als auch mit den Relikten stillgelegter technischer Produktionsanlagen aus dem Bergbau und der Stahlindustrie. Im DSM wurden Bilder vom heutigen Schiffbau, von verschiedenen Häfen, von der See- und Binnenschifffahrt, von Schiffshebewerken, Kanalbauten und Schleusen gezeigt.

Auf die Ausstellung, die am 24. April 2009 endete, wurde die Bremische Landesvertretung in Berlin aufmerksam, die den Künstler einlud, seine Gemälde im Jahr 2010 in Berlin zu zeigen.

Publikation:

Lars U. Scholl: Alexander Calvelli. Werften – Schiffe – Häfen. Bremen 2008.

20. Juni 2009 – 31. Oktober 2010:

175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte

Rechtzeitig zum Firmenjubiläum wurde am 20. Juni 2009 die Sonderausstellung eröffnet. Grußworte sprachen Ralf Nagel, damals Senator für Wirtschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen, und für die Familie Rickmers der Reeder und Unternehmer Erck Rickmers.

Der Präsentation vorausgegangen war ein mehrjähriges Forschungsprojekt, das Dr. Manfred Ernst, Vorsitzender des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums, und Erck Rickmers initiiert und mit Prof. Dr. Lars U. Scholl im Juni 2004 verabredet hatten. Es sollte so angelegt sein, dass der wissenschaftliche Nachwuchs gefördert werden konnte. Die von Prof. Dr. Scholl vorgesehenen Bearbeiter mussten jedoch erst ihre Magisterprüfung bestehen, bevor sie sich an die Ordnung der nach dem Krieg und dem Konkurs übrig gebliebenen Firmenunterlagen heranmachen konnten. Melanie Leonhard, M.A., bearbeitete den ersten Firmenabschnitt von 1834 bis 1918 und Jörn Lindner, M.A., die Zeit von 1918 bis zum Jahr 2000. Beide Dissertationen wurden rechtzeitig abgeschlossen; die Arbeiten lagen in gedruckter Form zum Jubiläum vor. Herrn Friedrich Steinmeyer, dem Verlagsleiter des Verlages H.M. Hauschild in Bremen, gebührt für die pünktliche Drucklegung trotz knapper zeitlicher Vorgabe besonderer Dank. Anfang 2008 wurde ein Ausstellungsteam gebildet, bestehend aus den beiden Doktoranden, der eigens eingestellten Volontärin Christina Voigt, der Dipl.-Soz. Helga Reuter-Kumpmann aus Berlin und Johann Jörg vom kyd büro für gestaltung, raum und dramaturgie aus Berlin, die unter der Leitung von Prof. Dr. Scholl das Konzept für die Ausstellung erarbeiteten und die Pläne in Kooperation mit der Werkstatt des DSM (Leitung: Jörg Geier), dem Fotolabor (Leitung: Egbert Laska) und der IT-Administratorin Dipl.-Ing. Birgit Schindler umsetzten. Zusätzlich wurde eine populär gehaltene Begleitschrift erarbeitet, die im Wesentlichen die Überblickstexte beinhaltete,

für diejenigen Besucher, die nicht die wissenschaftlichen Publikationen studieren wollten. Konzeption und Gestaltung der Begleitschrift lag in den bewährten Händen von Silke Brinkmann, Büro für Gestaltung in Bremerhaven. Mit der Ausstellung und den Publikationen ist es gelungen, die maritime Forschung an die moderne Unternehmensgeschichtsschreibung heranzuführen.

Als Spin-off-Ergebnis dieses Forschungsprojekts arbeitet ein weiterer Doktorand der Universität Bremen an dem Thema »Deutscher Reishandel 1850–1914. Die zentrale Rolle Bremens und der Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt«. Dieser Aspekt bedurfte einer besonderen Bearbeitung.

Publikationen:

Melanie Leonhard: Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834–1918. Schiffbau, Schifffahrt, Handel. (= Deutsche Maritime Studien, Band 8). Bremen 2009.

Jörn Lindner: Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. (= Deutsche Maritime Studien, Band 9). Bremen 2009.

Lars U. Scholl (Hrsg.): 175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte. Bremerhaven 2009.

29. November – 31. Dezember 2009:

Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern

Am 29. November 2009 wurde die Sonderausstellung zu Leben und Werk des bedeutenden Schiffbauingenieurs Rudolph Haack eröffnet. Der Schiffbau- und Zivilingenieur war eine für die Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie bedeutende Persönlichkeit. Als unabhängiger Gutachter und Autor hat er wichtige technische Vorhaben im kaiserlichen Deutschland beeinflusst oder beschrieben. Darüber hinaus hat Haack als Privatgelehrter zahlreiche wissenschaftliche Forschungen durchgeführt. Aus Anlass seines 100. Todestages wurde erstmals eine umfassende Würdigung seines Wirkens in Form einer Sonderausstellung und einer ausführlichen Begleitschrift vorgelegt.

Ausstellung und Buch sind das Produkt einer Gemeinschaftsarbeit zwischen Dr. Eckhard Schinkel vom Westfälischen Landesmuseum für Industriekultur, Dortmund, und Prof. Dr. Lars U. Scholl. Dr. Schinkel ist durch seine Arbeiten über das Schiffshebewerk Henrichenburg auf den technischen Gutachter Rudolph Haack und auf eine bis dato unbekannte Büste im Mauerwerk, die er als Porträt Haacks identifizieren konnte, gestoßen. Prof. Dr. Scholls Interesse an Rudolph Haack reicht in die 1980er Jahre zurück, als er 1986 im VDI-Verlag in Düsseldorf den Band von Rudolph Haack und Carl Busley »Die Technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft (Hapag)« neu herausgab. Darüber hinaus befindet sich in der Marineabteilung des DSM ein zeitgenössisches Modell des Linienschiffes KAISER FRIEDRICH III, das 1899 als Panzerschiff I. Klasse als Ersatz für das von Haack verantwortete Panzerschiff PREUSSEN in Dienst gestellt wurde.

Da ein Nachlass nicht existiert, war es nicht einfach,

das Leben und Werk des Mannes zu rekonstruieren. Deshalb wurde der Weg gewählt, die individuelle Persönlichkeit in die Strukturen ihrer Zeit einzuordnen, um diese Epoche des Umbruchs und der Modernisierung plastisch hervortreten zu lassen. Mit Prof. Dr. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann (TUHH Hamburg/Harburg), Prof. Dr. Michael Epkenhans (Militär-geschichtliches Forschungsamt, Potsdam), Dr. Christian Ostersehlte (Bremen) und Dr. Dirk J. Peters vom DSM gelang es, für die 14 Beiträge der Begleitschrift ausgewiesene Spezialisten zu gewinnen, die das Gelingen des Forschungsprojektes ermöglicht haben. Dr. Peters war auch an der Konzeption der Ausstellung und der Publikation maßgeblich beteiligt.

Im Jahr 2010 wanderte die Ausstellung nach Henrichenburg und wird Anfang 2011 im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven gezeigt, um später in Rostock und anschließend auch in Wolgast, dem Geburtsort Haacks, präsentiert zu werden.

Publikation:

Eckhard Schinkel und Lars U. Scholl (Hrsg.): Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern. Bremen 2009.

21. November 2009 – 6. Januar 2010:

Weihnachten auf See

Während der Advents- und Weihnachtszeit wurde im Foyer die vom Nordmann-Informationszentrum in Talkau bei Hamburg konzipierte Schau »Weihnachten auf See« ausgestellt, die die Volontärin Christina Voigt zusammen mit Dr. Ursula Warnke ins DSM geholt hatte. Auf großen Stellwänden und mit vielen Objekten wurde das Thema Weihnachten an Bord gezeigt. Speisekarten waren reproduziert worden, auf Fotos saßen Seeleute um den Tannenbaum und lauschten der Ansprache des Kapitäns. War kein Weihnachtsbaum an Bord, dann wurde er eben aus einem Besenstil und Tauresten gebastelt. Über Norddeich Radio konnten Seeleute bis 1998 Grüße an die Heimat senden oder von zu Hause empfangen. Auf einem Monitor wurde eine spektakuläre Weihnachtssturmfahrt des Fischereiforschungsschiffs ANTON DORN gezeigt, die ein Meteorologe bei tosender See gedreht hatte. Der kräftezehrende Kampf mit den entfesselten Elementen ließ eine Festtagsstimmung oft gar nicht erst aufkommen.

Die Kabinettausstellungen

8. Oktober 2008 – 18. Januar 2009:

Cargonauten – Wanderarbeiter zur See

Prof. Dr. Lars U. Scholl und Hans-Walter Keweloh zeigten in Zusammenarbeit mit Pastor Gerke von der Seemannsmission im Nachgang zur Westeuropakonferenz der International Christian Maritime Association (ICMA), die im Oktober 2008 in Bremerhaven stattgefunden hatte (siehe Jahresbericht 2008, S. 39), die Wanderausstellung »Cargonauten – Wanderarbeiter zur See« im DSM. Die Ausstellung war Teil des Programms des 32. Deutschen Kirchentages in Bremen vom 20. bis 24. Mai. Sie machte auf die

Situation der Seeleute in der Gegenwart und auf die Arbeit der Seemannsmission in Deutschland aufmerksam. Nach dem Ende der Präsentation wurde die Ausstellung in zahlreichen deutschen Städten gezeigt. Publikation:

Oliver Tjaden und Christoph Rasch: Cargonauten. Wanderarbeiter zur See. Bremen 2008.

15. Februar – 26. April 2009:

Kinder sehen Bremen

»Dort unterstützen, wo staatliche Hilfen nicht greifen, Kindern und Jugendlichen aus sozial schwachen Stadtteilen zusätzliche Chancen eröffnen.« Mit diesem Ziel hat der Reeder Niels Stolberg im November 2007 den Bremer Fonds aus der Taufe gehoben. Er hielt es für wichtig, dass auch die Unternehmer für die kommenden Generationen soziale Verantwortung übernehmen. Das Direktorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums hat sich der Initiative nur zu gern angeschlossen und sich als Gastgeber für die Sonderausstellung »Kinder sehen Bremen« angeboten.

Schülerinnen und Schüler von Bremer Grundschulen haben ihre Eindrücke von der Stadt Bremen mit Ölkreide gemalt und eindrucksvoll gezeigt, wie sie ihre Stadt sehen. Aus den Bildern ist nicht nur ein Kalender, sondern auch die Ausstellung entstanden, die am 15. Februar im Deutschen Schiffahrtsmuseum von Prof. Dr. Lars U. Scholl eröffnet wurde. In seiner Ansprache lobte er den künstlerischen Wert der Zeichnungen und verlieh seiner Hoffnung Ausdruck, dass Initiativen wie diese die Förderung integrativer und interkultureller Projekte ermöglichen mögen.

1. Mai – 16. August 2009:

Mit Sextant und Fotoapparat – Ein Rostocker Seemann sieht Afrika

Von 1961 bis 1992 fuhr Hermann Winkler als Nautiker bei der Deutschen Seereederei von Rostock aus zur See. In der Großen Fahrt lernte er auf mehr als 20 Reisen über 30 Hafenstädte an der Ost- und Westküste Afrikas kennen. Immer dabei hatte er seinen Fotoapparat. Mit einfühlsamen Fotografien dokumentierte er seine Eindrücke.

In der Sonderausstellung »Mit Sextant und Fotoapparat – Ein Rostocker Seemann sieht Afrika« zeigte Klaus-Peter Kiedel ausgewählte Fotos, nicht nur Bilder von Afrika, sondern Impressionen von der Arbeit und dem Leben an Bord von Seeschiffen unter der Flagge der DDR. Bei der Ausstellungseröffnung waren Verwandte von Hermann Winkler anwesend und bereicherten die Veranstaltung mit persönlichen Schilderungen einzelner Episoden aus dessen aktiver Zeit.

17. Mai – 31. August 2009:

Die Farben des Meeres

Gemeinsam mit dem Leiter des Instituts für Seefischerei (Johann Heinrich von Thünen-Institut, Bundesforschungsanstalt für Ländliche Räume, Wald und Fischerei) stellte das Deutsche Schiffahrtsmuseum

vom 17. Mai bis 31. August 2009 in einer Sonderausstellung Bilder des Hamburger Künstlers Fritz Schade aus. Die Werke dokumentieren in Malerei und Grafik einen Arbeitsprozess um die Themenkreise Fisch und Fischfang, der Küste mit ihrer Fauna und den kleinen Häfen auf den dänischen Inseln der Ostsee. Viele Bilder malte Fritz Schade an der Küste der dänischen Ostseeinseln Seeland, Bogø und Møn, andere entstanden anhand von Studienmaterial im Atelier des Künstlers. Präsentation und Aufbau wurden mit dem Künstler abgestimmt. Die Eröffnung erfolgte am Internationalen Museumstag durch Dr. Gerd Wegner vom Institut für Seefischerei und Dr. Ursula Warnke.

Ausstellungen außerhalb des Deutschen Schiffahrtsmuseums

3. Juli – 31. August 2009:

Entdeckungen

Das DSM beteiligte sich an einer vom BMBF unter dem Obertitel »Entdeckungen« initiierten Ausstellung auf der Insel Mainau. Die Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Prof. Dr. Annette Schavan widmete sich dem Thema »Wasser« und war ein Ziel der sogenannten »Forschungsexpedition Deutschland«, auf der Interessierte im Rahmen einer eigenen »Expedition« Wissenschaft und Forschung in Deutschland entdecken sollten. Besucherinnen und Besucher aus aller Welt konnten in den 20 Ausstellungspavillons zu Forscherinnen und Forschern werden. Zu den Ausstellern gehörten u.a. die Bayer AG, die Fraunhofer-Gesellschaft, die Universität Konstanz und das Deutsche GeoForschungsZentrum. Die Ausstellung lockte rund 40 000 Besucher auf die Insel im Bodensee. Den Pavillon des DSM zum Thema »Ozeane als Transportwege« gestalteten die Volontäre Christina Voigt, Dina Schmidt und Inga Brantzky unter der Leitung des Direktoriums.

Sonderveranstaltungen im Jahr 2009

Neben den Aktionen zum Wissenschaftsjahr kamen die Mitarbeiter des DSM ihrem Vermittlungsauftrag auch wieder mit interessanten Sonderausstellungen und verschiedenen Veranstaltungen nach. Vorträge aus der wissenschaftlichen Vortragsreihe wechselten sich mit populärwissenschaftlichen ab und boten 5642 Zuhörern Möglichkeiten zur Information.

Am 25. und 26. April lockten allerlei Modelle aus Karton mehrere Hundert Modellbau-Enthusiasten nach Bremerhaven ins Deutsche Schiffahrtsmuseum. Sie trafen sich, um sich über neue Arbeitstechniken und Materialien auszutauschen. Neben den Vorträgen stand auch die Präsentation der kunstvollen Werke auf der Agenda. Dr. Siegfried Stölting hatte die Tagung bereits zum 21. Mal organisiert. Dieses kleine Jubiläum wurde von den begeisterten Teilnehmern mit einer besonderen Laudatio auf Dr. Stölting gewürdigt.

Am 24. und 25. Oktober hatte Dr. Stölting ein weiteres Mal ins Deutsche Schiffahrtsmuseum nach Bremer-

haben eingeladen. Beim 6. Werkstatt-Treffen Kartonmodellbau zeigten 36 Modellbauer ihre Werke, erläuterten ihre Arbeitsweisen und informierten ganz allgemein über ihr Hobby, das sich in den letzten Jahren immer mehr zur Kunst entwickelt hat. Bei dem Treffen wurden nicht nur Schiffsmodelle gezeigt. Auch Flugzeuge, Architekturmodelle und Tiere aus Karton konnten bestaunt werden. Die perfekten Miniaturwelten zogen mehrere Hundert »Sehleute« in ihren Bann.

Am 16. Oktober präsentierten sich die Modellbauer der IG Schiffsmodellbau Elmshorn mit ihren Schiffen im DSM. Im Wechsel mit Kindern und Jugendlichen, die den Besuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums nutzten, um ihre Fähigkeiten als Steuermann eines der museumseigenen Modellschiffe unter Beweis zu stellen und als Lohn für die Bemühungen ein Steueremannspatent zu erringen, wurden stündlich die professionellen Modelle der Mitglieder der IG Elmshorn gezeigt. Das Treffen stand unter dem Thema »Hafen und Spezialschiffe«. Zu bestaunen waren Schlepper, Schubschiffe, Leichter und andere Arbeitsschiffe. Aber auch Seine Kaiserliche Majestät hatte sich die Ehre gegeben und aus seinem Geschwader die SMS HESSEN und die SMS BARBAROSSA in das museumseigene Gewässer entsandt. Fasziniert konnten die Besucher feststellen, dass die Modellschiffe nicht nur perfekte Abbilder der Originalbauten sind, sondern auch noch mit den entsprechenden Spezialfunktionen der Originale ausgerüstet wurden. So war der Höhepunkt der gelungenen Veranstaltung erreicht, als ein Leichter im Becken kreuzte, der mit brennenden Teelichtern bestückt war: Bevor die Flammen auf die Hafenanlagen übergreifen konnten, wurden sie von dem Löschboot NEW YORK bekämpft und schlussendlich erfolgreich gelöscht.

Am 7. Oktober begann ein zehnwöchiger Kurs im DSM. Unter der fachkundigen Anleitung des langjährigen Modellbauers Reinhard Sachs bauten sich interessierte Hobby-Modellbauer einen eigenen Steinhuder Kahn aus Sperrholz, Stoff und Holzleim. Die Schiffe, die in sorgfältiger Kleinarbeit entstanden, sind die originalgetreuen Abbildungen des typischen Arbeitsboots, mit dem früher Torf und andere Waren über das Steinhuder Meer transportiert wurden.

Unter dem Titel »Über die Meere« hob das Deutsche Schifffahrtsmuseum im Jahr 2009 eine Konzertreihe aus der Taufe. Am 30. Januar startete diese mit dem Konzert »Georgien liegt am Schwarzen Meer – Freud und Leid in der Musik«.

»Eine musikalische Seefahrt« konnten die Besucher am 17. April antreten. Hier wurden sie mit der Erfolgsgeschichte des Tangos bekannt gemacht. Das Konzert am 10. Oktober lehrte die Anwesenden das Gruseln. Schaurig-schöne Melodien und Klabaute - manngeschichten wurden unter dem Titel »Grusicals« von Schauspielern und Sängern zum Besten gegeben und sorgten bei den Besuchern für eine angenehme Gänsehaut. Der Erfolg der Konzertreihe war so groß, dass die Fortsetzung für das Jahr 2010 geplant wurde.

Der 32. Internationale Museumstag stand im Jahr 2009 unter dem Motto »Museen und Tourismus«. Die Mu -

seen waren bundesweit dazu aufgerufen, den Besuchern die vielfältigen Aufgabenfelder der Museen zu vermitteln und mit einem Blick hinter die Kulissen zu verdeutlichen, dass sich ihre Sammlungen nicht nur in den Ausstellungen befinden. Die Museen sollten sich als touristische Ziele präsentieren, zu denen sich eine Reise lohnt, und den Besuchern bewusst machen, dass auch »vor der Haustür« eine Begegnung mit verschiedenen Kulturen möglich ist.

Mit der Eröffnung der Ausstellung »Die Farben des Meeres« begann das Deutsche Schifffahrtsmuseum am 17. Mai 2009 das Veranstaltungsprogramm zum Internationalen Museumstag. Bis 16:00 Uhr folgten Vorträge im Stundentakt zu den Themen Konservierung der Hansekogge und des Flussschiffes Karl von Bremen sowie Kogge und Tourismus. Für Kinder präsentierte sich das DSM als Museum zum Anfassen. Unter Anleitung von Hans-Walter Keweloh und Dina Schmidt konnten sich die kleinen Entdecker den ganzen Tag mit der Hansezeit beschäftigen. Sie durften sich ein Modell der Hansekogge bauen und schließlich ihr eigenes Hansesiegel aus Gips gießen und bemalen. Ein weiterer Höhepunkt im Museumsjahr war die »Lange Nacht der Kultur«, die den Interessierten am 6. Juni die Möglichkeit gab, die Kultureinrichtungen der Stadt Bremerhaven bis weit nach Mitternacht zu besuchen. Das DSM lud gemeinsam mit dem Stadttheater unter dem Titel »Wasser-Eis & Nasse Füße« zu einer Expedition in die Welt des ewigen Eises ein. »Polarschiffahrtsgeschichtenführerin« Britta Hollmann führte das Publikum an drei magische Orte in der Abteilung Polar- und Meeresforschung im Bangertbau des DSM. Dort erwarteten »Polarschiffahrtsgeschichtencrews« die »Forscher« und unterhielten sie mit literarischen und autobiografischen Werken aus der Welt der Forscher, Seebären und Arktisabenteurern der letzten Jahrhunderte. Abgerundet wurde das Programm mit jeder Menge Seemannsgarn rund um das ewige Eis, die Gewalt der Wellen und die Weite der Ozeane.

Der Girls' Day im Jahr 2009 war eine gemeinsame Veranstaltung der Bremerhavener Forschungseinrichtungen Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung und Deutsches Schifffahrtsmuseum sowie der Hochschule Bremerhaven. Rund 190 Schülerinnen und – erstmals – auch Schüler trafen sich am Morgen im Vortragssaal des DSM. Nach einer gemeinsamen Einführung wurden die Teilnehmer auf die verschiedenen Einrichtungen aufgeteilt. Das Angebot im DSM ermöglichte Einblicke in die Arbeitsbereiche Restaurierung, Nassholzkonservierung und Modellbau, wo die Möglichkeit bestand, sich ein eigenes hölzernes Schiffsmodell anzufertigen oder die Zellstruktur verschiedener Hölzer unter dem Mikroskop zu betrachten. Nach der Besichtigung von Archiv und Bibliothek konnten die Mädchen und Jungen ihre handwerklichen Qualitäten in den Werkstätten des Technischen Dienstes unter Beweis stellen: Die Teilnehmerinnen frästen sich ihren individuellen Schlüsselanhänger.

Vermittlung im Jahr 2009

Das DSM ist als Forschungsmuseum ein herausragender Ort der Bildung, der Wissenschaft und des Wissenstransfers. Der Vermittlungs- und Bildungsauftrag reicht über die wissenschaftlichen und akademischen Fachkreise hinaus und ist auch auf ein breites öffentliches Publikum ausgerichtet. Museale Forschung und ihre Vermittlung sind daher für die Gesellschaft von großer Bedeutung. Sie fördern das Bildungsinteresse der Gesellschaft und erreichen Menschen jeder Herkunft und jeden Alters. Gleichzeitig bildet das DSM mit seiner Arbeit das kulturelle Gedächtnis der Gesellschaft und leistet mit seinen Ausstellungen einen wesentlichen Beitrag zur gesellschaftlichen Integration und zur Stiftung kultureller Identität. Das DSM ist Werkstatt und Schaufenster der Forschung. Es baut Brücken von der Forschung zur Bildung und umgekehrt. Die Vermittlung der Forschungsergebnisse im Sinne von PUSH und PUR führt zu einer besonderen Qualität der Dauer- und Sonderausstellungen. Die Entwicklungen zur Visualisierung von Forschungsergebnissen finden teilweise in Kooperation mit anderen Forschungsmuseen oder Forschungseinrichtungen sowie Hochschulen statt.

Im Unterschied zu der langfristig angelegten Schulpädagogik kämpft die Vermittlung in einem Museum mit dem Problem, dass zu den Besuchern zumeist nur ein kurzer Kontakt besteht. Ein Ziel besteht deshalb darin, Angebote zu entwickeln, die eine längerfristige Besucherbindung zur Folge haben. Dies ist dem DSM im Jahr 2009 mit speziellen Angeboten an Schüler gelungen. In Zusammenarbeit mit dem Lehrerfortbildungsinstitut (LFI), der Universität Oldenburg und der Gesamtschule am Wällenberg (KGS Hambergen) entwickelten Dr. Siegfried Stölting und der Modellkonstrukteur Dr. Henning Budelmann einen Modellbausatz für ein Containerschiff, das nur auf den ersten Blick wie ein normaler Kartonmodellbaubogen scheint. Hinter dem Projekt, das durch die finanzielle Hilfe der Team Ship Reederei und der SWB-Bildungsinitiative möglich wurde, steckt jedoch ein weitergehendes Lernkonzept. Der Bau des Modells erfolgte in einzelnen Arbeitsgruppen. Zum einen sollte den »Schiffbauern« verdeutlicht werden, wie komplex die realen Fertigungsschritte beim Bau eines Containerschiffs sind. Zum anderen aber konnte die Konstruktion des Containerschiffs nur gelingen, wenn die Arbeitsschritte der einzelnen Gruppen korrekt aufeinander abgestimmt wurden und die separat gefertigten Sektionen des Schiffes in Gemeinschaftsarbeit zusammengefügt wurden. Nach wochenlanger Arbeit ein fertiges Containerschiff in den Händen zu halten, erfüllte die erfolgreichen Konstrukteure sichtlich mit Stolz.

Eine weitere langfristige Aktivität hat sich im Jahr 2009 mit einer Arbeitsgruppe aus der Astrid-Lindgren-Schule auf Anregung von Dr. Ursula Warnke entwickelt. Jeden Montag trafen sich Schülerinnen und Schüler verschiedener Klassenstufen, um sich ge-

meinsam mit Gero Klemke mit maritimen Themen zu beschäftigen und in den Ausstellungen des DSM Geschichte greifbar zu erfahren. Das erste gewählte Thema hieß »Leuchttürme«. Mit Hilfe von eigens von Gero Klemke geschaffenen Figuren (einem Seebären, einem Fisch und einer Möwe) wurden der Aufbau und die Funktionsweise von Leuchttürmen gezeigt. Die Begeisterung der kleinen Forscherinnen und Forscher führte noch im Jahr 2009 dazu, dass gemeinsam das Thema für die Folgeveranstaltung festgelegt wurde. Zu einem »spritzigen Sommer-Musik-Erlebnis« wurden kleine und große Musikliebhaber vom 3. bis 5. Juli 2009 von Dina Schmidt und Ursula Warnke eingeladen. Michael Bradtke und sein MobilesMusikMuseum präsentierten das H2Orchester auf dem Vorplatz des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Das Wasser-Orchester besteht aus über 50 Instrumenten in 25 Wannen und mechanischen Apparaten, die Klänge des Wassers erzeugen oder Wasser zur Tonerzeugung benötigen. Mit Platsch- und Plumpschlavier, Tauchgong, Flaschophon, Plöppröhren, Plitsch-Patschen oder Wasserorgeln wurden die Musiker zu gemeinsamer musikalischer Forschung und Kommunikation angeregt. Am 5. Juli präsentierte Michael Bradtke sein Mitmach-Programm »Kreislauf des Wassers«. In einer interaktiven Bühnenschau wurden die Zuschauer auf vielfältige Weise mit physikalischen, ökologischen und künstlerischen Aspekten des Elements Wasser vertraut gemacht. Der Kreislauf des Wassers entstand mit Hilfe einer Sammlung von Geräuschwerkzeugen zur Imitation von Naturgeräuschen als Hörbild.

Am 19. Juli stand die WAPPEN VON HAMBURG im Mittelpunkt einer Veranstaltung für die ganze Familie. Nach dem Dokumentationsfilm über Seebäderschiffe »Die weiße Flotte« schlossen sich viele Familien der Einladung an, den erst kürzlich in die Sammlung des DSM übernommenen originalen Steuerstand der WAPPEN VON HAMBURG in aller Ruhe besichtigen zu können. Der Höhepunkt des gut besuchten Ereignisses wartete im Miniport: Dort präsentierte sich ein perfekt gearbeitetes, 2,20 m langes Fahrmodell der WAPPEN VON HAMBURG. Zur großen Begeisterung der Zuschauer ließen sich nicht nur Bordkran und Ankerspill ferngesteuert betätigen, auch die originalen Borddurchsagen wurden mit Hilfe des Typhons zu Gehör gebracht.

Der 26. Juli 2009 wurde zum »Tag der Seenotretter« erklärt. Interessierten Besuchern bot sich die Möglichkeit, einen Blick hinter die Kulissen der täglichen Arbeit der DGzRS zu werfen. Die Rettungsmänner der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger stehen an 365 Tagen im Jahr in Bereitschaft, um Menschen und Schiffen zu helfen, die in Seenot geraten sind. In der Abteilung »Rettung aus Seenot« im Erweiterungsbau des Deutschen Schiffahrtsmuseums lud Gero Klemke die Besucher mit speziellen Führungen ein, sich über die Arbeit der DGzRS zu informieren. Besonderen Anklang fand dabei die Besichtigung des originalen Schiffes der DGzRS, der HANS LÜKEN.



VIII. DIE SERVICEEINRICHTUNGEN

Das Archiv

Das Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums ist eines der führenden Spezialarchive zur Schifffahrtsgeschichte in Deutschland und Europa. Der Schwerpunkt der Sammlung liegt auf dem deutschen Handelsschiffbau und der deutschen Handelsschifffahrt. Gesammelt werden originale Fotografien, technische Zeichnungen, Kunstblätter und Plakate, Seekarten und andere schriftliche Zeugnisse mit technischem, wirtschafts-, sozial- und kulturgeschichtlichem Hintergrund. Die Sammlungsbestände werden seit dem Jahr 2004 mit Hilfe der Software MuseumPlus digital erfasst. Der alte Karteikartenkatalog wurde dabei mit in die elektronische Datenverarbeitung übernommen. Damit wurde es möglich, die Sammlungen im Archiv auch der scientific community für Forschungszwecke zur Verfügung zu stellen.

Zurzeit enthält der elektronische Katalog:

- ▶ zur Diasammlung: 8716 Datensätze;
- ▶ zur Kunstblattsammlung: 9543 Datensätze;
- ▶ zur Plakatsammlung: 1359 Datensätze;
- ▶ zur Sammlung technischer Zeichnungen: 25 016 Datensätze;
- ▶ zur frühneuzeitlichen Graphik (»Stettner-Slg.«): 287 Datensätze;
- ▶ zu Dokumenten und Schriftstücken aller Art: 11 084 Datensätze;
- ▶ zur Seekartensammlung: 132 Datensätze;
- ▶ zur Segelschiffs-Sammlung von Dr. Jürgen Meyer: 3909 Datensätze;
- ▶ zu den Fotografien von Hanns Tschira: 31 061 Bilder.

Die frühere leitende Mitarbeiterin der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei, Frau Hilda Peters, arbeitet für das DSM weiterhin ehrenamtlich an einer Datenbank zu den Mannschaften, die seit dem 19. Jahrhundert auf den Fischdampfern tätig waren. Dabei entsteht umfangreiches statistisches Material, das u.a. Auskunft gibt über die Herkunft der Besatzungen, die Fluk-

tuation der Crews zwischen den einzelnen Schiffen bzw. den Zusammenhalt von Mannschaften, die Qualifikationen der Seeleute und Maschinisten sowie die Höhe der Heuern. Die für dieses Projekt vom Archivmitarbeiter Reinhold Breden entwickelte Datenbank enthält inzwischen bereits 8684 Datensätze und soll nach Abschluss der Forschungen auf der Homepage des DSM veröffentlicht werden.

Die Zusammenarbeit mit der Kölner Bildagentur Culture-Images, die bereits mehr als 20 000 Fotografien aus dem DSM-Archiv im Internet präsentiert, wurde fortgesetzt. Inzwischen sind hier auch erste Einnahmen aus Bildverkäufen aufgelaufen.

Der Förderverein des DSM hatte Mittel bereitgestellt, um auch die zum Archivbestand gehörenden rund 30 000 Negative des Hamburger Hafenfotografen Walter Lüden aus den 1950er Jahren digitalisieren zu können. Diese Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen. Ein ehrenamtlicher Mitarbeiter konnte für die Arbeit gewonnen werden, die Motive zu verschlagworten, um sie für gezielte Abfragen verfügbar zu machen und für die Präsentation im Internet vorzubereiten. Die Fotoabteilung des DSM ist seit einiger Zeit dabei, auch den auf etwa 200 000 Bilder geschätzten umfassenden Bestand an einzelnen Fotografien aus unterschiedlichen Quellen zu digitalisieren. Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind dabei bereits rund 38 000 Aufnahmen erfasst und die Daten entsprechend dem systematischen Katalog des Archivs abgelegt worden.

Der Archivleiter, Klaus-Peter Kiedel, unterstützte im Jahr 2009 die folgenden Forschungsprojekte und Ausstellungsvorhaben (Auswahl):

- ▶ Beratung und Bereitstellung von Archivalien für eine Sonderausstellung des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseums zum Thema »Nordlandreise – Die Geschichte einer touristischen Entdeckung (1850–1980)«. Die Ausstellung ist als Wanderausstellung für – nach bisheriger Planung – fünf Stationen in Deutschland und Norwegen vorgesehen.

- ▶ Beratung und Bereitstellung von Archivalien für Dr. Pieter 't Hart, Wirdum (NL), im Rahmen einer Forschungsarbeit zu dem Wyker Kapitän Friedrich Christiansen.
- ▶ Bereitstellung von Archivalien für eine gemeinsame Ausstellung des LWL-Industriemuseums, Dortmund, und des DSM zum Thema »Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern«.
- ▶ Bereitstellung von Archivalien für eine Dissertation von Judith Kestler, Würzburg, die unter kulturwissenschaftlichen Aspekten die Internierung von deutschen Seeleuten im Zweiten Weltkrieg anhand von Archivalien, Briefen, autobiografischen Texten, Interviews und Fotografien untersucht.
- ▶ Bereitstellung von Archivalien für ein gemeinsames Forschungsprojekt des DSM mit dem Deutschen Bergbau-Museum in Bochum und weiteren Partnern zur Entwicklung einer Plattform zur Wissenschaftskommunikation und zur Präsentation von Forschungsergebnissen am Beispiel der Salpetergewinnung in Chile und des Salpetertransports nach Europa.

Beratung für interne Ausstellungsvorhaben:

- ▶ Bereitstellung von Archivmaterial für die DSM-Ausstellung zur Geschichte der Werft und Reederei Rickmers.

Service für die Öffentlichkeit

Der auf Gebührenbasis tätige Archiv-Mitarbeiter Klaus Fuest hat wieder Anfragen aller Art, die aus der Öffentlichkeit an das DSM-Archiv herangetragen wurden, bearbeitet. Im Berichtszeitraum erreichten das DSM 645 solcher Anfragen, von denen 105 vom wissenschaftlichen Auskunftsservice gebührenpflichtig beantwortet wurden. Daraus flossen dem DSM Mittel in

Höhe von 1624 Euro zu. Der ebenfalls von Herrn Fuest betreute Fotoservice des DSM lieferte 776 Bilder aus. Hierdurch erzielte das DSM Einnahmen in Höhe von 2866 Euro.

Die Bibliothek

Die wissenschaftliche Spezialbibliothek im DSM sammelt seit ihrer Gründung im Jahr 1971 Literatur zu allen Bereichen der deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen. Dafür erwirbt sie jährlich alle wichtigen Neuerscheinungen. Durch den Schriftenaustausch mit nationalen und internationalen Partnern, aber auch durch Nachlässe und Schenkungen wird der Bestand stetig ausgebaut. Antiquarische Werke bereichern den Bestand zusätzlich. Den größten Anteil an den vorhandenen Titeln bilden gedruckte Monografien, dazu kommen rund 400 laufend gehaltene Zeitschriften. Aber auch Mikrofilme, Mikrofiches, CD-Roms und e-literature sind vorhanden. Mit einem Bestand von 83 573 Medieneinheiten kann die Bibliothek zu Recht als Kompetenz- und Service-Zentrum für die scientific community angesehen werden. Über diese hinaus können sich aber auch Schüler und Studenten, die Medien und die interessierte Öffentlichkeit überregional mit Literatur und Informationen versorgen. Dafür stehen den Nutzern ein alphabetischer und ein systematischer Katalog zur Verfügung. Auch im Gemeinsamen Verbundkatalog des GBV können die Bestände des Deutschen Schifffahrtsmuseums recherchiert werden.

Im Jahr 2009 verzeichnete die Bibliothek 1183 Neuerwerbungen. 1074 externe Benutzer suchten in der Bibliothek nach der gewünschten Literatur, weitere 875 Interessierte ließen sich über die Fernleihe mit Schriften versorgen.





IX. NATIONALE UND INTERNATIONALE KONTAKTE

Für Wissenschaftler ist der Austausch mit der nationalen und internationalen scientific community unerlässlich. Auf Tagungen, Symposien und Konferenzen werden Forschungsergebnisse vermittelt, es werden Diskussionen geführt, die Spannungen und Anregungen erzeugen und im Idealfall neue Forschungsansätze und neue Erkenntnisse zur Folge haben. Erfolgreiche Forschung bedingt, dass die Wissenschaftler in der Wissenschaftsöffentlichkeit präsent sind, ihre Namen, ihre Interessen- und Forschungsschwerpunkte, Veröffentlichungen und Kontaktdaten. Die mit dem DSM bestehenden Netzwerke haben auch im Jahr 2009 zu einer regen Teilnahme der wissenschaftlichen Mitarbeiter an nationalen und internationalen Veranstaltungen geführt.

Forschungsmöglichkeiten auf den gemeinsam interessierenden Forschungsgebieten zwischen dem DSM und den Kooperationspartnern regeln. Die Kooperationspartner sind:

- ▶ Universität Bremen;
- ▶ Universität Osnabrück;
- ▶ Hochschule Bremerhaven;
- ▶ Westfälische Wilhelms-Universität Münster;
- ▶ Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI), Bremerhaven;
- ▶ Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg;
- ▶ Schiffahrtsmuseum Rostock;
- ▶ Deutsches Museum für Meereskunde und Fischerei, Stralsund.

Tagungen im Deutschen Schiffahrtsmuseum

2. Februar 2009: Tagung des Lenkungsausschusses »Schiffsliste« des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

18.–19. Februar 2009: Internationales Kolloquium des Havariekommandos: »Maritime Emergency Response in the North Sea and in the Baltic Sea Based on Regional Partnerships«.

24.–26. April 2009: 21. Internationales Karton-Modellbau-Treffen.

26. Oktober 2009: Tagung der Leibniz-Fraunhofer Forschungsallianz zur Erhaltung des Kulturellen Erbes (FALKE).

5.–7. November 2009: Tagung des Marschenrats: »Flüsse als Kommunikations- und Handelswege/Rivers as Routes of Communication and Trade«.

Kooperationen

Zum 31. Dezember 2009 hatte das Deutsche Schiffahrtsmuseum acht Kooperationsverträge abgeschlossen, die die unentgeltliche wechselseitige Nutzung von

Gremienarbeit

Die wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM sind in der scientific community vernetzt und engagieren sich in nationalen und internationalen Gremien, Arbeitskreisen und wissenschaftlichen Vereinigungen, um die Forschungskompetenz des DSM einzubringen und Forschung unter der Führung des DSM zu koordinieren.

Dr. Jana Gelbrich

- ▶ ICOM-WOAM (ICOM Working Group Wet Organic Archaeological Materials).

Prof. Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ European Maritime Heritage – Member of the Working Group and Member of the Cultural Council.
- ▶ North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA) – Co-President and Chair of the Program and Organizing Committee for the NAFHA Conference to be held in Norfolk, VA.
- ▶ International Commission for Maritime History – Assistant Secretary General.

- ▶ Global Fisheries History Network – Member of the Steering Committee.
- ▶ Bremen International Graduate School for Marine Sciences – Global Change in the Marine Realm (GLOMAR) – Board Member and Principal Investigator and Project Leader.
- ▶ International Maritime Economic History Association – Member of the Frank Broeze Award Committee.
- ▶ Gemeinsame Kommission für Historische Wasserfahrzeuge – Fachausschuss Binnen und Fachausschuss See.
- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission.
- ▶ Historic Marine Animals Population – Member of Project Group.

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Historischer Arbeitskreis an der Marineschule Mürwik.
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte der Meeresforschung«.

Dipl.-Ök. Katharina Jantzen (Doktorandin)

- ▶ NAFHA Deutschland.

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Museumsregistrierung Niedersachsen – Kommissionsmitglied.
- ▶ Kommission »Kultur und Wissen«, Stiftung Niedersachsen – Jurymitglied.
- ▶ Deutsche Flößereivereinigung – Vorsitzender.
- ▶ International Timber-Raftsmen-Association – Vice-President.
- ▶ AG Binnenfahren in Deutschland – Vorsitzender.
- ▶ Maritime Lebenswelten Cuxhaven – Beiratsmitglied.
- ▶ Schwedenspeichermuseum Stade – Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats.
- ▶ Deutsches Sielhafenmuseum – Beiratsmitglied.
- ▶ Horst-Janssen-Museum, Oldenburg – Beiratsmitglied.
- ▶ Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz e.V. – Beiratsmitglied.
- ▶ Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. – Vorstandsmitglied.

Klaus-Peter Kiedel

- ▶ Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft – stellvertretender Vorsitzender.
- ▶ Arbeitsgemeinschaft »Technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren« – Leiter.
- ▶ Arbeitskreis Archive der Leibniz-Gemeinschaft – Sprecher.
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des Emslandes und der Grafenschaft Bentheim«.

Dipl.-Biol. Marc Liedtke, M.A.

- ▶ Koordinierungskreis Marketing/PR Havenwelten Bremerhaven.
- ▶ Netzwerk Pier der Wissenschaften, Bremerhaven.
- ▶ Arbeitskreis Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Leibniz-Gemeinschaft.

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Arbeitskreis Schifffahrtsgeschichte Bremerhaven – Leiter.
- ▶ Maritime Interessengemeinschaft Bremen/Unterweser.
- ▶ Interessengemeinschaft Seezeichen.
- ▶ Arbeitsgruppe Kultur, Metropolregion Hamburg.
- ▶ Arbeitskreis Industriedenkmalpflege.

Dr. Albrecht Sauer

- ▶ International Committee for the History of Nautical Science.
- ▶ Arbeitskreis der Bibliotheken und Informationseinrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft.
- ▶ Arbeitsgemeinschaft Meereskundlicher Bibliotheken (AMB).
- ▶ Deutscher Bibliothekenverband (DBV).
- ▶ Arbeitskreis der Museumsbibliotheken (AKMB).
- ▶ Gemeinsamer Bibliotheksverbund (GBV).

Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission – Vorsitzender.
- ▶ International Commission of Maritime Museums (ICMM) – Member Executive Council.
- ▶ Association of North Seas Cities – Mitglied des Vorstands.
- ▶ Centre of Maritime and Regional Studies des Fischerei- und Schifffahrtsmuseums 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. – stellvertretender Vorsitzender.
- ▶ International Council of Museums (ICOM).
- ▶ Deutscher Museumsbund.
- ▶ Kulturrunde Bremerhaven und Bremen.
- ▶ Nordwest-Verbund Meeresforschung.
- ▶ Kuratorium Leuchtturm Roter Sand der Deutschen Stiftung Denkmalschutz – Vorsitzender.

Dr. Siegfried Stölting

- ▶ Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus.

Dr. Ursula Warnke

- ▶ European Collaborative for Science, Industry and Technology Exhibitions (Ecsite).
- ▶ Ecsite-d – Vorstandsmitglied.
- ▶ International Council of Museums (ICOM).
- ▶ Fachgruppe Dokumentation, Deutscher Museumsbund.
- ▶ Deutsches Technikmuseum Berlin – Mitglied Stiftungsrat.
- ▶ Nordwest-Verbund Meeresforschung.
- ▶ Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie (DEGUWA).
- ▶ Koordinierungskreis Marketing/PR Havenwelten Bremerhaven.
- ▶ Lenkungkreis Havenwelten Bremerhaven.

Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen, Workshops und Arbeitskreisen

Inga Brantzky, M.A.

- ▶ Tagung des Deutschen Museumsbundes und der Kulturstiftung der Länder: »Chefsache Bildung«, Stralsund, 10.–13. Mai 2009.
- ▶ Bundestagung der Volontäre, Chemnitz, 20.–23. März 2009.
- ▶ Volontärstagung: Ausstellen und Gestalten, Kalkriese, 11.–12. August 2009.

Dr. Jana Gelbrich

- ▶ Workshop zur An- und Verwendung von Museum-Plus.
- ▶ Archaeological Conservation: Specialized Techniques and Research for Wet Objects, Ottawa, 21.–24. September 2009.
- ▶ COST Action IE0601 »Wood Science for Conservation of Cultural Heritage«. Beitragspräsentation: »International Conference on Wooden Cultural Heritage: Evaluation of Deterioration and Management of Change«, Hamburg, 7.–10. Oktober 2009.
- ▶ 2. Sitzung der Forschung-Allianz Kulturerbe.

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Jahreshauptversammlung der Deutschen Gesellschaft für Meeresforschung (DGM), Hamburg, 28. September 2009.

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Jahrestagung des Museumsverbandes Niedersachsen und Bremen, Cloppenburg, 19.–21. März 2009.
- ▶ Tagung des Landesheimatbundes Sachsen-Anhalt, Zeitz, 20.–21. April 2009.
- ▶ Tagung Deutscher Museumsbund und ICOM Deutschland, Stralsund, 13. Mai 2009.
- ▶ 5. Forum zur Odergeschichte, Oderberg, 27. Juni 2009.
- ▶ Jahrestagung der Deutschen Flößerei-Vereinigung, Wolfach, 4.–7. September 2009.

Klaus-Peter Kiedel

- ▶ »Geisteswissenschaft im Dialog« (Mitorganisator), Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg, 12.–13. Februar 2009.
- ▶ Herbsttagung des Arbeitskreises Archive (Mitorganisator), Deutsches Entomologisches Institut, Müncheberg, 2. August 2009.
- ▶ Tagung des Arbeitskreises Archive in der Leibniz-Gemeinschaft, Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg, 12.–13. Februar 2009.
- ▶ Sitzungen des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft beim Verband für Schiffbau und Meerestechnik, Hamburg, 6. Mai 2009, und Stade, 30. September 2009.
- ▶ Norddeutscher Archivtag, Staatsarchiv Bremen, 16.–17. Juni 2009.
- ▶ Fortbildungsveranstaltung »Archive planen, bauen, ausstatten und sichern«, Freie Universität Berlin, 7. und 9. September 2009.

- ▶ Deutscher Archivtag, Universität Regensburg, 22.–24. September 2009.
- ▶ Treffen der Arbeitsgruppe »DigiPEER«, Deutsches Museum, München, 5. Oktober 2009.
- ▶ Jahrestagung des Arbeitskreises »Geschichte des Emslands und der Grafschaft Bentheim«, Schloss Clemeswerth in Sögel, 6. November 2009.
- ▶ Sektionssitzung im Rahmen der Jahresversammlung der Leibniz-Gemeinschaft, Rostock, 26. November 2009.
- ▶ Arbeitskreis der Archive der Leibniz-Gemeinschaft zur Erarbeitung einer Monografie unter dem Titel »Forschen, Reisen und Entdecken – Schätze aus den Archiven der Leibniz-Gemeinschaft«, Fulda, 3. Dezember 2009.

Dipl.-Biol. Marc Liedtke

- ▶ Tagung des Deutschen Museumsbundes und der Kulturstiftung der Länder: »Chefsache Bildung«, Stralsund, 10.–13. Mai 2009.
- ▶ Bundestagung der Volontäre, Chemnitz, 20.–23. März 2009.
- ▶ Volontärstagung: Ausstellen und Gestalten, Kalkriese, 11.–12. August 2009.

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg: »Tage der Industriekultur«, Hamburg, 25. März, 27. Mai und 1. Juli 2009.
- ▶ Tagung der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Salzgewinnung und Salzverarbeitung, Bad Reichenhall, 27.–29. April 2009.
- ▶ Tagung »Fluss – Land – Stadt. Zur Regionalgeschichte der Unterweser« von Landschaftsverband Stade, Stadtarchiv Bremerhaven, Hamburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte beim Historischen Seminar der Universität Hamburg und Deutschem Schiffahrtsmuseum, Hochschule Bremerhaven und DSM, 23.–24. April 2009.
- ▶ Tagung der IG Seezeichen, Arbeitsgruppe Denkmalschutz für Seezeichen, DSM, 28. März 2009.
- ▶ Jahrestagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen: »Bürgertum in Nordwestdeutschland im »langen« 19. Jahrhundert«, Göttingen, 15.–16. Mai 2009.
- ▶ 14. Internationaler TICCICH-Kongress: Industrial Heritage – Ecology & Economy, Freiberg, 30. August – 5. September 2009.
- ▶ Tagung der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Brücken und Kanalanlagen, Kiel und Rendsburg, 4.–6. Oktober 2009.
- ▶ 400 Years Anniversary Symposium on Historic Dockyards in Japan and the Netherlands, Museum of Maritime Science, Tokyo, 28.–30. November 2009.

Dr. Albrecht Sauer

- ▶ Workshop »Numerical Models and the Dynamic Interpretation and Reconstruction of Medieval and

Early Shipwrecks« (Eigenbeitrag), Texas/USA, 7.–14. März 2009.

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler

- ▶ Jahrestagung der Leibniz-Gemeinschaft, Potsdam, 14.–16. Oktober 2009.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ ICMM Meeting (Tagungsvorbereitung), Greenwich, 19.–22. Februar 2009.
- ▶ Workshop North Sea Society Conference (Tagungsvorbereitung), Göteborg, 20.–22. März 2009.
- ▶ Frühjahrstagung Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission (Eigenbeitrag), Laboe, 17.–18. April 2009.
- ▶ Frühjahrstagung der North Sea Society, Hull/England, 15.–17. Mai 2009.
- ▶ Tagung der Leibniz-Gemeinschaft, Bonn, 18.–19. Mai 2009.
- ▶ Underwater Archaeology & Heritage Conference (Eigenbeitrag), Lorient/Frankreich, 2.–6. Juni 2009.
- ▶ NAHFA Conference (Eigenbeitrag), Norfolk/Virginia, 17.–22. August 2009.
- ▶ Sektionssitzung der Leibniz-Gemeinschaft, Schleswig, 23.–24. September 2009.
- ▶ ICMM Jahrestagung (Organisator), Esbjerg, 4.–8. Oktober 2009.
- ▶ Stiftung Denkmalschutz: Leuchtturm Roter Sand, Bremerhaven, 2. November 2009.
- ▶ Herbsttagung der Deutschen Seefahrtshistorischen Kommission, Hamburg, 21. November 2009.
- ▶ Jahrestagung der Leibniz-Gemeinschaft, Rostock, 26.–27. November 2009.
- ▶ David Proctor Memorial Lecture, Lloyd's Register, London, 10.–11. Dezember 2009.

Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz

- ▶ »In Poseidons Reich XVI – Unterwasserarchäologie in norddeutschen Flüssen und Seen«, Kiel, 21.–22. Februar 2009.
- ▶ »Archaeological Conservation: Specialized Techniques and Research for Wet Objects«, Ottawa/Kanada, 21.–24. September 2009.
- ▶ Treffen der Archäologischen Restauratorinnen und Restauratoren in Niedersachsen, Bramsche, 21. Oktober 2009.

Christina Voigt, M.A.

- ▶ Jahrestagung des Museumsverbandes Niedersachsen und Bremen, Cloppenburg, 19.–21. März 2009.

- ▶ Tagung Deutscher Museumsbund und ICOM Deutschland, Stralsund, 13. Mai 2009.
- ▶ Volontärstagung: Ausstellen und Gestalten, Kalkriese, 11.–12. August 2009.

Dr. Ursula Warnke

- ▶ Szenografie-Kolloquium, Dortmund, 28.–30. Januar 2009.
- ▶ Mitgliederversammlung Nord-West-Verbund Meeresforschung e.V., Bremen, 9. Februar 2009.
- ▶ Vorstandssitzung ECSITE-d, Dortmund, 19. Februar 2009.
- ▶ DEGUWA-Jahrestagung, Kiel, 21.–22. Februar 2009.
- ▶ Forschungsallianz Kulturerbe FALKE, Bronnbach, 1.–2. März 2009.
- ▶ Jahrestagung Museumsverband Niedersachsen, Cloppenburg, 20. März 2009.
- ▶ ECSITE-Direktorentreffen, Odysseum Köln, 30.–31. März 2009.
- ▶ Sondersitzung Nordwest-Verbund Meeresforschung e.V., Bremen, 4. Mai 2009.
- ▶ Tagung der Leibniz-Gemeinschaft, Bonn, 18.–19. Mai 2009.
- ▶ ECSITE-Jahrestagung, Mailand, 4.–7. Juni 2009.
- ▶ Programmkommission Wissenschaft im Dialog, Berlin, 29.–30. Juni 2009.
- ▶ 4. Touristik Workshop Museum der BIS Bremerhaven, Bremerhaven, 20. Juli 2009.
- ▶ Forum Programmbudgets der Leibniz-Gemeinschaft, Berlin, 8. September 2009.
- ▶ Sektionssitzung der Leibniz-Gemeinschaft, Schleswig, 23.–24. September 2009.
- ▶ ICMM-Jahrestagung, Esbjerg/Dänemark, 4.–8. Oktober 2009.
- ▶ Internationale Konferenz für Unterwasserarchäologie (IKUWA), Jahrestagung, Istanbul, 12.–15. Oktober 2009.
- ▶ 2. Sitzung der Forschungs-Allianz Kulturerbe, Bremerhaven, 26. Oktober 2009.
- ▶ Jahrestagung des Marschenrats zur Förderung der Archäologie im Küstengebiet e.V.: »Flüsse als Kommunikations- und Handelswege/Rivers as Routes of Communication and Trade«, Bremerhaven, 3.–7. November 2009.
- ▶ Jahrestagung der Leibniz-Gemeinschaft, Rostock, 26.–27. November 2009.
- ▶ Forum Wissenschaftskommunikation, Berlin, 30. November – 2. Dezember 2009.



X. VORTRAGSTÄTIGKEIT

43

Vortragsreihe im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum bietet der interessierten Öffentlichkeit seit dem Jahr 2005 regelmäßig am Dienstag »Wissen mit Unterhaltungswert«. Die Vortragsreihe »Schiffe Meere, Häfen – Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum« hat sich fest etabliert. Im Wechsel mit externen Rednern, die zu verschiedenen schiffahrtsbezogenen Themen vortragen, stellen die Wissenschaftler des DSM ihre Forschungsarbeiten und -ergebnisse vor.

- ▶ 13. Januar 2009 – Gerhard Bohrmann, Wittheit zu Bremen, Universität Bremen: »Frank Schätzing: Der Schwarm – Wirklichkeit und Fiktion«.
- ▶ 27. Januar 2009 – Dr. Albrecht Sauer, DSM: »Mit Koggen unterwegs. Zur Praxis der Seeschifffahrt im Mittelalter«.
- ▶ 10. Februar 2009 – Jörg Nadler, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft: »10 000 Jahre Fischerhandwerk«.
- ▶ 11. Februar 2009 – Rüdiger Ohloff, Uwe Hansen: »Rolling Home – Erlebnisse an Bord der Viermastbark PASSAT«.
- ▶ 17. Februar 2009 – Jürgen Schütte, Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.: »Abenteuer Floßfahrt«.
- ▶ 17. März 2009 – Detlef Michelers: »Brand der BREMEN«.
- ▶ 24. März 2009 – Dr. Hauke Jöns: »Neue Ausgrabungen am kaiserlichen Zentralplatz von Sievern, Landkreis Cuxhaven«.
- ▶ 7. Mai 2009 – Freg.-Kpt. Dieter Engelhardt, Hauptbootsmann Daniel Osewold, MOS Bremerhaven, Nautischer Verein: »Nachtsichtgeräte – Sehen und gesehen werden, Einsatz in der zivilen Handelsschifffahrt«.
- ▶ 9. Juni 2009 – Klaus-Peter Kiedel, DSM: »Das Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums – ein Blick hinter die Kulissen«.
- ▶ 1. August 2009 – Melanie Leonhard, Christina

Voigt, DSM: »175 Jahre Rickmers – eine Familien- und Firmengeschichte«.

- ▶ 15. Oktober 2009 – PD Dr. Christine Aka, Universität Münster: »Bauern, Friedhöfe, Sachkultur und bäuerliches Selbstbewusstsein in der Wesermarsch«.
- ▶ 10. November 2009 – Harald Focke, Nautischer Verein: »50 Jahre BREMEN V. Der letzte Liner des Norddeutschen Lloyd«.
- ▶ 11. November 2009 – Prof. Dr. Ingo Heidbrink, Old Dominion University, Norfolk, Virginia: »USS MONITOR versus CSS VIRGINIA – Marinetechnische Innovation und die Seeschlacht von Hampton Roads im amerikanischen Bürgerkrieg«.

Vorträge außerhalb der Vortragsreihe

Neben den Vorträgen innerhalb der Vortragsreihe sind die Wissenschaftler des DSM aktive Redner bei externen Tagungen, Symposien und anderen Veranstaltungen:

Ursula Feldkamp, M.A.

- ▶ Frauen auf Frachtsegelschiffen. Eine Analyse autobiografischer Quellen 1860 bis 1939. – Doktorandentagung am Seminar für Volkskunde, Münster, 1. Mai 2009.
- ▶ Der Reeder Arnold Bernstein. – Rosenak-Haus im Schnoor, 18. Mai 2009.
- ▶ Verpflegung an Bord. – Interview im Rahmen der Radiosendung Mare, 28. Dezember 2009.

Dr. Jana Gelbrich

- ▶ Evaluation of Bacterial Wood Degradation by Fourier-Transform-Infrared (FTIR) Measurements. – COST Action IE0601 »Wood Science for Conservation of Cultural Heritage«, International Conference on Wooden Cultural Heritage: Evaluation of Deterioration and Management of Change, Hamburg, 7. Oktober 2009.

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Schiffsarchäologische Funde im Deutschen Schiff-fahrtsmuseum. – Tagung »In Poseidons Reich XIV: Unterwasserarchäologie in nordeuropäischen Flüssen und Seen« der Deutschen Gesellschaft für Unterwasserarchäologie, 18. Februar 2009.
- ▶ Mit dem Floß von der Oberweser nach Bremen im Jahr 2008. Erinnerung an kulturelles Erbe. – Westfälisches Industriemuseum, Schiffshebewerk Henrichenburg, 10. März 2009.
- ▶ Gott selbst könnte dieses Schiff nicht versenken. Der Untergang der TITANIC. – Vorstellung der Wirklichkeit im Haus der Wissenschaft in Bremen, 11. April 2009.
- ▶ Seenotrettung tut Not. Der Untergang der JOHANNE im Jahr 1854 und die Gründung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. – Künstlerhaus in Spiekeroog in Verbindung mit dem Theaterprojekt »Theater an maritimen Orten« der Künstlergruppe »Das letzte Kleinod«, 15. Mai 2009.
- ▶ Bootsbau nach historischem Vorbild. – Podiumsdiskussion mit dem Bootsbauer Andreas Weigelt, Museum im Zeughaus, Vechta, 27. Mai 2009.
- ▶ Flößerei und Holzhandel im Oderraum. – 5. Forum zur Odergeschichte, Oderberg, 27. Juni 2009.

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Leuchttürme als maritime Zeugen der Schiff-fahrtsgeschichte. – Förderverein Baljer Leuchtturm, Balje-Hörne, 8. März 2009.
- ▶ Der Norddeutsche Lloyd als Global Player. Die Bedeutung der Reederei für die Auswanderung bis zum Ersten Weltkrieg. – Heimatverein Bad Laer, 15. März 2009.
- ▶ Die preußischen Küstenfestungen an der Wesermündung und Unterelbe von 1869 bis heute im Wandel. – Bremerhaven, 24. April 2009.
- ▶ 100 Jahre ELBE 3. Die Bedeutung der Feuerschiffe. – Bremerhaven, 12. September 2009.
- ▶ Bewegliche Brücken an der Küste. – Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in Kiel, 7. Oktober 2009.
- ▶ Dry Docks Built of Bricks in Germany. – Tokyo, 30. November 2009.

Dr. Albrecht Sauer

- ▶ The Hanseatic Cog from 1380. Part 1: Ship Find, Reconstruction and Performance; Part 2: Model Trials, Sailing Performance, Manoeuvring and Sea-keeping; Part 3: Navigation, Command and Life Aboard. – 12. März 2009.
- ▶ Segeln auf Koggen. – 24. September 2009.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

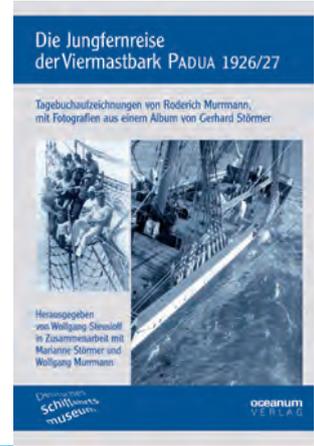
- ▶ The Bremen Cog of 1380. – Underwater Archaeology & Heritage Conference in Lorient, Frankreich, 3. Juni 2009.
- ▶ The German Maritime Museum: A Research Museum. – ICMMEsbjerg, 5. Oktober 2009.
- ▶ Der Schiffbauingenieur Rudolph Haack (1833–1909). Ein Industriepionier unter drei Kaisern. – Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission, Hamburg, 21. November 2009.
- ▶ German Shipping Companies during »Great Depression«, 1929–1933/34. – David Proctor Memorial Lecture, Lloyd's Register, London, 10. Dezember 2009.

Dr. Ursula Warnke

- ▶ Die Sanierung des Denkmals Hans-Scharoun-Bau. – Gotha, 2. April 2009.
- ▶ Der Masterplan Deutsches Schiffahrtsmuseum. – Atlantic Sail City Hotel, Bremerhaven, 22. September 2009.
- ▶ Leuchtturmprojekt DSM. – Leibniz-Fraunhofer Forschungsallianz FALKE, DSM, 26. Oktober 2009.
- ▶ Elsfleth und Bremen-Rekum – Händler, Handwerker und Großbauern an der Unterweser? – Marschenratskolloquium »Flüsse als Kommunikations- und Handelswege/Rivers as Routes of Communication and Trade«, Bremerhaven, 6. November 2009.

Vorträge im Rahmen des Vortragsprogramms der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven

- ▶ 20. Januar 2009 – Dr. Axel Behne, Stade: »Hermann Allmers als Modell. Innenleben und Außenwirkung eines Dichters«.
- ▶ 3. Februar 2009 – Dr. Manfred Reineke, Lester Lemke-Jene, Bremerhaven: »Das Konzept eines zukunftsweisenden Forschungseisbrechers für Europa AURORA BOREALIS«.
- ▶ 10. Februar 2009 – Jörg Nadler, Schleswig: »10 000 Jahre Fischerhandwerk«.
- ▶ 10. Februar 2009 – Dr. Hartmut Bickelmann, Bremerhaven: »Zwischen Regionalforschung und Heimatschutz. Die Anfänge der Heimatbewegung an der Unterweser«.
- ▶ 31. März 2009 – Dr. Christian Salewski, Bremen: »Nur wegen Zeppelin? Johann Schüttes Engagement im Luftschiffbau und in der Flugzeugindustrie«.
- ▶ 10. November 2009 – Kapitän Michael Ippich, Bremerhaven: »Wir schleppen alles!« Die Schleppschiffahrt der Unterweser-Reederei (URAG)«.



XI. WISSENSCHAFTLICHE REDAKTION

Hauptaufgabe der wissenschaftlichen Redaktion ist die Bepflanzung und Gestaltung der Publikationsreihen des DSM, vor allem der »Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums«, des wissenschaftlichen Jahrbuchs »Deutsches Schiffsarchiv«, der »Beihefte zum Deutschen Schiffsarchiv«, der Reihe »Deutsche Maritime Studien« und der »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum«. Erik Hoops, M.A., der Leiter der Redaktion, hat die Schriftleitung der drei erstgenannten Reihen. Er beplant den Publikationsetat in Abstimmung mit der Geschäftsleitung, prüft die eingegangenen Manuskripte, leitet das Referierungsverfahren ein und trifft nach der erfolgten Prüfung die Entscheidung über die Annahme zur Veröffentlichung bzw. Ablehnung. Weiter gehört der Abschluss von Autoren- und Verlagsverträgen ebenso zu seinen Aufgaben wie die wissenschaftliche, d.h. auch inhaltliche Bearbeitung von Manuskripten sowie die herstellungstechnische und verlegerische Begleitung der Publikationen bis zum Erscheinen.

Zum 1. Januar 2009 hat das DSM die Zusammenarbeit mit seinem neuen Verlagspartner, dem Oceanum Verlag, Wiefelstede, aufgenommen. Die Herausgabe von Schrifttum im Convent Verlag, Hamburg, wurde mit Erscheinen von Band 67 der Schriftenreihe eingestellt. Die im Convent Verlag erschienenen Ausgaben des »Deutschen Schiffsarchivs«, der »Beihefte zum Deutschen Schiffsarchiv« sowie zwei Bände der Schriftenreihe wurden vom DSM angekauft und werden fortan über den Oceanum Verlag vertrieben. Gleiches gilt für einen Großteil der im Eigenverlag des DSM veröffentlichten Broschüren und Hörbücher, die somit – mit ISB-Nummern ausgestattet – nun auch über den Buchhandel zu beziehen sind.

Die engere Zusammenarbeit zwischen DSM und Oceanum Verlag brachte einen (in dieser Form erwarteten) erhöhten Arbeitsaufwand mit sich, da verschiedene Festlegungen zu treffen waren (z.B. ISBN-Systematik und -vergabe, Logoentwürfe und deren

Anordnung auf den Publikationen, Gestaltung von Werbemitteln) und es neue Vertriebswege zu erproben gilt. Insbesondere mit Hinblick auf den Aufbau einer funktionierenden umfassenden Mailingkartei wird noch einiger Arbeitsaufwand zu leisten sein.

Als erste DSM-Publikation erschien im Oceanum Verlag im Februar 2009 der Titel »Erwachsen werden in Sturm und Stille«. Im Oktober 2009 folgten mit den Publikationen »Dreimastschoner und Dampfbarkassen«, »Deutsches Schiffsarchiv« 31, 2009, und »Die Jungferreise der Viermastbark PADUA« die ersten Titel der Schriftenreihe, des wissenschaftlichen Jahrbuchs und der Beihefte zum DSA.

Insgesamt ging der Verlagswechsel reibungsarm vonstatten. Auch wenn sich abschließende Aussagen über die finanziellen Auswirkungen (Entwicklung der Produktionskosten und der Buchverkaufszahlen) erst in einigen Jahren werden treffen lassen können, deuten die Zahlen des Jahres 2009 darauf hin, dass es zu keinem Einbruch bei den Buchverkäufen kommen wird. Diese blieben gegenüber dem Jahr 2008, trotz gesunkener Besucherzahlen im DSM, insgesamt nahezu konstant, bei Verlagstiteln im Oceanum Verlag war sogar ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Positiv auch der Trend bei der Höhe der Druckkostenzuschüsse: Hier hat der Verlagswechsel zu einer Kosteneinsparung von rund 15% geführt.

Die Zahl der zur Prüfung eingereichten Buch- und Aufsatzmanuskripte hat nach einer Reihe von Jahren mit rückläufigen Eingangszahlen derart zugenommen, dass die Bewältigung dieser Aufgabe für die Redaktion zunehmend problematisch wird. Hierzu trägt auch das für das »Deutsche Schiffsarchiv« sowie zunehmend für alle Monographien praktizierte Referierungsverfahren bei, das einen erhöhten Verwaltungsaufwand mit sich bringt.

Da der Herausgabe von Publikationen finanzielle und insbesondere arbeitsmäßige Grenzen gesetzt sind, droht sich – wie vor einigen Jahren – wieder ein Manuskriptstau zu entwickeln. Um diesem Problem zu

begegnen, wurden bzw. werden einige Buchmanuskripte in stark verkürzter Form als Aufsätze in das »Deutsche Schifffahrtsarchiv« integriert und das Jahrbuch in rascherer Folge vorgelegt.

Positiv zu bewerten ist, dass durch die hohe Zahl der zur Veröffentlichung in Aussicht genommenen Manuskripte eine längerfristige Planung möglich wird. Auf der anderen Seite führt es bei den meisten Autoren natürlich zu Unmut, wenn der Zeitraum zwischen Einreichung eines Manuskriptes und Veröffentlichung mehrere Jahre beträgt.

Angaben zu einzelnen Publikationsreihen

Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Die Arbeiten an Band 66 der Schriftenreihe (René Tebel: »Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit«) wurden wieder aufgenommen. Allerdings hat der Autor bis heute keine vollständige Korrektur des Kartenkataloges eingereicht. Auch steht noch eine Reproduktionsgenehmigung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften aus, sodass zum jetzigen Zeitpunkt noch kein verlässlicher Termin für den Abschluss der Arbeiten und die Veröffentlichung des Buches genannt werden kann.

Bereits im November 2008 hatte Band 67 (Thomas Förster: »Große Handelsschiffe des Spätmittelalters«) Druckreife erreicht. Allerdings war im Oktober 2008 von dritter Seite angezweifelt worden, dass sich der Verfasser im Besitz von Abdruckrechten für Abbildungen aus den Beständen des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern (LaKD M-V) befände. Diesen Vorwurf hatte sich das LaKD M-V zu eigen gemacht, weshalb es – trotz Übersendung eines Datensatzes und Vorlage der von Herrn Dr. Förster geschlossenen Vereinbarungen mit der Behörde, zu denen sich diese bis zum Jahresende 2008 nicht erklärt hatte – nicht zur Drucklegung gekommen war. Entgegen den Erwartungen zog sich die Klärung der Angelegenheit über einen längeren Zeitraum hin. Nach langwierigen Auseinandersetzungen (über die Frage der Abbildungsrechte hinaus forderte die Behörde nun auch inhaltliche Korrekturen, insbesondere die Abmilderung oder Streichung von Textpassagen, die sich kritisch mit der Arbeit des Landesamtes auseinandersetzen) gelang es schließlich Ende Juni 2009, mit dem LaKD M-V zu einer Einigung zu gelangen und aus Schwerin eine Abdruckgenehmigung zu erhalten. Somit war es möglich, den unterwasserarchäologisch ausgerichteten Band im September 2009 vorzulegen.

Das Buchmanuskript von Ulrike Lange-Basman: »Dreimastschoner und Dampfbarkassen« (Schriftenreihe, Band 68) wurde zum Jahresbeginn 2009 abschließend redaktionell bearbeitet und in den Satz gegeben. Nach Eingang der Autorinnenkorrektur im Juni wurde mit Hochdruck an der Druckvorbereitung dieses Buches über die weithin unbekannte Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst gearbeitet, sodass der Band noch im Oktober 2009 im Oceanum Verlag erscheinen konnte.

Um das immer wieder bekundete Interesse an einer englischen Fassung des 2003 erschienenen Bandes zur Kogge zu befriedigen, wurden die Möglichkeiten und Kosten einer solchen Ausgabe unter dem Arbeitstitel »The Bremen Cog« ausgelotet. Die ermittelten Kosten für Übersetzung, Reprogenehmigungen und Autoren-honorare ergaben jedoch, dass sich dieses Projekt nicht annähernd kostendeckend kalkulieren lässt, zumal nicht mit Absatzzahlen wie bei der deutschsprachigen Ausgabe zu rechnen ist.

Von mehreren Seiten positiv geprüft wurde im Sommer ein umfangreiches Manuskript »Von Fischdampfern zu Großtankern und Marineschiffen«, in dem der Autor (Hans H. Meyer) in bisher so nicht publizierter Form sämtliche Schiffsneu- und Schiffs-umbauten der Kieler Howaldtswerke AG von 1945 bis 1967 ausführlich vorstellt. Konzipiert ist dieses Werk als erster von drei Bänden, wobei sich die Folgearbeiten mit den Um- und Neubauten der Howaldtswerke Hamburg AG und der Deutsche Werft AG 1945–1967 sowie der Howaldtswerke Deutsche Werft AG ab 1968 beschäftigen werden. In einem Gespräch mit Verfasser und Verleger wurde schließlich im Herbst eine Übereinkunft über die Veröffentlichung aller drei Bände erzielt und ein entsprechender Vertrag unterzeichnet. Für die Schriftenreihe in Aussicht genommen war zwischenzeitlich auch ein Tagungsband »Das maritime Europa. Vom Beginn der Neuzeit bis heute«. Nach dem Ausbleiben konkreter Zusagen und Texte der im März 2009 auf einem Kongress in Berlin gehaltenen Vorträge wurde das Projekt inzwischen jedoch wieder aus der Planung genommen.

Deutsches Schifffahrtsarchiv (DSA)

Die in den Jahren 2008 und 2009 betriebene Aufnahme des »Deutschen Schifffahrtsarchivs« in die von Thomson Scientific, Philadelphia, betriebene ISI Zeitschriftenliste war leider nicht von Erfolg gekrönt. Anfang Januar 2010 erging der Ablehnungsbescheid mit der Begründung, dass das DSA verspätet, zudem nicht in englischer Sprache erscheine. Insbesondere aus letzterem Grund wird vorerst kein erneuter Versuch zur ISI-Listung des DSA unternommen.

Die Zahl der für das wissenschaftliche Jahrbuch eingereichten Manuskripte hat ebenso zugenommen wie die Zahl der positiven Stellungnahmen. Allerdings erfordert das Referierungsverfahren einen hohen Verwaltungsaufwand, da die Ergebnisse der Begutachtung den Autoren vermittelt werden müssen, in etlichen Fällen gar mehrere Prüfdurchgänge zu absolvieren sind. Ein weiteres Problem betrifft die Länge der Beiträge. Waren in früheren Zeiten 20-seitige Manuskripte die Regel, so stellen sie inzwischen eher die Ausnahme dar: Häufig umfassen die Texte 40 Seiten und mehr. Auch die Zahl der eingereichten Illustrationen hat im Zeitalter der Digitalisierung stark zugenommen.

Einzelne Manuskripte, deren Länge die eines DSA-Aufsatzes zwar überschreiten, die jedoch nicht umfangreich genug für eine gebundene Monographie mit Schutzumschlag oder gar in Großformat sind, werden

seit einiger Zeit als »Beihefte zum Deutschen Schiffs-fahrtsarchiv« publiziert (siehe hierzu unten). Bei anderen Beiträgen wird künftig eine Teilung, die eigentlich vermieden werden sollte, wieder unumgänglich werden. Die angestrebte Limitierung des Umfangs der einzelnen Ausgaben auf rund 350 Seiten ist vor diesem Hintergrund trotz aller Maßnahmen noch nicht in Sicht.

Positiver Nebeneffekt ist allerdings, dass es nun möglich wird, die Bände 31 und 32 des DSA im Abstand von nur rund sechs Monaten vorzulegen und so die Diskrepanz zwischen Erscheinungstermin und im Titel geführtem »Berichtsjahr« zu verringern. Um dies erreichen zu können und den Stau an Buchmanuskripten abzubauen, wurden bzw. werden zudem einzelne dieser Manuskripte in stark verkürzter Form als Aufsätze im DSA publiziert.

Für das Deutsche Schiffsfahrtsarchiv 31, 2008 wurden insgesamt 19 Beiträge redaktionell bearbeitet, in den Satz gegeben und durch den Redaktionsleiter Korrektur gelesen. Sämtliche im Vorfeld zur Begutachtung eingereichten Beiträge waren nach erster Einsichtnahme an Fachreferenten weitergeleitet worden, zwei Beiträge wurden durch Erik Hoops referiert. Umfangreiche redaktionelle Bearbeitungen waren bei sieben Beiträgen nötig, darunter einem eigentlich als Buchmanuskript eingereichten Text (Hans Constabel: Zeitsplitter), der stark eingekürzt und in Teilen umgeschrieben wurde. Zu zwei weiteren Beiträgen waren Bildrecherchen und Abbildungsbeschaffungen erforderlich. Zuletzt wurde in Abstimmung mit dem Oceanum Verlag eine neue Umschlaggestaltung für die Ausgaben des »Deutschen Schiffsfahrtsarchivs« entworfen. Band 31 mit einem Umfang von 448 Seiten erschien im Oktober 2009.

Zum Deutschen Schiffsfahrtsarchiv 32, 2009 wurden im Jahresverlauf dreizehn Beiträge positiv begutachtet, in einem Fall durch den Redaktionsleiter. Alle diese Manuskripte wurden redaktionell überarbeitet, in elf Fällen durch den Redaktionsleiter, und für den Satz vorbereitet, darunter wiederum ein Buchmanuskript (Gunther D. Neuen: Auf See), das eingekürzt und in Teilen umgeschrieben wurde. Ein weiterer Beitrag erforderte eine starke Bildbearbeitung, für andere war die Beschaffung von Illustrationen aus unterschiedlichen Quellen und in einem Fall die Einholung von Abdruckrechten in den USA und in den Niederlanden erforderlich. Ein Manuskript, das ursprünglich als Monographie im Hauschild Verlag, Bremen, erscheinen und nach gescheiterten Verhandlungen mit dem Verfasser zu Fragen der Finanzierung als Aufsatz im DSA abgedruckt werden sollte, wurde redaktionell bearbeitet. In diesem Zuge wurde festgestellt, dass die Arbeit trotz positiver Prüfung durch einen Fachreferenten und Vertreter des Verlags für einen Abdruck im Jahrbuch des DSM gänzlich ungeeignet ist. Da der Autor nicht willens war, den Text eingehend zu überarbeiten, wurde von einer Veröffentlichung Abstand genommen. Zum Jahresende 2009 befanden sich drei Beiträge für Ausgabe 32 des DSA im Satz, weitere sieben bereits gesetzte Artikel wurden bereits durch die Autoren und den Redaktionsleiter Korrektur gelesen. Es wird ange-

strebt, den Band 32, 2009, im Frühjahr 2010 vorzulegen. Zur Veröffentlichung im DSA 33, 2010 wurden fünf (einer durch den Redaktionsleiter) von sieben vorliegenden Beiträgen positiv begutachtet. In einem Fall wurde die Veröffentlichung abgelehnt, zu einem weiteren Manuskript steht das Urteil des Referenten noch aus.

Beihefte zum Deutschen Schiffsfahrtsarchiv

In der Vergangenheit sind bereits zwei für das DSA eingereichte längere Beiträge als »Beihefte« erschienen. Da inzwischen weitere Texte in hierfür geeigneter Länge vorliegen, sollen die »Beihefte« künftig als feste Reihe fortgeführt werden. Zu diesem Zweck wurde für die Reihe eine ISSN beantragt. Die bereits vorliegenden zwei Beihefte werden, mit neuen ISBN ausgestattet, künftig durch den Oceanum Verlag vertrieben.

Als Beiheft zum Deutschen Schiffsfahrtsarchiv 31 wurde im Oktober 2009 die von Wolfgang Steusloff u.a. herausgegebene Dokumentation »Die Jungfernerreise der Viermastbark PADUA 1926/27« vorgelegt. Das Buch, das einen Augenzeugenbericht dieser ersten Reise wiedergibt, wird illustriert durch zeitgenössische Fotografien, die zum Teil ebenfalls auf der Jungfernerreise des P-Liners entstanden. Alle Arbeiten für diese Publikation – vom Abschluss eines Autorenvertrages über Manuskriptbearbeitung und Fahrenkorrektur bis zur Drucklegung – wurden innerhalb weniger Monate durchgeführt.

Als Beiheft zu DSA 32 werden zwei von Herbert Karting für das Deutsche Schiffsfahrtsarchiv eingereichte, positiv begutachtete Beiträge in gebündelter Form unter dem Titel »Schiffbaumeister Matthew Turner. Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner« erscheinen. Die umfangreichen redaktionellen Arbeiten, insbesondere hinsichtlich einer Zusammenführung der beiden Texte, der Überarbeitung des Anmerkungsapparates und der Bebilderung, wurden im Dezember 2009 abgeschlossen und das Manuskript in den Satz gegeben. Erscheinen soll das Beiheft im Frühjahr 2010.

Als Beiheft zu DSA 33 in Aussicht genommen ist das durch die Redaktion geprüfte Manuskript Hermann Sandmann: »Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers«. Diese erstmals 1896 im Privatdruck publizierten Aufzeichnungen eines Papenburger Segelschiffskapitäns skizzieren seine Fahrzeit von 1831 bis 1869. Ursula Feldkamp und der Urenkel des Verfassers, Karl-Wilhelm Wedel, werden als DSA-Beiheft erstmals eine annotierte und kommentierte Edition herausgeben.

Deutsche Maritime Studien

Ende 2009 kam es zum Abschluss der vorbereiteten Rahmenvereinbarung über die Herausgabe der Reihe »Deutsche Maritime Studien« (DMS) in Form eines Verlagsvertrages mit dem Verlag H.M. Hauschild in Bremen.

Für die Bände 7–9 der wissenschaftlichen Studienreihe

wurden durch Erik Hoops die Titeleien erstellt, die Manuskripte redaktionell bearbeitet (jedoch nicht inhaltlich) sowie die Umschlagtexte Korrektur gelesen. Mit Kai Kähler, Verfasser des für das Jahr 2010 zur Veröffentlichung vorgesehenen Bandes 10 der DMS, wurden mehrfach Fragen der Manuskripteinlieferung und Bebilderung erörtert. Erstellte wurde die Titelei zu der Arbeit »Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910–1970: Von staatlicher Kaiverwaltung in den freien Wettbewerb«. Bis zum Jahresende wurde der Text gesetzt und durch Verlagslektorat sowie Autor Korrektur gelesen.

Für das Jahr 2010 wurde die Arbeit von Judith Kestler: »Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg« als Band 11 in die konkrete Planung übernommen. Nachdem die Autorin ihr Manuskript zum Jahresende 2009 bei der Redaktion eingereicht hat, erfolgen Anfang 2010 die vorbereitenden Arbeiten zur Satzlegung.

Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die bereits seit längerem diskutierte Etablierung einer Reihe von Faksimile-Editionen seltener Ausgaben aus dem Bestand der Bibliothek des DSM wurde im Herbst 2009 unter dem Reihentitel »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum« in Zusammenarbeit mit der Edition Stiedenrod umgesetzt.

Ein vom Verleger vorgelegter Entwurf für eine Rahmenvereinbarung wurde durch den Redaktionsleiter geprüft, abgelehnt und unter Hinzuziehung eines Rechtsbeistands Anfang Mai 2009 mit einem eigenen Entwurf beantwortet. Dieser wurde nach zähen Verhandlungen und diversen kleineren Änderungen im August unterzeichnet und im Herbst um eine Zusatzvereinbarung zur Regelung der Finanzierung von Ausstattungs- und Werbemustern für die Reihe ergänzt. Daneben wurde ein Muster für Projektvereinbarungen zu der neuen Reihe erstellt.

Wenig später erschien die erste Bandnummer der Raritätenreihe, »Instrument unde Declinatie der Suennen« (Original aus dem Jahr 1578), in dreiteiliger Form (Faksimile-, Transkriptions- und Kommentarband) und drei Ausstattungsvarianten (einer Luxusausgabe in Kassette, einer Schmuckausgabe in Schuber sowie Einzelausgaben der drei Einzeltitel). Alle Ausstattungen sind hochwertig gearbeitet und werden folglich auch hochpreisig angeboten. Entsprechend wichtig wird es daher sein, dafür Sorge zu tragen, dass die neue Reihe adäquat im Buchmarkt platziert wird. Eine der Voraussetzungen hierfür ist natürlich auch eine gewisse Anzahl an Titeln, weshalb für das Jahr 2010 bereits weitere Bände in Aussicht genommen wurden. Die Arbeiten an diesen Titeln sind zum Teil bereits weit vorangeschritten.

Schriften außerhalb der Publikationsreihen und Veröffentlichungen im Selbstverlag

Zu einer in Zusammenarbeit mit dem DSM von Archaetype Publications Ltd., London, zu publizierenden Arbeit von Per Hoffmann: »Cog & Company. On the Conservation of Archaeological Ships and Boats« ging dem DSM ein Vertragsentwurf zu. Nach Prüfung und Überarbeitung (Festschreibung des Erscheinungstermins und Festlegung der Zahl der dem DSM zu überstellenden Exemplare) wurde dieses »Memorandum of Agreement« unterzeichnet. Die Arbeit soll bis zum März 2012 erscheinen.

Mit dem Oceanum Verlag, Wiefelstede, wurde eine Vereinbarung über den Vertrieb des zur gleichnamigen Sonderausstellung im Selbstverlag des Museums erschienenen Titels »175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte« (Hrsg. Lars U. Scholl) und die Ausstattung mit einer ISBN geschlossen. Hierdurch wird gewährleistet, dass die Publikation über den Buchhandel zu beziehen ist und bei der Deutschen Nationalbibliothek gelistet wird.

Im Spätsommer wurde das Publikationsverzeichnis 2009/2010 des DSM im Umfang von 28 Seiten konzipiert, gestaltet und in den Druck gegeben.

Ende 2009 begannen die redaktionellen Arbeiten am Jahresbericht 2008 des DSM, der Anfang 2010 vorgelegt werden soll.

Projektübersicht: Abgeschlossene Arbeiten

Monographien und Sammelwerke (herausgegeben vom DSM)

Thomas Förster: Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. (= Schriften des DSM, Bd. 67). Kuden: Convent Verlag 2009. 376 S., 269 Abb.

Ulrike Lange-Basman: Dreimastschoner und Dampfbarkassen. Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau. (= Schriften des DSM, Bd. 68). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2009. 308 S., 187 Abb.

Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Wiefelstede: Oceanum Verlag 2009. 448 S., 237 Abb.

Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann (Hrsg.): Die Jungfernerreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2009. 80 S., 70 Abb.

David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen: Hauschild Verlag 2009. 455 S., 80 Abb.

Hajo Neumann: Vom Forschungsreaktor zum »Atom-

schiff« OTTO HAHN. Die Entwicklung von Kernenergieantrieben für die Handelsmarine in Deutschland. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 7). Bremen: Hauschild Verlag 2009. XVI, 261 S., 35 Abb.

Melanie Leonhard: Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834–1918. Schiffbau, Schifffahrt, Handel. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 8). Bremen: Hauschild Verlag 2009. XVI, 272 S., 30 Abb.

Jörn Lindner: Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 9). Bremen: Hauschild Verlag 2009. XXIV, 400 S., 49 Abb.

Instrument und Declinatie der Suennen ... Faksimile der Ausgabe Lübeck 1578. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 1: Faksimileband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2009. 72 S., mit beweglicher Windrose. Ausgaben in Luxuskassette, in Schubert und als Einzelband.

Instrument und Declinatie der Suennen. Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578. Übertragung von Wolfgang Köberer. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2009. 72 S. Ausgaben in Luxuskassette, in Schubert und als Einzelband.

Wolfgang Köberer: Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578. Kommentar. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 3: Kommentarband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2009. 112 S. Ausgaben in Luxuskassette, in Schubert und als Einzelband.

Ursula Feldkamp, Inga Brantzky, Antje-Kathrin Hinrichsen-Mohr: Erwachsen werden in Sturm und Stille. Aufzeichnungen des Schiffsjungen Enno Rudolph Koch über seine Reise auf dem Segler ARTHUR FITGER 1903. Ein Museumsprojekt mit Schülern. Wiefelstede: Oceanum Verlag 2009. 84 S., 2 Umschlagklappen, über 100 Abb.

Lars U. Scholl (Hrsg.): 175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte. Sonderausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2009. Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2009. 64 S., 2 Umschlagklappen, über 100 Abb.

Monographien und Sammelwerke (hrsgg. in Zusammenarbeit mit dem DSM)

Eckhard Schinkel und Lars U. Scholl (Hrsg.): Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern. Bremen: Hauschild Verlag 2009. 128 S., 107 Abb.

Berichte und Broschüren (hrsgg. vom DSM) [ohne Karton-Modellbau-Bogen]

Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2009/2010. (Info-Broschüre). Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2009. Auch als E-Publishing unter www.dsm.museum. 28 S., reich ill.

E-Publishings (unter www.dsm.museum publiziert)

Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–31. PDF-Datei. 64 S.

Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008 – Abstracts. HTML-Dateien. 18 Dokumente.

Flößerei-Bibliographie. Zusammengestellt von Hans-Walter Keweloh. Stand: 2008. PDF-Datei. 67 S.

Dass. Stand: 2009. PDF-Datei. 69 S.

Zeitschriften (hrsgg. vom Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.)

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 31. Jahrgang, 2009, Heft 1, 32 Seiten, illustriert.

Dass., Heft 2, 32 Seiten, illustriert.

Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter

(E = Einzelveröffentlichung, auch als Herausgeber;

R = verantwortliche Redaktion; A = Aufsatz;

Ü = Übersetzung; B = Besprechung)

Ursula Feldkamp, M.A.

E (zusammen mit Inga Brantzky und Antje-Kathrin Hinrichsen-Mohr): Erwachsen werden in Sturm und Stille. Aufzeichnungen des Schiffsjungen Enno Rudolph Koch über seine Reise auf dem Segler ARTHUR FITGER 1903. Bremerhaven, Wiefelstede 2009.

Dr. Jana Gelbrich

E Bacterial Wood Degradation – A Study of Chemical Changes in Wood and Growth Conditions of Bacteria. Dissertation an der Georg-August-Universität Göttingen. Göttingen 2009.

A (zusammen mit Carsten Mai und Holger Militz): Evaluation of Bacterial Wood Degradation by Fourier-Transform-Infrared (FTIR) Measurements. COST Action IE0601 »Wood Science for Conservation of Cultural Heritage«. International Conference on Wooden Cultural Heritage: Evaluation of Deterioration and Management of Change. Hamburg, October 7–10, 2009.

A Nassholzkonservierung. Mein Arbeitsprogramm als Holzchemikerin am DSM. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 2, S. 7–9.

Erik Hoops, M.A.

E Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–31. E-Publishing unter www.dsm.museum. 64 Seiten.

E Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008 – Abstracts. E-Publishings unter www.dsm.museum. 18 Dokumente.

E Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2009/2010. (Info-Broschüre). Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2009. 28 Seiten, reich illustriert.

Auch als E-Publishing unter www.dsm.museum.

R Thomas Förster: Große Handelsschiffe des Spät -

- mittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. (= Schriften des DSM, Bd. 67). Bremerhaven, Kuden 2009. 376 Seiten, 269 Abbildungen.
- R Ulrike Lange-Basman: Dreimastschoner und Dampfbarkassen. Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau. (= Schriften des DSM, Bd. 68). Bremerhaven, Wiefelstede 2009. 308 Seiten, 187 Abbildungen.
- R Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2009. 448 Seiten, 237 Abbildungen.
- R Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann (Hrsg.): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2009. 80 Seiten, 70 Abbildungen.
- R (in Teilen): Hajo Neumann: Vom Forschungsreaktor zum »Atomschiff« OTTO HAHN. Die Entwicklung von Kernenergieantrieben für die Handelsmarine in Deutschland. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 7). Bremen 2009. XVI, 261 Seiten, 35 Abbildungen.
- R (in Teilen): Melanie Leonhard: Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834-1918. Schifffbau, Schifffahrt, Handel. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 8). Bremen 2009. XVI, 272 Seiten, 30 Abbildungen.
- R (in Teilen): Jörn Lindner: Schifffahrt und Schifffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918-2000. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 9). Bremen 2009. XXIV, 400 Seiten, 49 Abbildungen.
- R Laufende Aktualisierung und Erweiterung der Bereichs »Publikationen« auf der Homepage des DSM.
- A Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 1, S. 27–29.
- A Ungebrochenes Interesse an Fördervereinsarbeit. Mitgliederversammlung mit Rekordbeteiligung. In: Ebd., Heft 2, S. 5f.
- A Neues aus der Redaktion. In: Ebd., S. 23–27.
- Intensive Überarbeitungen erforderten die folgenden Beiträge für das wissenschaftliche Jahrbuch:
- A Bearbeitung von: Hans Constabel: Zeitsplitter. Erinnerungen an die Seefahrt in den 1940er Jahren. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008, S. 327–352.
- A Bearbeitung von: Gunther D. Neuen: Von Geisterschiffen und SOS-Rufen. Erinnerungen an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean. Erscheint in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009. 26 Seiten.
- A Bearbeitung des Manuskripts: Dampfer JOHANN HEINRICH BURCHARD. Tecklenborgs größter Neubau. Ursprünglich vorgesehen für Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009; inzwischen aus der Planung genommen.
- Hans-Walter Keweloh**
E Flößerei-Bibliographie. E-Publishing unter www.dsm.museum. 69 Seiten.
- R (zusammen mit Nicola-Borger-Keweloh): Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung. 16. Jg., 2009.
- A Das Gemälde »Flöße auf der Weichsel« von Friedrich Kallmorgen. Ein Dokument zur Weichselflößerei und zur Geschichte des Holzhandels. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008, S. 239–254.
- A Berichte zum Floßwesen im Schwarzwald. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 16, 2009, S. 39–47.
- A Flößerbrauchtum im Donaauraum. In: Ebd., S. 58–62.
- A Das Binnenschifffahrtsmuseum Oderberg. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 1, S. 30f.
- A Viele PS für die Abteilung Sportschifffahrt. Die Sammlung Robert Beelitz im Deutschen Schifffahrtsmuseum. In: Ebd., Heft 2, S. 16–18.
- B Hansische Umschau. Schifffahrt und Schifffbau. In: Hansische Geschichtsblätter 2009, S. 171–176.
- Klaus-Peter Kiedel**
E Faszination Hamburger Hafen. Fotografien von Walter Lüden aus den fünfziger Jahren. 3. Aufl. Bremen 2009.
- R Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 1 und 2.
- R Datenbank »Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren« mit 18 Beiträgen von 10 Autoren. E-Publishings unter ww2.dsm.museum/DBSchiff.
- A Dampf oder Diesel? Quellen zum Übergang von der Dampf- zur Motorschifffahrt 1910–1939. Fassung Nr. 1, Juni 2009. E-Publishing unter ww2.dsm.museum/DBSchiff/pdf_files/kiedel_dampf_oder_diesel.pdf. 34 Seiten.
- A Mit Sextant und Fotoapparat – Ein Rostocker Seemann sieht Afrika. Sonderausstellung mit Fotografien von Hermann Winkler. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2009, Heft 1, S. 14f.
- A Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums. In: Staatsarchiv Bremen (Hrsg.): Archive im Land Bremen. (= Kleine Schriften des Staatsarchivs Bremen, H. 44). Bremen 2009, S. 80f.
- A Mit Sextant und Fotoapparat. In: Deutsche Seeschifffahrt – Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder, Juni 2009, S. 48–51.
- Dipl.-Biol. Marc Liedtke, M.A.**
A Kann man Forschung sehen? Das DSM als Partner der »Forschungsexpedition Deutschland«. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 2, S. 13f.
- Dr. Dirk J. Peters**
A Von der Lloydhalle zum Columbusbahnhof/Columbus Cruise Center. Die Geschichte der Fahrgastanlagen in Bremerhaven. In: Hoffnung Amerika. Europäische Auswanderung in die Neue Welt. 2. Aufl., Bremerhaven 2008, S. 71–80.
- A 100 Jahre Feuerschiff BÜRGERMEISTER ABENDROTH ex EIDER. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 1, S. 6–8.

- A Der Norddeutsche Lloyd in Bremen als »Global Player«. Seine Bedeutung für Bremen, Bremerhaven und das Deutsche Kaiserreich. In: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 87, 2008, S. 177–197.
- A Ein Wahrzeichen der Ingenieurbaugunst. In: *Niederdeutsches Heimatblatt* (2009), Nr. 714.
- A (zusammen mit Wolfgang Neß und Christine Onnen): Die Schwebefähre Osten-Hemmoor. (= Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaugunst in Deutschland, Bd. 4.). Hrsg. Bundesingenieurkammer. Berlin 2009.
- A Der Schiffbauingenieur: Ein neues Berufsbild für den industrialisierten Schiffbau. In: Rudolph Haack (1833–1909). *Industrie-Pionier unter drei Kaisern*. Bremen 2009, S. 67–71.
- A (zusammen mit Eckhard Schinkel und Christian Ostersehlte): Zeittafel – Ereignisse und Entwicklungen in maritimer und allgemeiner Geschichte (1833–1909). In: Ebd., S. 17–22.
- A The Role of Industrial Archaeology in the Deutsches Schiffahrtsmuseum. In: 400 Years Anniversary Symposium on Historic Dockyards in Japan and the Netherlands, Tokyo 2009, S. 49f.
- A The Use of Brickwork for Dry-Docks in Germany. In: Ebd., S. 51–56.
- B Buchholz, Jörn; Focke, Harald: Auf Lloyd-Frachtern. Erinnerungen 1957 bis 1964, Bremen 2007. In: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 87, 2008, S. 378.
- B Ulrich, Peter: Aufbruch von der Weser. Die Biographie des Segelschiffkapitäns Johann Gerhard Lange (1880–1881), Bremen 2007. In: Ebd., S. 384f.
- Dr. Albrecht Sauer**
- E Online-Faksimile-Edition »Das niederdeutsche ›Seebuch‹ von 1470«. E-Publishing unter ww2.dsm.museum/seebuch.
- A Anfänge der Großschiffsnavigation in Nordeuropa. In: *Navigare necesse est. Geschichte der Navigation*. Hrsg. Grudrun Wolfschmidt. (= *Nuncius Hamburgensis. Beiträge zur Geschichte der Naturwissenschaften*, Bd. 14). Norderstedt 2008 (ersch. 2009), S. 224–245.
- Prof. Dr. Lars U. Scholl**
- E 175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte. Bremerhaven 2009.
- E (zusammen mit Hartmut Rübner): Major German Shipping Lines during the 1920s and 1930s. In: *International Journal of Maritime History* 21, June 2009, S. 27–54.
- A (zusammen mit Hartmut Rübner): Deutsche Großreedereien in der Weltwirtschaftskrise 1929–1933/34. In: Laurent Commaille (Hrsg.): *Entreprises et Crises Économiques au XXe Siècle*. Metz 2009, S. 133–168.
- A (zusammen mit Melanie Sulzer): Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 2009/2, S. 200–203.
- A (zusammen mit Rüdiger von Ancken): Gemälde von Speisekarten. Der Marinemaler Robert Schmidt-Hamburg (1885–1963). In: *Deutsche Seeschifffahrt*, Januar 2009, S.52f.
- A (zusammen mit Rüdiger von Ancken): Marinemaler Hans Peter Jürgens. In: Ebd., Juli/August 2009, S.70f.
- A (zusammen mit Rüdiger von Ancken): Der Marinemaler Cornelius Wagner. In: Ebd., November 2009, S.62f.
- A Der Kapitän übergibt das Kommando. Friedrich Wilhelm Bracht als Vorsitzender des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum verabschiedet. In: *Deutsche Schifffahrt* 31, 2009, Heft 1, S. 9–11.
- A Bundesverdienstkreuz für den ehemaligen DSM-Direktor Prof. Dr. Detlev Ellmers. In: Ebd., S. 12f.
- A 175 Jahre Rickmers – ein Schifffahrts- und Schiffbau-Unternehmen in der fünften Generation. In: Ebd., S. 16–18.
- A Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahre 1578. Zum Erscheinen einer Faksimile-Ausgabe. In: Ebd., Heft 2, S. 21f.
- Herausgeberschaft**
- Thomas Förster: *Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel*. (= *Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums* 67). Bremerhaven, Kuden 2009.
- Ulrike Lange-Basman: *Dreimastschoner und Dampfbarkassen. Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau*. (= *Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums* 68). Bremerhaven, Wiefelstede 2009.
- *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 31, 2008. *Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums*. Bremerhaven, Wiefelstede 2009.
- Wolfgang Steusloff et al. (Hrsg.): *Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27*. (= Beiheft zu *DSA* 31, 2008). Bremerhaven, Wiefelstede 2009.
- David Starkey, Jón Th. Thór and Ingo Heidbrink (eds.): *A History of the North Atlantic Fisheries, Volume 1. From Early Times to the Mid-Nineteenth Century*. (= *Deutsche Maritime Studien* 6). Bremen 2009.
- Hajo Neumann: *Vom Forschungsreaktor zum »Atom-schiff« OTTO HAHN. Die Entwicklung von Kern-energieantrieben für die Handelsmarine in Deutschland*. (= *Deutsche Maritime Studien* 7). Bremen 2009.
- Melanie Leonhard: *Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834–1918. Schiffbau Schifffahrt, Handel*. (= *Deutsche Maritime Studien* 8). Bremen 2009.
- Jörn Lindner: *Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000*. (= *Deutsche Maritime Studien* 9). Bremen 2009.
- *Instrument unde Declinatie der Suennen. Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578*. (= *Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum* 1). 3 Bände: Faksimile, Transkription und Kommentar. Bremerhaven, Wiefelstede 2009.

Dr. Ursula Warnke

- E (zusammen mit Thomas Lochte, Bangert Architekten, Iglhaut + Partner, Wiedenroth und Siebert, Fürstenau und Partner, Polyform, Agentur Lauk, Lars Klemm, Johann Reiß und Volker Huckemann): Masterplan Deutsches Schiffahrtsmuseum. Hamburg 2009.
- A Nationalmuseum Deutsches Schiffahrtsmuseum – Neupositionierung eines Forschungsmuseums – Beitrag zu »Havenwelten«. In: Baukultur, Zeitschrift des DAI, Verband Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine e.V., Ausgabe 3, Berlin 2009, S. 28f. Erneut abgedruckt in: Havenwelten Bremerhaven, Sonderdruck.
- A Hans Scharoun und die Umgestaltung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven. In: Szenografie in Ausstellungen und Museen IV, Raum und Körper – Körperraum, Kreativität und Raumschöpfung. Hrsg. Gerhard Kilger und Wolfgang Müller-Kuhlmann. Essen 2009, S. 56–61.
- A Deutsches Schiffahrtsmuseum (DSM). In: Konzeptstudie Klimastadt Bremerhaven – Analysen, Perspektiven, Empfehlungen. Hrsg. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung. Bremerhaven 2009, S. 41f.

Publikationen externer Autoren

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

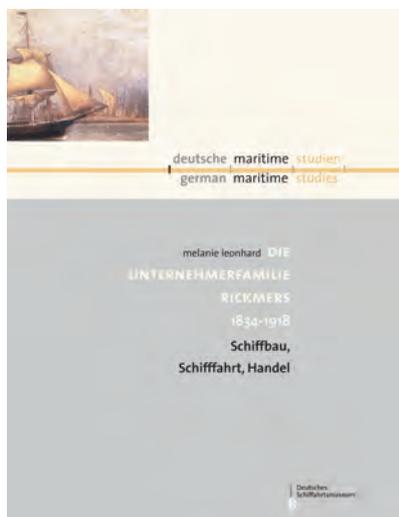
- A Claus Andreasen (zusammen mit David L. Keenlyside): Indigenous Fishing in Northeast North America. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 372–386.
- A Inês Amorim: Portuguese Fisheries, c. 1100–1830. In: Ebd., S. 279–306.
- A Michael M. Barkham: The Offshore and Distant-Water Fisheries of the Spanish Basques, c. 1500–1650. In: Ebd., S. 229–249.
- A Klaus Barthelmess: Die denkwürdigste Harpunenkanone der deutschen Walfanggeschichte – DSM-Exponat wird 110 Jahre alt. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 2, S. 2–4.
- A Karl-Heinz Bernhardt: Zur Erforschung der polaren troposphärischen Grundsicht vor dem Zweiten Internationalen Polarjahr 1932/1933. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 434–448.
- A Christian Borde (zusammen mit Patrick Villiers): France's North Sea and Channel Coast Fisheries, c. 1700–1848. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 172–202.
- A James E. Candow (zusammen mit David J. Starkey): Environment and Ecology (Northeast North America). In: Ebd., S. 366–371.

- A James E. Candow: The Organisation and Conduct of European and Domestic Fisheries in Northeast North America, 1502–1854. In: Ebd., S. 387–415.
- A James E. Candow: Migrants and Residents: The Interplay between European and Domestic Fisheries in Northeast North America, 1502–1854. In: Ebd., S. 416–452.
- A Joám Carmona (zusammen mit Ernesto López Losa): Spain's Atlantic Coast Fisheries, c. 1100–1880. In: Ebd., S. 250–278.
- A Hans Constabel: Zeitsplitter. Erinnerungen an die Seefahrt in den 1940er Jahren. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 327–352.
- A Harald Focke: Gute Schiffe, schlechte Zahlen? Zur Rentabilität der Transatlantikliner des Norddeutschen Lloyd nach dem Zweiten Weltkrieg. In: Ebd., S. 125–184.
- E Thomas Förster: Große Handelsschiffe des Spätmittelalters. Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. (= Schriften des DSM, Bd. 67). Kuden 2009. 376 S., 269 Abb.
- A Jochen Haas: Stürme auf See und Dürren an Land. Zur Wetter- und Witterungsrekonstruktion im frühmittelalterlichen Nordwest- und Westeuropa nach Schriftquellen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 255–287.
- A Lars Ivar Hansen: Sami Fishing in the Pre-Modern Era: Household Sustenance and Market Relations. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 65–82.
- E Ingo Heidbrink (ed., zusammen mit David J. Starkey und Jón Th. Thór): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009. 455 S., 80 Abb.
- A Ingo Heidbrink (zusammen mit David J. Starkey und Jón Th. Thór): Preface. In: Ebd., S. 8.
- E Antje-Kathrin Hinrichsen-Mohr (zusammen mit Ursula Feldkamp und Inga Brantzky): Erwachsen werden in Sturm und Stille. Aufzeichnungen des Schiffsjungen Enno Rudolph Koch über seine Reise auf dem Segler ARTHUR FITGER 1903. Ein Museumsprojekt mit Schülern. Wiefelstede 2009. 84 S., 2 Umschlagklappen, über 100 Abb.
- A David L. Keenlyside (zusammen mit Claus Andreasen): Indigenous Fishing in Northeast North America. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 372–386.
- A Dietrich Peter Kleine: Auf Crewtörn in der Nordsee. Segeltörn auf der Nordischen Jagt GRÖNLAND, dem ersten deutschen Polarforschungsschiff. In: Deutsche Schifffahrt 31, 2009, Heft 1, S. 2–5.
- E Wolfgang Köberer: Instrument und Declinatie der Suennen. Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578.

- Übertragung von Wolfgang Köberer. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Wiefelstede 2009. 72 S. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.
- E Wolfgang Köberer: Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578. Kommentar. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 3: Kommentarband). Wiefelstede 2009. 112 S. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.
- A Alexei V. Kraikovski (zusammen mit Julia Lajus und Alexei Yurchenko): The Fisheries of the Russian North, c. 1300–1850. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 41–64.
- A Reinhard A. Krause: Meteorologie und Geomagnetik als Auslöser der internationalen Polarforschung. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 378–396.
- A Julia Lajus (zusammen mit Alexei V. Kraikovski und Alexei Yurchenko): The Fisheries of the Russian North, c. 1300–1850. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 41–64.
- E Ulrike Lange-Basman: Dreimastschoner und Dampfbarkassen. Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau. (= Schriften des DSM, Bd. 68). Wiefelstede 2009. 308 S., 187 Abb.
- A Walter Lenz: Wilhelm Brennecke, Pionier der süd-ozeanischen Tiefenzirkulation, und seine Rolle beim desaströsen Ende der Zweiten Deutschen Südpolar-Expedition 1911/1912. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 412–420.
- E Melanie Leonhard: Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834–1918. Schiffbau, Schifffahrt, Handel. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 8). Bremen 2009. XVI, 272 S., 30 Abb.
- E Jörn Lindner: Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 9). Bremen 2009. XXIV, 400 S., 49 Abb.
- A Ernesto López Losa (zusammen mit David J. Starkey): Environment and Ecology (Atlantic France and Iberia). In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 204–207.
- A Ernesto López Losa (zusammen mit Joám Carmona): Spain's Atlantic Coast Fisheries, c. 1100–1880. In: Ebd., S. 250–278.
- A Cornelia Lüdecke: Über die globale Verteilung von Luftdruck und Temperatur am Beispiel des Ersten Internationalen Polarjahres 1882/1883. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 397–411.
- E Wolfgang Murrmann (Hrsg., zusammen mit Wolfgang Steusloff und Marianne Störmer): Die Jungfernnreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). Wiefelstede 2009. 80 S., 70 Abb.
- E Hajo Neumann: Vom Forschungsreaktor zum »Atomsschiff« OTTO HAHN. Die Entwicklung von Kernenergieantrieben für die Handelsmarine in Deutschland. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 7). Bremen 2009. XVI, 261 S., 35 Abb.
- A Alf Ragnar Nielssen (zusammen mit David J. Starkey): Environment and Ecology (North Europe). In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 38–40.
- A Alf Ragnar Nielssen: Norwegian Fisheries, c. 1100–1850. In: Ebd., S. 83–122.
- A Hartmut Nöldeke: Mit dem Vermessungsschiff MÖWE zwei Jahre in der Südsee (1898–1899). Zur Biografie des Schiffszarzes Dr. med. Manfred Nahm (1867–1933). In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 17–62.
- A Christian Ostersehlte: Die TITANIC-Katastrophe als Wendepunkt in der Rettungsbootfrage. In: Ebd., S. 63–124.
- A Jóan Pauli Joensen: Fishing in the "Traditional" Society of the Faroe Islands. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 312–322.
- A Marc Pavé: France's Atlantic Coastal Fisheries, c. 1600–1850. In: Ebd., S. 208–228.
- A Robb Robinson (zusammen mit David J. Starkey): Environment and Ecology (The North Sea Littoral and British Isles). In: Ebd., S. 124–126.
- A Robb Robinson: The Fisheries of Northwest Europe, c. 1100–1850. In: Ebd., S. 127–171.
- A Wolfgang Rudolph: Maritim-kulturelle Innovationen im Ostseeraum zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 353–362.
- E Eckhard Schinkel (Hrsg., zusammen mit Lars U. Scholl): Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern. Bremen 2009. 128 S., 107 Abb.
- A Jürgen W. Schmidt: Ludwig von Wolzogen, Herzog Eugen von Württemberg und die Denkschrift über die Abwehr einer russischen Seelandung in Ostpreußen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008, S. 289–303.
- E David J. Starkey (ed., zusammen mit Jón Th. Thór und Ingo Heidbrink): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen: 2009. 455 S., 80 Abb.
- A David J. Starkey (zusammen mit Jón Th. Thór und

- Ingo Heidbrink): Preface. In: Ebd., S. 8.
- A David J. Starkey: Introduction: Diverse Waters, Common Themes. In: Ebd., S. 13–35.
- A David J. Starkey (zusammen mit Alf Ragnar Nielssen): Environment and Ecology (North Europe). In: Ebd., S. 38–40.
- A David J. Starkey (zusammen mit Robb Robinson): Environment and Ecology (The North Sea Littoral and British Isles). In: Ebd., S. 124–126.
- A David J. Starkey (zusammen mit Ernesto López Losa): Environment and Ecology (Atlantic France and Iberia). In: Ebd., S. 204–207.
- A David J. Starkey (zusammen mit Jón Th. Thór): Environment and Ecology (Mid-Atlantic Islands). In: Ebd., S. 308–311.
- A David J. Starkey (zusammen mit James E. Candow): Environment and Ecology (Northeast North America). In: Ebd., S. 366–371.
- A Hans Steinhagen: Verlauf und Ergebnisse der Spitzbergen-Expedition von Kurt Wegener und Max Robitsch, 1912/1913. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008, S. 421–433.
- E Wolfgang Steusloff (Hrsg., zusammen mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). Wiefelstede 2009. 80 S., 70 Abb.
- E Marianne Störmer (Hrsg., zusammen mit Wolfgang Steusloff und Wolfgang Murrmann): Dass.
- E Jón Th. Thór (ed., zusammen mit David J. Starkey und Ingo Heidbrink): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009. 455 S., 80 Abb.
- A Jón Th. Thór (zusammen mit David J. Starkey und Ingo Heidbrink): Preface. In: Ebd., S. 8.
- A Jón Th. Thór (zusammen mit David J. Starkey): Environment and Ecology (Mid-Atlantic Islands). In: Ebd., S. 308–311.
- A Jón Th. Thór: Icelandic Fisheries, c. 900–1900. In: Ebd., S. 323–349.
- A Daniel Thorleifsen: The Role of Fishing in Colonial Greenland. In: Ebd., S. 350–364.
- A Patrick Villiers (zusammen mit Christian Borde): France's North Sea and Channel Coast Fisheries, c. 1700–1848. In: Ebd., S. 172–202.
- A Rüdiger von Ancken (zusammen mit Lars U. Scholl): Der Marinemaler Geo Wolters (1866–1943). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008, S. 205–238.
- A Wolfgang Walter: Ein Vierteljahrhundert danach. Gedanken zur Schließung der AG »Weser« in Bremen im Jahre 1983. In: Ebd., S. 185–203.
- A Gerd Wegner: Meteorologisches und Ozeanographisches aus der »Grönlandfahrt«. In: Ebd., S. 365–377.
- A Hermann Winkler: Als Schiffsjunge auf einem Schoner in der Ostsee. Ein Seefahrtsbericht des Chronisten Bruno Kaiser. In: Ebd., S. 319–326.
- A Alexei Yurchenko (zusammen mit Julia Lajus und Alexei V. Kraikovski): The Fisheries of the Russian North, c. 1300–1850. In: David J. Starkey, Jón Th. Thór, Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 1: From Early Times to the Mid-Nineteenth Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 6). Bremen 2009, S. 41–64.





XII. ANHANG

Dieser Anhang enthält allgemeine Informationen zum Deutschen Schiffahrtsmuseum und seiner Arbeit, die sich in der Zukunft nicht wesentlich ändern. Vorangestellt ist ein Kurzporträt des DSM, das die in der Satzung festgelegten Aufgaben darlegt.

Kurzporträt des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Am 8. Oktober 1962 wurde bei Baggerarbeiten in der Weser ein Schiffswrack gefunden, das als Hansekogge identifiziert wurde. Die Entscheidung Bremens, diesen Schiffsfund an ein Museum zu geben, führte 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 Schiffahrtsmuseums,

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.

Daneben sollte die Stiftung jedoch auch der Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte 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 Forschungs-

förderung« 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.

Stiftungszweck

Der Stiftungszweck des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist in § 2 der Stiftungssatzung wie folgt festgelegt:

- ▶ 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.

Aufgabe des Deutschen Schiffahrtsmuseum ist nicht nur der Erhalt von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte und deren Erforschung, sondern auch die Vermittlung und Präsentation der Forschungsergebnisse für die interessierte Öffentlichkeit. Qualifizierte Ausstellungen, eine Fachbibliothek und das Archiv ermöglichen eine kompetente Wissensvermittlung. Darüber hinaus verfügt das DSM mit seinem Magazin, der wissenschaftlichen Redaktion, der wissenschaftlichen Auskunft und dem Fotoservice über wissenschaftliche 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. Vier 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.

Finanzierung

Die AV-WGL regelt die Finanzierungsstruktur für die Forschungsleistungen und die Leistungen, die für den Betrieb des Forschungsmuseums erforderlich sind. Die gemeinsame Finanzierung seitens des Bundes und der Länder nach Art. 91b GG bezieht sich nur auf den Forschungsanteil des Haushalts, der bei der Aufnahme des DSM in die »Blaue Liste« (heute Leibniz-Gemeinschaft) mit 65% pauschaliert wurde.

Im Jahr 2009 galt der folgende Finanzierungsschlüssel:

1. Forschungsanteil	=	65,000 %	
davon 1/2 Bundesanteil	=		32,500 %
davon 1/8 Länderanteil	=		8,125 %
davon 3/8 Stifteranteil	=	24,375 %	
2. Museumsanteil, allein von den Stiftern zu tragen	=	35,000 %	35,000 %
Stifteranteil insgesamt	=		59,375 %
davon 2/3 Anteil Bremens	=		39,583 %
davon 1/3 Anteil Bremerhavens	=		19,792 %
		100,000 %	100,000 %

Ansprechpartner

Direktorium

Geschäftsführender Direktor:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Sekretariat:

N.N.

Museumsdirektorin:

Dr. phil. Ursula Warnke
0049 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Sekretariat:

Elke Kreowski
0049 (0)471 48207-61
kreowski@dsm.museum

Hanna Thamm

0049 (0)471 48207-43
thamm@dsm.museum

Verwaltungsleitung

Dipl.-Vw. Beatrix Fromm

0049 (0)471 48207-27
fromm@dsm.museum

Fachbereiche

Schifffahrt in der Vor- und Frühgeschichte:

Dr. Siegfried Stölting
0049 (0)471 48207-48
stoelting@dsm.museum

Schifffahrt im Mittelalter:

Hans-Walter Keweloh
0049 (0)471 48207-11
keweloh@dsm.museum

Schifffahrt in der Frühen Neuzeit:

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Erik Hoops, M.A.

0049 (0)471 48207-13
hoops@dsm.museum

Flößerei und Fährschifffahrt:

Hans-Walter Keweloh
0049 (0)471 48207-11
keweloh@dsm.museum

Schifffahrt im Industriezeitalter, Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Technikgeschichte:

Dr. phil. Dirk J. Peters
0049 (0)471 48207-36
peters@dsm.museum

Sozial- und Technikgeschichte:

Klaus-Peter Kiedel
0049 (0)471 48207-64
kiedel@dsm.museum

Segelschifffahrt im Industriezeitalter:

Ursula Feldkamp, M.A.
0049 (0)471 48207-76
feldkamp@dsm.museum

Fischerei und Walfang:

N.N.

Marinemalerei:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Nautik und Gezeitenforschung:

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Polar- und Meeresforschung:

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann
0049 (0)471 48207-15
huxmann@dsm.museum

Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Schiffsarchäologie:

Dr. phil. Ursula Warnke
0049 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Nassholzkonservierung:

Dr. forest. Jana Gelbrich
0049 (0)471 48207-62
gelbrich@dsm.museum

Wissenschaftlicher Service**Archiv:**

Klaus-Peter Kiedel
0049 (0)471 48207-64
kiedel@dsm.museum

Bibliothek:

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Leserservice:

Simon Kursawe
0049 (0)471 48207-44
kursawe@dsm.museum

Magazin:

Prof. Dr. Lars U. Scholl
0049 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Wissenschaftliche Redaktion:

Erik Hoops, M.A.
0049 (0)471 48207-13
hoops@dsm.museum

Ursula Feldkamp, M.A.
0049 (0)471 48207-76
feldkamp@dsm.museum

Vermittlung:

Gero Klemke
0049 (0)471 48207-48
klemke@dsm.museum

Dr. phil. Ursula Warnke
0049 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Informations- und Kommunikationstechnologie:

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
0049 (0)471 48207-14
schindler@dsm.museum

Technischer Dienst:

Jörg Geier
0049 (0)471 48207-20
geier@dsm.museum

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

Dr. phil. Ursula Warnke
0049 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Personalrat:

Vorsitzender:
Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Frauenbeauftragte:

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
0049 (0)471 48207-14
schindler@dsm.museum

Die Gremien

Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Entscheidungsgremium der Stiftung. Er überwacht die Arbeit des Direktoriums und verabschiedet Empfehlungen an die Träger. Zu seinen Aufgaben gehört die Genehmigung der Forschungsplanung und des Programmbudgets. Er nimmt den Jahresabschluss entgegen und entlastet das Direktorium für das abgeschlossene Wirtschaftsjahr. Der Verwaltungsrat entscheidet über die Besetzung des Wissenschaftlichen Beirats und des Kuratoriums und berät deren Empfehlungen.

Zum 31. Dezember 2009 gehörten dem Verwaltungsrat an:

für das Land Bremen:

- ▶ Vorsitzender: Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen und Senator für Kultur
(Stellvertreter: Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Herr Ralf Nagel)
- ▶ Senator für Wirtschaft und Häfen Ralf Nagel, Bremen
(Stellvertreter: Staatsrat Dr. Heiner Heseler)
- ▶ Martin Günthner, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft
(Stellvertreterin: Manuela Mahnke, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft)
- ▶ Karin Krusche, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft
(Stellvertreterin: Silke Allers, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft)

für die Stadt Bremerhaven:

- ▶ Stadtrat Dr. Rainer Paulenz, Magistrat Bremerhaven
(Stellvertreter: Stadtrat Volker Holm, Magistrat Bremerhaven)
- ▶ Stadtverordneter Harald Stelljes, Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven
(Stellvertreterin: Stadtverordnete Lisa Kargoscha, Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven)

für das Bundesministerium für Bildung und Forschung:

- ▶ Michael Rottmann

für den Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.:

- ▶ der Vorsitzende, Dietrich Schütte
(Stellvertreter: Werner Lüken)

für das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.:

- ▶ der Vorsitzende, Rechtsanwalt Dr. Manfred Ernst
(Stellvertreter: Helmut Volk)

für das Kuratorium:

- ▶ der Vorsitzende, Staatsrat a.D. Dr. Andreas Fuchs

für den Wissenschaftlichen Beirat:

- ▶ der Vorsitzende, Prof. Dr. Robert Bohn, Universität Kiel

Persönliche Mitglieder:

- ▶ Prof. Dr. Berthold Beitz, Vorsitzender des Kuratoriums »Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung«, Essen
- ▶ Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg
- ▶ Erck Rickmers, Reeder, Hamburg
- ▶ Prof. Dr. Rainer Slotta, Direktor des Leibniz-Instituts Deutsches Bergbau-Museum, Bochum
- ▶ Prof. Peter Tamm, Hamburg

Das Kuratorium

Das Kuratorium berät und unterstützt den Verwaltungsrat und das Direktorium auf wissenschaftlichem und musealem Gebiet. Er berät über die Forschungsvorhaben und das Forschungsprogramm und beurteilt die Ausstellungsplanung. Das Kuratorium gibt Empfehlungen zum Sammlungskonzept und nimmt den Bericht zur Erfüllung des Stiftungszwecks zur Kenntnis. Die Mitglieder werden vom Verwaltungsrat für eine Amtszeit von vier Jahren berufen. Eine zweite Amtszeit ist zulässig.

Dem Kuratorium haben im Jahr 2009 angehört:

Vorsitzender:

- ▶ Dr. jur. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D.
(Stellvertreter: Rechtsanwalt Udo Immermann)

für das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie:

- ▶ Ministerialrat a.D. Christoph Lammich

für das Bundesministerium für Verteidigung:

- ▶ Kpt. z.S. Gerd Kiehnlé, Kommandeur der Marineoperationsschule Bremerhaven

für das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

- ▶ Ministerialrat Gerd Conrad

für das Land Bremen:

- ▶ Dr. Narciss Göbbel, Referent beim Senator für Kultur

für das Land Mecklenburg-Vorpommern:

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

für das Land Niedersachsen:

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

für das Land Schleswig-Holstein:

- ▶ Prof. Dr. Herwig Guratzsch, Direktor des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums, Schleswig

für die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG):

- ▶ Dr. Hans-Dieter Bienert, Programmdirektor bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Bonn

für die deutsche Museumslandschaft:

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

aus anderen wissenschaftlichen Institutionen:

- ▶ Prof. Dr. Karin Lochte, Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven

aus der Wirtschaft:

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

aus Verbänden:

- ▶ Dirk-Max Johns, Verband Deutscher Reeder, Hamburg

Einzelpersonen:

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

Der Wissenschaftliche Beirat

- ▶ Prof. Dr. Robert Bohn, Universität Flensburg
- ▶ Prof. Dr. Hans-Joachim Braun, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg
- ▶ Prof. Dr. Michael Epkenhans, Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam
- ▶ Drs. Frits Loomeijer, Maritiem Museum, Rotterdam
- ▶ Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler, Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam

- ▶ Dr. Barbara Pferdehirt, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz
- ▶ Prof. Dr. Martin Rheinheimer, Süddänische Universität, Esbjerg

Die Fördervereine

Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.

Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V. wurde 1967 mit dem Zweck gegründet, die Volksbildung auf dem Gebiet der deutschen Schifffahrtsgeschichte zu fördern. Dies geschieht hauptsächlich durch die Unterstützung des Deutschen Schifffahrtsmuseums auf wissenschaftlichem und musealem Gebiet. Das Kuratorium wird durch einen Vorstand geleitet, dessen Vorsitzender Mitglied des Verwaltungsrates ist.

Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2009 an:

- ▶ Dr. Manfred Ernst (Vorsitzender)
- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Zweiter Vorsitzender; bis Mai 2009)
- ▶ Dietrich Schütte (Zweiter Vorsitzender; ab Mai 2009)
- ▶ Helmut Volk (Schatzmeister)
- ▶ Claus Brüggemann (Beisitzer)
- ▶ Roswitha Ditzen-Blanke (Beisitzerin)
- ▶ Barbara Riechers-Kuhlmann (Beisitzerin)

Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Der Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. wurde 1978 gegründet. Satzungsmäßiger Zweck ist die Unterstützung der Arbeit des DSM. Der Förderverein hat rund 3000 Mitglieder. Ein Vorstand führt die Geschäfte des Vereins. Der Vorsitzende ist Mitglied des Verwaltungsrates.

Dem Vorstand gehörten zum 31. Dezember an:

- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Erster Vorsitzender; bis Mai 2009)
- ▶ Dietrich Schütte (Erster Vorsitzender; ab Mai 2009)
- ▶ Dr. Manfred Ernst (Zweiter Vorsitzender)
- ▶ Sabine Schulz (Schriftführerin)
- ▶ Fritz Jürgen Fründt (Stellvertretender Schriftführer)
- ▶ Rainer Schmidt (Schatzmeister)
- ▶ Klaus-Jürgen Meyer (Beisitzer)
- ▶ Werner Lüken (Beisitzer)

Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.

Im Jahr 1983 wurde das U-Boot WILHELM BAUER erworben und in den Museumshafen verbracht. Es wur-

de für Besucher zugänglich gemacht und bietet vielen Neugierigen die Möglichkeit, einmal ein U-Boot von innen sehen zu können. Zu seinem Erhalt wurde der Verein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER gegründet.

Dessen Vorstand gehörten zum 31. Dezember 2009 an:

- ▶ Elmar Fritzsche (Vorsitzender)
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Hans-Walter Keweloh (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Erich Wilke (Geschäftsführer)

Bericht der GRÖNLAND-Crew: »Mit der Nordischen Jagt GRÖNLAND nach Norwegen«

Das Jahr 2009 hielt für die GRÖNLAND und ihre ehrenamtliche Besatzung wieder einmal ein besonderes Ereignis bereit. Es war eine mehrwöchige Reise geplant. Ziel dieser besonderen Reise: die Fjordwelt Norwegens.

Bereits im Jahr 2007 war Norwegen das Ziel einer mehrwöchigen GRÖNLAND-Reise gewesen. Schwerpunkte dieser Fahrt waren Besuche des Bauplatzes der GRÖNLAND und die Heimat der Hardanger Jagten, zu deren Schiffstyp auch die GRÖNLAND zählt. Besuche der Schiffahrtsmuseen in Bergen und Stavanger, zu denen das DSM und die Besatzung der GRÖNLAND freundschaftliche Kontakte unterhält, wurden ebenfalls absolviert und vielen sehr interessierten Besuchern die GRÖNLAND und ihre Geschichte näher gebracht. Ein ganz besonderes Erlebnis war der Besuch der historischen Holzschiffswerft in Norheimsund, wo Schiff und Besatzung wiederum sehr herzlich empfangen wurden. Dort wurde auch ein Schwesterschiff der GRÖNLAND besichtigt.

Aus besten nordischen Hölzern im Jahre 1867 auf der Werft Tolleff Tolleffsen im norwegischen Akra gebaut, ist die GRÖNLAND heute eines der ältesten deutschen Schiffe im aktiven Dienst und das im Original erhaltene erste deutsche Polarforschungsschiff, mit dem der Bremer Kapitän Carl Koldewey 1868 die erste deutsche Nordpolarexpedition durchgeführt hat. Am 24. Mai 1868 brach er mit zwölf Mann Besatzung auf in Richtung Nordpolarmeer und umrundete Mitte August das Nordkap Spitzbergens. Schließlich erreichte die GRÖNLAND am 15. September 1868 die Breite 81°45' Nord. Das ist die nördlichste Position, die bis heute ein Segelschiff ohne Hilfsmaschine erreicht hat.

Als Koldewey das Schiff Anfang 1868 in Bergen für 3750 Taler erwarb und eigenmächtig auf den Namen GRÖNLAND taufte, hatte er eine selten glückliche Hand – anders lässt es sich nicht erklären, dass die GRÖNLAND fast anderthalb Jahrhunderte ohne Namenswechsel später nicht nur noch in Fahrt ist, sondern auch durch regelmäßige Sanierungen und Pflege einen solchen Zustand hat, dass das Schiff jederzeit erneut in polare

Gewässer aufbrechen könnte. Heute segelt die GRÖNLAND mit einer ehrenamtlichen Besatzung im Rahmen eines Betriebskonzeptes des DSM. Das DSM nutzt die GRÖNLAND, um auf Fernreisen auf seine Ausstellungs- und Forschungstätigkeiten hinzuweisen. Ein weiterer Schwerpunkt sind die Bewahrung und Vermittlung von traditionellen seemännischen Fähigkeiten.

Nun sollte es also wieder gen Norden gehen, und die GRÖNLAND wurde bereits seit Beginn der Saison 2009 sehr sorgfältig auf diese Reise vorbereitet. Neben dem stehenden und laufenden Gut wurden auch Rumpf und Maschine sowie die sicherheitstechnischen und navigatorischen Einrichtungen eingehend geprüft und instand gesetzt. Am 27. Juni 2009 um 7:00 Uhr hieß es dann »Leinen los«, und die seeklare GRÖNLAND verließ – ausgerüstet mit umfangreichem Proviant- und Frischwasservorrat und einer zwölfköpfigen Besatzung – ihren Stammliegeplatz vor dem Deutschen Auswandererhaus in Bremerhaven. Bei sommerlichen Temperaturen und leichtem nordöstlichen Wind ging es die Weser abwärts; in Höhe Leuchtturm Alte Weser wurden Segel gesetzt. Etappenziel des ersten Tages war die Insel Helgoland. Hier wurden noch letzte Proviantvorräte ergänzt.

Am Folgetag verließen wir um 10:00 Uhr unseren Liegeplatz im Südhafen von Helgoland. Leider ließ der Wind das Hissen der Segel nicht zu, und so verließen wir mit Motorhilfe bei ganz leichter östlicher Brise mit Kurs 340° und 6,5 kn Fahrt die rote Insel. Die Bordroutine hielt Einzug, und die Besatzung ging in den jeweiligen Wachen ihren Aufgaben nach. Bei weiterhin sommerlichen Temperaturen und Flaute erreichten wir bereits nach 21 Stunden eine Position westlich in Höhe des Skagerraks. Abwechslung in die Bordroutine brachte eine plötzlich auftauchende Schule von Tümmlern, die uns frühmorgens begleitete, ständig unter unserem Klüvernetz in der Bugwelle der GRÖNLAND spielte und tolle Fotomotive lieferte. Bereits am 30. Juni erreichten wir die Insel Espevær. Dieses kleine Eiland befindet sich unweit der norwegischen Hafenstadt Haugesund. Nach Ergänzung des Frischproviantes und der Brennstoffversorgung wurde die Hafentiegezeit für einen ausgiebigen Inselrundgang genutzt. Die öffentliche Dusche des kleinen Hafens fand ebenfalls großen Zuspruch, gibt es doch an Bord der GRÖNLAND einen derartigen Komfort nicht. Hier findet die Körperpflege traditionell an Deck statt und ist dementsprechend eingeschränkt.

Wir verließen Espevær, und nach einem kurzen Abstecher nach Haugesund ging unsere Reise mit Kurs 360° weiter. Waren im Jahr 2007 noch die Fjorde südlich Bergens, der langjährigen Heimat der GRÖNLAND, das Ziel gewesen, sollte es im Jahr 2009 sehr viel weiter nach Norden gehen. Neben der Hafenstadt Ålesund ist der Geirangerfjord mit dem kleinen Ort Geiranger eines der nördlichen Ziele. Die Wetterlage war noch stabil, und so machten wir gute Fahrt entlang der norwegischen Küste. Im Laufe des Tages nahm der Wind stetig zu. Dem Logbuch ist am 2. Juli 2009 um

23:00 Uhr folgender Eintrag zu entnehmen: *Wind: NW 5, See 2,5 mtr., Barometer 1011, Temperatur 11 °C, Kurs 030°, mäßig bewegte See, gute Sicht.* Die Fahrt nahm gehörig ab und das Schiff stampfte stark in der direkt gegenan laufenden See. Schwimmwesten mit Lifeline und Strecktaue an Deck sorgten für die Sicherheit der Wache, und in der Kombüse wurden die Töpfe gesichert. Die vor dem Ankerspill gelagerten Kartoffeln wurden durch überkommende Gischt automatisch zu Salzkartoffeln. Der Schiffsverkehr war sehr gering. Nur hin und wieder kam ein Fischer oder ein Kreuzfahrtschiff in Sicht. Die MS BREMEN rief über UKW, und mit dem Wachführer der Nachtwache gab es ein kurzes Funkgespräch, um interessierte Kreuzfahrtgäste zu informieren.

Am 3. Juli 2009 waren wir unserem nächsten Etappenziel, dem Ort Geiranger, ein ganzes Stück näher gekommen. Wir befanden uns auf 62° 11,7 N 005° 45,2 E und hatten seit Sonnenaufgang bei wolkenlosem Himmel ein imposantes Gebirgs Panorama mit schneebedeckten Gipfeln voraus. Wir passierten die Insel Sandsøya und erreichten die Einfahrt des Sandsfjords. Die gesamte Besatzung war an Deck und tief beeindruckt von dieser Kulisse. Wir liefen weiter fjordaufwärts und erreichten um 14:00 Uhr mit 62° 27,3 N 006° 43,8 E den nördlichsten Punkt dieser Reise und den der GRÖNLAND unter DSM-Flagge.

Immer tiefer ging es hinein in die Fjordwelt. Grüne Täler und hohe Gipfel begleiteten uns und sorgten immer wieder für atemberaubende Kulissen. Wir erreichten nach Passieren von Rovde-, Vartdals-, Stor- und Sunnylvsfjord gegen 18:00 Uhr den Geirangerfjord. Schnell noch eine obligatorische Deckdusche, und schon passierten wir die berühmten Wasserfälle der sieben Schwestern. Fast zeitgleich erschien hinter einer Landmarke wieder die MS BREMEN. Dicht beieinander passierten wir einander unter Austausch entsprechender Begrüßungen, die lange im Fjordtal widerhallten. Es wurde gewunken, und kurze Zeit später erreichten wir die Bucht und den Ort Geiranger. Um 19:15 Uhr lag die GRÖNLAND fest an der Tenderbrücke Geiranger. Am Folgetag erkundeten wir die Umgebung und genossen die Sommertage in dieser herrlichen Landschaft. Die GRÖNLAND sorgte auch hier für reges Interesse. Insbesondere Gäste der vor Anker liegenden Kreuzfahrtschiffe waren sehr interessierte Besucher. Schiff und Rigg wurden überprüft und die defekte Kühlwasserpumpe der Maschine gewechselt. Dank der Voraussicht unserer Maschinisten hatten wir dieses Spezialersatzteil an Bord! Keiner mochte sich recht ausmalen, wenn wir es hier oben aus Deutschland hätten anfordern müssen.

Wir verließen Geiranger und liefen zurück Richtung Ålesund. Bei weiterhin wolkenlosem Himmel und sommerlichen Temperaturen genossen wir die Fahrt. Seit Beginn der Reise hatten wir eine sehr gute Stimmung an Bord, die sich durch die letzten Tage noch gesteigert hatte. Jeder freute sich auf weitere Eindrücke und Erlebnisse. In der Kombüse wurde weiter unter den sehr beengten Verhältnissen und ohne Tiefkühltruhe am Fortbestand dieser Stimmung gear-

beitet. Gegen Abend erreichten wir Ålesund und machten an der Brunholmkaja fest. Leider verließen uns nun die ersten Crewmitglieder, um die Rückreise anzutreten. Teile der verbliebenen Crew nutzten die Zeit für einen Landgang und bestiegen den Berg Aksla, dessen 130 Meter hoher Gipfel über 418 Stufen zu erreichen ist. Für einige Besatzungsmitglieder war dies eine echte körperliche Herausforderung.

Das Land der Trolle hatte die gesamte Besatzung in seinen Bann gezogen. Land und Leute präsentierten sich von der besten Seite. Jeder einzelne an Bord freute sich, dabei sein zu können, und wurde für die zeitaufwendigen Arbeitsdienste zum Erhalt der GRÖNLAND belohnt. Die Motivation durch diese gemeinsamen Erlebnisse war mehr als ansteckend, und aller Aufwand hatte sich gelohnt.

Wir liefen am Morgen des 6. Juli 2009 aus dem Hafen von Ålesund aus und steuerten südwärts. Nächstes Ziel unserer Reise war der Sognefjord. Dieser größte Fjord Norwegens beginnt wenige Meilen nördlich der bekannten Hafenstadt Bergen. Bei nördlichen Winden liefen wir mit guten 7 kn und Kurs 205° in südliche Richtung. Der Wind frischte weiter auf und bescherte uns eine gute Sicht und grobe See. Das Schiff ließ sich schwer auf Kurs halten und rollte stark. Ohne weitere Vorkommnisse erreichten wir bei Nacht die Einfahrt des Sognefjords und am frühen Vormittag den Ort Brekke. Hier schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Die örtliche Versorgung übernahm ein kleiner Konsum, wo wir unsere Vorräte ergänzten, und an der einzigen Anlegestelle des Ortes erhielten wir, ebenfalls vom Konsum, unseren Brennstoff.

Am späten Nachmittag erreichten wir den bekannten Ort Balestrand mit dem historischen, ganz aus Holz gebauten Hotel Mundal. Tiefe Wolken zogen über die Fjorde und brachten ausgiebigen Regen, rechtzeitig zum Anlegen. Dies motivierte die Crew zu flotten Manövern. Der Ort Balestrand selbst war bereits Ende des 19. Jahrhunderts ein beliebter Ferienort, der bei Deutschen und Engländern sehr populär war. Zu den Reisenden gehörte auch Kaiser Wilhelm II., der zwischen 1889 und 1914 mit seiner Yacht HOHENZOLLERN nach Balestrand gefahren kam, um dort seinen Sommerurlaub zu verbringen. Aber nicht nur bei Touristen war der Ort beliebt, auch viele Künstler ließen sich von der Landschaft inspirieren. Man spricht heute von der »Künstlerkolonie«, in der die Maler zwischen 1837 und 1937 ihre Zeit in der von schneebedeckten Bergen umgebenen Gegend verbrachten. Viele Häuser, die vorwiegend im Schweizer-Stil, mit prächtigen Verzierungen und Schnitzereien wie Drachenköpfen ins Auge fallen, erinnern an die Zeit um die Jahrhundertwende, die sogenannte Belle Époque.

Unser Aufenthalt reichte zum Besuch des kleinen Ortes mit seinen interessanten Bauwerken und Geschäften und zur obligatorischen Dusche. Wir verließen diesen schönen Ort und segelten nach Flåm, einem weiteren Höhepunkt dieser Reise. Auch hier bestimmten vor einer wunderbaren Kulisse Kreuzfahrtschiffe das Geschehen. Die Crew der GRÖNLAND wurde zu Gipfelstürmern. Wir stiegen in die Waggons der Flåmsbahn

nach Myrdal und erlebten einen eindrucksvollen Ausflug in die norwegische Gebirgslandschaft.

Weitere Crewmitglieder verließen die GRÖNLAND und machten sich auf die lange Rückreise. Immer mehr Gedanken drehten sich nun um die Heimreise. Die GRÖNLAND versegelte in Tagestörns nach Bergen mit einem Nachtstopp vor Anker in der Bucht, im Schutz des kleinen Eilands Birknesøyna. Mittlerweile waren über 1000 sm auf dieser Reise zurückgelegt. Nach einem kurzen Stopp in Bergen ging es im Schutz der vorgelagerten Inseln weiter Richtung Haugesund und Stavanger. Es wurde vereinbart, hier weitere Crewmitglieder für die Rückfahrt nach Bremerhaven aufzunehmen, um die Seewachen entsprechend besetzen zu können. Leider begleitete die Rückreise wechselhaftes Wetter mit viel Regen. Schiff und Crew waren noch immer in guter Verfassung und erreichten am 15. Juli den Hafen von Stavanger. Ein letzter Abstecher führte zum Besuch des Lysefjords. Die bekannteste Touristenattraktion, die Kanzel in Ryfylke, erhebt sich 604 Meter über dem Lysefjord. In früherer Zeit trug das Plateau den Namen Hyvlatånna (Hobelzahn). Das etwa 25 x 25 m große Felsplateau entstand wahrscheinlich vor rund 10 000 Jahren nach einer Frostsprengung.

Am 18. Juli hieß es Abschied nehmen. Die GRÖNLAND lag klar zum Auslaufen im Stadthafen von Stavanger. Die zusätzlichen Crewmitglieder aus Bremerhaven waren angereist, und ohne weiteren Zeitverlust verließen wir unseren letzten norwegischen Hafen Richtung Heimat. Die Reise sollte direkt nach Helgoland und

dann weiter nach Bremerhaven führen. Der aktuelle Wetterbericht sagte Regen und zunehmende Winde aus südwestlicher Richtung voraus. An Bord war alles sicher verstaubt. Bei Dauerregen erreichten wir die offene See und steuerten mit 170° heimwärts. Wind und Seegang nahmen stetig zu und erschwerten das Steuern des Schiffes und den Bordbetrieb. Dem Logbuch ist am 20. Juli 2009 um 15:00 Uhr zu entnehmen: *Wind: SW 6–7, See 3–4 mtr., Barometer 1006, 18 °C, bewölkt, grobe See, gute Sicht.* Dies hatte zur Folge, dass kaum Schlaf in dem stark rollenden Schiff zu finden war und die Kombüse nur notdürftig die wenigen stabilen Mägen füllen konnte. Insbesondere der jeweilige Rudergänger musste Schwerstarbeit leisten. Die Gesichter wurden blasser und länger, je näher wir unserem Ziel Helgoland kamen.

Am Abend des 20. Juli war es geschafft. Die GRÖNLAND lag sicher im Südhafen der Insel Helgoland und die Crew in den Kojen. Am nächsten Morgen machten wir uns auf den letzten Teilabschnitt der Reise. Die See hatte sich beruhigt, und bei angenehmen sommerlichen Temperaturen erreichten wir am Nachmittag Bremerhaven. Eine Reise mit vielen tiefen und bewegenden Eindrücken und gemeinsamen Erlebnissen war nach 1632 sm beendet. Alle Beteiligten waren sich einig: Solche Unternehmungen dienen allen, die sich für den Erhalt dieses Schiffes engagieren. Die Begeisterung in allen Häfen bestätigte dieses immer wieder. Die GRÖNLAND hat abermals den Beweis angetreten, trotz ihres hohen Alters dank fürsorglicher Pflege immer noch topfit für weitere Reisen zu sein.

Jens Beneken, Skipper der GRÖNLAND

Bildnachweis

Titel: Entwurfsdarstellung des Museums mit neuen Museumsgebäudeteilen aus dem Masterplan zur Modernisierung und Erweiterung des DSM.

S. 7: Halbzeit der Feuerschiffssanierung: Von außen ist die ELBE 3 schon wieder in bester Verfassung (links); Baubesprechung an Deck mit Werkstattleiter Jörg Geier und Bootsbauer Axel Dohrmann (rechts).
S. 10: Entwurfszeichnung des Wissenschaftsturms aus dem Masterplan.

S. 11: Besatzung der Fünfmastbark R.C. RICKMERS, um 1910. (Foto: Archiv DSM)

S. 12: Angekaufte Gemälde »Schnelldampfer BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje« von Ulrich Hübner und »Alte Werft« von Hans Hartig. (Repros: E. Laska, DSM)

S. 13: Mit Mitteln des Fördervereins neu angeschafftes Lichtmikroskop. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 15: Die neue Konservierungshalle des DSM zwischen Bangertbau und Deich. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 26: Verholen des Schleppers SEEFALKE und des U-Boots WILHELM BAUER zum Dock der Motorenwerke Bremerhaven. (Fotos: E. Laska, DSM)

S. 27: Segel- und Decksplan der Fünfmastbark R.C. RICKMERS. (Archiv DSM)

S. 28: Neuerwerbungen des DSM: Zwei Radierungen und eine Gouache »Süderelbe bei Finkenwerder« von Geo Wolters. (Repros: E. Laska, DSM)

S. 29: Zwei weitere Neuerwerbungen: Fahrstand der WAPPEN VON HAMBURG und Gemälde »Im Gefechtsraum eines Großkampfschiffes« von Felix Schwormstädt. (Foto und Repro: E. Laska, DSM)

S. 31: Ansichten des DSM-Ausstellungspavillons auf der Insel Mainau.

S. 37: Girls' Day 2009: Herstellung eines Holzdünnschnitts und Anfertigung eines Schlüsselanhängers. (Fotos: M. Liedtke, DSM)

S. 38: Das neu gestaltete Areal nördlich des Scharounbaus, auf dem nach der Masterplanung in einigen Jahren ein Sonderausstellungsgebäude errichtet werden könnte.

S. 39: Tagung der Leiter und Mitarbeiter des Knappenschaftprojekts auf Schloss Schönberg.

S. 43: Die ausgebrannte BREMEN an der Columbuskaje in Bremerhaven. (Foto: Archiv DSM)

S. 45: Im Jahr 2009 erschienene Ausgaben der Schriftenreihe, des wissenschaftlichen Jahrbuchs und der Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv.

S. 54: Winterstimmung im Museumshafen des DSM. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 55: Titel der drei Neuerscheinungen zur Rickmers'schen Familien- und Unternehmensgeschichte.

Impressum

© 2011, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Koordinierung und Text:
Prof. Dr. Lars U. Scholl, Dipl.-Vw. Beatrix Fromm

Redaktion:
Erik Hoops, M.A.

Gestaltung und Produktion:
Gerken Concept, Wiefelstede



Deutsches
Schiffahrts
museum