



JAHRESBERICHT

2010/2011

Deutsches  
Schiffahrts  
museum

JAHRESBERICHT

2010/2011

Deutsches  
Schiffahrts  
museum

Mitglied der

Leibniz  
Leibniz-Gemeinschaft

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Vorwort</b>	7	Maritime Archäologie	22
		Forschungsbasierte Sammlung	22
		Ungebundene Forschung	22
<b>I. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in den Jahren 2010 und 2011</b>	11	Vermittlung und Präsentation von Forschungsergebnissen	23
Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung	11	<b>Forschungsschwerpunkt I:</b>	
Personalsituation	11	»Schiffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«	23
Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum	13	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	23
Haushalt	13	Forschungsergebnisse in den Jahren 2010 und 2011	24
Gebäudemanagement	13	Ausstellung »Zeit auf See«	24
Besucherzahlen	13	Promotionsprojekt	25
Besucherführungen	13	Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen	25
Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern	13	Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen	26
Prädikatsvergabe TOTAL E-QUALITY am 4. November 2010 in Erfurt	13	<b>Forschungsschwerpunkt II:</b>	
Qualitätssicherung	14	»Die deutsche Schiffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«	26
Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums	14	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	26
		Forschungsergebnisse in den Jahren 2010 und 2011	27
<b>II. Die Gremien in den Jahren 2010 und 2011</b>	15	Der Versailler Vertrag und seine Bestimmungen für die deutsche Schiffahrt unter besonderer Beachtung des Hapag-Harriman-Abkommens von 1920	27
Verwaltungsrat	15	Das Hapag-Harriman-Abkommen	27
Kuratorium	15	Walter Zeeden. Leben und Werk des Marine-malers	30
Wissenschaftlicher Beirat	15	Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit	31
<b>III. Die Förderer und Sponsoren in den Jahren 2010 und 2011</b>	17	Promotionsprojekt	32
Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.	17	Untersuchung der sozialen Verhältnisse während der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12	33
Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	17	Untersuchungen zur GAZELLE-Expedition 1874–76	33
Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	18	Datenbank zur Erzverschiffung aus Schweden	34
Förderer und Sponsoren	18		
<b>IV. Die Forschung in den Jahren 2010 und 2011</b>	21		
Bericht des Wissenschaftlichen Beirats zur Forschung der Jahre 2007–2009 am Deutschen Schiffahrtsmuseum	21		
Die geisteswissenschaftliche Forschung zur deutschen Schiffahrtsgeschichte	21		

Redaktionelle Bearbeitung des Werks von P. Salmon: Deadlock and Diversion	34	Die Bibliothek	46
Seeinteressenpolitik des deutschen Kaiserreichs	34	Die Bibliothek in den Jahren 2010 und 2011	48
Flößerei in Deutschland	35	Projekte	48
Geschichte des Schiffbaus	35	Bestandserhaltung	48
Schiffahrt und Fotografie	35	Magazine und Lesesaal	48
Seerechtsentwicklung in der Zwischenkriegszeit	36	Vernetzung	48
<b>Forschungsschwerpunkt III:</b>		Ausgewählte Akquisitionen der Jahre 2010 und 2011	48
»Maritime Archäologie« (Nassholzkonservierung, Restaurierungsforschung und Schiffsarchäologie)	36	Das Magazin	50
Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts	37	Schwerpunkt Gemäldemagazin	50
Die Bremer Hansekogge von 1380	37	Felix Schwormstädt: Decksszene an Bord des Schnelldampfers BREMEN (ca. 1930)	51
Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie	37	Ulrich Hübner: BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje (ca. 1930)	51
Forschungsergebnisse in den Jahren 2010 und 2011	37	Hans Hartig: Alte Werft	51
Klimamonitoring der Bremer Hansekogge von 1380	37	Heinrich Kley: Torpedoboot im Bau auf der Germaniawerft in Kiel, 1941	53
Langzeitstudie zur Beurteilung verschiedener Konservierungsmethoden hinsichtlich ihrer langfristigen Auswirkungen auf ein Objekt	37	Die Mittelalterflotte	54
Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie – Studie zur optimalen objektschonenden Zwischenlagerung archäologischer Nasshölzer	39	Die schwimmende Flotte	54
Erstellung von Ausstellungsobjekten verbunden mit einer Datensammlung zur Nassholzkonservierungsforschung	39	Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert (DigiPEER)	56
Vorarbeiten zum Aufbau des Experiments zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzersetzung unter wassergesättigten Bedingungen	39	Schiffahrt und Fotografie	57
Entwicklung eines europäischen Standards zum Umgang mit Nassholzfunden (CEN/DIN)	39	Die Welt der Schiffsmodelle. Eine Übersicht über die Geschichte und Typologie des Schiffsmodellbaus anhand der Bestände des DSM	60
Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof	41	<b>Ungebundene Forschung</b>	60
Digitale Dokumentation und Rekonstruktion der Weserlastkähne	41	Zeitgemäße Wissensgenerierung im Museum auf der Basis vernetzter Datenquellen – Darstellung von Forschungsergebnissen zum Thema »Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport« über ein neues Vermittlungskonzept (Com.Pakt)	60
Weserlastkähne im archäologischen Befund	41	Forschungsprojekt: Auf dem Weg zum »Deutschen Chronometer«. Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg	61
Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Rahmen der FALKE Leibniz-Fraunhofer-Forschungsallianz zum Erhalt des Kulturellen Erbes	42	Publikationsprojekt: Die deutsche Seeschiffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch. Eine Kooperation des DSM mit dem Leibniz-Institut für Europäische Geschichte in Mainz und GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften in Köln	63
SPLASHCOS: Submerged Prehistoric Landscapes and Archaeology of the Continental Shelf	42	Publikationsprojekt: Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert	64
Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen	42	Forschungsprojekt: Dokumentation der Viermastbark PASSAT	64
Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee	43	Publikationsprojekt: Edition der Seefahrtserinnerungen von Hermann Sandmann	65
<b>Forschungsbasierte Sammlung</b>	43	Forschungsprojekt: Rekonstruktion eines Schiffsverlustes im Dezember 1944	65
Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen	43	Forschungsprojekt: Hafenlandschaften im Wandel von 1970 bis in die Gegenwart	65
Das Archiv	44	Forschungsprojekt: Der Norddeutsche Lloyd – Global Player der Schiffahrtsgeschichte	66
Erwerb wichtiger Sammlungsbestände	44	Forschungsprojekt: Schiffe und Schiffahrt während des hohen und späten Mittelalters in der südwestlichen Ostsee. Auswertung der archäologischen Quellen aus Mecklenburg-Vorpommern	66
Erschließung	44		
Beratung für externe und interne Forschungsprojekte und Ausstellungsvorhaben (Auswahl)	46		
Service für die Öffentlichkeit	46		

<b>V. Transferleistungen für Forschung und Ausbildung</b>	69	Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung (Historien om oppdagelsen av turistmålet Norge)	111
Akademische Lehre	69	Friedel Anderson – Schiffe	113
Betreuung von Abschlussarbeiten	70	Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864). Deutscher Arzt und Java-Forscher	114
Abgeschlossene Promotionsvorhaben	70	Mensch und Meer. Bilder der Düsseldorfer Malerschule aus der Sammlung der Dr. Axe-Stiftung	116
Laufende Promotionsvorhaben	71	Spektakuläre Architektur am Wasser. Gemalte Architektur des Künstler-Architekten Werner Krömeke	116
Abgeschlossene Magisterarbeiten	72	Auf Sindbads Spuren. Fotografien von Beat Presser	117
Doktorandenbetreuung	72		
Wissenschaftliches Volontariat	72		
Ausbildung in verschiedenen Berufen	73		
Investition in die Zukunft: Der Girls' Day	73		
<b>VI. Nationale und internationale Kontakte</b>	75	<b>IX. Veranstaltungen für Sehleute, Seeleute und Interessierte</b>	119
Kooperationen	75	Museumspädagogik	119
Führungspositionen in nationalen und internationalen Forschungsnetzwerken	75	Sonderveranstaltungen	120
Gastwissenschaftler am DSM	76	DGzRS-Kreuzer HERMANN RUDOLF MEYER geht im Museumshafen vor Anker	120
Gremienarbeit	77	Die Entdeckung der Langsamkeit oder was Sten Nadolny mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum gemein hat	120
Tagungen und Workshops in den Jahren 2010 und 2011	78	Die verlorenen Söhne	120
Teilnahme der wissenschaftlichen Mitarbeiter an Tagungen, Workshops und Arbeitskreisen	84	Boat People	120
		Der Schwarze Fisch	120
<b>VII. Vermittlung</b>	89	Konzerte im Deutschen Schifffahrtsmuseum	121
Die Wissenschaftliche Redaktion	89	<b>X. Anhang</b>	123
Publikationen der Jahre 2010 und 2011	91	Kurzporträt des Deutschen Schifffahrtsmuseums	123
Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM	95	Stiftungszweck	123
Publikationen externer Autoren	101	Finanzierung	124
Vortragstätigkeit	103	Ansprechpartner	124
Vorträge im Deutschen Schifffahrtsmuseum	103	Die Gremien	126
Vorträge außerhalb der Vortragsreihe	105	Der Verwaltungsrat	126
		Das Kuratorium	126
<b>VIII. Die Ausstellungen des Deutschen Schifffahrtsmuseums</b>	109	Die Fördervereine	127
Die Dauerausstellung	109	Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.	127
Die Sonderausstellungen	109	Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.	127
175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte	109	Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	127
Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmensgeschichte	110		
Rudolph Haack (1833–1909). Industrie-Pionier unter drei Kaisern	110	<b>Bildnachweis</b>	128
Seemann – Kumpel – Eisenbahner.		<b>Impressum</b>	128
Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930	111		
125 Jahre Leuchtturm Roter Sand (1885–2010)	111		





## VORWORT

Der Doppeljahresbericht für die Jahre 2010 und 2011 ist der letzte, den ich als Geschäftsführender Direktor a.D. des Deutschen Schiffahrtsmuseums vorlege. Nach 33 Jahren als Wissenschaftler, von denen ich acht Jahre lang als Geschäftsführender Direktor die Verantwortung für die Institution übernommen hatte, verabschiede ich mich, um in Pension zu gehen. Gleichzeitig begrüße ich meine Nachfolgerin, Frau Professor Dr. Sunhild Kleingärtner, und wünsche ihr für die vor ihr liegende Arbeit alles Gute.

Die Jahre 2010 und 2011 wurden für die Weiterentwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums als Forschungsmuseum der Leibniz-Gemeinschaft (WGL) genutzt. Neben den entscheidenden Verhandlungen, die über die Umsetzung der Modernisierung und der Erweiterung des DSM geführt wurden, wurde auch die wissenschaftliche Arbeit ausgezeichnet weiterentwickelt.

In Abstimmung mit dem Wissenschaftlichen Beirat wurde der Forschungsschwerpunkt II, der sich mit der Zwischenkriegszeit befasst, abgeschlossen. Zwar ist die Zeit zwischen den Kriegen nicht ausgeforscht, doch der neuen, für die Forschung zuständigen Direktorin wird so die Gelegenheit gegeben, neue Akzente in der am DSM betriebenen geisteswissenschaftlichen historischen Forschung zu setzen.

Meine schiffahrtsgeschichtlich ausgerichtete universitäre Lehre an der Universität Bremen habe ich mit dem Ende des Wintersemesters 2011/2012 beendet. Die Betreuung meiner letzten Doktoranden\* konnte von mir während meiner Dienstzeit weitestgehend erfolgreich mit Promotionen in Bremen und in Hamburg abgeschlossen werden. Damit habe ich zwischen den Jahren 2004 und 2012 den erfolgreichen Abschluss von insgesamt fünfzehn Promotionsvorhaben begleitet. Momentan engagieren sich mehrere Kolleginnen und Kollegen des Deutschen Schiffahrtsmuseums in der universitären Lehre, und das Berufungsverfahren für meine Nachfolgerin wurde zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen, so dass das DSM wieder eine

Kooperationsprofessur mit der Universität Bremen teilt.

So sehr mir die Förderung des akademischen Nachwuchses ein wichtiges Anliegen war, so sehr habe ich mich in meiner gesamten Amtszeit auch für die Ausbildung von jungen Leuten in den verschiedensten nicht-akademischen Berufen engagiert. In Spitzenzeiten hatten wir über 20 Auszubildende im DSM und hoffen damit bezüglich der gesellschaftlichen Verantwortung ein deutliches Zeichen setzen zu können.

Ebenso wichtig war es mir, während meiner Amtszeit die Förderung von Frauen in verantwortlichen Positionen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie fest im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu etablieren. Es gelang durch eine intelligente Zeitplanung, jungen Müttern und Vätern die Kinderbetreuung zu ermöglichen, ohne dass die oft gefürchteten Nachteile für die Karriere eingetreten sind, aber auch für pflegende Angehörige konnte der nötige Freiraum geschaffen werden, ohne dass die Aufgaben am Arbeitsplatz darunter zu leiden hatten. Zum Jahresende 2010 konnte ich in einem Festakt in Erfurt die Urkunde für das Prädikat »TOTAL E-QUALITY« entgegennehmen, das für vorbildliche, an Chancengleichheit orientierte Personalpolitik verliehen wird. Diese Auszeichnung wird lediglich für drei Jahre verliehen, da sie Anreiz zu weiteren Bemühungen bieten soll. Diese wichtige Aufgabe möchte ich meiner Nachfolgerin besonders ans Herz legen.

Die Unterlagen für das Zwischenaudit, das das DSM vier Jahre nach der erfolgreichen letzten Evaluierung bei der WGL vorlegen musste, waren rechtzeitig fertiggestellt und das Ergebnis der Zwischenevaluierung lässt Positives für die im Jahr 2014 anstehende Evaluierung erwarten.

Nachdem das im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation der Leibniz-Gemeinschaft bewilligte Forschungsprojekt »Zeitgemäße Wissensgenerierung im Museum auf der Basis vernetzter Datenquellen – Darstellung von Forschungsergebnissen zum Thema ›Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport‹ über ein

neues Vermittlungskonzept« erfolgreich abgeschlossen wurde, konnte das DSM in einem weiteren Wettbewerbsverfahren der Leibniz-Gemeinschaft zusammen mit drei Partnermuseen einen neuerlichen Erfolg erzielen. Der Antrag bezog sich auf die Bereitstellung von Mitteln für die Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert. Das DigiPEER genannte Projekt konnte im Jahre 2010 begonnen werden. Der Arbeitsplan des DSM sieht die Herstellung von digitalen Kopien historischer Schiffbauzeichnungen vor, die zur Betrachtung und zur Recherche über das Internet zugänglich gemacht werden sollen. Auf 5000 der mehr als 20 000 Pläne im Archiv des DSM kann demnächst online zugegriffen werden.

So bedeutend die Forschung auf der Basis unserer ständig wachsenden Sammlungen für das Forschungsmuseum ist und war, so wurde der Vermittlung dieser Ergebnisse im Sinne von PUSH und PUR besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Neben den Publikationen, den Vorträgen und der stark ausgeweiteten museumspädagogischen Arbeit fand das abwechslungsreiche Ausstellungsprogramm die Aufmerksamkeit unserer schiffahrtsgeschichtlich interessierten Besucher. Zahlreiche Sonderausstellungen sollten die Lebendigkeit des Museums nach außen hin dokumentieren. Wegen des großen Interesses an der Sonderausstellung »175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte« wurde die Präsentation mehrfach verlängert. Erst nach den Herbstferien 2010 wurde sie abgebaut und machte der Ausstellung »Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung« Platz, die unvorhergesehener Weise im DSM gezeigt werden konnte.

Als sichtbaren Abschluss des Forschungsprojektes »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme« eröffnete das DSM im Juni 2010 die Sonderausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner«. Im Jahre 2006 hatten sich das DSM und das Deutsche Bergbau-Museum in Bochum sowie vier weitere Kooperationspartner erfolgreich um Mittel des Paktes für Forschung und Innovation der Leibniz-Gemeinschaft beworben. Vor dem Hintergrund der Bildung des größten Versicherungsträgers in Deutschland, der »Deutschen Rentenversicherung Knappschaft – Bahn – See« im Jahre 2005 sollten Geschichts-, Wirtschafts- und Medizinhistoriker sowie Sozialwissenschaftler in einem interdisziplinären Forschungsprojekt die Historie, die gegenwärtige Situation und die Zukunftsperspektiven des Versicherungswesens untersuchen. Für die wissenschaftliche Aufarbeitung des schifffahrtsbezogenen Teils wurde im Rahmen der Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses von Frauen Melanie Sulzer, M.A., gewonnen, die im Februar 2011 mit ihrer Untersuchung zu dem Thema promoviert wurde.

Weitere Sonderausstellungen bezogen sich auf das maritime Œuvre des führenden norddeutschen Realisten Friedel Anderson (Jg. 1945) und das Wirken des Java-Forschers Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864), ein Gemeinschaftsprojekt des Goethe-Instituts in Java und

der Universität Bremen mit dem DSM. Das DSM war erfolgreich in der Beantragung eines DFG-Projektes zur Einführung des »Deutschen Chronometers«. Der Chronometerbestand des DSM konnte im Hinblick auf die für 2012 geplante Sonderausstellung »Zeit auf See« durch den Erwerb einer bedeutenden Chronometersammlung ergänzt werden.

Unsere internationale Vernetzung mit Universitäten und Museen konnte vor allem in Skandinavien, Nordamerika und Italien ausgebaut werden. Mit dem Ablauf meiner Dienstzeit habe ich meine Führungspositionen in nationalen und internationalen Wissenschaftsorganisationen niedergelegt. Diese Aufgaben müssen nun von neuen Verantwortlichen übernommen werden. Die erzielten Erfolge spornen uns an, weiter an unserem Forschungsprofil zu arbeiten und unsere Kompetenzen zu erweitern. Wir sind auf einem guten Kurs, wenngleich im Hinblick auf die nächste Evaluierung und den Wachwechsel in der Leitung des DSM noch viel zu tun bleibt.

Die Bibliothek und das Archiv setzten mit ihrer Tätigkeit im Rahmen der Sammlungskonzepte ebenso wichtige Akzente wie die Kollegen, die die Gemälde- und Modellsammlung und die Akquisition historischer Exponate betreuten. Der für das Forschungsmuseum wichtige Aspekt des Ausbaus der historischen Sammlungen verlief sehr erfolgversprechend, so dass die Forschung an unseren Sammlungen immer wieder neue Möglichkeiten bietet. Die Sammlungen des DSM sind Zeugnis der nationalen Bedeutung des Museums und verleihen dem Institut sein Alleinstellungsmerkmal. Ein Teil der im ersten Modul vorgesehenen Gebäudemodernisierung des denkmalgeschützten Scharounbaus konnte mit zusätzlichen Mitteln das Landes Bremen und mit Bundesmitteln aus dem Konjunkturprogramm II durchgeführt werden. Auch die dringend erforderliche Dachsanierung der Koggehalle wurde möglich. Fünf Tonnen alter Teerpappe wurden vom Flachdach geholt. Da der Architekt Hans Scharoun die Erscheinung »seines« Gebäudes nicht durch außen angebrachte Dachrinnen und Fallrohre gestört sehen wollte, hatte er die gesamte Dachentwässerung über ein Leitungssystem, das durch das Innere des Hauses führt, konstruiert. Diese Rohre waren ihrer Aufgabe nach mehr als 30 Jahren nicht mehr gewachsen und wurden erneuert. Die Mittel für die energetische Sanierung der Koggehalle aus dem Konjunkturprogramm II fanden bei der Erneuerung der Haustechnik in der Koggehalle Verwendung. Begleitet wurden die Bau- und Sanierungsmaßnahmen vom Landesdenkmalpfleger, der ein verlässlicher und hilfreicher Partner war.

Auf der Basis des 2010/11 erfolgten Einstiegs in die Modernisierung des Museums blicken wir zuversichtlich in die vor uns liegenden Jahre, die allerdings noch sehr viel Logistik und Konzeptarbeit erforderlich machen. Der vorgesehene Einstieg in die Sanierung und Erweiterung der Gebäude verzögert sich allerdings wegen der Deicherhöhungsarbeiten hinter dem Museum, zumal der Platz im Süden des Bangertbaus, auf dem in einem ersten Schritt ein Magazingebäude errichtet werden soll, noch von den Deichbaumaßnahmen in Anspruch genommen wird.

Von einem langjährigen unermüdlichen Förderer mussten wir uns leider verabschieden. Völlig überraschend verstarb am 5. September 2010 der ehemalige Vorsitzende des Fördervereins, Bankdirektor i.R. Friedrich Wilhelm Bracht. Von 1996 bis 2009 war er 1. Vorsitzender des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. Friedrich Wilhelm Bracht war der Vorsitzende mit der längsten Amtszeit. Wir gedenken des Verstorbenen in tiefer Dankbarkeit und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

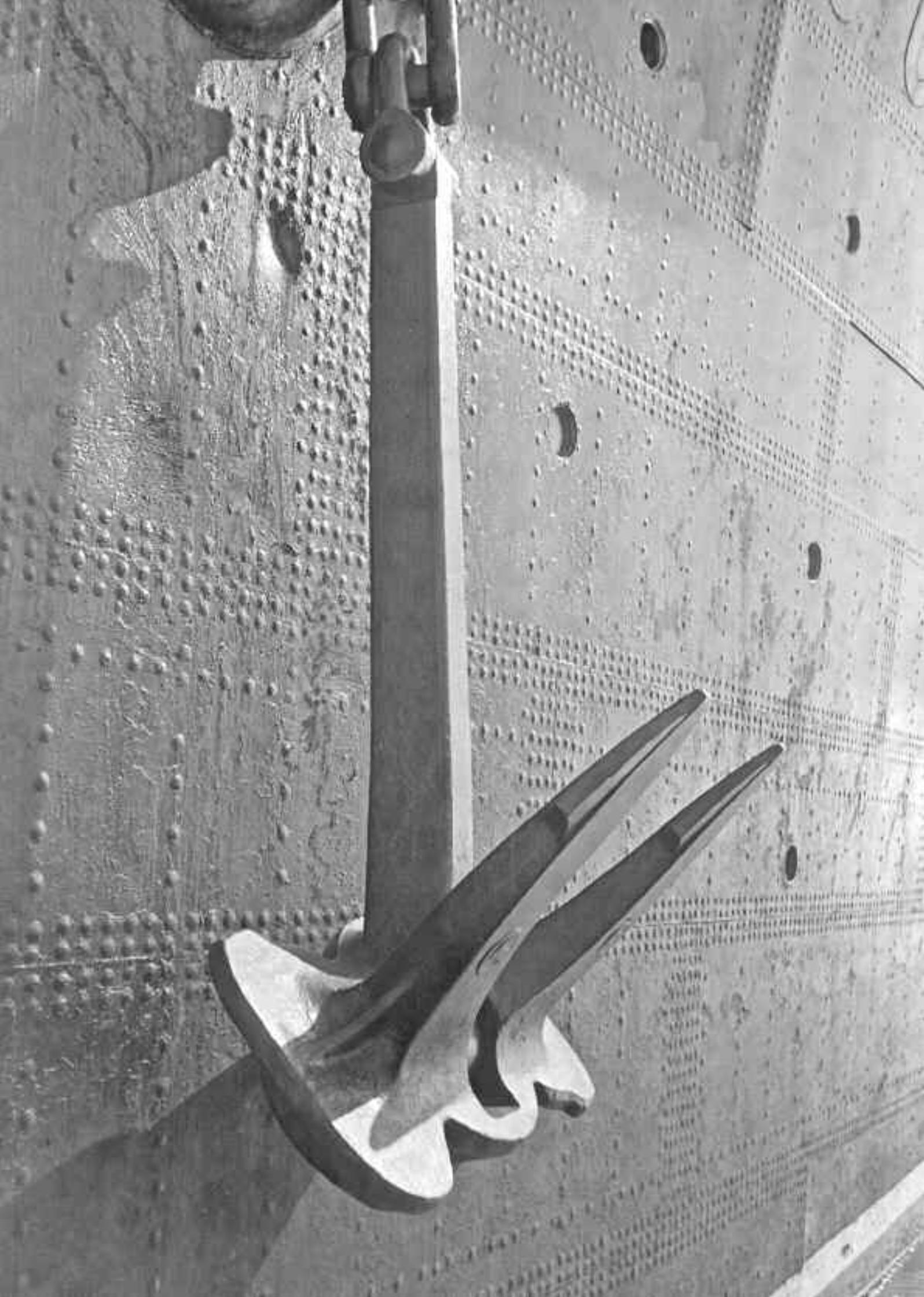
Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DSM danke ich für ihren Einsatz. Der Dank gilt auch unseren Zuwendungsgebern und Förderern, auf deren

Unterstützung stets Verlass war. Ich verlasse das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit den besten Wünschen für eine gedeihliche Weiterentwicklung und eine erfolgreiche Zukunft.



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

\* Die in diesem Bericht verwendeten Begriffe Mitarbeiter, Wissenschaftler, Doktorand, Volontär etc. bezeichnen gleichermaßen männliche wie weibliche Personen.





Liebes Team vom  
Schiffahrtsmuseum!  
Vielen Dank für den tollen Tag,  
Wir haben Stunden hier verbracht,  
viel gelernt und die ganze "Mannschaft"  
war so nett!  
Wir kommen bald wieder ins  
Schiffahrtsmuseum  
Familie  
aus Basel

## I. DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM IN DEN JAHREN 2010 UND 2011

Am 9. Oktober 1962 entdeckten Bauarbeiter bei Ausbaggerarbeiten im Bremer Hafen ein Schiffswrack. Der zur Begutachtung herbeigerufene Archäologe, Dr. Siegfried Fliedner, bestätigte eine Sensation: Bei dem Schiffsfund handelte es sich um eine Hansekogge, für die nach ihrer Bergung später mit dem Bau des Deutschen Schiffahrtsmuseums ein Heim geschaffen wurde. Dieses Heim für die Hansekogge wurde mit der Errichtung der »Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum« unter dem Datum vom 5. Januar 1971 begründet. Als Stiftungszweck wurde der Einrichtung aufgegeben, historische Zeugnisse zur deutschen Schiffahrtsgeschichte zu sammeln, zu bewahren und zu präsentieren und damit Wissenschaft, Forschung, Kunst und Kultur zu fördern und sich in Bildung und Erziehung zu engagieren.

Die Verbindung zwischen Forschungsinstitut und Museum zu schaffen und die Forschungsergebnisse zur deutschen Schiffahrtsgeschichte der interessierten Öffentlichkeit nahe zu bringen, ist somit die Hauptaufgabe des DSM. Aber auch die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses, die Betreuung von Promotionsvorhaben, Magister- und Staatsexamensarbeiten sind originäre Aufgaben 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 für sich zu entdecken und zu nutzen.

### Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung

Auf Grund seiner herausragenden wissenschaftlichen Arbeit wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 1980 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), welche nunmehr 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 Forschungsaktivitäten des DSM. Der Forschungsanteil wird zu je 50% vom Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), und der Ländergemeinschaft getragen.

Die Überprüfung des bislang pauschaliert mit 65% festgesetzten Forschungsanteils führte zu der Feststellung, dass dieser zu niedrig angesetzt war. Die Anpassung des Forschungsanteils auf nunmehr errechnete 85% erfolgte zum 1. Januar 2010. Die Finanzierungsstruktur des Hauses stellt sich seither wie folgt dar:

Forschungsanteil	85,00 %
davon Bundesanteil	42,50 %
davon Länderanteil	10,62 %
davon Land Bremen	31,88 %
Stifteranteil Bremerhaven	15,00 %
Grundhaushalt gesamt	100,00 %

### Personalsituation

Prof. Dr. Ingo Heidbrink, der seit dem 1. Januar 2008 eine Professur für Schiffahrtsgeschichte an der Old Dominion Universität in Norfolk, Virginia, inne hat, beantragte die Verlängerung seiner Beurlaubung bis zum 31. Dezember 2013. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist daran interessiert, die begonnene internationale Vernetzung zu vertiefen und den Austausch von Wissenschaftlern zu fördern. Während seiner Tätigkeit in den USA ist es Ingo Heidbrink gelungen,

ein Research Fellowship des im Rahmen der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder eingerichteten und gemeinsam von der Ludwig-Maximilian-Universität München und dem Deutschen Museum getragenen Rachel Carson Center for Environmental Studies bewilligt zu bekommen. Bei diesem Fellowship, das ihm in einem kompetitiven und international begutachteten Verfahren mit erheblicher Teilnehmerzahl zugesprochen wurde, handelt es sich sowohl um eine deutliche Anerkennung seiner bisher geleisteten Forschungstätigkeit als auch der wissenschaftlichen Forschungsarbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums insgesamt. Dem Antrag auf Verlängerung der Beurlaubung wurde daher entsprochen, so dass Prof. Dr. Ingo Heidbrink seine Lehrtätigkeit in den USA über den 31. Dezember 2010 hinaus fortgesetzt hat. Seine Karriere hat einen so erfolgreichen Verlauf genommen, dass Prof. Dr. Ingo Heidbrink das mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum bestehende Arbeitsverhältnis bedauerlicherweise zum 31. Dezember 2013 gekündigt hat. Wir wünschen ihm für seine weitere berufliche Zukunft alles Gute und hoffen auf eine weitere gute Zusammenarbeit.

Im Verlauf des Jahres 2010 schieden mit Karin Brockhage aus der Buchhaltung und Brigitte Volk im Sekretariat des Geschäftsführenden Direktors zwei verdiente Mitarbeiterinnen aus dem aktiven Dienst aus. Ebenso verabschiedete sich Hans-Joachim Peterson aus dem Aufsichtsbereich in der Ausstellung vom Dienst im Deutschen Schiffahrtsmuseum, um in Altersteilzeit zu gehen. Matthias Pelikan, der als Maler angestellt war, kündigte aus persönlichen Gründen seine Anstellung. Dies ermöglichte es dem Direktorium, den Auszubildenden Johann Wagner nach dem erfolgreichen Abschluss seiner Ausbildung in ein reguläres Arbeitsverhältnis zu übernehmen.

Die Volontäre Marc Liedtke, Dina Schmidt und Christina Voigt beendeten im Jahr 2010 ihre Ausbildung am Deutschen Schiffahrtsmuseum und suchten in anderen Museen neue Herausforderungen. Inga Brantzky wechselte nach dem erfolgreichen Abschluss des SAW-Projektes »Com.Pakt«, an dem sie maßgeblich mitgearbeitet hat, zur Stadt Cuxhaven, um sich dort beim Aufbau des neuen Museums »Windstärke 10« weiter zu qualifizieren. Im Jahr 2011 verließ der Restaurator Michael Sietz das Deutsche Schiffahrtsmuseum auf eigenen Wunsch, um einen anderen beruflichen Weg zu verfolgen.

Die freien Wissenschaftlerstellen von Prof. Dr. Ingo Heidbrink und Dr. Siegfried Stölting wurden in den Jahren 2010 und 2011 nicht wiederbesetzt, um dem neuen Direktorium nach Ausscheiden von Prof. Dr. Scholl die Gelegenheit zu geben, die Forschung am DSM schwerpunktmäßig neu auszurichten.

Durch das seitens der DFG finanzierte Projekt »Auf dem Weg zum ›Deutschen Chronometer‹« konnte eine befristete Wissenschaftlerstelle geschaffen werden. Die Bewilligung war an die Einstellung von PD Dr. Günther Oestmann gebunden, der das Projekt entwickelt hat und dieses daher bearbeitet.

Für das SAW-Projekt »DigiPEER«, dessen Finanzierung aus Mitteln des Paktes für Forschung und

Innovation I erfolgt, wurde der Kulturhistoriker Alexander Cordes auf zwei Jahre befristet angestellt.

In den Jahren 2010 und 2011 waren die folgenden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler am Deutschen Schiffahrtsmuseum tätig:

- Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl (Historiker, Kunst-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte), Geschäftsführender Direktor;
- Alexander Cordes, M.A. (Historiker), befristet für das SAW-Projekt »DigiPEER«;
- 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);
- PD Dr. rer. pol. Günther Oestmann (Historiker), befristet für das DFG-Projekt »Auf dem Weg zum ›Deutschen Chronometer‹«;
- Dr. phil. Dirk J. Peters (Historiker, Technikgeschichte);
- Dr. phil. Albrecht Sauer (Historiker, Mediävistik, Navigationsgeschichte);
- Dr. phil. Ursula Warnke (Archäologin), Museumsdirektorin.

Ein wissenschaftliches Volontariat haben absolviert:

- Inga Brantzky, M.A. (bis 01.02.2011);
- Dipl.-Biol. Marc Liedtke, M.A. (bis 31.05.2010);
- Dipl.-Biol. Dina Schmidt (bis 30.06.2010);
- Christina Voigt, M.A. (bis 19.02.2010).

Die Wissenschaftler und die Volontäre treffen sich regelmäßig zu Mitarbeiterbesprechungen, in denen die anfallenden Aufgaben besprochen und koordiniert werden.

Gemäß Stellenplan verfügte das Deutsche Schiffahrtsmuseum in den Jahren 2010 und 2011 über 46,5 Planstellen, von denen zwei Stellen für Beamte und 44,5 Stellen für Bedienstete ausgelegt waren.

Die Planstellen waren mit 54 Mitarbeitern im Voll- und Teilzeitdienst besetzt, zwei aus Drittmitteln finanzierte Wissenschaftlerstellen ergänzten im Jahr 2010 die Planstellen. Im Jahr 2011 konnte über ein erfolgreich eingeworbenes Projekt eine weitere Wissenschaftlerstelle befristet besetzt werden.

11 junge Leute (4 Frauen und 7 Männer) wurden in verschiedenen Berufen ausgebildet. 5 Auszubildende schlossen ihre Ausbildung mit Erfolg ab.

Mehrwöchige Praktika absolvierten 6 Studenten. 9 Schülerinnen und Schüler haben in verschiedenen Bereichen des Deutschen Schiffahrtsmuseums einen Einblick in die Arbeit eines Forschungsmuseums bekommen.

## Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die vielfältigen Arbeiten, die im Deutschen Schiffahrtsmuseum 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. Allen freiwilligen Helfern sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

## Haushalt

Der Grundhaushalt für das Jahr 2010 betrug € 4 173 960.

Für die Projekte »DigiPEER« und »Com.Pakt«, die im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation gefördert werden, wurden dem Deutschen Schiffahrtsmuseum vom Bund und dem Land Bremen zusätzlich € 275 625 bewilligt. Aus der Exzellenzinitiative des Bundes standen für »GLOMAR« € 2450 zur Verfügung.

Für die Umsetzung des Masterplans bewilligte das Land Bremen € 2 445 000, von denen € 1 505 000 abgerufen wurden, mit denen die Planungen für die Bau- und Sanierungsmaßnahmen finanziert wurden.

Für das Jahr 2011 bewilligten die Zuwendungsgeber einen Grundhaushalt von € 4 417 648, der sich auf Personalkosten, Sachmittel, Aufwendungen für ein SAW-Projekt und investive Mitteln verteilte.

## Gebäudemanagement

Die für den Hochwasserschutz der Stadt Bremerhaven unerlässliche Deicherhöhung bescherte dem Deutschen Schiffahrtsmuseum ein nicht geringes Problem. Als der Bangertbau als Ergänzung des Scharounbaus geplant wurde, sahen die Pläne den Bau der dringend erforderlichen Werkstätten vor. Doch der Bauabschnitt wurde ein Opfer von Sparmaßnahmen. Stattdessen wurde auf dem Tonnenhof im Süden des DSM eine Behelfswerkstatt errichtet. Das alte Sprichwort »Nichts ist so dauerhaft wie ein Provisorium« hat sich jedoch wieder einmal als richtig erwiesen. Im Jahr 2010 stand das behelfsmäßige Werkstattgebäude noch immer und musste für die Deicherhöhung weichen. Mit Hilfe der Stadt Bremerhaven wurde für die ein weiteres Mal heimatlosen Mitarbeiter des Technischen Dienstes ein Ausweichquartier gefunden. Der ehemalige Futtermittelspeicher von Segelken & Zacher, von 1994 bis 2004 zur Brauerei umgewidmet, wurde vorerst für fünf Jahre zur Werkstatt des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

## Besucherzahlen

Im Jahr 2010 luden die Wissenschaftler des Deutschen Schiffahrtsmuseums zu vier Sonderausstellungen ein, die viele Interessierte zu einem Besuch ins DSM lockten. Besonders die Sonderausstellung zur 175-jährigen Firmengeschichte der Familie Rickmers erwies sich als

Besuchermagnet, so dass die Präsentation über den eigentlichen Termin hinaus verlängert wurde.

Die wissenschaftlichen Vorträge waren – wie schon in den Vorjahren – gut besucht, ebenso die diversen Sonderveranstaltungen. So verzeichnete der »Chile-Tag« im August über 200 Teilnehmer und der Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER, der anlässlich des »Tages der Seenotretter« im Museumshafen festmachte, wurde von über 500 Interessierten besucht.

Insgesamt wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2010 von 109 582 Personen besucht.

Das Jahr 2011 begann mit der Sonderausstellung zur Etablierung der Kreuzreisen als Ferienspaß für das Bürgertum. Die Ausstellung »Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung« begeisterte die interessierte Öffentlichkeit. Das umfangreiche Begleitprogramm lockte ebenfalls viele Besucher ins Museum. Insgesamt konnten 101 538 Besucher im Jahr 2011 begrüßt werden.

## Besucherführungen

313 Gruppen ließen sich in den Monaten Januar bis Dezember des Jahres 2010 durch die verschiedenen Ausstellungen im Deutschen Schiffahrtsmuseum führen. Davon wurden 53 Gruppen als Gäste des Hauses von den Wissenschaftlern begleitet, 260 Mal war der Führungsdienst gebucht worden.

Das Angebot an museumspädagogischen Aktionen konnte im Jahr 2010 weiter gesteigert werden. 18 Geburtstagkinder und ihre Gäste verwandelten sich in Seefahrer, Piraten oder Klabautermänner und verbrachten einen aufregenden Nachmittag im DSM. Im Jahr 2011 kam unser Führungsdienst 278 Mal zum Einsatz. Zahlreiche Teilnehmer erfreuten sich bei den Modellbautagen und den Spezialführungen an den gebotenen Attraktionen. 13 kleinen Geburtstagskindern bereiteten die Mitarbeiter der Museumspädagogik einen unvergesslichen Tag.

## Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern

*Prädikatsvergabe TOTAL E-QUALITY am 4. November 2010 in Erfurt*

In den Jahresberichten 2008 und 2009 hatte die Frauenbeauftragte in ihrem Bericht erwähnt, dass das DSM sich um die Erteilung des TOTAL E-QUALITY-Zertifikats bewerben will. In mehreren Sitzungen mit dem Personalrat, der Frauenbeauftragten und der Verwaltung hat der Geschäftsführende Direktor die Bewerbung vorbereitet, die dann im Frühjahr 2010 nach Erfurt, dem Sitz von TOTAL E-QUALITY Deutschland e. V., versandt wurde. Zwar unterliegt das DSM sowohl dem Bundesgleichstellungsgesetz als auch dem Landesgleichstellungsgesetz des Sitzlandes, doch kommt das DSM mit der Bewerbung um die TOTAL E-QUALITY-Zertifizierung einer Empfehlung

der Leibniz-Gemeinschaft – WGL-Rahmenempfehlung zur Gleichstellung (AVGlei) von Frauen und Männern – nach. Eine entsprechende Vereinbarung mit dem Land Bremen war bereits getroffen worden. In einer feierlichen Veranstaltung, auf der die Ministerpräsidentin des Freistaates Thüringen den Festvortrag mit dem Titel: »Chancengerechtigkeit stärkt Wirtschaft und Gesellschaft« hielt, wurde dem DSM neben einigen anderen Instituten der Leibniz-Gemeinschaft mit einer Urkunde die Zertifizierung für drei Jahre bestätigt. In den nächsten drei Jahren sollen alle Punkte der Selbstverpflichtung den täglichen Alltag im Museum bestimmen. Darüber hinaus sollen neue Wege gesucht werden, die Vereinbarkeit und Beruf und Familie auszubauen. Das DSM hat es in mehreren Fällen Mitarbeiterinnen durch flexible Arbeitszeitgestaltung ermöglicht, die Familie und Kinderbetreuung in Einklang mit dem Beruf zu bringen.

Am 4. November 2010 reiste Lars U. Scholl zu einem Festakt nach Erfurt. Dort wurde ihm die Urkunde für die erfolgreiche Bewerbung um das TOTAL E-QUALITY-Zertifikat übergeben. Diese Auszeichnung dokumentiert, dass sich das DSM seit langem intensiv um gelebte Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Familie und Beruf bemüht. Doch trotz des Zertifikats lassen die Anstrengungen, die Gleichstellung zwischen Frauen und Männern im Deutschen Schifffahrts-

museum zu implementieren, nicht nach. Die Einrichtung familienfreundlicher Arbeitsplätze ermöglicht auch die Richtlinie zur alternierenden Telearbeit, die im Land Bremen Anwendung findet. Das Direktorium konnte es einer Wissenschaftlerin auf dieser Basis ermöglichen, neben ihrer Arbeit, die sie für das DSM leistet, auch die nötige Zeit für die Betreuung und Erziehung ihres Kindes zu haben.

Auch die Wahl unserer Systemadministratorin, Birgit Schindler, zur Sprecherin des IT-Arbeitskreises der Leibniz-Gemeinschaft ist ein weiterer Schritt zur Gleichberechtigung innerhalb der Leibniz-Gemeinschaft und ihrer Einrichtungen. Frau Schindler ist die erste Frau, die auf diesen Posten gewählt wurde.

### Qualitätssicherung

Im Jahr 2006 wurde das Deutsche Schifffahrtsmuseum 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. Das Auslegen eines Besucherbuches, in das Lob und Tadel eingetragen werden können, zeigte, dass die Besucher bei einem Rundgang durch die Ausstellungen viel mehr Lobens- als Kritikwürdiges finden. Durch einen Feedback-Zettel ist jedoch auch eine direkte Kritik aus aktuellem Anlass möglich. Sowohl das Besucherbuch wie auch der Feedback-Zettel ermöglichen eine schnelle Reaktion auf Anregungen und führen zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Besucherfreundlichkeit.

### Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum steht im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts vor tiefgreifenden Veränderungen. Eine nahtlose Wiederbesetzung der Position des Geschäftsführenden Direktors ist nicht erfolgt. Die Vakanz wird das Jahr 2012 insofern entscheidend prägen, als eine zeitnahe Besetzung der freien Wissenschaftlerstellen nicht möglich ist. Was dies für die anstehende Evaluierung bedeutet, bleibt abzuwarten.

Der in den vergangenen Jahren erarbeitete und vom Verwaltungsrat genehmigte Masterplan lässt sich in der vorbezeichneten Weise nicht umsetzen, da sich die Finanzierung dieses aufwändigen Vorhabens als schwierig gestaltet. Es bleibt zu hoffen, dass zumindest eine umfassende Sanierung der Gebäude zu realisieren ist.

# Prädikat

Die  
Stiftung  
Deutsches Schifffahrtsmuseum  
Institut der Leibniz-Gemeinschaft  
erhält zum ersten Mal  
für die Dauer von drei Jahren  
das TOTAL E-QUALITY-Prädikat  
für verbindlich an  
Chancengleichheit  
orientierte  
Personalpolitik

*Lars U. Scholl*  
Der Vorstand



4. 11. 2010  
Datum



## II. DIE GREMIEN

### IN DEN JAHREN 2010 UND 2011

Das Direktorium des Deutschen Schifffahrtsmuseums wird in seiner Tätigkeit von dem Verwaltungsrat, dem Kuratorium und dem Wissenschaftlichen Beirat unterstützt. Die Mitglieder der Gremien sind im Anhang namentlich genannt.

#### **Verwaltungsrat**

Die Sitzungen des Verwaltungsrats, als oberstem Gremium der Stiftung, fanden am 18. Februar, am 11. Juli und am 27. Oktober 2010 statt. Auf allen Sitzungen beschäftigten sich die Mitglieder des Verwaltungsrates hauptsächlich mit der Nachfolgeregelung für den Geschäftsführenden Direktor, Prof. Dr. Lars U. Scholl, der mit Ablauf des Monats März 2012 in Pension gehen wird. Weiteres Schwerpunktthema war auf allen Sitzungen die Finanzierung und die Umsetzung des Masterplans. Da eine Umsetzung als Ganzes auf Grund der Finanzierungsmodalitäten nicht möglich ist, wurde das Direktorium vom Verwaltungsrat beauftragt, den Masterplan in Module zu unterteilen und für deren Abarbeitung eine Prioritätenliste zu erstellen.

2011 beschäftigte den Verwaltungsrat hauptsächlich die Fortentwicklung des Masterplans. Am 16. Februar wurde in einer Sondersitzung neben dem Masterplan auch die Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Berufung eines Nachfolgers für den Geschäftsführenden Direktor diskutiert. Da für das Land Bremen im Laufe des Jahres die Wahlen zur Bürgerschaft stattfanden, konnte für eine weitere Verwaltungsratsitzung kein Termin gefunden werden.

#### **Kuratorium**

Die Mitglieder des Kuratoriums trafen sich am 22. Januar 2010 zu einer Sondersitzung mit den Mitgliedern des Wissenschaftlichen Beirats, um das Forschungsprogramm und die Personalentwicklungsplanung zu beraten. Die regulären Sitzungen fanden am 30. April

und am 19. November 2010 statt. 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 geprüft werden, ob es sich als sinnvoll erweisen könnte, die Gremien durch die Abschaffung des Kuratoriums zu verkleinern. Da dies von den Vertretern der Länder als nicht akzeptabel angesehen wurde, sollten weitere Vorschläge erarbeitet werden, wie die Empfehlung der Evaluierungskommission umgesetzt werden kann.

Im Jahr 2011 tagte das Kuratorium am 11. Februar und am 18. November. Wieder stand die von der WGL geforderte Verkleinerung der Gremien auf der Tagesordnung. Mit dem von Lars U. Scholl ausgearbeiteten Vorschlag, das Kuratorium und den Wissenschaftlichen Beirat zu einem neuen Gremium mit einer stärkeren Beratungsfunktion zusammenzulegen und dabei die kritisierte Personenidentität in den Gremien aufzulösen, wurde eine beratungsfähige Neukonzeption der Gremienstruktur vorgelegt. Eine zufriedenstellende Entscheidung kann nunmehr zeitnah erfolgen.

#### **Wissenschaftlicher Beirat**

Nach der gemeinsamen Sitzung mit dem Kuratorium am 22. Januar 2010 fand sich der Wissenschaftliche Beirat am 29. April und am 18. November 2010 zusammen und beriet insbesondere die Fortschreibung des Forschungsprogramms und das daraus resultierende Programmbudget für 2012. Die im Jahr 2012 anstehende Pensionierung von Prof. Scholl hat zu der Empfehlung geführt, den Forschungsschwerpunkt »Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation« abzuschließen und es einem Nachfolger zu ermöglichen, einen neuen Forschungsschwerpunkt zu definieren. Die Sitzungen des Jahres 2011 fanden am 11. Februar und am 18. November als gemeinsame Sitzungen mit dem Kuratorium statt.





### III. DIE FÖRDERER UND SPONSOREN IN DEN JAHREN 2010 UND 2011

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.**

Die Mitgliederzahl des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. ist mit rund 100 Mitgliedern seit Jahren stabil.

Das Thema des traditionellen »Besonderen Abends« im Jahr 2010 war die moderne Piraterie. Am 15. April trafen sich die Mitglieder des Kuratoriums zu einem Vortrag mit dem Titel »Pirateriebekämpfung auf dem Prüfstand. Mandate, Marinen, Mängel« im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Der Seerechtsexperte der Universität Kiel, Prof. Dr. Uwe Jenisch, berichtete den gespannten Zuhörern, dass es aus seiner Sicht für das Piraterieproblem vor Ostafrika keine schnelle Lösung geben dürfte und zeigte für die Piraten ein gewisses Verständnis. Durch Raubfischzüge vor der somalischen Küste seien die Fanggründe geplündert und den vom Fischfang lebenden Somaliern die Lebensgrundlage entzogen worden. Die Piraterie werde von den Somaliern als Einnahmequelle genutzt, auch wenn sie auf verbrecherischen Handlungen beruhe.

Ganz ohne Piraterie kam das Deutsche Schiffahrtsmuseum auch im Jahr 2011 an die finanzielle Unterstützung des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Als dem DSM aus Münchener Privatbesitz ein Industriegemälde des Malers Heinrich Kley zum Kauf angeboten wurde, ermöglichte das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums gemeinsam mit dem U-Boot-Verein den

Ankauf. Mit einer Veranstaltung in der Ausstellung »Nordlandreisen« anlässlich des »Besonderen Abends« am 29. März 2011 bedankte sich Lars U. Scholl bei allen Mitgliedern des Kuratoriums für ein weiteres Jahr der vertrauensvollen Zusammenarbeit.

#### **Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.**

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. ist der größte Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Unter der Leitung des Vorsitzenden, Friedrich Wilhelm Bracht, der dem Verein von 1996 bis 2009 vorstand, wuchs die Zahl der Mitglieder auf ca. 3000 an. Nach 13 Jahren engagierter Arbeit für das Deutsche Schiffahrtsmuseum hatte Friedrich Wilhelm Bracht sein Amt an Dietrich Schütte übergeben. Am 5. September 2010 verstarb Friedrich Wilhelm Bracht. Direktorium und Mitarbeiter werden Herrn Bracht ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. fördert in besonderem Umfang die wissenschaftliche Forschungsarbeit. Seine großzügige Unterstützung ermöglichte im Jahr 2010 die Errichtung einer Konservierungshalle, in der der spektakuläre Fund von zwei Weserlastkähnen unter den Augen der Öffentlichkeit restauriert werden kann. Daneben unterstützte der Förderverein auch die Anschaffung von Großgeräten und herausragenden Forschungsobjekten.

Die Mitglieder trafen sich im Jahr 2010 am 1. und 2. Mai zu ihrer Mitgliederversammlung. Neben dem satzungsgemäßen Pflichtprogramm wie Kassenprüfung, Wahl der Rechnungsprüfer und Verabschiedung der Jahresrechnungslegung standen auch ein gemeinsames Mittagessen an der Bord der SEUTE DEERN und ein gemeinsamer Besuch des Klimahauses auf dem Programm. Den Abschluss bildete eine Exkursion durch die Überseehäfen mit Schwerpunkt Containerterminal, Automobilterminal und Lloyd-Werft.

Zur Mitgliederversammlung des Jahres 2011 am 7. und 8. Mai reisten 172 Teilnehmer nach Bremerhaven.

Einen wichtigen Programmpunkt bildete die Präsentation des vom Förderverein finanzierten FaroArms, der die digitale Vermessung von dreidimensionalen Objekten ermöglicht. Lars U. Scholl konnte sich bei den Mitgliedern des Vereins jedoch nicht nur für den FaroArm bedanken. Der Förderverein unterstützte im Jahr 2011 auch den Erhalt der Nordischen Jagt GRÖNLAND und den Ankauf wertvoller Reiseberichte aus dem 16./17. Jahrhundert.

Angesichts der erfolgreichen Arbeit des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. wurden der Vorstand, Dietrich Schütte als 1. Vorsitzender, Dr. Manfred Ernst als 2. Vorsitzender, Rainer Schmidt als Schatzmeister, Sabine Schulz als Schriftführerin sowie Fritz-Jürgen Fründt, Klaus Meyer und Werner Lüken in ihren Funktionen bestätigt.

Das Direktorium und die Mitarbeiter des DSM freuen sich darauf, den Mitgliedern des Fördervereins auch in den nächsten Jahren Rede und Antwort stehen und von ihrer Arbeit berichten zu dürfen.

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

Im Jahre 1983 wurde das U-Boot WILHELM BAUER erworben, zu dessen Erhaltung sich der Verein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. konstituierte. Das U-Boot wurde für Besucher zugänglich gemacht und liegt seit 1984 im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. In den Jahren 2010 und 2011 besichtigten jeweils rund 90 000 Besucher das U-Boot vom Typ XXI. Mit den Überschüssen aus den Einnahmen unterstützt der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. das Deutsche Schiffahrtsmuseum bei seiner Arbeit. In den beiden Jahren 2010 und 2011 konnten zahlreiche Exponate und für die Forschung wichtige Gerätschaften erworben werden. Für die Bereitschaft, die Finanzierung der Erwerbungen sicherzustellen, schulden wir dem Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. großen Dank. Für die Bedürfnisse der Nassholzkonservierung wurden die Mittel für die Laborausstattung mit einem Wärmeschrank, einer Reinstwasseranlage sowie einem Ölheizbad und Extraktionsaufbau zur sicheren Extraktion mit brennbaren und/oder explosiven Flüssigkeiten zur Verfügung gestellt.

Dank der großzügigen Finanzierung durch den U-Boot-Verein konnte das Archiv die bedeutende Sammlung zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie (Hapag) des ehemaligen Leiters der DSM-Bibliothek Arnold Kludas erwerben. Kludas ist *der* Chronist der deutschen Passagierschiffahrt und weltberühmter Autor einer fünfbandigen Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, die in der Schriftenreihe des DSM erschienen ist. Kludas hat in jahrzehntelanger Arbeit mit Umsicht und Beharrlichkeit eine hervorragende Sammlung zum Werdegang dieser Reederei und ihrer umfangreichen Flotte seit deren Anfängen im Jahre 1847 bis heute zusammengetragen.

Nachdem das Archiv die hervorragende Sammlung zur Geschichte der Hapag übernommen hatte, trennte sich Arnold Kludas gegen Ende des Jahres 2011 zu-

gunsten des DSM auch von seinen Unterlagen zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd. Auch in diesem Fall stellte das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. die erforderlichen Mittel zur Verfügung. Die Rara-Bestände der Bibliothek wurden mit Unterstützung des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER e.V. nicht nur um die »Kleinen Reisen« (1601–1618) aus dem Verlag de Bry ergänzt. Ein ungeheurer Glücksfall bescherte der Bibliothek kurz darauf sogar die Möglichkeit des Erwerbs der »Großen Reisen« (1590–1634) aus dem gleichen Verlagshaus. Wenn man bedenkt, dass Jahrzehnte der vergeblichen Suche nach diesen Bänden vorausgegangen waren, dann wird besonders deutlich, wie wichtig es ist, den U-Boot-Verein und andere Drittmittelgeber an seiner Seite zu wissen. Der Bau des Modells des »KdF«-Schiffes WILHELM GUSTLOFF wurde vollständig vom U-Boot-Verein finanziert. Mit der am 30. Januar 1945 durch ein russisches U-Boot versenkten WILHELM GUSTLOFF verbindet sich die größte Schiffskatastrophe der Menschheitsgeschichte. Zahlreiche Exponate befinden sich in der Sammlung des DSM, die in der Marineabteilung ausgestellt sind. Ein Modell dieses schönen Schiffes fehlte seit langem.

Der Kieler Sammler Gerd Bruhn bot im Jahre 2010 einige bedeutende Gemälde zum Kauf an, an denen das Deutsche Schiffahrtsmuseum seit langem großes Interesse hatte. Mit Unterstützung des U-Boot-Vereins konnten folgende Gemälde angekauft werden:

- Heinrich Petersen, Dreimastbark G.H. WAPPÄUS, 1889;
- Peter Christian Holm, Dreimastbark FRANKLIN und Schraubendampfer mit Hilfssegel ELBE der Sloman Reederei;
- Aquarell auf Leinen mit zwölf Heckansichten (auf Rolle);
- J.F.C. Nordt, Hamburger Admiralsjacht, Werftzeichnung, 1840;
- Heinrich von Minden, Schiffsporträt des Seglers FORTUNA, Aquarell, Juli 1827;
- Heinrich Kley, Torpedoboot im Bau auf der Germaniaerwerft in Kiel, 1941 (Teilfinanzierung).

### Förderer und Sponsoren

Die Nordkapital GmbH & Cie. KG in Hamburg, Teil der Erck Rickmers-Unternehmensgruppe, stellte in den Jahren 2008 bis 2010 auf der Basis einer Fördervereinbarung beachtliche Mittel für die wissenschaftliche Arbeit des DSM zur Verfügung, die für die Nachwuchsförderung, für Sonderausstellungen und für den Erwerb von Exponaten verwendet wurden. Inga Brantzky und Christina Voigt konnten im Rahmen eines Volontariats ihre wissenschaftliche Ausbildung vollenden. Erfreulich ist, dass beide Volontärinnen in anderen Museen Anstellungen fanden und sich neuen Herausforderungen stellen. Die Promotionsvorhaben der geförderten Doktoranden Melanie Leonhard, Jörn Lindner und Sören Dannhauer wurden erfolgreich abgeschlossen. Alexander Tassis konnte durch einen Wechsel der Universität zusätzliche For-

schungsaspekte in seiner Arbeit aufgreifen und wird sein Promotionsvorhaben voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2013 abschließen.

Für die im Jahr 2012 eröffnete Sonderausstellung »Zeit auf See« ermöglichten es die Fördermittel der Nordcapital GmbH & Cie. KG im Jahr 2010, eine wertvolle Chronometersammlung zu erwerben. Auch konnte die bedeutende Sammlung zur deutschen Marine-malerei in beiden Jahren durch wichtige Werke ergänzt werden. Für die großzügige Förderung und die

vertrauensvolle Zusammenarbeit sage ich Herrn Erck Rickmers an dieser Stelle meinen herzlichen Dank.

Viele namentlich nicht genannte Personen bringen ihre Wertschätzung für die Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums zum Ausdruck. Neben größeren und kleineren finanziellen Zuwendungen vertrauen viele Menschen ihre schiffahrtsbezogenen Schätze dem Deutschen Schiffahrtsmuseum an und helfen, das maritime Erbe zu bewahren. Allen Spendern sei an dieser Stelle nochmals gedankt.







## IV. DIE FORSCHUNG

### IN DEN JAHREN 2010 UND 2011

#### **Bericht des Wissenschaftlichen Beirats zur Forschung der Jahre 2007–2009 am Deutschen Schiffahrtsmuseum**

In der Senatsstellungnahme zum DSM vom November 2007 war der Wissenschaftliche Beirat gebeten worden, nach vier Jahren über die Umsetzung der Empfehlungen zu berichten. Mit Schreiben vom 16. Juli 2008 hatte das Referat Evaluierung der Leibniz-Gemeinschaft um eine Vorlage des Berichts bis zum 25. Juli 2011 gebeten. Der zehnteilige Bericht wurde mit Schreiben vom 12. April 2011 frühzeitig an das Referat Evaluierung übersandt. In einem Schreiben vom 24. Mai 2011 wurde der Wissenschaftliche Beirat noch um einige Präzisierungen gebeten. Die Ergänzungen des Vorsitzenden des Beirats vom 14. Juli 2011 und des DSM-Direktoriums vom 3. August 2011 lagen zusammen mit dem Audit in der Sitzung des Senats der Leibniz-Gemeinschaft am 24. November 2011 vor.

Der Senat verband mit der Kenntnisnahme der Dokumente einige Hinweise und Empfehlungen. Die Empfehlungen der vergangenen Begutachtung sollten weiterhin im Blick gehalten werden. Die weitere Verbesserung der wissenschaftlichen Leistungen sollte angestrebt werden. Die Zahl der drittmittelgeförderten Projekte sollte erhöht und die international wahrgenommenen Publikationen gesteigert werden. Angesprochen wurden die Befristungen der neu zu besetzenden Wissenschaftlerstellen, die Satzungsänderung und Verschlankung der beratenden Gremien sowie die zügige Umsetzung des Masterplans im Rahmen verschiedener Bauabschnitte. In seiner Antwort vom 27. Januar 2012 versicherte der Geschäftsführende Direktor, dass man alle Empfehlungen beachten werde, dass sich aber manche Vorschläge erst langfristig verwirklichen lassen.

Die Empfehlung, das Forschungsprofil weiter zu schärfen, nahm der Wissenschaftliche Beirat zum Anlass, die Struktur der wissenschaftlichen Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu diskutieren. Gemäß der Empfehlung aus der letzten Evaluierung sollten die

Schiffarchäologie, die Nassholzkonservierung und die Restaurierungsforschung zu einem Forschungsschwerpunkt unter dem Titel »Maritime Archäologie« zusammengefasst werden. Dieser Forschungsschwerpunkt erwies sich jedoch als zu komplex. So wurde in den folgenden Diskussionsrunden beschlossen, die Konservierungs- und die Restaurierungsforschung in einem Schwerpunkt zu belassen, unter der »Maritimen Archäologie« jedoch die über die Konservierungs- und Restaurierungsforschung hinausgehenden Projekte zu subsumieren.

Um der Empfehlung der letzten Evaluierung nachzukommen, bereitete Jana Gelbrich im Jahr 2011 für die Antragstellung im SAW-Verfahren ein Projekt vor, das den systematischen Ausbau des Deutschen Schiffahrtsmuseums zu einem Kompetenzzentrum für Holzkonservierungsforschung zum Ziel hat. Obgleich die Bewilligung des Antrags erst im Jahr 2012 erfolgt ist, sei dieser große Erfolg bereits an dieser Stelle genannt.

#### **Die geisteswissenschaftliche Forschung zur deutschen Schiffahrtsgeschichte**

Die gesellschaftswissenschaftliche Grundlagenforschung am DSM umfasst primär Forschungen zur Globalisierung und Innovation sowie zu den 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. Politikologie, 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. For-

schungsaufgaben werden auch an Externe vergeben, z.B. an Doktoranden oder Fachwissenschaftler, die Zuarbeit für die Forschung am DSM leisten.

Die Neustrukturierung der Forschung durch Direktorium und Wissenschaftlichen Beirat führte zu einer Ausdünnung des Forschungsschwerpunkts I. Gemeinsam beschlossen Gremium und Direktorium, Erik Hoops von den Forschungen zum großen Kraweel PETER VON DANZIG zu entbinden und sein Projekt »Hansische Aktionsmittel zur See: Kaper, Auslieger und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert« erst einmal zurückzustellen. Die Priorisierung der Forschungsvorhaben durch Gremien und Direktorium erforderte diese Entscheidung. Erik Hoops wird sich vorerst während seiner gesamten Arbeitszeit der Wissenschaftlichen Redaktion widmen. Die Bereitschaft von Erik Hoops, die Hauptlast in der Redaktion alleine zu tragen, ermöglicht es, dass sich Ursula Feldkamp vorrangig mit ihrer Promotionsarbeit befassen kann.

Das von Ursula Feldkamp bearbeitete Thema »Frauen auf Frachtsegelschiffen – Eine Analyse autobiografischer Quellen 1850 bis 1939« fand in der bisherigen schiffahrtsgeschichtlichen Forschung wenig Beachtung, so dass mit der Fertigstellung dieser Studie ein schmerzlich empfundenes Desiderat geschlossen werden kann.

### Maritime Archäologie

Der Ausgangspunkt der schiffsarchäologischen Forschung und der Nassholzkonservierung am DSM war der Fund der Bremer Hansekogge von 1380 im Jahr 1962. Seit der Gründung des Museums ist die maritime Archäologie, die immer eng mit der Nassholzkonservierung und -restaurierung verknüpft war, fest am DSM verankert und wurde zu einer eigenen Disziplin weiterentwickelt. Die Aktivitäten des DSM legten den Grundstein für die Entwicklung der schiffsarchäologischen Forschung in Deutschland. Mittlerweile bezieht die maritime Archäologie neben den Boots- und Schiffsfunden auch die maritime Kulturlandschaft in die Untersuchungen mit ein und bietet somit die Möglichkeit einer ganzheitlichen Analyse der archäologischen Funde aus dem marinen und limnisch-terrestrischen Bereich. Hierzu bedient sie sich auch naturwissenschaftlicher Methoden.

Im Deutschen Schiffahrtsmuseum wurde die maritime Archäologie mit der Nassholzkonservierung, der Restaurierung und der jeweils zugehörigen Methodenforschung zu dem Forschungsschwerpunkt »Maritime Archäologie« zusammengeführt und ausgebaut.

### Sammlungsbezogene Forschung

Die sammlungsbezogene Forschung am Deutschen Schiffahrtsmuseum stützt sich auf die umfangreichen Bild-, Schrift- und Sachquellen, die seit Bestehen der Institution kontinuierlich zusammengetragen wurden. Die Sammlungskonzepte für Archiv, Magazin und Bibliothek sind einerseits darauf ausgerichtet, die vor-

handenen Bestände im Hinblick auf die aktuelle Forschungsarbeit zu erweitern, andererseits werden auch Exponate akquiriert, die der zukünftigen Forschung mit neuen Fragestellungen dienen können.

Der Leiter des Archivs, Klaus-Peter Kiedel, nutzte die Sammlung im Archiv und legte im Jahr 2010 mit »Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939« den Grundstein zu der neuen Buchserie »Schiffahrt und Fotografie«, die in den folgenden Jahren kontinuierlich erweitert wird. Bereits im Jahr 2011 erschien mit »Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965« der zweite Band.

Für die für das Jahr 2012 geplante Ausstellung »Zeit auf See« wurde eine herausragende Sammlung von Chronometern erworben, um den bereits vorhandenen Bestand sinnvoll zu ergänzen. Die Erforschung und Aufarbeitung nicht nur der Neuwerbungen bilden die Grundlage für die Präsentation der Forschungsergebnisse in der Sonderausstellung, die in mehrjähriger Vorbereitung von Albrecht Sauer kuratiert wurde. Um die Geschichte der Chronometer über die Leistung der eigenen Wissenschaftler hinaus erforschen zu können, beantragte der amtierende Forschungsdirektor ein zweijähriges Projekt bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG), das es Günther Oestmann ermöglichte, die Entwicklung einer deutschen Chronometerproduktion vor dem Ersten Weltkrieg und die Einführung deutscher Präzisionszeitmesser in der deutschen Handels- und Kriegsmarine zu untersuchen.

Seit der Gründung des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde systematisch eine Sammlung von Gemälden zur deutschen Marinemalerei aufgebaut. Diese Bildquellen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte wurden themen- und/oder künstlerbezogen erforscht. Die Forschungsergebnisse wurden in Publikationen und Sonderausstellungen der Öffentlichkeit präsentiert. Ein Forschungsdesiderat bleibt die Katalogisierung des gesamten Gemäldebestandes. Diese Gattung »Bildquelle« bietet eine unerschöpfliche Fülle von Informationen über das maritime Selbstverständnis der Deutschen in den vergangenen Jahrhunderten sowie über die Bedeutung des Gemäldes im Zeitalter von Fotografie und Film. Die Bereitstellung einer sorgfältig aufgearbeiteten Bildquelle für die weitere Forschung ist eine der Kernaufgaben eines Forschungsmuseums.

### Ungebundene Forschung

Das lang- und mittelfristige Forschungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums legt Forschungsschwerpunkte im Voraus fest und gibt der Einrichtung ein Profil. Als Forschungsmuseum ist das DSM eine Einrichtung von überregionaler Bedeutung und gesamtstaatlichem wissenschaftlichem Interesse. Es ist insofern erforderlich, auf aktuelle Ereignisse zu reagieren und die Bearbeitung daraus resultierender Projekte, die an das DSM herangetragen werden (z.B. Politikberatung, Umweltschutz), zu übernehmen. Hierfür

bietet die ungebundene Forschung innerhalb der Personal- und Finanzplanung die erforderlichen Kapazitäten.

### **Vermittlung und Präsentation von Forschungsergebnissen**

Forschungsmuseen sind in besonderer Weise prädestiniert, um Forschungsergebnisse für die Öffentlichkeit aufzubereiten. Public Understanding of Science and Humanities (PUSH) und Public Understanding of Research (PUR) bilden die Grundlage für die Kommunikation der Forschungsergebnisse in die Fachwelt und die interessierte Öffentlichkeit hinein. Hierfür genutzt werden nicht nur die verschiedenen eigenen nationalen und internationalen Publikationsorgane und das Internet, sondern auch die verschiedenen Ausstellungsbereiche im DSM, deren Inhalte auf der zuvor geleisteten Forschungsarbeit aufbauen. In der Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem DSM« werden wichtige Publikationen aus dem 17. und 18. Jahrhundert im Faksimile 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 und 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«**

Die deutsche Schifffahrtsgeschichte der Frühen Neuzeit (1500–1800) ist bislang nur punktuell aufgearbeitet und damit noch weitestgehend unerforscht. Einzelne bisher vorliegende wissenschaftliche Arbeiten ermöglichen es nicht, zu einer übergreifenden Einschätzung des deutschen Beitrags zur nationalen und internationalen Schifffahrtsgeschichte zu gelangen. Um diese Epoche wissenschaftlich in den Fokus zu stellen und somit einen Anstoß für die intensive Erforschung der Frühen Neuzeit zu geben, wurde im Jahr 2005 der Forschungsschwerpunkt I definiert.

Mehrere Wissenschaftler des Deutschen Schifffahrtsmuseums haben in den vergangenen Jahren Beiträge zur Erhellung dieser Epoche erarbeitet. Albrecht Sauer bearbeitete das niederdeutsche »Seebuch« von 1470, eines

der international bedeutendsten nautischen Dokumente, wissenschaftlich auf und machte es als Online-Faksimile-Edition im Internet verfügbar. Hans-Walter Keweloh, dessen wissenschaftliche Arbeit in der Erforschung der Flößerei in Deutschland ihren Schwerpunkt hat, konnte auf der Grundlage frühneuzeitlicher bildlicher Darstellungen ein präzises Bild von der Flößerei und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für verschiedene deutsche Regionen erarbeiten. Im Hinblick auf sein Ausscheiden Anfang des Jahres 2012 wurde vom Wissenschaftlichen Beirat empfohlen, die Forschungen zu diesem Thema abzuschließen. Siegfried Stöltzing hat sich in langjährigen Forschungen mit der Frage beschäftigt, welcher Quellenwert den maritimen Darstellungen auf deutschen Stadtansichten beizumessen ist. Da die Motive häufig nur in stilisierter Form präsentiert werden, müssen zu einer genauen Bestimmung des dargestellten Sachverhaltes andere Quellen hinzugezogen werden. Die bearbeiteten Bildquellen und die Auswertungen wurden von Siegfried Stöltzing in eine Datenbank eingepflegt, die für zukünftige Forschungen zur Verfügung steht. Am DSM wird dieser Forschungsansatz nicht weiter verfolgt, da Dr. Siegfried Stöltzing mit Ablauf des Jahres 2009 in den Ruhestand getreten ist.

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 der 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 sind 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.

#### **Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts**

Hans-Walter Keweloh:

»Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen«

Dr. Albrecht Sauer:

»Das Bordjournal der Fregatte DE VRAUW ALLYE«

»Zeit auf See«

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 über den Reisebericht des Johann-Wolfgang Heydt im Dienste der Vereinigten Niederländisch-Ostindischen Kompanie aus dem Jahre 1744

#### Forschungsergebnisse in den Jahren 2010 und 2011

Im 18. Jahrhundert gibt es bereits eine größere Anzahl von nautischen Lehrbüchern, in denen das theoretische Wissen über die Navigation niedergelegt ist. Da diese Schriften im Regelfall in Bibliotheken, Lehrinrichtungen und bei Sammlern erhalten und weit verbreitet sind, haben sie das rekonstruierte Bild des jeweiligen nautischen Entwicklungsstandes stark geprägt. Weit weniger und nur selten schriftlich überliefert sind jedoch die praktischen Aspekte der Navigation. Hier sind die Historiker auf Einzelnachweise bzw. die sehr raren Bordjournale – insbesondere in Bezug auf Kauffahrteischiffe in der europäischen Fahrt – angewiesen.

In dem Forschungsansatz zu diesem Themenkomplex befasst sich Albrecht Sauer mit der Frage, inwieweit sich das theoretische Wissen der Lehrbücher in der Praxis widerspiegelt und angewandt wird. Dabei lässt sich bisweilen eine beachtliche Kluft zwischen den erfahrungsbedingten und über Jahrhunderte tradierten Verhaltensweisen auf der einen Seite und den theoretisch möglichen Methoden auf der anderen Seite feststellen. Das zwischen 1755 und 1766 geführte originale Bordjournal der Fregatte *DE VRAUW ALLYE* liefert in diesem Sinne wichtige Erkenntnisse über das Leben und den Arbeitsalltag an Bord eines durchschnittlichen Handelsschiffes aus der sog. Mittleren Fahrt in der Frühen Neuzeit.

Die wertvolle Sammlung historischer Bücher aus der Frühen Neuzeit konnte um ein höchst seltenes Exemplar des Buches von Hendrick Reyersz: *Jaep en Veer*, of Stuurmanns Praetjen (Jaep und Veer oder Steuermanns Geplauder). Amsterdam 1654 ergänzt werden. Diese Schrift gibt es unseres Wissens in Europa nur zweimal: in Amsterdam und nun im DSM. Die über 350 Jahre alte, höchst originelle Broschüre konnte mit Hilfe des Kuratoriums zur Förderung des DSM im Antiquariatshandel erworben werden. Äußerlich wirkt die nur von einem Bindfaden zusammengehaltene, 32 Seiten umfassende Broschüre in niederländischer Sprache ganz unscheinbar. Der Inhalt ist jedoch ungewöhnlich. Ein Obersteuermann erklärt einem Matrosen, wie man Navigationsgeräte gebraucht. In Dialogform erklärt der Fachmann dem Neuling, wie er den Kompass, den Jakobsstab oder das Astrolabium halten soll. Sterntabellen und Berechnungshilfen werden mitgeliefert.

Der Autor ist nicht näher bekannt. Er war ein Obersteuermann aus der Ost- und Westindienfahrt, also jemand, dessen Sachkenntnis außer Frage steht. Diese Schrift ist eine wertvolle Ergänzung der Sammlung

von Schriften, die im Forschungsschwerpunkt I ausgewertet werden. Das Heft ist deshalb so wichtig, weil es die nautische Praxis der Zeit wiedergibt. Anders als viele Lehrbücher jener Zeit, die nur die theoretischen Möglichkeiten nennen, verrät diese Schrift, was an Bord vorging. Dass das Heft offenbar fleißig benutzt wurde, geht aus der Tatsache hervor, dass es in der Mitte geknickt ist. Ein Matrose hat es vermutlich in der Jacken- oder Hosentasche mit sich herumgetragen.

#### Ausstellung »Zeit auf See«

Albrecht Sauer begann in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für Chronometrie eine Sonderausstellung zur Zeitmessung auf See vorzubereiten. In der Ausstellung soll die Geschichte der deutschen Chronometerhersteller und ihrer Werke sowie die Rolle des Chronometers in der Schifffahrt beleuchtet werden.

Chronometer gelten seit ihrem Aufkommen im späten 18. Jahrhundert gleichsam als mechanische Wunderwerke in der stetig zunehmend technisierten Navigation. Die durch sie gegebene Möglichkeit, aus dem Zeitvergleich zwischen einem Referenzort – zumeist Greenwich bei London – und dem jeweiligen Schiffsort die geographische Länge abzuleiten, löste ein über Jahrhunderte gravierendes Problem der Schiffführung, bevor die Nutzung elektromagnetischer Wellen wiederum neue Methoden der Ortsbestimmung mit sich brachte. Bereits im Spätmittelalter war die astronomische Bestimmung der geographischen Breite durch einfache, wenig theoriebelastete Verfahren in der Schifffahrt möglich und verbreitet. Die Bestimmung der geographischen Länge war jedoch erheblich komplexer, erforderte umfangreiche astronomische und mathematische Kenntnisse – und war auf See kaum möglich. Meist schätzten die Schiffer ihre Länge – anhand von Kurs und – ebenfalls geschätztem – zurückgelegtem Weg. Erst mit der Entwicklung der Mondtafeln durch Tobias Mayer 1752/55 und des Mondstanz-Verfahrens konnte auch auf See die Länge bestimmt werden, allerdings in einem Verfahren, das sorgfältigste Messungen und umfangreiche Berechnungen erforderte, was viele Schiffer und Steuerleute überforderte. Das Chronometer war insofern mit seiner mechanischen Lösung des Längenproblems und der relativ einfachen Auswertung seiner Daten in hohem Maße bedarfsgerecht.

Die ingenieurwissenschaftlichen und konstruktiven Anfänge nahmen die sog. »Time-keepers« in Großbritannien und Frankreich. Während die französischen Bemühungen zwar geniale Lösungsansätze der zentralen Probleme des gleichmäßigen Laufes und der Temperaturkompensation sowie weiterer störender Einflüsse erbrachten, setzten sich die britischen Konstruktionen wegen ihrer stärkeren Orientierung auf die nautischen Erfordernisse und wegen ihrer politischen Förderung durch die Admiralität in der Praxis durch. Die hochkomplexen Geräte erforderten einen immensen fertigungstechnischen Aufwand und jedes einzelne Gerät sorgfältigste Justage. Dementsprechend hoch war auch ihr Verkaufspreis, so dass die massen-

weise Ausstattung von Handelsschiffen mit einem Chronometer zunächst ein Wunschtraum blieb – so denn überhaupt der jeweilige Schiffer das Vertrauen und die Fähigkeit hatte, mit einem solchen mechanischen Wunderwerk zu arbeiten.

Wegen des Technologievorsprungs stammten auch die an Bord deutscher Schiffe verwendeten Chronometer zunächst meist aus britischer Produktion. Erst spät findet man Chronometermacher in deutschen Städten und meist basierten deren Geräte noch auf englischen Rohwerken, deren Fertigstellung und Regulierung hierzulande vorgenommen wurden. Eine übergreifende eigenständige Chronometerproduktion entstand in Deutschland erst ab den 1920er Jahren, als die industrielle Fertigung von standardisierten Chronometern vorbereitet wurde, deren Produkte ab 1941 als »Einheitschronometer« weite Verbreitung erfuhren.

Das DSM verfügte bislang über einige wichtige Vertreter deutscher Chronometer, aber ein tragfähiger Grundstock stand noch aus. Dies wurde insbesondere bei der Vorbereitung der Sonderausstellung »Zeit auf See« (6.5.–25.11.2012) als Mangel empfunden. Daher kann es als Glücksfall gelten, dass im Zuge der Ausstellungsvorbereitung Kontakte zustande kamen, die einen Ankauf einer Sammlung von 14 Chronometern überwiegend aus der Frühzeit der deutschen Fertigung ermöglichten. Zusätzlich zu seinen vormaligen Beständen und zu verschiedenen Leihgaben in diesem Bereich verfügt das Museum nun auch über Geräte von Wilhelm Bröcking (Hamburg), den Chronometer-Werken (Hamburg), den Chronometer-Werken Gerhard Wempe (Hamburg), von Hermann Diedrich (Geestemünde [Bremerhaven]), Theodor Knoblich, Inh. A. Meier (Hamburg), Enno Koopmann (Bremen), Franz Lidecke (Wesermünde [Bremerhaven]), Johann Joseph Ludwig Nieberg (Hamburg), Eduard Otte (Altona), Ulrich Fritz Philippe Sackmann & Sohn (Altona), Perez Seckel (Altona) und Thaddeus Winnerl (Altona/Paris).

### *Promotionsprojekt*

Im Jahre 2009 hat Alexander Tassis mit seinem Promotionsvorhaben über den Reisebericht des Deutschen Johann-Wolfgang Heydt im Dienste der Niederländisch-Ostindischen Kompanie begonnen. Der vorläufige Titel lautet: »Die koloniale Praxis im Herrschaftsgebiet der niederländischen Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC): Reichsbindung, Verarbeitung und Rezeption – Johann Wolfgang Heydt und der Textkorpus deutscher Bediensteter der VOC: Deutsche Welterfahrung im 18. Jahrhundert«. Der Abschluss des Promotionsvorhabens wird voraussichtlich im Herbst 2013 erfolgen.

Die Quellengrundlage für die Forschungen im Schwerpunkt »Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit« ist schwierig, weil das DSM kaum über Sachquellen verfügt. Dagegen ist seit Gründung des Museums gezielt Schriftgut gesammelt worden, das eine Erforschung des deutschen Beitrags an der Erschließung neuer Welten möglich macht.

Deshalb ist der Bestand an Rara aus der Frühen Neuzeit systematisch aufgebaut worden, so dass umfangreiches Forschungsmaterial vorliegt. Wir schätzen uns besonders glücklich, dass im Jahre 2009 die Reiseberichte von Philip Baldäus, 1672, und von Johann Jakob Merklein, ebenfalls aus dem Jahr 1672, erworben werden konnten:

- Philip Baldäus, Wahrhaftige Ausführliche Beschreibung Der Berühmten Ost-Indischen Küsten 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 : Benebst 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 denselbigem Ländern täglich begeben/ und zugetragen, Nürnberg 1672.

### *Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen*

Jahrhundertlang wurden die Flüsse dazu benutzt, um die Märkte aus waldreichen Gegenden mit Bauholz für die unterschiedlichsten Bedürfnisse zu versorgen. An den verschiedenen Flussläufen bildeten sich Flößervereinigungen, die sich damit befassten, das geschlagene Holz an die jeweiligen Abnahmestellen zu flößen. Diese Flößerei war eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit, da sichergestellt sein musste, dass die in Flößen zusammengebundenen Baumstämme nicht die übrige Schifffahrt gefährdeten. Die antriebslosen Flöße bewegten sich durch die Strömung der Flüsse, so dass Vorrichtungen geschaffen werden mussten, um die langen Hölzer steuern zu können. Die Flößervereinigungen entwickelten an den verschiedenen Flüssen unterschiedliche Formen des Floßes und seiner Steuerung. Die Unterschiede herauszuarbeiten ist ein wesentlicher Teil der Forschungsarbeit, denn Holzart und Holzverwendung variierten in den Flussbereichen stark. Die Untersuchungen zur »Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen« wurden im Berichtszeitraum auf die Flüsse Elbe, Havel und Weichsel ausgedehnt. Die bildlichen Darstellungen wurden als Materialbasis erfasst, in Archiven zu findendes Material ausgehoben sowie die Literaturrecherche und das Literaturstudium zur Flößerei in den genannten Flussgebieten abgeschlossen.

Hans-Walter Keweloh tritt im Februar 2012 in den Ruhestand. Mit seinem Ausscheiden wird dieses Forschungsthema am DSM abgeschlossen. Die Forschungen und die entsprechenden Ergebnisse werden der Öffentlichkeit in Publikationen zugänglich gemacht.

*Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen*

In den Jahren 2010 und 2011 wurde von mehreren Partnern ein Schwerpunktprogramm zum Thema Häfen erarbeitet und bei der DFG zur Förderung eingereicht. Für das Deutsche Schiffahrtsmuseum wurde die Mitarbeit an der Formulierung und Ausarbeitung der zu fördernden Inhalte von Ursula Warnke übernommen. Erfreulicherweise wurde das Schwerpunktprogramm (SSP Hafenanlagen) im Jahr 2011 bewilligt. Im Rahmen dieses SSP stellte das DSM den Antrag »Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen«, ein Projekt zur Entwicklung des Hafens Bremerhaven-Lehe in der Frühen Neuzeit. Ziel des Projektes ist die beispielhafte Untersuchung eines Binnenhafens an der Unterweser.

**Forschungsschwerpunkt II:**

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

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg und der Auslieferung aller Handelsschiffe an die Alliierten mussten die deutschen Reeder beim Aufbau einer neuen Flotte praktisch bei null beginnen. Die erkenntnisleitenden Fragen lauten: Wie haben die Reeder diese Situation begriffen? Haben sie aus der Chance des Neuanfangs weitreichende neue Konzepte entwickelt oder sind sie traditionellen Vorkriegsmustern gefolgt? Darüber hinaus ist zu fragen, wie die Alliierten mit der ehemals deutschen Tonnage umgegangen sind und welche Interessen durch den Wiederaufstieg der deutschen Reedereien berührt wurden.

Aus den bisherigen Untersuchungen, die in den letzten Forschungsperioden durchgeführt wurden und auf eigenen oder auf externen, vom DSM angeregten Forschungen basieren, ist deutlich geworden, dass die deutsche maritime Wirtschaft in den 1920er und 1930er Jahren zwischen Kontinuitäten, Krisen und Innovation schwankte, um schließlich ganz in die Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten einbezogen zu werden. Allerdings ergibt sich kein einheitliches Bild. So unterlagen Schifffahrt und Schiffbau anderen beeinflussenden Faktoren als beispielsweise Fischerei und Fischwirtschaft oder die Polar- und Meeresforschung. Deshalb sollen die Einwirkungen des wirtschaftlichen, technischen und sozialen Umfeldes auf die verschiedenen Bereiche herausgearbeitet werden, die in politischer Instabilität und weltwirtschaftlichen Turbulenzen ihre jeweilige Position zu behaupten oder zu verbessern suchten.

Eine Antwort verschiedener Branchen auf Krisen waren Konzentrationen und Kapazitätsschrumpfungen, die letztlich jedoch nicht verhinderten, dass der Staat intervenieren musste, um den Kollaps zu vermeiden. Wie die Wiedergewinnung der Wettbewerbsfähigkeit und die Überwindung der Krisen geplant wurde und im internationalen Kontext durchgesetzt werden sollte, ist eine der zentralen Fragestellungen. Es kann bereits als gesichert gelten, dass eine strategische Neuorientierung gar nicht ins Auge gefasst wurde. Man war lediglich darauf fixiert, wieder den Vorkriegsstand zu erreichen. Dies hatte zur Folge, dass einerseits unternehmerische Fehlentscheidungen die Krise verschärften, andererseits die Reedereien technische Innovationen förderten. So besaß z.B. die Hapag 1930 die weltweit größte Flotte an modernen und rentablen Motorschiffen. Unter dem Druck einer wachsenden Verschuldung und der massiven Einflussnahme deutscher Großbanken musste mit dem Norddeutschen Lloyd eine Union gebildet werden. Der Vertrag sollte eine Laufzeit von 50 Jahren haben. Doch auch Innovationen konnten nach 1933 nicht den Absturz in die Abhängigkeit von der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik verhindern.

Das Ziel der wissenschaftlichen Arbeit ist daher die Erarbeitung einer Analyse der maritimen Geschichte Deutschlands in der Zwischenkriegszeit im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation. Die Forschung wird eingebettet in den internationalen Kontext, der manche Bedingung der deutschen Entwicklung setzt.

Dieser Forschungsschwerpunkt bindet Nachbarwissenschaften und Teildisziplinen der Geschichtswissenschaften zusammen. Dadurch wird die deutsche Schifffahrt in der Zwischenkriegszeit multiperspektivisch betrachtet und bietet Raum für die am DSM gepflegte transdisziplinäre Arbeitsweise.

**Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts**

Prof. Dr. Lars U. Scholl:

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

»Der Neubeginn. Das Hapag-Harriman-Abkommen«

»Marinemalerei in Deutschland«

Dr. Dirk J. Peters:

»Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit«

Klaus-Peter Kiedel:

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

»Schifffahrt und Fotografie«

Ursula Feldkamp, M.A.:

»Frauen auf Frachtsegelschiffen. Eine Analyse autobiografischer Quellen 1860–1939«

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann:

»Errichtung einer Datenbank zur Erzverschiffung aus Schweden (1892–1948)«

- »Strategie-Vorstellungen bei Tirpitz«
- »Scandinavia and Phoney War«: Dissertation von Patrick Salmon
- »Soziale Verhältnisse während der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12«
- »GAZELLE-Expedition 1874–76«

Hans-Walter Keweloh:

- »Untersuchungen zum Ende der Flößerei auf den deutschen Binnenwasserstraßen«

Forschungsergebnisse in den Jahren 2010 und 2011

### *Der Versailler Vertrag und seine Bestimmungen für die deutsche Schifffahrt unter besonderer Beachtung des Hapag-Harriman-Abkommens von 1920*

Im Waffenstillstandsabkommen von Compiègne vom 11. November 1918, dessen Dauer auf 36 Tage festgelegt war, verpflichtete sich das Deutsche Reich zu zahlreichen Vorleistungen vor dem Friedensschluss. So mussten bereits am 18. November 1918 die ersten U-Boote nach Harwich auslaufen. Am 19. November waren die Schiffe der Hochseeflotte in Wilhelmshaven entmunitioniert und elf Linienschiffe, fünf Panzerkreuzer, acht Kleine Kreuzer und 50 Torpedoboote wurden anschließend nach Scapa Flow, einer Bucht im südlichen Teil der Orkney-Inseln, in die Internierung verlegt, obwohl in den Waffenstillstandsbedingungen ein neutraler Hafen vorgesehen war. Das Fortbestehen der Blockade musste hingenommen werden, was die Versorgung der deutschen Bevölkerung mit Lebensmitteln durch deutsche Schiffe unmöglich machte.

Um den Waffenstillstand zu verlängern, musste mehrfach erneut verhandelt werden. In dem am 16. Januar 1919 in Trier abgeschlossenen Abkommen wurde festgelegt, dass sämtliche Handelsschiffe auf Anforderung den Alliierten zur Verfügung gestellt werden mussten, um die Lebensmittelversorgung der hungernden deutschen Bevölkerung sicherzustellen. Da dieses Abkommen Teil des im November geschlossenen Waffenstillstandes war, blieb den deutschen Unterhändlern nichts anderes übrig, als das Papier zu unterschreiben. Wegen der schlechten Informationsmöglichkeiten war diese Tatsache in Deutschland kaum bekannt. Erst im Verlauf der Vorverhandlungen im Frühjahr 1919 wurde nun das ganze Ausmaß der Forderung nach der deutschen Handelsflotte klar, so dass die Unterschriften heftige Proteste auslösten. Die Reeder sträubten sich dagegen, weil sie nicht die Verfügungsgewalt über ihre Schiffe verlieren wollten und weil sie eine faktische Beschlagnahme der Handelsschiffe befürchteten. Da auch die deutschen Unterhändler den Standpunkt der Reeder vertraten, verzögerten sich die Verhandlungen über das Schicksal der Handelsflotte. Im Januar verließen die ersten Schiffe deutsche Häfen zur Fahrt nach Großbritannien. Die meisten Schiffe mussten nach jahrelangem Aufliegen erst fahrbereit gemacht werden. So kam die Auslieferung nur schleppend in Gang.

Im Februar 1919 wurde in Spa versucht, eine Lockerung der Blockade zu erreichen. Am 15. März 1919 wurde das sogenannte »Lebensmittelabkommen«

unterzeichnet. Darin wurden die Ausführungsbestimmungen zum Trierer Schifffahrtsabkommen etwas modifiziert, so dass die Handelsschifffahrt für deutsche Rechnung hätte wieder in Fahrt kommen können. Die Alliierten bestanden jedoch darauf, dass die Schiffe dem von London aus verwalteten Weltschiffsraum-Pool zur Verfügung gestellt wurden, so dass im April begonnen werden konnte, Deutschland mit Lebensmitteln zu versorgen. Dem mit den Lebensmittellieferungen beauftragten amerikanischen Politiker Herbert Hoover gelang es, zwischen April und August 1919 rund 1,26 Milliarden Tonnen Lebensmittel nach Deutschland zu verschicken. Am 16. April gab die alliierte Waffenstillstandskommission die Küstenschifffahrt in Deutschland wieder frei. Auch das Anlaufen bestimmter europäischer Nachbarländer wurde gestattet. Der am 16. Juni der deutschen Delegation überreichte Wortlaut des Friedensvertrages zerstörte jedoch alle Hoffnungen auf eine Rückgabe der Schiffe. Mit dem »Gesetz über die Enteignung der Deutschen Handelsflotte« über 1600 BRT vom 31. August 1919 bekam die Reichsregierung die Handhabe zur geforderten schnellen Abgabe der Schiffe und zur Erfüllung einer wichtigen Forderung des Friedensvertrages. Bis zum 1. Januar 1922 waren Schiffe mit insgesamt 2 054 734 BRT abgeliefert worden. Der »Reichskommissar für die Ablieferung zur Erfüllung des Friedensvertrages enteigneter Handelsschiffe« erklärte am 30. September 1922 seine Aufgabe für beendet.

### *Das Hapag-Harriman-Abkommen*

Die Auswirkung der Vertragsunterzeichnung war für die Reeder verheerend. Sie standen mit Personal und Know-how da, bereit die Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln und anderen Gütern in der in Friedenszeiten üblichen Weise zu übernehmen, aber den dafür erforderlichen Schiffspark hatten sie an die Alliierten verloren. Die deutschen Reeder nahmen Kontakte mit den Briten und Amerikanern auf, um zu prüfen, ob man zu einer Vereinbarung kommen könnte, dahingehend, dass die Alliierten die Schiffe und die Deutschen das Personal und das Know-how zur Verfügung stellten. Zunächst waren weder die Franzosen noch die Briten daran interessiert, mit deutschen Reedereien zusammenzuarbeiten. Der britische Ökonom John Maynard Keynes und viele seiner Zeitgenossen waren davon überzeugt, dass die deutsche Handelsmarine »had been swept from the sea ...« and could not »be restored for many years to come on a scale adequate to meet the requirements of her own commerce« (J.M. Keynes: *The Economic Consequences of the Peace*). Viele Briten wollten auch gar nicht, dass die deutsche Handelsschifffahrt wieder in Gang kam. »The idea that, after the last shot was fired, the struggle against Germany must be transferred to the economic sphere had taken firm hold of many minds; in order to avert the danger of new aggression by Germany, German trade must be completely ruined, and German trade could be struck at most effectively through the shipping it carries« (Keynes: a.a.O.). Diese Ansicht herrschte auch bei den Franzosen und bei anderen Alliierten vor.





Wieso verhielten sich die Amerikaner, die den Versailler Vertrag nicht unterschrieben hatten, anders? Ausgehend von der These, dass sich Unternehmer weniger von nationalistischen Abneigungen als vielmehr von pragmatischen Gesichtspunkten leiten lassen, da sie Geschäfte machen und Profite generieren wollen, ergibt sich die unterschiedliche Haltung von Politik und öffentlicher Meinung einerseits und Wirtschaft andererseits. Wenn Geschäfte und Gewinne durch Vorurteile behindert werden, die dem unternehmerischen Handeln entgegenstehen, dann muss man sich eben von diesen Haltungen befreien. Ein britischer Beobachter erinnerte seine Landsleute an das Folgende: »to shipping, perhaps beyond all other industries, the free play of economic forces and free growth of exchange between nations is the essential foundation of healthy and permanent prosperity. To such conditions war and the war spirit are alike utterly opposed.«

Wenngleich die öffentliche Meinung in England und Amerika eher der Zerschlagung der deutschen Handelsflotte zuneigte, weil Deutschland im Seekrieg der internationalen Schifffahrt so viel Schaden zugefügt hatte, erhielten die deutschen Reedereien Hilfe aus Großbritannien und Amerika, nicht aus philanthropischen, sondern aus ökonomischen Gründen. Die deutschen Reedereien hatten nämlich, auch ohne Schiffe zu besitzen, etwas anzubieten, das von Interesse war. Die Reedereien besaßen ausgezeichnete, weit zurückreichende Erfahrungen in der maritimen Wirtschaft und konnten auf gut ausgebildetes Personal zurückgreifen, das sich auf alte Netzwerke stützen konnte. Die deutschen Seeleute waren mit der Bedienung der ausgelieferten Schiffe bestens vertraut, während es den Seeleuten der Siegermächte an Verständnis für die deutsche Schifffahrtskultur mangelte. Wer sich als ausländischer Reeder auf den alten Routen der Hapag versuchen wollte, musste sich dieser Erfahrungen bedienen. Alliierte Reedereien wie die Kerr Steamship Co. nutzten bereits ab Juni 1919 die Hapag als ihren Schifffahrtsagenten für den regelmäßigen Service zwischen Hamburg und New York. Aber lange wollten die Manager der Hapag sich nicht mit dem Agentendasein abfinden. Sie suchten Kontakt zum US Shipping Board, das für die abgelieferten Schiffe zuständig war, das aber mit der Tonnage nichts anzufangen wusste, ganz zu schweigen von der Tonnageüberkapazität.

Als der Investor Averell Harriman an der Übernahme der Schiffe vom US Shipping Board Interesse zeigte, reiste Wilhelm Cuno, Albert Ballins Nachfolger als Generaldirektor der Hapag, nach New York, um mit dem Harriman Trust über eine Kooperation zu verhandeln. Am 19. Juni 1920 wurde das Hapag-Harriman-Abkommen unterzeichnet, das die Zusammenarbeit auf 20 Jahre festlegte. Harriman wurde wegen dieses Vertrages heftig attackiert und sah sich einer monatelangen Hetzkampagne ausgesetzt. Auch die Engländer und Franzosen waren in heller Aufregung über diesen »Verratsakt«. Aber auch in Deutschland gab es eine Opposition, weil man annahm, dass die Hapag für zwei Jahrzehnte in ihrer Entwicklung behindert sein würde. Doch es kam ganz anders. Harriman verlor nach wenigen Jahren das Interesse an der

Schifffahrt, investierte sein Geld anderweitig, so dass ab 1926 das Abkommen Vergangenheit war. Die Hapag konnte ihr Unternehmen völlig unabhängig weiterentwickeln.

Ziel der Untersuchung ist es, die Maßnahmen der Regierung und der Reedereien einer kritischen Prüfung zu unterziehen, die zum Wiederaufbau einer deutschen Handelsflotte ergriffen wurden. Welche Konzeption wurde entworfen und mit welcher Strategie wurden die Ziele verfolgt? Wie verhielt man sich gegenüber dem Tonnageüberangebot und welche Rücksichten wurden auf die Schifffahrtskrise genommen?

Die Forschungen konnten von Lars U. Scholl während seiner aktiven Dienstzeit weitestgehend abgeschlossen werden. Die Forschungsergebnisse sind als Skizze festgehalten und werden in einer längeren Abhandlung publiziert.

### *Walter Zeeden. Leben und Werk des Marinemalers*

In der umfangreichen Sammlung zur Marinemalerei befinden sich zahlreiche Werke des Marinemalers Walter Zeeden (1891–1961), der seinen künstlerischen Durchbruch in den 1930er Jahren schaffte. Walter Zeeden ist vor allem als Illustrator der SOS- und Ankerhefte bekannt geworden. In der Zwischenkriegszeit hat er viele Bücher illustriert und für eine ganze Jugendgeneration das Bild von der Seefahrt geprägt. Von Hause aus war er Maschinenbauingenieur. Nach 15 Jahren als Ingenieur bei der renommierten Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff im Lokomotivbau tätig, wurde er in der Weltwirtschaftskrise 1932 entlassen.

Da er sich seit frühester Zeit mit der Malerei beschäftigt hatte, versuchte sich der ausgezeichnete Zeichner in der Marinemalerei. Große Erfolge konnte Zeeden nicht erzielen, obwohl er alles unternahm, um seinen Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Das änderte sich erst 1933, als der Hauptschriftleiter und Marineschriftsteller Fritz Otto Busch ihn für die Zeitschrift »Die Reichsmarine«, später in »Die Kriegsmarine« umbenannt, gewann. Fortan schuf Zeeden für diese Zeitschrift viele Titelbilder. Nebenher illustrierte er Marinebücher, die hauptsächlich von Fritz Otto Busch geschrieben wurden. Bis 1944 wurden seine Gemälde und Zeichnungen, überwiegend Kriegsschiffe und Seeschlachten, in der Zeitschrift »Kriegsmarine« reproduziert. Er malte jedoch immer wieder Passagier- und Handelsschiffe. Eine besondere Liebe entwickelte er zu den Passagierschiffen der MONTE-Klasse der Reederei Hamburg-Süd. Er verbrachte seine Studienreisen hauptsächlich an Bord dieser Schiffe, reiste nach Norwegen, entlang den Küsten der Adria und Ägäis und machte Kurzreisen in die Nord- und Ostsee. In seiner Wohnung hingen immer zwei Gemälde der MONTE-Klasse, die MONTE ROSA vor Venedig und die MONTE PASCOAL in Norwegen, heute im DSM ausgestellt.

Gegen Ende des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren ging es Zeeden wirtschaftlich schlecht. Als ab etwa 1951 zunehmend Fotografien als Titelbilder ausgewählt wurden, war Zeedens Kunst für die

in Murnau erscheinende naturwissenschaftlich-technische Zeitschrift »Orion« nicht mehr gefragt, und zunehmend betätigte er sich in den 1950er Jahren als Schriftsteller und Illustrator seiner eigenen Bücher. Der Autodidakt war der bedeutendste technische Marinemaler der Zwischenkriegszeit, der den im Frühjahr 2013 verstorbenen Marinemaler Jochen Sachse stark beeinflusste. Zeeden starb 1961 in Garmisch-Partenkirchen.

Obwohl die Arbeiten von Walter Zeeden in vielfacher Form die heranwachsende Jugend marinepropagandistisch mit den Ereignissen des Ersten Weltkriegs und der zivilen Schifffahrt beeinflussten, gibt es keine Biografie und keinen Versuch, die seinem Werk unterliegende Ideologie zu entschlüsseln. Vor einigen Jahren begann Lars U. Scholl daher, die umfangreiche Material- und Quellensammlung zu beforschen. In Zusammenarbeit mit Rüdiger von Ancken, einem Handelschiffskapitän und passionierten Sammler von Werken des Künstlers, arbeitete Lars U. Scholl die Lebensgeschichte von Walter Zeeden auf. Direkte Nachfahren hatte Zeeden nicht, so dass die Recherche sich nicht auf Familienwissen stützen konnte.

Die Arbeiten zu der Material- und Quellensammlung zum Leben und Œuvre des Marinemalers wurden im Jahr 2011 weitestgehend abgeschlossen. Die Rechte für die Veröffentlichung der Gemälde liegen nunmehr vor, so dass die Publikation im Jahr 2014 erfolgen kann.

### *Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit*

In seinem mehrjährigen Forschungsprojekt beschäftigte sich Dirk J. Peters mit der Frage, wie die deutschen Werften nach 1918 den Neubeginn der Versorgung der Handelsschifffahrt mit Tonnage und die Umstellung des Schiffbaus auf Friedensproduktion bewerkstelligten. Das komplexe Forschungsvorhaben wurde von Dirk J. Peters in drei Teile unterteilt, die Zwischenergebnisse jeweils nach Abschluss eines Teilprojektes in einer Publikation veröffentlicht.

Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft: Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918–1923)

Durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte und die Reparationsablieferungen kam es nach 1918 zu einem Schiffbauboom, der zu einer rasanten Erweiterung der Werftkapazitäten, die im Vergleich zu 1914 um 50% angestiegen waren, führte. Wegen der Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung in der Schiffbauindustrie und den Zulieferbetrieben in einer labilen politischen und wirtschaftlichen Lage hatten die Reichsregierung, das Reichsmarineamt, die Reeder, die mit den Seeschiffwerften verbundene Schwerindustrie sowie die Schiffbauunternehmer, Arbeitnehmer und Gewerkschaften kein Interesse an einer Reduzierung der deutschen Seeschiffbauunternehmen. Auch kam es nicht zu den notwendigen Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, wie sie z.B. die Schiffbautechnische Gesellschaft gefordert hatte. Die massiven Subventionen durch die Reichsregierung verstärkten nur

noch den Schiffbauboom und verdeckten die Überkapazitäten und Strukturprobleme im deutschen Schiffbau, die nach dem Abflauen der Inflation deutlich in Erscheinung traten. Die Werftkapazitäten mussten drastisch reduziert werden. Erhebliche Personalentlassungen waren die Folge, die wirtschaftliche und politische Turbulenzen nach sich zogen. Nach dem Auslaufen des Wiederaufbauprogramms für die deutschen Reedereien und nach dem Ende der Inflation durch die Einführung der Rentenmark als stabiles Währungsmittel kam es ab 1923/24 zu erheblichen Auftragseinbußen, die zu einem Abbau der nach dem Ersten Weltkrieg aufgeblähten Schiffbaukapazitäten führen mussten und die deutsche Schiffbauindustrie in eine tiefe Krise stürzten.

Veröffentlichung: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005 (erschienen 2006), S. 95–134.

Teil 2: Symptome der Krise: Stilllegungen, Schließungen, Fusionen (Deschimag) und Innovationen (1924–1934)

Die geringe Neubaunachfrage, die niedrigen Frachtschiffraten und die fehlenden Kriegsschiffaufträge führten zu der ruinösen Schiffbaukrise, die von 1924, mit einem Zwischenhoch von 1927 bis 1929, bis 1934 andauerte. Stilllegungen, Schließungen und Fusionen waren die Folge. Die Schiffbaubetriebe in den Ostseeregionen waren aufgrund ihrer ungünstigen Lage überproportional von dem Kapazitätsabbau und von der Strukturkrise betroffen. Die Werftarbeiter und die Gewerkschaften versuchten ihre nach dem Ersten Weltkrieg erkämpften Privilegien durch Streiks zu erhalten, jedoch ohne großen Erfolg. Der Verein Deutscher Schiffswerften (VDS) tolerierte den harten Konkurrenzkampf, dem viele bekannte deutsche Werften trotz zahlreicher technischer Innovationen zum Opfer fielen. Auch die schwache internationale Schiffbaukonjunktur und die Flaute in der Weltschifffahrt trugen zur Krise der deutschen Werftindustrie bei.

Als Ausweg aus der Krise unterstützte die Reichsregierung die notleidenden Werften 1925 mit einem Schiffserneuerungsfonds von 50 Millionen Reichsmark (Darlehen für die Finanzierung von Schiffsneubauten bis zu 50 Prozent). 1926/27 gab es ein Programm zur Zinsverbilligung von Schiffsneubauten. 1932 legte die Reichsregierung ein Abwrackprogramm mit einem Etat von 12 Millionen Reichsmark für 20 Jahre alte Schiffe mit Prämien und zinsfreien Krediten auf.

Die Weltwirtschaftskrise und der 1930 vereinbarte Vertrag zwischen der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd (Hapag-Lloyd-Union) bewirkten eine zusätzliche Verminderung der Nachfrage nach Schiffsneubautonnage, weil durch die Konzentration und Absprache zwischen den beiden großen deutschen Reedereien weniger Schiffsneubauten in Auftrag gegeben wurden. Veröffentlichung: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009 (erschienen 2010), S. 173–222.

Teil 3: Wiederaufrüstung, Kriegsschiffbau und Vollbeschäftigung unter dem Nationalsozialismus (1935–1939)

Erst die von der nationalsozialistischen Reichsregierung initiierten Maßnahmen zur Wiederaufrüs-

tung mit dem Flottenbauprogramm für die Kriegsmarine, dem Ausbau der Hochseefischerei und der Schaffung einer Walfangflotte zur Förderung der maritimen Ernährungswissenschaft im Rahmen des Vierjahresplans bewirkten eine deutliche Verbesserung der Auftragslage der deutschen Schiffbauindustrie sowie ihrer Zulieferfirmen. Durch die verbesserte Weltkonjunktur ergab sich auch für den Neubau von Handelsschiffen eine erhöhte Nachfrage, die jedoch infolge der Aufträge der Kriegsmarine und der Verknappung der Rohstoffe sowie wegen des auftretenden Arbeitskräftemangels nicht genügend befriedigt werden konnte. Die Werftanlagen wurden erweitert und modernisiert.

Die sozialen Leistungen für die Arbeiter und Angestellten in der Schiffbaubranche, die sich die Belegschaften und Gewerkschaften in der Weimarer Republik erkämpft hatten, konnten in der nationalsozialistischen Ära nicht bewahrt werden. Im Zuge der nationalsozialistischen Gleichschaltungsgesetze erlitt die Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung eine Niederlage. Die demokratischen Gewerkschaften und die Betriebsräte wurden zerschlagen. Die Rüstungsindustrie und der Kriegsschiffbau spielten wieder die entscheidende Rolle.

Im Jahr 2010 wertete Dirk J. Peters hauptsächlich die vorhandene Literatur aus, während er im Jahr 2011 in verschiedenen Archiven entsprechende Quellen sichtet und analysierte. Die Veröffentlichung der Forschungsergebnisse des 3. Teils ist für das Jahr 2014 vorgesehen.

### *Promotionsprojekt*

Ursula Feldkamp arbeitet im Rahmen ihrer Dissertation an einer kulturwissenschaftlichen Studie, deren Zielsetzung es ist, die Rolle von Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen zu rekonstruieren. Für die Studie werden zwei »Typen« von Frauen untersucht. Zum einen Kapitänsfrauen, die ihre Männer auf Langzeitreisen begleiteten, zum anderen Frauen, die in einer von Männern dominierten Arbeitswelt zum Arbeiten

an Bord angemustert hatten. Ziel der Analyse zur Rolle der mitreisenden Kapitänsfrau ist eine Antwort auf die Frage, ob es einen Übergang von der mitreisenden Kapitänsfrau zu einer an Bord mitarbeitenden Frau gibt. Die vorhandenen Selbstzeugnisse zur Lebenswirklichkeit dieser Frauen werden insbesondere daraufhin untersucht, wie die Frauen mit der Bordgemeinschaft kommunizierten und wie sie integriert waren. Weiter wird gefragt, wie und womit sie sich beschäftigten und ob und wenn ja, ab wann sie für die Bordgemeinschaft arbeiteten. Untersucht werden in diesem Zusammenhang zudem die sowohl an Bord wie auch an Land gehegten und tradierten Einstellungen von Männern zur Mitreise von Frauen.

Die ausgewerteten Quellen, Bordtagebücher, Briefe und Erinnerungsberichte stammen von Kapitänsfrauen, die im 19. Jahrhundert ihre Ehemänner auf Langreisen begleiteten, und von weiblichen Besatzungsmitgliedern, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts auf Frachtsegelschiffen Dienst taten. Bei den Selbstzeugnissen handelt es sich um einzigartige Dokumentationen. All diese Journale blieben nur deshalb erhalten, weil die Frauen durch ihre Reisen in einer Männergemeinschaft eine konventionelle Schranke überschritten hatten und dadurch noch bei ihren Nachfahren besonderes Interesse erregten. Sie schilderten nicht nur ihre Sicht auf das Leben an Bord, sondern retro- und prospektiv auch die Lebenswelt der Frauen an Land.

Wegen der großen Anzahl der zur Verfügung stehenden Quellen, der besonderen Entstehungsbedingungen der Selbstzeugnisse auf dem abgeschiedenen Arbeitsplatz Schiff und der Fülle von erhaltenen zusätzlichen Schiffsdokumentationen zeichnet sich ab, dass die Studie eine dichte, facettenreiche und authentische Dokumentation zur Situation von Frauen an Bord bereitstellen wird, die neue Sichtweisen auf die Geschichte der Geschlechterkommunikation eröffnen kann.

Die Deutsche Atlantische Expedition 1925–1927, mit der sich Reinhard Hoheisel-Huxmann in einem mehrjährigen Forschungsprojekt beschäftigte, gilt als ein Meilenstein der deutschen und internationalen Meeresforschung in der Zwischenkriegszeit, entsprechend ist ihr ein angemessener Platz in der wissenschaftlichen Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums einzuräumen.

Ein noch ungeklärtes meereskundliches Problem bestand seinerzeit in widerstreitenden Vorstellungen zur ozeanischen Zirkulation. Zum einen ging man von einer Trennung in hemisphärische Regime aus, zum anderen gab es Hinweise auf ein äquatorüberschreitendes System. Letztere Vorstellung stützte sich auf Messungen bei der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12. Um diese Frage zu klären, entwickelte Alfred Merz, Direktor des Instituts für Meereskunde in Berlin, das Konzept, einen ganzen Ozean, den Südatlantik, in einem Messnetz dreidimensional zu erfassen. Die Finanzierung erfolgte kooperativ über den Marinehaushalt sowie mit Geldern der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft.

Während der zweijährigen Reise mit der METEOR, Vermessungsschiff der Reichsmarine, wurden auf 14 Querprofilen zwischen Südamerika und Afrika auf über 300 Stationen in verschiedenen Regeltiefen Wasserproben genommen. An ihnen wurden Salzgehalt und Temperatur bestimmt, die wiederum als Grundlage für die Ermittlung der Dichtewerte des Wassers dienten. Die daraus rechnerisch abgeleiteten Strömungsmuster in der Wassersäule wurden auf einem Dutzend Tiefankerstationen auf mehreren tausend Metern Wassertiefe durch unmittelbare Strömungsmessungen überprüft. Neben dem ozeanographischen Programm wurde begleitend auch ein umfangreiches Messprogramm in der Atmosphäre absolviert. Gleichzeitig erfolgten entlang des Reiseweges laufende Echolotungen, bei denen das 1912 von Alexander Behm erfundene Echolot erstmals in großem Umfang zum Einsatz kam.

Die Aufarbeitung von Verlauf und Ergebnissen der Expedition fand ihren Niederschlag zum einen in einem kompakten monografischen Expeditionsfeature, das den Atlantikquerungen chronologisch folgt. Zum anderen bildeten die gewissermaßen virtuellen Echolotdaten die Grundlage für die Entwicklung eines Funktionsmodells für die Ausstellung des DSM, das die Bodenstruktur des Südatlantiks, speziell den Mittelatlantischen Rücken, zeigt und durch Lichtführung die zunehmende Kenntnis versinnbildlicht.

Bei dem abgeschlossenen Projekt stand zwar der disziplingeschichtlich-naturwissenschaftliche Zusammenhang im Vordergrund, doch wurden auch Aspekte der Instrumentengeschichte einbezogen, ebenso solche des sozialen Miteinanders im Bordalltag, und die politische Bedeutung der Expedition für das Deutschland der Nachkriegszeit aufgezeigt. Die Forschungsergebnisse veröffentlichte Reinhard Hoheisel-Huxmann in seiner Monografie »Die Deutsche Atlantische Expedition 1925–1927. Planung und Verlauf« (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 28, 2005, Beiheft; Bremerhaven/Hamburg 2007).

### *Untersuchung der sozialen Verhältnisse während der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12*

Bei der zweiten südpolaren Expedition unter Leitung von Wilhelm Filchner sollte erkundet werden, inwieweit zwischen Ross- und Weddellsee eine Landverbindung oder ein eisüberfahrener Sund mit Inselflur bestehe. Hinsichtlich dieses Entdeckungsziels blieb die Reise infolge von Naturereignissen erfolglos, brachte jedoch zahlreiche wertvolle ozeanographische und meteorologische Messdaten heim.

Aufgrund sozialer und psychologischer Misshelligkeiten war die Expedition während ihrer Eisdrift in der abgeschnittenen Einsamkeit des Weddellmeeres von schweren Problemen überschattet, die vor allem Expeditionsleitung, Schiffsführung und Wissenschaftler betrafen, jedoch auch auf die Besatzung wirkten. Aspekte dieser Art finden in Expeditionsberichten allerdings selten Erwähnung, da die Veröffentlichungen in aller Regel »sozial bereinigt« und fachwissenschaftlich orientiert sind. Insofern ist das Vorhandensein persönlicher Aufzeichnungen mehrerer Expeditionsmitglieder, so des Meteorologen, des Eislotsen und des I. Offiziers, von besonderem Wert, weil sie es ermöglichen, nicht nur den Expeditionsverlauf als solchen nachzuvollziehen, sondern die Ereignisse mit der offiziellen Darstellung des Expeditionsleiters zu kontrastieren.

Für die inhaltliche Auswertung wurden und werden diese Dokumente zunächst von Reinhard Hoheisel-Huxmann transkribiert, ebenso Aufzeichnungen Filchners (Tagebuchkladden, Korrespondenz, sog. Expeditions-Feststellungen), die in der Bayerischen Akademie der Wissenschaften aufbewahrt werden.

Aufgrund einer Anfrage kanadischer Polarhistoriker ergab sich 2011, dass sich noch ein weiteres Tagebuch, dasjenige des Maschinisten, in der Hand eines amerikanischen Sammlers befindet. Daraus entwickelte sich die Absicht, die Dokumente in einer vergleichenden Darstellung als DSM-Publikation herauszubringen.

### *Untersuchungen zur GAZELLE-Expedition 1874–76*

Vom 21. Juni 1874 bis zum 28. April 1876 unternahm die GAZELLE unter dem Kommando des späteren Vizeadmirals Georg Freiherr von Schleinitz eine Expedition mit dem Ziel, die Bodenprofile des Südatlantik und der großen Meeresströmungen am Äquator und bei Neuguinea zu erforschen. Mit dem Auftrag, den nautisch wichtigen Venus-Durchgang vor der Sonne zu beobachten, brachte die Korvette GAZELLE am 21. Juni 1874 eine Wissenschaftlergruppe auf die Kerguelen im südlichen Indischen Ozean. Zusätzlich bot sich die Gelegenheit, eine Weltumsegelung mit dem wissenschaftlichen Auftrag anzuschließen, bei der neben meereskundlicher Forschung auch völkerkundliche und biologische Beobachtungen auf dem Programm standen. Daneben sollten vor allem in der Inselwelt um Neuguinea Küstenerkundungen vorgenommen und »Flagge gezeigt« werden. Trotz dieses Gemengeauftrags gilt die GAZELLE-Expedition als die erste deutsche Meeresforschungsreise, mit der sich das junge

deutsche Kaiserreich neben der ersten Seemacht Großbritannien profilieren wollte, das zur gleichen Zeit die CHALLENGER auf eine ähnliche Weltumsegelung geschickt hatte. Deren Forschungen waren in erster Linie biologisch ausgerichtet.

Nach der Ausschiffung der deutschen Wissenschaftler, die den Venus-Durchgang beobachtet hatten, blieb für den Rest der Expedition als einziger Wissenschaftler der Schweizer Zoologe Dr. Theophil Studer an Bord. Seine Aufzeichnungen, die in Bern archiviert sind, sowie die Akten des deutschen Bundesarchivs, liefern – vergleichbar den Tagebüchern der Deutschen Antarktischen Expedition – wertvolle Informationen zum Expeditionsverlauf. Aus beiden Archiven wurden Kopien der Unterlagen für die weitere Auswertung an das DSM geholt.

Die Aufarbeitung dieser Expedition erfordert nicht nur im naturwissenschaftlichen, sondern vor allem auch im politischen und wirtschaftlichen Kontext wie auch im Querbezug zu der gleichzeitigen britischen Expedition der CHALLENGER noch umfangreiche Arbeiten. Dies gilt insbesondere für die Transkription der oft handschriftlichen Notizen und Berichte, die Reinhard Hoheisel-Huxmann in der nächsten Zeit fertigen wird. Die Materialsammlung zur GAZELLE-Expedition wird, wenn sich die Gelegenheit ergibt, auch in Zukunft systematisch ergänzt und stellt eine wichtige Grundlage für künftige, auch interdisziplinäre Forschungen dar.

#### *Datenbank zur Erzverschiffung aus Schweden*

Erze, darunter speziell Eisenerz, sind für ein industrialisiertes Land strategische Rohstoffe, die eine wirtschaftliche Grundlage darstellen. Ein wesentlicher Lieferant war für Deutschland Schweden, das durch seine hochwertigen Eisenerze (gut 60% Fe-Gehalt) aus dem nordischen Kiruna-/Gällivare-Gebiet eine Schlüsselstellung in der Versorgung hatte, insbesondere nach dem Verlust der Minette-Erze Elsass-Lothringens durch den Versailler Vertrag. Der Transport erfolgte ausschließlich per Schiff, im Sommer vor allem über den Ostseehafen Luleå, in der Vereisungsperiode jedoch über das norwegische Narvik. Damit wurde die Erzversorgung 1939 zu einer entscheidenden Randbedingung für die Fähigkeit des Deutschen Reiches, Krieg zu führen. In der Befürchtung, von dieser Ressource durch die Alliierten abgeschnitten zu werden, überfiel Deutschland 1940 das neutrale Norwegen.

In einem mehrjährigen Projekt konnten die handschriftlich geführten Dokumente der schwedischen Bergwerksgesellschaft LKAB als Kopien an das DSM geholt und in eine Datenbank zur Erzverschiffung überführt werden. In einem Kalkulationsprogramm sind rund 44 000 Datensätze der Phase 1892–1948 erfasst. Sie liefern in ihrer Detailliertheit bis auf die Ebene der Einzelverschiffung hinab eine bisher nicht ausgeschöpfte Quelle für die Analyse des Erzverkehrs aus Schweden, nicht nur nach Deutschland, sondern im Vergleich auch nach Großbritannien, Belgien, in die Niederlande, nach Polen, in die Tschechoslowakei und die USA.

#### *Redaktionelle Bearbeitung des Werks von P. Salmon: Deadlock and Diversion*

Im Zuge der Arbeiten zum Erz-Projekt und der Recherchen zur Publikation über die Bergung der KÖNIGSBERG (»Die ›Karriere‹ des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang«, erschienen 2008, <sup>2</sup>2012), die bei der deutschen Besetzung Norwegens am 10. April 1940 versenkt worden war, stieß Reinhard Hoheisel-Huxmann auf die unveröffentlichte Dissertation von Patrick Salmon aus dem Jahre 1979. In ihr hatte sich dieser mit der Entwicklung der alliierten Strategie gegenüber Skandinavien in den Jahren 1939 und 1940 befasst. Narvik, Verschiffungshafen für die schwedischen Erze nach Deutschland, stand besonders im Fokus britischer Überlegungen. Salmons wichtige Arbeit einer breiteren wissenschaftlichen Öffentlichkeit leicht zugänglich zu machen, veranlasste Reinhard Hoheisel-Huxmann zu dem Vorschlag, eine Druckversion in den Deutschen Maritimen Studien zu veröffentlichen. Nach Rücksprache mit dem damaligen Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirats, Robert Bohn, dem die Arbeit durch seine Habilitationsschrift bekannt war, wurde Salmon, heute Chefhistoriker des Foreign & Commonwealth Office in London, der Vorschlag unterbreitet, seine Cambridger Dissertation zu publizieren, ergänzt um eine neue Einleitung und zwei weitere seiner Aufsätze zu diesem Themenkreis. Die Idee wurde von Salmon positiv aufgenommen und der Autor verfasste zusätzlich noch einen bibliographischen Essay über die neuere Literatur seit 1979. Reinhard Hoheisel-Huxmann übernahm die redaktionelle Projektbetreuung nebst Erstellung einer Karte und der Bildbeschaffung. Das fertige Manuskript wurde Ende 2011 an den Verlag weitergeleitet. Das Buch ist mittlerweile erschienen: Patrick Salmon: Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 20). Bremen 2012.

#### *Seeinteressenpolitik des deutschen Kaiserreichs*

Im Verlauf der Forschungen zu den Themen Eisenerz als strategisches Wirtschaftsgut und dessen Schutz, GAZELLE-Expedition sowie personelle Verflechtungen zwischen Marine, Forschung und Politik gewann eine Frage an Bedeutung, die anfänglich kaum beachtet worden war. Inwieweit hat auch Meeresforschung als eine der deutschen Seeinteressen für die kaiserzeitliche Seemachtspolitik eine Rolle gespielt, besonders angestoßen durch den Passus im Flottenentwicklungsplan von 1873, in dem Meeresforschung als Begründung für den Flottenbau genannt wurde.

Die Literatur- und Archivrecherchen ergaben, dass die wissenschaftliche Meeresforschung im politischen Umfeld lediglich eine untergeordnete Rolle spielte. Es kristallisierte sich jedoch ein immer noch bestehendes Forschungsdesiderat heraus, nämlich die Wirkungsweise deutscher Seemacht- und Weltpolitik nachzuvollziehen, die mit den Leitideen von »Risiko« (Abschreckung) und »Hebel« (Nötigung) verknüpft sind. Die Verbindungen, die bisher zu Seemacht-Theorien

gezogen werden (so besonders zu Mahan, der gewissermaßen zum Maßstab für die Tirpitz'sche Flottenentwicklung stilisiert wird), lassen in dieser Hinsicht noch eine Reihe von Fragen offen. In neuerer Zeit entfernen sich die Analysen zur Tirpitz-Zeit sehr von den konkreten Ereignissen und entwickeln Erklärungsmuster z.B. in Anlehnung an Organisationstheorien. Weitere Recherchen ergaben Hypothesen, die anhand von veröffentlichten wie archivalischen Dokumenten geprüft werden; sie haben eine Reihe von Stützstellen für eine erweiternde Deutung der kaiserzeitlichen Seeinteressen-Politik ergeben. Parallel zu den Auswertungen ist bereits ein umfangreiches Rohmanuskript entstanden, das im Zuge der weiteren Arbeiten ergänzt wird.

### *Flößerei in Deutschland*

Das von Hans-Walter Keweloh bearbeitete Forschungsprojekt umfasste aufeinander aufbauend einen Zeitraum von der Frühen Neuzeit bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts. In zahlreichen Publikationen hat Hans-Walter Keweloh die Flößerei in verschiedenen Regionen Deutschlands analysiert und die Unterschiedlichkeiten herausgearbeitet. Im 20. Jahrhundert kam die Flößerei als ertragbringendes Gewerbe zum Erliegen. Der Bedarf an Hölzern wurde zunehmend anderweitig gedeckt. Darüber hinaus stellte die Flößerei für die gewerbmäßige Schifffahrt eine Gefährdung dar. Die mit der Strömung langsam abfließenden Flöße passten nicht in die neue, schnelle Zeit. Die Flößer konnten ihren Lebensunterhalt mit den verbliebenen Aufträgen nicht länger bestreiten. Das traditionelle Flößereigewerbe gibt es zwar nicht mehr, aber die Flößereivereinigungen bemühen sich darum, das Wissen über dieses Gewerbe nicht verloren gehen zu lassen.

An vorderster Stelle wirkt Hans-Walter Keweloh dabei mit, dass das Wissen um die Flößerei von Generation zu Generation weitergegeben wird. Er gibt eine jährlich erscheinende Flößereibibliographie (Internetpublikation) heraus, betreut als Vorsitzender die Veröffentlichung des Mitteilungsblatts der Deutschen Flößerei-Vereinigung und wirkt als Vizepräsident der International Timber-Raftsmen-Association. Mit seinem altersbedingten Ausscheiden im Februar des Jahres 2012 ist dieses Forschungsprojekt beendet worden.

### *Geschichte des Schiffbaus*

In den 1920er und 1930er Jahren flossen zahlreiche technische Innovationen in den Handelsschiffbau ein. Auf der Basis von Originalquellen und zeitgenössischen Publikationen werden ausgewählte Beispiele für solche Innovationen in einer auf der Homepage des DSM veröffentlichten und regelmäßig aktualisierten Datenbank dargestellt. Gleichzeitig wird ihre Bedeutung für die weitere Entwicklung hinterfragt und ermittelt, welche Faktoren die Akzeptanz technischer Neuentwicklungen förderten oder behinderten.

Die zu diesem Thema gebildete Arbeitsgemeinschaft im Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der

Schiffbautechnischen Gesellschaft wird von Klaus-Peter Kiedel geleitet. Einzelne Mitglieder erarbeiten Einträge, die von ihm redaktionell illustriert und ins Netz gestellt werden. Der Ausbau der Datenbank hängt insofern von der Leistungsstärke der Mitglieder ab. Beispielgebend für die in den Jahren 2010 und 2011 veröffentlichten Beiträge wird hier der Aufsatz von Rolf Brenke genannt, der unter technikgeschichtlichen Aspekten das Dieselmotor-Fahrgastschiff WILHELM GUSTLOFF beschreibt. Dieser Aufsatz ergänzt die am DSM geleisteten Forschungen zu dem historisch bedeutsamen Schiff, das in den 1930er Jahren für die NS-Gemeinschaft »Kraft durch Freude« gebaut wurde. In der Ausstellung sind aus der umfassenden Sammlung zur WILHELM GUSTLOFF verschiedene Objekte ausgestellt – wie ein 1:100-Modell, das dem Besucher einen Eindruck von dem Schiff vermittelt, das im Januar 1945 bei einer der größten maritimen Katastrophen der Menschheitsgeschichte nach Torpedotreffern in der Ostsee sank und ca. 5200 Menschen mit in den Tod riss.

Der Teil der Datenbank, der sich mit dem Übergang vom Dampf- zum Dieselantrieb beschäftigt, wurde von Klaus-Peter Kiedel selbst verfasst.

### *Schifffahrt und Fotografie*

Die seit mehreren Jahren intensiv betriebenen Forschungen zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd fanden im Jahr 2007 mit der erfolgreichen Landesausstellung »Der Norddeutsche Lloyd – von Bremen in die Welt: ›Global Player‹ der Schifffahrtsgeschichte« einen vorläufigen Höhepunkt.

Weitere Forschungen zu dem Themenkomplex »Norddeutscher Lloyd« (NDL) durch Klaus-Peter Kiedel führten in den Jahren 2010 und 2011 zur Auswertung von rund 60 000 Negativen aus dem Nachlass des Bordfotografen Hanns Tschira, der in den 1920er und 1930er Jahren auf den bekanntesten Passagierschiffen des NDL wirkte. Hanns Tschira hat beispielsweise im Jahr 1940 unter dem vom Zeitgeist geprägten Titel »Die BREMEN kehrt heim. Deutscher Seemannsgeist und deutsche Kameradschaft retten ein Schiff« ein Buch veröffentlicht, in welchem er die berühmte Rückführung des Schnelldampfers BREMEN von New York nach Murmansk im Jahre 1939 auch in vielen Fotografien festgehalten hat.

In der vom DSM herausgegebenen Buchserie »Schifffahrt und Fotografie«, mit der die wichtigsten fotografischen Sammlungen des DSM-Archivs der Forschung und der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen, veröffentlichte Klaus-Peter Kiedel als ersten Band eine Monographie über Leben und Werk des bekannten Bordfotografen. Nach intensiven Forschungen zum Leben von Hanns Tschira erarbeitete Kiedel eine wissenschaftlich fundierte Biografie. So konnte er den ausgewählten Fotografien in seiner Publikation einen sorgfältig recherchierten biografischen Abriss voranstellen. Die Auswahl der Fotografien betrifft die Jahre 1927–1939, in denen Tschira für den NDL arbeitete und über 150 Mal den Atlantik überquerte (siehe auch: Publikationen).

Auf Bitten der Herausgeber der Zeitschrift »Rundbrief Fotografie. Analoge und digitale Bildmedien in Archiven und Sammlungen« hat Klaus-Peter Kiedel einen Beitrag über sein Buch veröffentlicht, in dem er sich zusätzlich mit den Fragen der Archivierung von Negativen und Kleinbildfilmen im DSM befasst. Die Originalnegative auf dem noch bis in die 1950er Jahre vielfach verwendeten Nitrozellulosefilm dürfen wegen des hohen Brandrisikos nicht im Archiv des DSM gelagert werden. Gewöhnlich werden solche Negative wie auch »Bewegtbilderfilme« nach der Umkopierung auf Sicherheitsfilm vernichtet. Im Falle der Negative des Fotografen Hanns Tschira erklärte sich das Bundesarchiv ausnahmsweise bereit, diese wegen ihres besonderen Wertes in seinem Spezialmagazin in Berlin-Hoppegarten fachgerecht einzulagern.

Nach Abschluss der Forschungen zu Hanns Tschira bereitete Klaus-Peter Kiedel zunächst einen Band zu dem Fotografen Karl Schemkes und danach zu dem Fotografen Hans Hartz in der Buchserie »Schifffahrt und Fotografie« vor. Der 1902 in Kiel geborene Hans Hartz zog 1928 nach Hamburg und gründete dort mit dem Verleger Hans Andres einen Kalender-, Glückwunsch- und Ansichtskarten-Vertrieb. Hans Hartz wurde zu einem der bekanntesten Hafen- und Schiffsfotografen seiner Zeit. Er verwendete vornehmlich eine hölzerne Mittelformatkamera mit dem Plattenformat 13 x 18 cm. Nach seinem Tod im Jahr 1971 führten Ehefrau und Tochter seine Geschäfte noch eine Zeitlang weiter. 1994 jedoch lösten sie die Firma auf und das Hans-Hartz-Fotoarchiv ging teilweise in den Besitz der Staatlichen Landesbildstelle Hamburg über. Den schifffahrtsbezogenen Teil des Archivs konnte das DSM inklusive der zugehörigen Bildrechte 1996 erwerben.

1999 hatte Klaus-Peter Kiedel einen ersten Teil der Sammlung aufgearbeitet. Mit »Unter Dampf« legte er eine Publikation vor, die eine Dokumentation des Hamburger Hafens in den 1930er Jahren mit Fotografien von Hans Hartz zum Inhalt hatte. In Ergänzung zu diesem längst vergriffenen Band erarbeitete Klaus-Peter Kiedel in den Jahren 2010 und 2011 die Publikation »Kurs Hamburg«, in welcher zahlreiche der meisterlichen Schiffsportraits im Vordergrund stehen und nicht, wie im ersten Band, Hafenbecken und Werftanlagen. Die Momentaufnahmen aus den 1930er Jahren dokumentieren den Hamburger Hafen und die den Hafen anlaufenden Schiffe in der Zeit vor den Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg mit dem folgenden Wiederaufbau und schließlich dem Wandel durch die Containerisierung.

#### *Seerechtsentwicklung in der Zwischenkriegszeit*

Die sogenannte Haager Kodifikationskonferenz des Jahres 1930 stellte einen der ersten Versuche dar, ein weltweit gültiges Seerecht als kodifiziertes Recht zu etablieren. Das Scheitern der Konferenz sowie der beginnende Zweite Weltkrieg haben dazu geführt, dass ihr bislang in der historischen Forschung nur ein geringes Interesse gewidmet und insbesondere die Position Deutschlands innerhalb dieser Verhandlungen nicht erforscht wurde. Gerade die zeitliche Parallelität

zur Weltwirtschaftskrise bzw. der vorangegangenen Scheinblüte der deutschen maritimen Industrie verspricht jedoch, dass eine Erforschung dieses Themenkomplexes erheblichen Erkenntnisgewinn im Verständnis der Wechselwirkungen von Krise und Innovation erbringen wird. Zielsetzung des Projektes ist die Beantwortung der Frage, wie die jeweilige zeitspezifische Stellung Deutschlands innerhalb der maritimen Nationen die Verhandlungsergebnisse beeinflusste und ob die zugehörige nationale maritime Wirtschaft diese Ergebnisse in ökonomische Erfolge umsetzen konnte. Die bislang vorliegende, nicht sehr umfangreiche Forschungsliteratur zu den seerechtlichen Kodifizierungsversuchen der Zwischenkriegszeit wurde ausgewertet und die Recherchen in den Archiven des Völkerbundes vorbereitet. Darüber hinaus wurden die bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse zu den Seerechtsentwicklungen der Nachkriegszeit dahingehend geprüft, inwieweit die Seerechtskonferenzen der Vereinten Nationen sich konkret auf Vorarbeiten aus der Völkerbundzeit beziehen.

Die Arbeiten zu diesem Forschungsthema wurden während des Auslandsaufenthalts von Prof. Dr. Ingo Heidbrink auf die Quellen beschränkt, die in den Vereinigten Staaten für ihn zugänglich waren. Angedacht war, nach seiner Rückkehr die Forschung um eine Betrachtung der internationalen Verteilungsgerechtigkeit im Bereich der biologischen marinen Ressourcen wieder aufzunehmen und zu erweitern. Diesem Thema ist eine besondere Bedeutung beizumessen, da es quasi als historische Laborsituation für eine Vielzahl gegenwärtiger wirtschaftspolitischer Fragen vor dem Hintergrund der Globalisierung verstanden werden muss. Wegen der Kündigung von Prof. Dr. Heidbrink sollte ein qualifizierter Bearbeiter gefunden werden.

#### **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 Gründung des Hauses 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 eine entsprechende Empfehlung aus der Evaluierung im Jahr 2006 umgesetzt. Mit Dr. forest. Jana Gelbrich hat der Forschungsschwerpunkt seit dem Jahr 2009 eine engagierte Nachfolgerin für den in den Ruhestand getre-

nen Holzchemiker, Dr. Per Hoffmann. Kurzzeitig verstärkte der Diplomrestaurator (FH) Michael Sietz den Schwerpunkt personell. Bedauerlicherweise hat er sich aus familiären Gründen umorientiert und das DSM wieder verlassen.

#### Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts

##### *Die Bremer Hansekogge von 1380*

Die aktive Phase (Einlagerung in PEG) der Konservierung der Bremer Hansekogge von 1380 wurde im Jahr 2000 beendet. Die Konservierungsflüssigkeit wurde abgelassen und das Konservierungsbecken abgebaut. Die Hansekogge wurde über mehrere Jahre, getragen von einer von der Decke hängenden Stahlkonstruktion, in der Ausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums gezeigt. Diese Präsentation erwies sich als nicht adäquat, weil sich die Kogge nach unten senkte (sagging effect) und deshalb ihre ursprüngliche Form verlor. Unter Leitung des Werkstattleiters haben die Auszubildenden des DSM eine Stützkonstruktion gebaut, die es ermöglichte, die Kogge über Spindeln in ihre ursprüngliche Form zurückzudrücken. Schäden sind dabei glücklicherweise nicht aufgetreten, so dass die Kogge wieder so dasteht, wie es der fotogrammetrischen Messung entspricht. In den nächsten Jahren werden die Verantwortlichen des DSM in Zusammenarbeit mit der internationalen Expertenkommission, die das »Abenteuer Hansekogge« seit Beginn mitbegleitet hat, ein Konzept für den dauerhaften Erhalt und eine angemessene museale Präsentation des einzigartigen Exponats entwickeln.

##### *Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie*

Im Jahr 2007 wurden bei Bauarbeiten auf dem Bremer Teerhof archäologisch interessante Hölzer gefunden. Erste Untersuchungen ergaben, dass es sich um schmale flachbodige Lastkähne mit zahlreichen Eisenbeschlägen aus der Frühen Neuzeit handelt. In Zusammenarbeit mit der Bremer Landesarchäologie wurden zwei der drei Lastkähne, eine »Eke« und ein Kahn des Typs »Bulle«, notgeborgen und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum überantwortet. In einer speziell errichteten Konservierungshalle werden die wertvollen Hölzer gelagert und für verschiedene Forschungen genutzt. Ziel ist die nachhaltige Konservierung und Restaurierung der Schiffsfunde. Durch geeignete Analysen und Voruntersuchungen soll ein Restaurierungs- und Konservierungskonzept erarbeitet werden, auf dessen Grundlage die eigentliche Konservierungsbehandlung aufgesetzt wird.

Dr. Jana Gelbrich:

- »Klimamonitoring der Bremer Hansekogge«
- »Erhalt der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof – Studie zur optimalen objektschonenden Zwischenlagerung archäologischer Nasshölzer«

- »Nassholzkonservierung in der Ausstellung«
- »Monitoring der Lagerungsbedingungen der Weserlastkähne«
- »Langzeitstudie verschiedener Nassholzkonservierungsmethoden«
- »Entwicklung eines europäischen Standards zum Umgang mit Nassholzfunden (CEN/DIN)«
- »Vorarbeiten zum Aufbau des Experimentes zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzzersetzung unter wassergesättigten Bedingungen«

Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz:

- »Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof:  
– Konservierung von Eisen-Holz-Kompositobjekten  
– Digitale Dokumentation und Rekonstruktion der Weserlastkähne«
- »Stabilisierung von Polyethylenglykol in Konservierungsbädern«
- »Digitale Vermessung und Dokumentation der Mittelalterflotte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffsfunde vom Arnheim-Krefeld-Typ«

Ronja Mücke, M.A.:

- »Weserlastkähne im archäologischen Befund«

Dr. Ursula Warnke:

- »SPLASHCOS: Submerged Prehistoric Landscapes and Archaeology of the Continental Shelf«
- »Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Rahmen der 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 in den Jahren 2010 und 2011

##### *Klimamonitoring der Bremer Hansekogge von 1380*

Die in den Jahren 2010 und 2011 vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel aus dem Konjunkturpaket II wurden zur energetischen Sanierung und zur Erneuerung der Haustechnik in der Koggehalle verwendet. Die neuartige Technik schuf für die Hansekogge ein verändertes Raumklima, das Jana Gelbrich in einem langfristig angelegten Monitoring zuverlässig überwachen wird.

##### *Langzeitstudie zur Beurteilung verschiedener Konservierungsmethoden hinsichtlich ihrer langfristigen Auswirkungen auf ein Objekt*

Am Beispiel der Bremer Hansekogge hat sich gezeigt, dass ein solch komplexes Objekt nach beendetem Konservierungsverfahren keine eindeutig abschätzbare Stabilität aufweist. Daher ist es notwendig, hinsichtlich der Stabilität und deren Langfristigkeit weitere Forschungen durchzuführen, was Jana Gelbrich zu der geplanten Langzeitstudie veranlasst hat.



Bei den bisher etablierten Nassholzkonservierungsverfahren wurden die Konservierungsergebnisse direkt nach der Behandlung hauptsächlich anhand des Schwindmaßes und der Färbung beurteilt. Doch ist es für die Wahl einer geeigneten Konservierungsmethode zwingend notwendig, die Frage nach der Dauerhaftigkeit der Konservierung und deren langfristigen Auswirkungen auf ein Objekt von Anfang an mit zu bedenken. Langzeituntersuchungen zu diesen Parametern der verschiedenen Konservierungsmethoden fehlen.

Ziel des Projektes ist es, in einer Langzeitstudie Daten zur Dauerhaftigkeit der Konservierung für vier gängige Nassholzkonservierungsverfahren zu erheben. Neben der wissenschaftlichen Dokumentation werden innerhalb des Projektes auch Recherchen zur Methodenentwicklung durchgeführt. Die ermittelten Zustände der Proben werden beurteilt und verglichen. Das angestrebte Projektergebnis ist eine Studie, die Aufschluss über die Langzeitwirkung der untersuchten Konservierungsmethoden auf verschiedene Holzarten gibt. Hierbei liegt ein besonderes Augenmerk auf möglichen Verformungen und/oder Rissbildungen.

*Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie – Studie zur optimalen objektschonenden Zwischenlagerung archäologischer Nasshölzer*

Nach der Übernahme der Schiffsfunde durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum wurden die Hölzer in einer eigens errichteten Konservierungshalle gelagert. Die Zugänglichkeit der Halle ist aufgrund von Deichbauarbeiten in den Jahren 2010 bis voraussichtlich 2013 nur eingeschränkt möglich. Gewährleistet werden muss eine optimale Zwischenlagerung der Schiffsfunde, bis mit den geplanten Arbeiten ohne Einschränkung begonnen werden kann. Da zu einer längeren Zwischenlagerung von archäologischen Funden bislang keine konkreten Studien vorliegen, bietet sich die einmalige Gelegenheit, ein Monitoring zu starten und die Forschungsdaten zu erheben.

Zu diesem Zweck erarbeitete Jana Gelbrich im Verlauf des Jahres 2010 eine Versuchsplanung und begann mit dem Versuchsaufbau zur Überwachung der Lagerungsbedingungen der Weserlastkähne. Versuchsstart des auf zwei Jahre angelegten Projektes war im Dezember 2010. Nach Abschluss der Analysen der Proben und ggf. Vorversuchsreihen zu verschiedenen Konservierungsaspekten kann ein Konservierungskonzept, welches dem Forschungsaspekt des Hauses gerecht wird, erstellt werden.

*Erstellung von Ausstellungsobjekten verbunden mit einer Datensammlung zur Nassholzkonservierungsforschung*

Objekte »ausstellungstauglich« zu machen, ist über den eigentlichen Erhalt hinaus eine besondere Herausforderung. Die Verschiedenartigkeit der zu präsentierenden Relikte erfordert Grundlagenforschung, für die es notwendig ist, einen großen Datenpool zu mes-

sen, um den unterschiedlichen Holzarten, Befallsgraden und weiteren variierenden und Ergebnis beeinflussenden Parametern (Mineraleinlagerungen durch Lagerungsbedingungen) archäologischer Nasshölzer aussagekräftig gerecht zu werden. Die Forschungen zur Vorbereitung von Ausstellungsobjekten für die museale Präsentation ist eng mit Jana Gelbrichs Forschungen zur Nutzbarkeit neuartiger Analyseverfahren in der Nassholzanalytik und Nassholzkonservierungsforschung und speziell mit der FTIR-Spektroskopie verbunden. Aus diesem Grund konserviert sie die Probehölzer nicht nur, sondern analysiert diese gleichzeitig allumfassend chemisch, mikroskopisch, physikalisch und spektroskopisch.

Im Jahr 2010 wurden die komplexe Versuchsplanung abgeschlossen und die Probehölzer für den Versuch aufbereitet. Es wurden bisher drei verschiedene Konservierungsmethoden an Probehölzern durchgeführt und wissenschaftlich dokumentiert. Die Tränkung und somit die Einwirkzeiten der drei verschiedenen Konservierungsmittel sind abgeschlossen, die Trocknungsphase läuft noch. Zur weiteren Erforschung der Probehölzer wurden mikroskopische Präparate der Hölzer hergestellt sowie Proben zur chemischen Analyse vorbereitet. Die Arbeiten setzt Jana Gelbrich auch über das Jahr 2011 hinaus fort.

*Vorarbeiten zum Aufbau des Experimentes zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzersetzung unter wassergesättigten Bedingungen*

Archäologisches Holz, das geborgen und konserviert wird, ist vielen Bedrohungen ausgesetzt. Die Entwicklung und die Wahl einer geeigneten Konservierungsmethode stellt die Wissenschaft bei jedem neuen Fund vor eine große Herausforderung. Ein potentieller Feind der archäologischen Funde sind holzzersetzende Bakterien. Um die wertvollen Hölzer vor dieser Bedrohung zu schützen, beschäftigt sich Jana Gelbrich mit der Erforschung dieser Bakterien und mit der Entwicklung von Bekämpfungsstrategien, die eine fundierte Kenntnis der Lebensbedingungen zur Voraussetzung haben. Diese Erkenntnisse können in Laborsimulationsversuchen gewonnen und, auf diesen Erkenntnissen aufbauend, Bekämpfungsstrategien im Bereich der reburial- oder in situ-Konservierung entwickelt werden. Weiter dienen diese Grundlagen zur Entwicklung von Methoden zur Verhinderung des Zerfalls von Holzpfehlfundamenten.

*Entwicklung eines europäischen Standards zum Umgang mit Nassholzfunden (CEN/DIN)*

Im Jahr 2009 begannen internationale Fachleute mit den Vorbereitungen für die Definition von europäischen Normen zum Umgang mit Nassholzfunden. Diese vorbereitenden Arbeiten wurden im Rahmen der COST Action IE 0601 Wood Science for Conservation of Cultural Heritage (WoodCultHer) gefördert. Auf der Sitzung im Oktober 2010 in Izmir beschloss das Gremium, vorerst zwei Standardentwürfe anzufertigen und bei CEN zur Annahme vorzulegen.



Der erste Standard beschreibt die durchzuführenden Arbeiten am Fundort der Nasshölzer, der zweite Entwurf regelt die für die Konservierung notwendige standardisierte Beurteilung der Funde.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum entsandte Jana Gelbrich in das Gremium. Sie wurde zur Koordinatorin der Erarbeitung der Entwurfsvorlage für den Beurteilungsstandard ernannt. Im Januar 2011 legte die von ihr geleitete Arbeitsgruppe auf einer Sitzung in Kopenhagen die Entwurfsvorlagen der Standards vor. Die erarbeiteten Unterlagen gingen zur Prüfung an die jeweiligen nationalen Standardinstitutionen, wo sie von entsprechenden Fachexperten bewertet werden. Zur Erläuterung der eingereichten Unterlagen wurde Jana Gelbrich im Jahr 2011 eingeladen, an der Sitzung des deutschen Spiegelausschusses »Erhaltung des kulturellen Erbes« der CEN/TC 346 teilzunehmen. Sie wurde als Experte für Nassholz mit Gaststatus in das Gremium aufgenommen.

Um weitere Aufgaben übernehmen zu können, besuchte Jana Gelbrich im Januar des Jahres 2012 ein DIN-Seminar »Basiswissen Normung«. Die Teilnahme bietet die Grundlage für die Normungsarbeit als Experte für Nassholz im Normenausschuss Bauwesen, Arbeitsausschuss »Erhaltung des kulturellen Erbes«, in den Jana Gelbrich im Mai 2012 als reguläre Experte aufgenommen wurde. Seither leitet sie als nationale Vertretung die Arbeitsgruppen (working groups) WG 9 »Waterlogged wood« und WG 10 »Historic timber structures«. Daneben leistet sie auch Vorarbeiten zu weiteren Standardentwürfen.

#### *Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof*

- Konservierung von Eisen-Holz-Kompositobjekten
- Digitale Dokumentation und Rekonstruktion der Weserlastkähne

In Ergänzung zu den Arbeiten von Jana Gelbrich an den Schiffsfunden vom Bremer Teerhof sieht Michael Sietz eine besondere Herausforderung in der Tatsache, dass die Lastkähne mit Eisenbeschlägen versehen sind. Die korrosionsfördernden Eigenschaften von Polyethylenglycol (PEG) stellen Restauratoren häufig vor die Wahl, Abbauerscheinungen an den Metallkomponenten von Kompositobjekten während der Konservierung in Kauf zu nehmen oder metallische von organischen Materialien zu trennen. Da dies oft mit tiefen Eingriffen ins Original verbunden ist, strebt Michael Sietz an, das Konservierungsverfahren für die Lastkähne an die Anforderungen der Eisen-Holz-Kompositobjekte anzupassen. Hierzu untersucht er die Schutzwirkung von Korrosionsinhibitoren an unkorrodierten Probekörpern anhand potentiodynamischer Messungen. Ebenso hat er ein Langzeitmonitoring der Korrosionspotentiale in PEG-Lösungen vorgesehen mit dem Ziel, eine Auswahl geeigneter Korrosionsinhibitoren auf ihre Wirksamkeit an korrodiertem archäologischen Material in Holzmatrix mittels elektrochemischer Verfahren zu überprüfen, um zu einer Bewertung der derzeit stark umstrittenen Wirksamkeit von Korrosionsinhibitoren an korrodierten Eisenoberflächen mit Kontakt zur Holzmatrix zu kommen.

Im Jahr 2010 und zu Beginn des Jahres 2011 bestimmte Michael Sietz den Erhaltungszustand der Lastkähne anhand von Bohrkernanalysen und führte mikroskopische Holzartenbestimmungen durch. Der quantitative Nachweis wasserlöslicher und wasserunlöslicher Chloridverbindungen erfolgte durch alkalische Auswaschung in beheizten Natriumsulfitbädern sowie potentiometrische Titration mit Silbernitrat. Hierbei stellte er fest, dass ein kritischer Schwellenwert der Chloridkonzentration nicht überschritten wird, wodurch eine der Voraussetzungen für den Verbleib der Beschläge in situ gegeben ist. Bei der Chloridanalyse kam erstmals ein neuartiges Laborgerät, ein automatischer Titrator, zum Einsatz, der mit Unterstützung des Fördervereins erworben werden konnte.

Die Forschungen zu diesem speziellen Themenkomplex wurden durch den Weggang von Michael Sietz vorerst unterbrochen. Es ist vorgesehen, die Arbeiten von seinem Nachfolger weiterführen zu lassen.

#### *Digitale Dokumentation und Rekonstruktion der Weserlastkähne*

Bis zu seinem Ausscheiden hat Michael Sietz die beiden Weserlastkähne umfassend dokumentiert. Hierzu bediente er sich eines digitalen Messsystems zur taktilen Messung mit zusätzlicher Laserscanfunktion, dem FaroArm. Nicht mehr umsetzen konnte er seine Pläne, die erfassten CAD-Daten zu Polygonmodellen weiterzuverarbeiten und die Funde durch Rapid Prototyping im Modellmaßstab während des langwierigen Konservierungsprozesses für die wissenschaftliche Auswertung zugänglich zu machen. Auch diese Pläne werden, wenn möglich, durch seinen Nachfolger weiterverfolgt.

Die Erfahrungen, die Michael Sietz bei den Arbeiten mit dem FaroArm an den Weserlastkähnen gemacht hat, kamen ihm bei der digitalen Vermessung und Dokumentation der Mittelalterflotte zugute, bei der sein besonderes Interesse den Schiffsfunden vom Arnheim-Krefeld-Typ galt. Die Verarbeitung der Messdaten erfolgte mit der CAD-Software Rhinoceros 3D. Innerhalb der internationalen FaroArm and Rhino Archaeological User's Group (FRAUG) wurden Standards zur Vermessung und Kartierung entwickelt, die Michael Sietz auf die Gegebenheiten am Krefelder Schiffsfund abstimmt. Er konnte den Fund nahezu vollständig dokumentieren und in Kooperation mit dem DAI Berlin dendrochronologisch neu datieren.

Die begonnenen Arbeiten zur Dokumentation der Mittelalterflotte wurden von der studentischen Hilfskraft Jan Christoph Greim weitergeführt.

#### *Weserlastkähne im archäologischen Befund*

In ihrer Münsteraner Magisterarbeit befasste sich Ronja Mücke mit fünf Weserlastkähnen, von denen sich drei im Deutschen Schiffahrtsmuseum befinden. Sie sind in den letzten 20 Jahren bei archäologischen Ausgrabungen zutage gekommen, geborgen und untersucht worden. Der Weserlastkahn, der 1989 in der Wachtstraße in Bremen entdeckt wurde, stammt aus

dem Frühmittelalter und wird auf die Zeit Karls des Großen datiert. Die beiden Lastkähne, die 1995 in der Weser bei Rohrsen gefunden wurden, befinden sich im Weserrenaissancemuseum Schloss Brake. Sie werden ins 18. Jahrhundert datiert.

Die beiden auf dem Bremer Teerhof bei Bauarbeiten gefundenen Weserlastkähne datiert man ins 17. Jahrhundert. Sie sind wie die drei anderen Boote flachbodig. Die Funde stammen aus der gleichen Region und haben einen ähnlichen Aufbau, sind jedoch aus unterschiedlichen Zeitperioden. Daher sind sie besonders gut vergleichbar. Der Erhaltungszustand der Funde ist gut. Im Vergleich zeigen sich zwar zahlreiche Veränderungen innerhalb von fast 1000 Jahren, aber auch Gemeinsamkeiten, die die Ausgereiftheit des flachbodigen Lastkahnprinzips über einen so langen Zeitraum beweisen. Dies ist das Fazit von Ronja Mückes Untersuchung, die in Aufsatzform im Deutschen Schifffahrtsarchiv (DSA 34, 2011, S. 35–86) veröffentlicht wurde.

*Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schifffahrtsmuseums im Rahmen der FALKE Leibniz-Fraunhofer Forschungsallianz zum Erhalt des Kulturellen Erbes*

»Kulturgut ist keine erneuerbare Ressource. Es bedarf eines bewusst nachhaltigen Umgangs und eines bestmöglichen Schutzes vor verbrauchender Nutzung oder Zerstörung durch äußere Einflüsse. Seine Erhaltung ist eindeutig eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe mit sehr hoher Priorität.« Dieser Gedanke ist in der Präambel zum Memorandum of Understanding zur Bildung einer Forschungsallianz zur Erhaltung des kulturellen Erbes niedergelegt. In der Allianz haben sich 15 Fraunhofer-Institute, acht Leibniz-Forschungsmuseen und fünf Haupteinrichtungen der Stiftung Preußischer Kulturbesitz zusammengeschlossen. Ein reger Erfahrungsaustausch soll zu gemeinsamen Forschungsprojekten führen, die die Entwicklung innovativer Restaurierungs- und Konservierungstechniken voranbringen.

Im Rahmen der Forschungsallianz ist eine beispielhafte Sanierung historischer und/oder denkmalgeschützter Gebäude geplant. Hierzu wurde im August des Jahres 2010 das Europäische Kompetenzzentrum für energetische Altbausanie rung und Denkmalpflege im Kloster Benediktbeuren gegründet. Das DSM mit seinen Planungen zur Sanierung des Scharounbaus kommt als Referenzobjekt infrage. Bereits im Jahr 2009 wurde von der Fraunhofer IBP ein energetisches Sanierungskonzept für das DSM erarbeitet, das Grundlage für entsprechende Maßnahmen bei der Erneuerung der Anlagen in der Koggehalle war. Eine Entscheidung steht noch aus.

Für das DSM beteiligte sich in den Jahren 2010 und 2011 Ursula Warnke als stellvertretende Sprecherin an der Forschungsallianz. Am 17. Mai 2011 begrüßte sie den Arbeitskreis zu einer Tagung in Bremerhaven.

*SPLASHCOS: Submerged Prehistoric Landscapes and Archaeology of the Continental Shelf*

Auf der 4. IKUWA-Konferenz in London wurde im Juli 2008 das Projekt »Deukalion« aus der Taufe gehoben. Ziel dieser informellen Gruppe aus europäischen Wissenschaftlern war es, Ideen zu einem breit angelegten Forschungsprojekt über überflutete Landschaften zu entwickeln. Der Hintergrund war, dass man sich eine umfassende Finanzierung vom Europäischen 7. Rahmenprogramm erhoffte. Vier Treffen der Gruppe in den Jahren 2008 und 2009 mündeten in dem Vorschlag, das Netzwerk durch das COST-Programm (Cooperation in Science and Technology) zu finanzieren. Hierzu wurde von Mitgliedern von »Deukalion« SPLASHCOS gegründet, für das Mittel aus dem COST-Programm bewilligt wurden. SPLASHCOS ist ein auf vier Jahre (2009–2013) angelegtes Forschungsnetzwerk der Europäischen Kommission im Rahmen des COST-Programms. Für das Deutsche Schifffahrtsmuseum beteiligt sich Ursula Warnke.

*Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen*

Häfen stellen die entscheidenden Schnittstellen zwischen Land und Wasser dar; sie bilden die Basis jener ökonomischen Grundstrukturen, die in vor- und frühgeschichtlicher Zeit regionalen und überregionalen Schiffsverkehr, den Transport von Menschen, Waren und Informationen überhaupt erst ermöglichten. Schiffe bilden das Medium dieser vielfältigen Kommunikation. Sie bedürfen technischer Anlagen und logistischer Strukturen, die das Be- und Entladen ganz unterschiedlicher Waren erlauben und ferner ihre Unterhaltung und Versorgung sichern. Über die Ozeane und Binnenmeere verknüpfen diese Fahrzeuge effizient und schnell Großräume und Kontinente. Ströme bilden die entscheidenden Linien zur Anbindung des Hinterlandes, dessen kleinräumige, an Flüsse gebundene Verkehrslinien bis in kleine Bäche reichen können.

Unter dem ursprünglichen Titel »Installationen in Wasserwegen des 1. Jahrtausends« bemühte sich Ursula Warnke, Kooperationspartner für das interessante Forschungsthema zu gewinnen und einen gemeinsamen Förderantrag im SAW-Verfahren einzureichen. Aufgrund der Wettbewerbssituation wurde der Antrag zwar nicht zur Finanzierung angenommen, die Ausarbeitung diente jedoch als Grundlage für die Auflegung des DFG-Schwerpunktprogramms »Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter. Zur Archäologie und Geschichte regionaler und überregionaler Verkehrssysteme«. Der innerhalb des Schwerpunktprogramms gestellte Antrag »Bremerhaven-Lehe – beispielhafte Untersuchung eines Binnenhafens« war in der vorgelegten Form nicht erfolgreich und wird noch einmal überarbeitet.

## Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee

Die deutsche Nordsee gehört zu den Küstengewässern mit dem größten Nutzungsdruck. Nur wenige Flächen werden nicht durch die Fischerei, intensiven Schiffsverkehr und den Bau von Windparks, Pipelines und Ähnlichem beansprucht. Die am Grunde der Nordsee liegenden Kulturgüter stehen in der fortwährenden Gefahr, durch diese Eingriffe verloren zu gehen. Die Denkmalschutzgesetze der Länder haben in der 200 Seemeilen breiten »Ausschließlichen Wirtschaftszone« (AWZ) keine Gültigkeit und Deutschland verfügt über keine nationale Instanz für den archäologischen Denkmalschutz für Bundesgewässer. Daher kann das archäologische Kulturgut unter Wasser außerhalb der Zwölfmeilenzone bisher nicht geschützt werden. Zudem ist die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser von der Bundesregierung bis heute nicht unterzeichnet worden. Aus diesem Grund sollen in den Jahren 2011 bis 2014 – in enger Kooperation mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) – die bekannten Schiffswracks in der Nordsee kartiert, ihr Denkmalwert wissenschaftlich ermittelt und eine Auswahl von akut bedrohten Schiffsfunden exemplarisch untersucht werden.

Für die anstehende Untersuchung hat Ursula Warnke einen Antrag beim Bundesministerium für Bildung und Forschung gestellt. Der Antrag wurde genehmigt und das Projekt zum 1. August 2011 für drei Jahre bewilligt. Die Projektsomme beträgt insgesamt €668 000. Aus Drittmitteln finanziert, wurde der Schiffsarchäologe und Forschungstaucher Mike Belasus zum 1. September 2011 eingestellt. Sein Vertrag läuft bis zum 31. August 2014.

Im Rahmen des Projekts wird umfassend und interdisziplinär mit anderen Einrichtungen und Leibniz-Instituten zusammengearbeitet: dem Senckenberg-Institut in Wilhelmshaven, dem Institut für Baltische und Skandinavische Archäologie in Schleswig, dem Institut für Ostseeforschung in Warnemünde, dem Deutschen Bergbau-Museum in Bochum und dem Römisch-Germanischen Zentralmuseum in Mainz. Eingegrenzt wird das Untersuchungsgebiet zunächst auf die AWZ der deutschen Nordsee. In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landesämtern kann das DSM aber auch innerhalb der 12-Seemeilen-Zone Wracks dokumentieren und bergen, wenn dies erforderlich wird.

Das DSM war bereits in der Vergangenheit mehrfach an Kooperationen mit den Archäologischen Landesämtern erfolgreich beteiligt. Die Akten des BSH, mit dem das DSM seit mehreren Jahren kooperiert, werden für das Arbeitsgebiet ausgewertet. Parallel dazu wird im DSM eine Datenbank mit den ermittelten archäologischen Daten erstellt. Mit eigenem Gerät für geophysikalische Prospektion kann das DSM zusätzliche Daten erheben und dabei in Einzelfällen auf die Infrastruktur des BSH zurückgreifen. Mit diesem Gerät schafft das DSM gleichzeitig die Basis für künftige Projekte.

Da Mike Belasus erst im Herbst 2011 seine auf drei Jahre befristete Tätigkeit im DSM aufnehmen konnte,

konzentrierte er sich im Wesentlichen auf die Steuerung des Beschaffungsvorgangs für das geophysikalische Unterwasser-Prospektionsgerät im Wert von rund €400 000. Auf mehreren Arbeitstreffen mit Wissenschaftlern aus dem Senckenberg-Institut in Wilhelmshaven, der Jacobs University in Bremen und der Firma Wessex Archaeology aus Edinburgh und Salisbury wurde die Ausführung des Projekts geplant.

## Forschungsbasierte Sammlung

### 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 sowie 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 DSM 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.

Die Forschungsplanung und die aus dem Forschungsprogramm abgeleiteten Programmbudgets unterliegen in einem dynamischen Prozess einer ständigen Überprüfung und Fortschreibung. Dies führt in der Konsequenz auch zu einem sich laufend verändernden Jahresbericht. Der in den Vorjahren verwendete Programmbereich »Weitere Forschungen gemäß der Stiftungssatzung« konnte mit der Weiterentwicklung der Forschungsleistungen deutlicher konturiert werden.

Diese Schärfung des Forschungsprofils unter besonderer Berücksichtigung des Gutachtens von Prof. Dr.

Bernhard Graf zu den Forschungsmuseen der WGL führte zu der Definition des Programmbereichs »Forschungsbasierte Sammlung«. Die historisch gewachsenen Sammlungen in den Forschungsmuseen sind deren Alleinstellungsmerkmal und bieten die Grundlage für interne und externe Forschungsarbeiten. Die Bereitstellung der einzigartigen Sach-, Bild- und Schriftquellen für die scientific community ist ein Teil der wissenschaftlichen Serviceleistungen des DSM. Die historisch gewachsenen Sammlungen zu bewahren und zu pflegen sowie zielgerichtet zu ergänzen, ist ein wesentlicher Teil der wissenschaftlichen Arbeit.

Die einzelnen Bereiche der Sammlung

- Archiv
- Bibliothek
- Magazin
  - Gemäldesammlung zur Marinemalerei
- Mittelalterflotte
- Schwimmende Flotte

sind im nationalen und internationalen Vergleich von herausragender Bedeutung und bieten für die scientific community eine einzigartige Forschungsgrundlage. Hauptsächlich aber wird die Sammlung von den Wissenschaftlern des Deutschen Schiffahrtsmuseums für eigene Forschungen genutzt. Über alle erbrachten sammlungsbezogenen Leistungen wird nachstehend informiert.

#### Das Archiv

Das Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums sammelt für die wissenschaftliche Auswertung und die Gestaltung seiner Ausstellung Archivalien aller Art zur deutschen Schiffahrtsgeschichte. Besondere Bedeutung kommt dabei den Sammlungen im Bereich der Handelsschiffahrt und des Handelsschiffbaus zu, da andere öffentliche Archive – wie Staatsarchive oder das Bundesarchiv – schwerpunktmäßig die Bereiche der behördlichen Schiffahrt sowie der Marine bearbeiten.

Nutzer des Archivs sind sowohl die am DSM tätigen Wissenschaftler als auch auswärtige Historiker und Wissenschaftler anderer Disziplinen. Darüber hinaus nimmt das Archiv eine zentrale wissenschaftliche Servicefunktion für Buch- und Zeitschriftenverlage, Radio- und Fernsehproduktionen sowie Anfragen aus der Bevölkerung ein.

Seit über 25 Jahren leitet Klaus-Peter Kiedel das Archiv mit großem Geschick. Trotz der personellen Unterbesetzung und des akuten Platzmangels ist es ihm gelungen, das Archiv voll funktionsfähig zu halten. Dies war in den Jahren 2010 und 2011 mit Hilfe von Mitarbeitern auf der Basis eines geringfügigen Beschäftigungsverhältnisses und durch den Einsatz ehrenamtlicher Kräfte möglich. Für die zukünftige Entwicklung scheint die Schaffung einer weiteren Stelle angezeigt, da Norbert Rebs, der langjährige Mitarbeiter mit einem geringfügigen Beschäftigungsverhältnis, im Jahr 2012 in den Ruhestand tritt. Die Kapazitäten der Räumlichkeiten sind bis über die Grenzen hin ausgenutzt, so dass nicht mehr alle an-

gebotenen Archivalien übernommen werden können. Die Planungen des Masterplans lassen hier auf Besserung hoffen.

#### Erwerb wichtiger Sammlungsbestände

Im Berichtszeitraum wurden 170 neue Inventarnummern vergeben. Hier eine Auswahl herausragender Neuerwerbungen:

- Die wichtigste Neuerwerbung ist die Sammlung von Arnold Kludas zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie, der bedeutendsten deutschen Reederei. Das große Konvolut umfasst u.a. Reedereistatuten und -satzungen, Jahresberichte, Korrespondenzen der Geschäftsführung, Beförderungsbedingungen, Reisebeschreibungen, Fahrpläne, Kunstblätter und Fotografien von der Kaiserzeit bis in die 1960er Jahre. Das Quellenmaterial bietet für die Forschung wie für Ausstellungsvorhaben unzählige Anknüpfungspunkte.
- Daten und Zeichnungen zu Neubauten der Flender-Werft in Lübeck aus der Hand des ehemaligen Projektleiters Jürgen Pundt, 1958–1977.
- Aktie der Glückstadt-Huller Dampfschiffahrt-Ges. aus dem Jahre 1851.
- Umfangreiche Dispache (Seeschadensregelung) zur Havarie-Grosse des Dampfers MARIENFELS, 1927.
- Zahlreiche an einen Dampfer adressierte Rechnungen und Korrespondenzen von Firmen in ehemaligen deutschen Ostseehäfen wie Danzig, Königsberg, Stettin etc. aus den 1920er Jahren.
- Konvolut zu Reisen der KdF-Dampfer DER DEUTSCHE und OCEANA 1934–1938.
- Großer Nachlass zu Seekabelverlegungen und -reparaturen durch die Norddeutschen Seekabelwerke Ende der 1950er Jahre.
- Originalzeichnungen und Aufstellung der von der Silberwarenmanufaktur Koch & Bergfeld gefertigten Bestecke für den Norddeutschen Lloyd.
- Originaldokumente betreffend die Gesundheitsfürsorge in den Häfen und die Ärzte des Norddeutschen Lloyd, 18. und 19. Jahrhundert.
- Konvolut mit ca. 15 000 Schiffsfotos aus aller Welt.
- Von den DDR-Schiffswerften herausgegebene Beschreibungen der lieferbaren Schiffstypen.
- Ca. 160 Schmalfilme aus der Seefahrtszeit von Otto H. Nachtigal, die in etwa die Jahre von 1950 bis 2000 umfassen.

#### Erschließung

Neben der Erschließung neu eingehender Archivalien werden weiterhin die Inhalte des alten Karteikartenkatalogs in den elektronischen Katalog übertragen, wobei gleichzeitig die alten Daten kontrolliert und gegebenenfalls überarbeitet werden.

Zum 31. Dezember 2011 enthielt der elektronische Katalog die nachstehenden Datensätze. Die Anzahl zum 31. Dezember 2010 ist in Klammern angegeben:

- zur Diasammlung: 8762 (8762);
- zur Kunstblattsammlung: 9720 (9683);
- zur Plakatsammlung: 1370 (1359);



Ihre Erinnerung an meine Dienstzeit.

1886 - 1897.

Adolf Watter I. Makersendivision 3. <sup>4</sup> Kompz.

Kiel.

---

- zur Sammlung technischer Zeichnungen allgemein: 22 656 (20 779);
- zur Sammlung technischer Zeichnungen, die für die Digitalisierung ausgewählt wurden: 4593 (1250);
- zur frühneuzeitlichen Graphik (»Stettner-Slg.«): 287 (287);
- zu Dokumenten und Schriftstücken aller Art: 11 690 (11 084);
- zur Seekartensammlung: 219 (132);
- zur Segelschiffs-Sammlung von Dr. Jürgen Meyer: 5447 (5447);
- zu den Fotografien von Hanns Tschira: 31 061 (31 061);
- zu den Borddrucksachen: 6900 (6900);
- zur Materialsammlung zu den deutschen Fischdampfern: 1848 (1848).

Die Zusammenarbeit mit der Kölner Bildagentur Culture-Images wurde fortgesetzt. Deren Katalog enthielt zum 31. Dezember 2011 knapp 22 000 Dateien zu Fotografien aus dem DSM-Archiv.

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. Zum Ende des Jahres 2011 waren bereits rund 54 000 Aufnahmen erfasst und die Dateien entsprechend dem systematischen Katalog des Archivs abgelegt.

Für die weitere fachgerechte Aufbewahrung der insgesamt rund 100 000 Negative umfassenden Sammlungen zu den Fotografen Hanns Tschira und Walter Lüden konnte das Bundesarchiv in Berlin-Hoppegarten gewonnen werden. Die Auslagerung der Bestände war erforderlich geworden, weil es sich in hohem Maße um feuergefährliches Nitrozellulosefilmmaterial handelt. Sämtliche Negative waren zuvor digitalisiert worden, so dass ein Zugriff auf die Bildinhalte möglich ist. Das Bundesarchiv erklärte sich ausnahmsweise zur Übernahme des Originalmaterials bereit, da es einen hohen kultur- und technikgeschichtlichen Wert besitzt. Die Aufbewahrung der Negative erlaubt eine spätere erneute Digitalisierung oder Umkopierung auf Sicherheits-Negativmaterial, soweit der technische Fortschritt dies sinnvoll erscheinen lässt.

Die frühere leitende Mitarbeiterin der »Nordsee« Deutsche Hochseefischerei, Hilda Peters, arbeitet weiterhin für das DSM ehrenamtlich an einer Datenbank zu den Mannschaften, die seit dem 19. Jahrhundert auf den Fischdampfern tätig waren. Die für dieses Projekt vom Archivmitarbeiter Reinhold Breden entwickelte Datenbank enthielt zum 31. Dezember 2011 insgesamt 8936 Datensätze und soll nach Abschluss der Forschungen auf der Homepage des DSM veröffentlicht werden.

#### *Beratung für externe und interne Forschungsprojekte und Ausstellungsvorhaben (Auswahl)*

Beratung und Bereitstellung von Archivalien:

- für die Sonderausstellung »Welt der Operette« (betr. die weltweiten Reisen der Operettenstars) des Österreichischen Theatermuseums in Wien;

- für eine virtuelle Ausstellung der Deutschen Digitalen Bibliothek;
- zu den Forschungsreisen des Ethnologen Konrad Theodor Preuß;
- für eine Dissertation von David Brandon Dennis an der Ohio State University zur Geschichte der Seeleute der deutschen Handelsmarine zur Kaiserzeit;
- für die Sonderausstellung »Hin und weg« (betr. die Auswanderung) des Nordhannoverschen Bauernhaus Museums in Isernhagen;
- für ein Buch über die Geschichte des Stettiner Vulcan von Manfred H. Höft;
- für eine Dissertation von Timo Nüßlein über den Architekten Paul Ludwig Troost;
- für einen Aufsatz von Hans-Jürgen Reuß über »Die Motorisierung der Schifffahrt im Spiegel der »Hansa« und ein Buch des Autors über den »Dieselmotor als Schiffsantrieb«;
- für vier Wandkalender des Verlages Nautik Historie;
- für einen Wandkalender der BG Verkehr.

#### *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 Jahr 2010 erreichten das DSM 532 solcher Anfragen, von denen 81 vom Wissenschaftlichen Auskunftsservice gebührenpflichtig beantwortet wurden. Im Laufe des Jahres 2011 wurden 1122 Anfragen an das Deutsche Schifffahrtmuseum gerichtet, von denen der Auskunftsservice 176 bearbeitet hat. Das DSM konnte für die Servicetätigkeit im Jahr 2010 € 1227 in Rechnung stellen, im Jahr 2011 flossen dem DSM Mittel in Höhe von € 2657 zu.

#### *Die Bibliothek*

Die wissenschaftliche Spezialbibliothek im DSM unter der Leitung von Dr. Albrecht Sauer sammelt seit ihrer Gründung im Jahr 1971 Literatur zu allen Bereichen der deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen. Die Bibliothekarinnen, Jutta Pellnitz und Petra Schütz, recherchieren intensiv auf dem weltweiten antiquarischen Markt und erwerben jährlich alle wichtigen Neuerscheinungen. Unterstützt werden sie dabei von Simon Kursawe, einer ausgebildeten Fachkraft für Medien- und Informationsdienste. Durch den Schriftentausch mit nationalen und internationalen Partnern, aber auch durch Nachlässe und Schenkungen wird der Bestand stetig ausgebaut.

Den größten Anteil am Bestand bilden gedruckte Monographien, dazu kommen rund 400 laufend gehaltene und auf bedeutsame Aufsätze ausgewertete Periodika. Aber auch Mikroformen und elektronische Medien sind vorhanden und nehmen beständig zu. Mit einem Bestand von nunmehr ca. 90 000 Titeln kann die Bibliothek zu Recht als Kompetenz- und Service-Zentrum zur Schifffahrtsgeschichte für die überregionale Literaturversorgung der scientific community, für Schüler und Studenten, für die Medien

**Rechte Schiffart**

oder

**Kurze Beschreibung etlicher**  
Reysen so die Holländer vnd Seeländer  
in die Ost Indien von Anno 1599. bis Anno  
1604. gethan: vnd was ihnen auff denselben  
begegnet.

Zusammen gebracht durch **Weyland**  
**Leuinium Hulliam.**



Gedruckt zu **Frankfurt am Mayn** durch **Matthias**  
**Weyden**: in Verlegung **Leuini Hullij**  
**Witubi** im Jahr  
**M. DC. VIII.**

**Colffcer Schiffart ander Theil**

Der

**Kurtzer Verfolg vnd**  
Continuirung der Reyse/ so von den  
Holl- vnd Seeländern in die Ost Indien mit neun  
grossen vnd vier kleinen Schiffen vom 1607. bis in das 1612.  
Jahr/ vnder der Admiralschafft **Peter Wilhelm Verhuffen** vertribet  
worden: hieselben Colloquien vnd Gesprechens in **Teutscher/ Malische**  
vnd **Witiguanischer** Sprach beschriben: also so der Ost Indischen Reysen  
gen: fast vnter vnd vnterfertig zu sein.

Auff kurzer Verzeichnus **Johann Verkens** von **Leipzig** zusammen  
gebracht in Leipzig durch **M. G. a. D.**



Gedruckt zu **Frankfurt am Mayn**/ bey **Erasmus Kemffer**/  
In Verlegung **LEVINI HULLII** seligen **Witubi**.  
**M. DC. XIII.**

Dreyzehende

**Dreyde Schiffart**  
Dortmün

**Ein Warhafftiger vnd**  
Gründlicher Bericht/ von dem jetzigen  
Zustande der Landtschafft **Virginien**; Auch wie nun  
mehr der Friede mit den **Indianern** beschlossen: Vnd wie etliche  
Salte vnd Besten/ also zum **Schut** des Landts von den **Engel-**  
ischen angesetzt worden.

Sampt

Einer Relation, wie **König Powhatan** in **Virginien**  
Tochter **Pocahuntas** genant/ **Christlichen** getaufft vnd mit einem  
**Engelischen** verheurathet worden/ sehr anmuthig zu lesen/ &c.  
Erzählen in **Engelischer** Sprach durch **Kapitel Hamor, &c.** Secretarium  
hieselbe verzeichnen/ auff dem/ **druck** vnter **Lich** Jahret der **Millionen**, in  
Teutsch übersezt.  
**Pirate Fides Cauces.**



Gedruckt zu **Hannaw** In Verlegung der **Hollischen**.

**Anmerkungen**

über das

**Samburgische**

**Schiff- und See-Recht,**

wie solches in den

**XIII. XIV. XV. XVI. XVII. XVIII.**  
und **XIX. Titeln**

des

**Andern Theils Stadt-Buchs**  
enthalten,

Und die dahin gehörrige Rechte der **Admiralität**,  
**Assurance**, **Avarie**, **Dispache**, **Pilotage**, des **Schiff-Banes**,  
der **Strand** und **Bergung**, **Dupe** und **Haven**, wie  
auch der **Grönlandischen** Fahrt,

Nach dieser **Stadt**, wie auch **allermeinen** und **verschiedener**  
**Nationen** **Urkolten**, **Alten** und **Jüngern** **See-Rechten**,  
zum **Nutz** und **besten** des **Publici**, nebst nöthigen **Beplagen**,  
gesammelt, **beschriben** und **ausgearbeitet**  
durch

**German Langenbeck, J. U. D.**  
Reipublicæ Patriæ **Senatoren**.

**SAMBURG**, auf **Kosten** des **Herrn Ausrin**.  
Druckt **Johann Georg Pilcator**. Anno 1727.

und die interessierte Öffentlichkeit angesehen werden. Den Nutzern stehen ein alphabetischer und ein systematischer Online-Katalog zur Verfügung, in dem der Bestand vollständig dargestellt ist. Die Bibliothek ist Mitglied im größten europäischen Bibliotheksverbund, dem GBV, und ist der nationalen Fernleihe angeschlossen. Die mit der Fernleihe verbundenen Arbeiten werden gewissenhaft von Karin Poltrock-Zier erledigt.

#### *Die Bibliothek in den Jahren 2010 und 2011*

Zeitraum	2010	2011
Externe Besucher	1010	897
Nehmende Fernleihe	309	160
Gebende Fernleihe	858	733
Anfragen (Telefon, E-Mail, Brief)	ca. 1000	ca. 1000
Zugänge:		
Monographien	941	1000
Antiquarische Zeitschriften	361	123
Prospekte	22	130
Gesamtbestand:		
Bücher/Zeitschriftenbände	85 261	86 880
Digitale Medien, z.B. CD-ROMs	303	202
Mikromaterialien, AV-Medien	4023	4023
Laufend gehaltene Periodika:		
Zeitschriften (Papierausgabe)	364	366
Zeitschriften (elektronisch)	52	56

#### *Projekte*

Um entsprechende Bestandslücken aufzufüllen, die auch andernorts nicht oder kaum vorhanden sind, hat die Bibliothek besonderes Augenmerk auf den antiquarischen Ankauf von Titeln der Schifffahrtsgeschichte der ehemaligen DDR gelegt. Hier sind zurzeit bei intensiver Recherche noch Bestände auf dem Markt, die nach und nach aus dem Handel gehen, kaum bibliophilen Sammelwert besitzen, aber von erheblichem historischen Wert für die Aufarbeitung der fachhistorischen Geschichte zwischen 1945 und 1989 sind. Es gelang die Akquise von ca. 300 Titeln, die unmittelbar auch systematisiert und eingearbeitet wurden.

Eine der führenden schifffahrtsgeschichtlichen Zeitschriften ist die seit 1864 erscheinende »Hansa«. Da deren ältere Jahrgänge in der Bibliothek nur lückenhaft nachweisbar sind, dies zwar seit vielen Jahren als Problem bekannt, aber auch mit Hilfe des internationalen antiquarischen Marktes nicht behebbar ist, initiierte die Bibliothek in Kooperation mit der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg und dem Verlag als Rechteinhaber ein Digitalisierungsprojekt, das als Ergebnis eine vollständige und freie Verfügbarkeit der Jahrgänge 1864 bis 1945 im Netz – unter anderem in der Deutschen Digitalen Bibliothek – erbringen soll. Dankenswerterweise konnte hierfür die Unterstützung des Fördervereins gewonnen werden. Gemeinsam mit dem GBV wurde anschließend ein leistungsstarker Viewer entwickelt.

Ebenfalls im Berichtszeitraum wurde der Internetauftritt der Bibliothek auf der Homepage des Mu-

seums überarbeitet und den neuen Erfordernissen angepasst.

#### *Bestandserhaltung*

Die Bibliothek besitzt seit 2007 das offizielle Altbestandszertifikat des Gemeinsamen Bibliotheksverbundes GBV. Wegen der Bedeutung ihrer historischen Bestände wurden auch im Berichtszeitraum wieder zahlreiche Restaurierungsarbeiten vorgenommen.

#### *Magazine und Lesesaal*

Bislang waren Großformate in den Kompaktmagazinen der Bibliothek separat aufgestellt, jedoch nicht nach Quer- und Längsformaten differenziert. Um diese Bestände einerseits zukünftig schneller für die Benutzer bereitstellen zu können und andererseits bei einem möglichen Umzug der Bibliothek in den kommenden Jahren hinsichtlich des Platzbedarfes Vorarbeit zu leisten, sind nunmehr Quer- und Längsgroßformate im Katalog dezidiert ausgewiesen. Hierzu waren umfangreiche Signierarbeiten nötig.

Der Lesesaal der Bibliothek, dessen Ausstattung grundsätzlich noch auf die Gründungszeit des Museums zurückging, konnte im Jahr 2012 renoviert und mit neuen Benutzerarbeitsplätzen ausgestattet werden.

Da auch der Rara-Raum für die älteren und wertvollen Titel nicht mehr den aktuellen konservatorischen Ansprüchen entsprach, wurde innerhalb des Museumsgebäudes zunächst behelfsmäßig ein neues Buchmagazin eingerichtet.

#### *Vernetzung*

Die Bibliothek war in beiden Berichtsjahren auf folgenden Tagungen vertreten:

- Landesverband Bremen im Deutschen Bibliotheksverband e.V.: Mitgliederversammlungen;
- Arbeitsgemeinschaft der meereskundlichen Bibliotheken: Jahreshauptversammlung;
- AK Bibliotheken und Informationseinrichtungen der WGL: Jahrestagung;
- sowie auf Fortbildungsveranstaltungen des GBV (Gemeinsamer Bibliotheksverbund).

Die Bestände der Bibliothek sind in folgenden Katalogen/Portalen einzusehen: GBV, WorldCat, BAM-Portal (Portal zu Bibliotheken, Archiven, Museen) und im Regionalkatalog Land Bremen. Sie ist ferner bei der Deutschen Digitalen Bibliothek registriert.

#### *Ausgewählte Akquisitionen der Jahre 2010 und 2011*

Zwischen 1590 und 1634 produzierte das Verlagshaus de Bry und Söhne eine aufwändig ausgestattete und reich illustrierte großformatige Buchserie für die deutsche Leserschaft, die über die vergangenen und aktuellen Entdeckungs-, Eroberungs- und Handelsreisen informieren sollte. Die Bände erschienen in lateinischer und deutscher Sprache. In 14 Foliobänden ging es um

die Fahrten zu den amerikanischen Kontinenten seit Kolumbus, dem »westlichen Indien«. Wegen des etwas größeren Formats bürgerte sich für die Bände die Sammelbezeichnung »Große Reisen« ein, im Gegensatz zu den »Kleinen Reisen«, bei denen es sich um Fahrten zur Erschließung des ostasiatischen Raumes vornehmlich durch niederländische Aktivitäten handelt, die in 13 Bänden erschienen sind.

Zum systematischen Ausbau der Sammlung bemüht sich das DSM darum, maritime Reise- und Entdeckungsberichte der Frühen Neuzeit zu erwerben. Es war ein außergewöhnlicher Glücksfall, dass im Jahre 2010 elf der »Kleinen Reisen« (1601–1618) in der deutschen Fassung erworben werden konnten. Mit ihren 903 Seiten, 217 großformatigen Abbildungen und 15 Faltkarten in zwei Kalbslederbänden zeitgenössisch zusammengebunden, befinden sich die Bände in hervorragendem Zustand und weisen keinerlei Reparaturen auf. Möglich wurde der Ankauf nur durch die großzügige Übernahme der Kosten durch den Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums und durch das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. Beiden Vereinen sind wir zu großem Dank verpflichtet. An ein Wunder grenzt die Tatsache, dass dem DSM im Jahre 2011 die noch weit selteneren großformatigen »Großen Reisen« desselben Verlags angeboten wurden, von denen bereits drei Bände vorhanden waren. Die »Großen Reisen« vermitteln eine Fülle von Eindrücken von der europäischen Expansion auf dem amerikanischen Kontinent, also in der westindischen Welt, die gerade in der Zeit um 1600 in Europa auf besonderes Interesse stieß. Zu Lebzeiten des Verlagsgründers Theodor de Bry wurden ab 1590 sechs Bände produziert. Seine Söhne ergänzten bis 1602 die Reihe durch drei weitere Bände (VII–IX), so dass man heute von einer geplanten neunbändigen Reihe ausgeht. Weit später wurden diese 1620 um zwei Bände (X–XI) und schließlich zwischen 1624 und 1634 noch um weitere drei Bände (XII–XIV) ergänzt. Das DSM verfügt nun über die Bände I–VIII, also über den nahezu vollständigen Satz der ursprünglich geplanten Reihe.

Veröffentlichungen: Albrecht Sauer: Neues Highlight für die Bibliothek im DSM: Die »Kleinen Reisen« (1601–1618) aus dem Verlag de Bry. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 16f.

Ders.: Erneuter Glücksfall für die Bibliothek: Erwerb der »Großen Reisen« (1590–1634) aus dem Verlagshaus de Bry. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 21f.

Weitere Rara:

- Wilhelm von Worcester, Itineraria Symonis Simeonis et Willelmi de Worcestre : Quibus accedit tractatus de metro, in quo traduntur regulæ a scriptoribus mediæ ævi in versibus Leoninis observatæ. Ed. Jacobus Nasmith, Canterbury/London 1778.
- Jean Baptiste de La Faye, Allerneuester Zustand/ der Africanischen Königreiche/ Tripoli, Tunis Und Algier: Von einem gelehrten Jesuiten/ Bey verrichteter Sclaven-Lösung/ Mit allerhand sonderbahren Merckwürdigkeiten auffgezeichnet, Hamburg/Frankfurt/Leipzig 1708.
- Johann Frisch, Schau-Platz Barbarischer Slavery: Woraußf Unter Beschreibung der 4 vornehmsten Raub-Städte/ Als: Algiers, Thunis, Tripoli und Salee. Derselben Regierung/ Raubereyen/ Sitten/ Gewohnheiten und andere seltzame Begebenheiten und Zufälle vorgestellt werden: Vornemlich aber/ die überaus grausahme Barbarische Leibes-Straffen, Franckfurt/Leipzig/Hamburg 1694.
- Christoff Frike, Ost-Indianische Räysen und Krieges-Dienste/ Oder eine Außführliche Beschreibung/ was sich Zeit solcher/ nemlich von A. 1680. biß A. 1685. so zur See/ als zu Land/ in öffentlichen Treffen und Scharmützeln/ in Belagerungen/ Stürmen und Eroberungen der Heydnischen Plätze und Städte/ in Marchiren und Quartieren/ mit ihme und seinen beygefügtten Cameraden hin und wieder begeben, Ulm 1692.
- Martin Zeiller, Itinerarium Magnæ Britanniae Das ist: Reyßbeschreibung durch Engelland/ Schott- und Irreland, Straßburg 1674.
- Hendrick Reyersz, Jaep en Veer, of Stuurmans praetjen, waer in de vaste grondt der loflijcker zeevaert met bondige redenen bewesen wordt, soo in't gebruyck van't Compas, Graed-boge, Astrolabium, als andere Zee-Instrumenten, tot dienst van alle Zee-Matroosen, en Lief-hebbers der Konste ... Hier is by gevoeght een Declinatie van de vaste Sterren, nae de Observatien van Ticho Brahe: als mede eenighe Tafelen van de Ascensio recta der Sonne en vaste Sterren; waer by men oock, by nachte, de uren kan vinden, Amsterdam 1654 (siehe Forschungsschwerpunkt I).
- Sinold von Schütz, Die glücklichste Insel auf der ganzen Welt, oder das Land der Zufriedenheit : Dessen Regierungs-Art, Beschaffenheit, Fruchtbarkeit, Sitten der Einwohner, Religion, Kirchen-Verfassung, und dergleichen, samt der Gelegenheit wie solches Land entdeckt worden, ausführlich erzehlet wird, Nürnberg 1749.
- Gottlob Friederich Haug, Kurze und deutliche Anleitung zum Gebrauch eines Sextanten, und denen hierzu gehörigen Tafeln der Sonnenhöhen, vermittelt welcher man, aus einer einzigen beobachteten Sonnenhöhe, die wahre Zeit sehr genau finden kann: Ein leichtes Mittel alle Uhren in unserm Lande, und in den übrigen, unter gleicher geographischer Breite liegenden Ländern Teutschlands, mit der Sonne, und unter einander, übereinstimmend zu machen, Stuttgart 1794.
- George Hamilton, Reise um die Welt in der Königlichen Fregatte Pandora, unter Anführung des Kapitäns Edwards, während der Jahre 1790, 1791 und 1792: Nebst Entdeckungen in der Südsee, und einer Nachricht von dem vielen Ungemach, welches die Mannschaft durch Schiffbruch und Hunger, auf einem Wege von elf hundert Englischen Meilen, zwischen der Endeavour-Straße und der Insel Timor, in offenen Booten erduldet, Berlin 1794.
- Oberländisches Weser-Schiffahrts-Regulativ, so wie solches von den ... Deputirten des Bremer und Oberländischen Handels-Standes verabredet und beschlossen, auch nachher von den größern Bremer

und Oberländischen Handels-Deputationen genehmigt worden ist, Bremen 1815.

- Johannes Olivier, Land- und Seereisen im Niederländischen Indien und einigen Britischen Niederlassungen: unternommen in dem Zeitraume von 1817 bis 1826, Weimar 1829–1833.
- Jens Jacob Eschels, Lebensbeschreibung eines alten Seemannes: von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben, Altona 1835.

## Das Magazin

Das Magazin im Deutschen Schiffahrtsmuseum bewahrt die umfangreichen Sammlungen der dreidimensionalen Objekte. Die Aufgabe der verantwortlichen Restauratoren unter der Leitung von Thomas Ammermann besteht in der Betreuung der Exponate nach konservatorischen und restauratorischen Gesichtspunkten. Die Inventarisierung erfolgt mit Hilfe der Software MuseumPlus. Beginnend mit dem Jahr 2005 wurden alle Neuzugänge akribisch erfasst und wissenschaftlich beschrieben. Um jedoch jederzeit Auskunft über den Gesamtbestand und den Standort der einzelnen Exponate geben zu können, wurde jedes im Magazin befindliche Objekt rückwirkend bis zum Jahr der Gründung des DSM in die umfangreiche Datei aufgenommen.

Um dem seit Jahren drohenden Raumangel zu begegnen, wurde für die Großobjekte ein Außenmagazin angemietet. Ausgestattet mit einer Klimakammer können hier auch empfindliche Exponate sachgerecht gelagert werden. Da das Außenmagazin einige Kilometer entfernt ist, sind die wertvollen Objekte bei dem Transport dorthin schädlichen Erschütterungen ausgesetzt. Abhilfe schafft nur ein zusätzlicher Magazinbau, der – laut Masterplan – südlich an den Bangertbau angeschlossen werden wird. Sobald die Arbeiten zur Deicherhöhung abgeschlossen sind, soll mit den erforderlichen Maßnahmen begonnen werden.

Im Jahr 2010 wurden 145 neue Objekte im Magazin aufgenommen (Inventarnummern I/10541/10 bis I/10686/10), für die die Datenblätter in MuseumPlus erstellt wurden. Besonders hervorzuheben ist die »Sammlung Baumgarten«, die von internationaler Bedeutung ist und seit dem Jahr 2010 inventarisiert und dokumentiert wird. Diese Sammlung von Leinenschussgeräten wurde in mehreren Büchern beschrieben, die in der Bibliothek des DSM vorhanden sind: Wolfgang Kern: Deutsche Leucht- und Signalpistolen. Geschichte und Entwicklung nach 1945. Mit einem Exkurs zu Leinewurfpistolen. Hürth 2000. Ders.: Deutsche Leucht- und Signalpistolen. Geschichte und Entwicklung bis 1945. Hürth 1998.

Im Verlauf des Jahres 2011 wurde die Sammlung um 214 Neuzugänge (vergebene Inventarnummern I/10587/11 bis I/10801/11) ergänzt. Herauszuheben ist ein seltenes archäologisches Objekt, die »Schlachte-Kogge«. Bei dem Fund handelt es sich um die Heckpartie einer Kogge aus dem frühen 13. Jahrhundert. Gefunden wurde sie 1991 in Bremen. Im Jahr 2011

wurden die Hölzer in die Obhut des Deutschen Schiffahrtsmuseums übergeben. Sie werden von dem ehemaligen Bremer Landesarchäologen Prof. Dr. Manfred Rech beforcht.

## Schwerpunkt Gemäldemagazin

Die Sammlung zur Marinemalerei bildet im Magazin des Deutschen Schiffahrtsmuseums einen besonderen Schwerpunkt, ist sie doch die zahlenmäßig größte in öffentlichem Besitz. Die historisch bedeutsamen Werke kommen teilweise in einem restaurierungsbedürftigen Zustand in das DSM. Um die Restaurierungsarbeiten nicht einkaufen zu müssen, wurde dem gelernten Restaurator, Thomas Ammermann, ein Aufbaustudium mit Schwerpunkt Gemälderestaurierung ermöglicht. Nach dem erfolgreichen Abschluss an der HTW Berlin wurde er zum Leiter des Magazins ernannt. Damit er immer auf dem neuesten Stand bleibt, nimmt er regelmäßig an Fortbildungen teil.

Die so geschaffene restauratorische Expertise ergänzt die intensive Forschungstätigkeit von Lars U. Scholl zu den Gemälden und den Künstlern. Die eingehende Forschungsarbeit verschafft dem DSM ein Alleinstellungsmerkmal und festigt die Sonderstellung des DSM auf dem Gebiet der Marinemalerei im nationalen und internationalen Vergleich.

Der Erforschung der bildlichen Darstellungen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte wurde von Anfang an ein besonderes Gewicht gegeben. Die Gemäldesammlung ist kontinuierlich ausgebaut worden, die wissenschaftliche Erforschung von Leben und Werk einzelner Künstler hat zu einer großen Zahl von Publikationen in Form von Monografien, Aufsätzen, Katalogbeiträgen oder biografischen Artikeln für Nachschlagewerke sowie zu zahlreichen Sonderausstellungen geführt.

»Die kunsthistorische Befassung mit Darstellungen der Schiffahrt ... stellt eine lohnende Aufgabe dar, deren Ergebnisse die ... kunsthistorische Kompetenz des Museums dokumentieren.« Dies ist dem DSM in der Stellungnahme des Wissenschaftsrates zu den Museen der Blauen Liste im Jahre 2000 bestätigt worden. In jeder bisherigen Evaluierung ist diese Forschungskompetenz besonders betont worden.

Für Kollegen im In- und Ausland ist das DSM die erste Adresse, an die man sich wendet, weil die hohe Kompetenz des DSM bekannt ist. Aber auch Privatleute wenden sich an das DSM, wenn sie Auskünfte zu ihren Gemälden und deren Künstlern benötigen. Die stetige Weiterführung der Forschungen muss nach dem Ausscheiden des bisher für die Sammlung zuständigen Wissenschaftlers oberste Priorität haben.

In den Jahren 2010 und 2011 verfasste Lars U. Scholl nicht nur zu diversen Neuzugängen wissenschaftliche Abhandlungen sondern befasste sich auch mit der systematischen Aufarbeitung der vorhandenen Gemälde. Stellvertretend für alle Arbeiten sind nachstehend vier Werke herausgegriffen worden, da die Forschungen interessante Ergebnisse erbrachten.

*Felix Schwormstädt: Decksszene an Bord des Schnelldampfers BREMEN (ca. 1930)*

Seit den 1980er Jahren befasst sich Lars U. Scholl mit dem Leben und Werk des Malers, Pressezeichners und Buchillustrators Felix Schwormstädt. Aufmerksam auf diesen Künstler war er durch die Genreszenen an Bord der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd in der Zwischenkriegszeit geworden, die auf Speisekarten, Abreißkalendern, Bordbroschüren und in anderen Reedereipublikationen immer wieder reproduziert wurden. Ein Gemälde des Künstlers, der in den üblichen Nachschlagewerken nicht aufgeführt war, besaß das DSM nicht. Die Recherchen zu diesem Maler führten zu einer Monografie und einer Sonderausstellung im DSM im Jahre 1991. Eines der überraschenden Ergebnisse der Forschung war, dass das berühmte Gemälde von dem Attentat auf das österreichische Thronfolgerehepaar in Sarajewo im Jahre 1914 von Felix Schwormstädt stammte. Obwohl er bei dem Geschehen nicht dabei war, hat seine Darstellung das Bild von diesem Ereignis bis heute geprägt. Geschaffen hat er diese Darstellung für die »Leipziger Illustrierte«. In allen nachfolgenden Reproduktionen wird immer der untere Teil des Cabriolets weggeschnitten, auf dem die Signatur des Künstlers zu sehen ist.

Im Laufe der Jahre konnte die Sammlung des DSM um drei Gemälde von Schwormstädt erweitert werden. Im Jahre 2011 gelang es nun endlich, den drei Gemälden von der Kaiserlichen Marine ein Motiv aus der Passagierschiffahrt der Zwischenkriegszeit hinzuzufügen, eben jene Decksszene von Bord der BREMEN. In einer kleinen Anzeige in einer Kunstzeitschrift warb ein Auktionshaus mit diesem Gemälde für die Auktion in Hannover, die leider bereits gelaufen war. Ein halbherzig gemachter Anruf in Hannover brachte die überraschende Auskunft, dass das Gemälde zurückgegangen sei. In einem Nachgebot konnte ein günstiger Preis vereinbart und das Werk erworben werden. Natürlich wurde es vorher genauestens untersucht. Lars U. Scholl hat es sich nicht nehmen lassen, die Trouvaille selbst abzuholen.

Felix Schwormstädt war 1924 vom Norddeutschen Lloyd eingeladen worden, die Jungfernfahrt des Schnelldampfers COLUMBUS nach Amerika zu begleiten. An Bord traf er auf den berühmten Marinemaler Claus Bergen, der sich mit seinen gekonnten Schiffsdarstellungen einen Namen gemacht hatte. Felix Schwormstädt dagegen besaß die Fähigkeit, Menschen darzustellen, die an Bord arbeiteten oder das Leben als Passagier genossen. Deshalb wurde er auch 1929 eingeladen, an der Jungfernfahrt der BREMEN nach New York teilzunehmen. Nach der Expertenmeinung von Lars U. Scholl gibt es, außer von Schwormstädt, keine weitere künstlerisch bedeutsame Darstellung des Bordlebens auf einem Passagierdampfer, die museale Qualität hat. Ihm am nächsten kommt vielleicht Fritz Bergen, der Vater von Claus Bergen, von dem es jedoch keine Originalgemälde mehr zu geben scheint. Felix Schwormstädt's Fähigkeit, Menschen im maritimen Umfeld darzustellen, ist auch international gesehen eine Ausnahmeerscheinung.

Veröffentlichungen: Lars U. Scholl: Felix Schwormstädt 1870–1938. Maler Pressezeichner, Illustrator. Herford 1990.

Ders.: Schwormstädt, Christoph Felix. In: Franklin Kopitzsch und Dirk Brietzke (Hrsg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon, Göttingen 2006, S. 355f.

*Ulrich Hübner: BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje (ca. 1930)*

Bisher war kaum bekannt, dass sich der Berliner Maler Ulrich Hübner (1872–1932) auch in größerem Umfang mit maritimen Themen beschäftigt hat. Das von ihm gemalte Bild, das im Kunsthandel erworben worden war, zeigt die zwei Schnelldampfer BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd an der Columbuskaje in Bremerhaven. Ausgehend von der Hypothese, dass der Maler die beiden Schiffe vor Ort gesehen hat, wurde versucht herauszubekommen, ob sich dafür Belege finden. Leider ist das nicht gelungen. Das Gemälde ist bedauerlicherweise nicht datiert, so dass von daher auch keine Auskunft zu erhalten ist, ob Hübner in Bremerhaven war. Das erste Zusammentreffen der beiden Schnelldampfer fand am 28. Februar 1930 statt. Der Landschaftsmaler, Radierer und Lithograf Ulrich Hübner starb am 29. April 1932 in Neubabelsberg. Dieses Zeitfenster von zwei Jahren kommt für die Entstehung des Bildes infrage. Da die beiden Schiffe nur selten gleichzeitig in Bremerhaven waren, spricht manches dafür, dass Hübners Gemälde das Ereignis vom Februar 1930 darstellt.

Die Schiffe liegen hintereinander, die BREMEN, die Trägerin des Blauen Bandes für die schnellste Ost-West-Überquerung des Atlantiks, im Vordergrund, das Schwesterschiff EUROPA im rechten Hintergrund, so wie es ein bekanntes Foto vom Februar 1930 zeigt. Es wäre nun denkbar, dass Hübner dieses Foto als Vorlage benutzt hat. Das scheint aber weniger wahrscheinlich. Denn nach einer Fotografie malend, hätte er nicht das Besondere des Moments und die stimmungsvolle Atmosphäre einfangen können, die das Gemälde ausstrahlt. Der Maler war bisher nicht mit einem Werk in der Gemäldesammlung des DSM vertreten.

*Hans Hartig: Alte Werft*

Stets darum bemüht, die Gemäldesammlung des DSM um wichtige Werke zu ergänzen, beobachtete Lars U. Scholl den Auktionshandel sehr sorgfältig. Unbekannte Werke von Malern, die noch nicht in der Sammlung vertreten sind, aber künstlerisch bedeutsame und vom Sujet her wertvolle Quellen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte darstellen, wecken dabei ein besonderes Interesse. Dies war der Fall, als ein Gemälde von Hans Hartig (1873–1936) ersteigert werden konnte. Es zeigt eine Werft, auf der mehrere Zimmerleute unter offenem Himmel am Rumpf einer hölzernen Galiot arbeiten, die aus dem Wasser geholt auf dem Slip liegt. Das Gemälde ist signiert, aber nicht datiert und trägt den Titel »Alte Werft«. Über die Biografie des Berliner Malers ließ sich ermitteln, dass er ab 1912 das kleine Fischernest Neuwarf am Stettiner Haff für sich entdeckt hatte.



Nach einer gründlichen Recherche, entschloss sich Lars U. Scholl, auf das Gemälde zu bieten und bekam den Zuschlag. Er verfasste über die Neuerwerbung und seine ersten Forschungsergebnisse einen Bericht und veröffentlichte diesen in der Deutschen Schifffahrt, dem Mitteilungsblatt des Fördervereins. Und dann trat das ein, was sich jeder Wissenschaftler wünscht. Ein Leser, der Schifffahrtsexperte Herbert Karting aus Itzehoe, meldete sich umgehend. Denn er kannte die Galiot, deren Namen und die Werft, auf der das Schiff im Jahre 1913 repariert worden war. Es zeigte sich, dass Hans Hartig eine ganze konkrete Situation in Neuwarp beobachtet und in seinem Gemälde verarbeitet hatte. Die Galiot WILHELMINE war im Mai 1900 auf der Peterswerft in Wevelsfleth gebaut worden. Auftraggeber war Kapitän Peter Claasen, der das Schiff in Hamburg registrieren ließ. Im Juni 1912 erwarb Kapitän Otto Klünder aus Stralsund das Schiff und ließ nach der Überführung auf der Werft von Leopold Fünning in Neuwarp eine Bodenbesichtigung vornehmen. Im August 1913 lag die WILHELMINE ein zweites Mal auf dem Slip, und dies war die Situation, die Hans Hartig auf seinem Gemälde abgebildet hat.

Nach einer konservatorischen Behandlung fand das Gemälde einen Platz in der Ausstellung zum Bootsbau neben dem Gemälde von Karl Storch, das einen Zimmermann beim Bootsbau in Sarkau an der Kuhrischen Nehrung zeigt. Darstellungen von Menschen bei der Arbeit sind nicht so häufig zu finden. Deshalb ist das Gemälde nicht nur aufgrund seiner künstlerischen Ausführung, sondern auch vom Thema her für das DSM interessant.

Veröffentlichungen: Lars U. Scholl: »Alte Werft« – ein Gemälde des pommerschen Künstlers Hans Hartig. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 18f.

Ders.: Neue Erkenntnisse zum Ölgemälde »Alte Werft« von Hans Hartig aus dem Jahre 1912/13. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 2–4.

#### *Heinrich Kley: Torpedoboot im Bau auf der Germaniawerft in Kiel, 1941*

Seit der Eröffnung des Deutschen Schifffahrtsmuseums im Jahre 1975 befindet sich in der Gemäldesammlung des DSM ein Gemälde des Karlsruher Industriemalers Heinrich Kley mit dem Titel »Linienschiff im Bau auf der Germaniawerft in Kiel«, 1906, Öl auf Leinwand. Der auf der Karlsruher Kunstschule ausgebildete Künstler genoss zu seinen Lebzeiten den Ruf eines erstklassigen Industriemalers. Seine Motive fand er hauptsächlich in den Gusstahlwerkstätten der Firma Fr. Krupp in Essen. Er verstand es wie kaum ein Zweiter, »die Stimmungen jener Welt durch die subtile Verbindung von zeichnerischer Präzision und koloristischem Feingefühl einzufangen«, wie es im Katalog zur Ausstellung in der Villa Stuck in München aus dem Jahre 2011 heißt. Der Autor, Dr. Alexander Kunkel, hatte sich vor Jahren an Lars U. Scholl gewandt und um Auskünfte über die Provenienz des Gemäldes und zu weiteren Details gebeten, die er für sein Promotionsvorhaben benötigte. Nach erfolgreichem Abschluss des Promotionsverfahrens bereitete er eine Ausstellung über das

zeichnerische Werk Kleys für das Museum Villa Stuck in München und für das Deutsche Museum für Karikatur und Zeichenkunst – Wilhelm Busch in Hannover vor.

Durch Dissertation und Ausstellung angeregt, wandte sich ein süddeutscher Sammler mit der Bitte an Kunkel, einen Käufer für sein Gemälde vom Schiffbau auf der Germaniawerft in Kiel zu finden. Daraufhin nahm Kunkel Kontakt zu Lars U. Scholl auf und bot ihm das unbekannte Gemälde, das noch nie öffentlich ausgestellt worden war, zum Kauf an. Lars U. Scholl fuhr nach München, um das Bild in Augenschein zu nehmen. Der U-Boot-Verein WILHELM BAUER und das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums stellten zu seiner großen Freude die Mittel für den Ankauf zur Verfügung, wofür den Unterstützern herzlich gedankt sei. Über den Erwerb des Gemäldes war Scholl besonders glücklich, nachdem ihm bei früherer Gelegenheit das Kieler Schifffahrtsmuseum beim Erwerb einer Vorstudie zu dem Gemälde »Linienschiff im Bau« zuvorgekommen war. Die Forschungen zu dem Werk ergaben, dass das Ölgemälde »Torpedoboot im Bau auf der Germaniawerft in Kiel« auf einen fast identischen Aquarellentwurf von Heinrich Kley zurückgeht, der 1915 in der Zeitschrift »Jugend« veröffentlicht worden war. 1906 hatte der Künstler den Auftrag des Krupp-Konzerns für eine Perspektivzeichnung der Germaniawerft erhalten. In den folgenden Jahren besuchte Kley mehrfach ohne Auftragsgrundlage die Werftanlagen, um dort Studienmaterial anzufertigen. Meist handelte es sich um Zeichnungen und Aquarelle, die in Zeitschriften abgedruckt und auf dem Kunstmarkt zum Kauf angeboten wurden. Sie waren die Grundlage für großformatige Gemälde wie jenes im Besitz des DSM befindliche vom Linienschiffbau auf der Germaniawerft von 1907, mit denen er sich an Kunstaustellungen beteiligte.

Gegen Ende seines Lebens konzentrierte sich Kley hauptsächlich auf die Industriemalerei (Aufträge von Allianz, Voith, MAN), da er mit seinen bis 1933 in der »Jugend« und dem »Simplizissimus« erschienenen Karikaturen der NS-Pressezensur aufgefallen war. Seine im Albert-Langen-Verlag erschienenen Alben mit zeichnerischen Humoresken, Grotesken und Satiren wurden auf der »Liste des unerwünschten Schrifttums« geführt. Mit großer Könnerschaft charakterisierte Kley menschliche Verhaltensweisen durch Mensch-Tier-Vergleiche pointiert und unterhaltsam. Jahrzehnte später faszinierten diese Qualitäten den Amerikaner Walt Disney, der die Arbeiten Kleys als Inspirationsquelle für seine Zeichentrickfilme nutzte. Die Industriebilder waren hingegen unverdächtig, ohne dass der Künstler sich dem NS-Kunstgeschmack annähern musste. Die differenzierte Farbpalette und souveräne technische Ausführung des bislang unbekanntes Gemäldes »Torpedoboot im Bau auf der Germaniawerft in Kiel« zeigen, dass Kley 1941 als Maler noch voll auf der Höhe seiner Schaffenskraft war. 1907 malte er ein Linienschiff, 1941 befand sich nun ein Torpedoboot im Bau. Da er aufgrund häufiger Operationen in diesen Jahren befürchtete, bald aus

dem Leben zu scheiden, teilte er seinen Arbeitsalltag streng ein und wandte sich wie vor dem Ersten Weltkrieg Gemälden großen Formats zu, die seinen Ruf als Industriemaler über seinen Tod hinaus sichern sollten. Hiervon sind heute kaum noch Beispiele im Original erhalten.

### Die Mittelalterflotte

Die kurz als »Mittelalterflotte« bezeichnete Sammlung von Schiffsfunden aus der Zeit von 800 n. Chr. bis 1700 ist das Herzstück der archäologischen Sammlung. In den letzten Jahren ist die Flotte mit den beiden Funden vom Bremer Teerhof auf die beträchtliche Zahl von über zehn Schiffen gewachsen. Die folgende Übersicht verdeutlicht den Umfang eindrucksvoll:

- »Karl von Bremen« – Flussschiff, gebaut um 808 n. Chr., gefunden 1989 in Bremen;
- Lasteneinbaum von Evensen – gebaut im 11. Jahrhundert, geborgen 1980 aus der Leine bei Evensen;
- Schiff von der Schlachte – Heckpartie einer Kogge aus dem frühen 13. Jahrhundert, gefunden 1991 in Bremen;
- Oberländer von Krefeld – kleines Flussschiff aus dem 7. oder dem 13./14. Jahrhundert, gefunden 1973 in Krefeld (heute gibt es Zweifel, ob die Typbestimmung richtig ist);
- Mühlen-Schwimmkörper – großer Ponton, gebaut um 1350, gefunden 1963 in der Leine bei Mandelsloh;
- Bremer Hanse-Kogge – große Kogge, gebaut 1380, gefunden 1962 in Bremen;
- Flussboot von Bremen – sogenannte »Eke« aus dem 8. Jahrhundert, gefunden 1963 in Bremen;
- Einbaum von Aschaffenburg – kleiner Ponton einer Flussfähre, gebaut in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, gefunden 1908 im Main;
- zwei Einbaum-Fragmente – Pontons von Floßfähren, der eine angefertigt um 1400, gefunden um 1910 in der Weser bei Minden (die Fähren gehören nicht zusammen);
- Einbaum-Fragment von Hameln – kleiner Ponton einer Floßfähre, angefertigt um 1460, geborgen aus der Weser;
- zwei Weser-Lastkähne vom Teerhof – größere Flussschiffe aus dem 17. Jahrhundert, gefunden 2007 bei Bauarbeiten in Bremen.

Momentan können nicht alle Funde in der Ausstellung bewundert werden. Die beiden Schiffsfunde vom Bremer Teerhof befinden sich in der Konservierungshalle in einem Konservierungsbad, um für zukünftige Forschungen und für die museale Präsentation aufbereitet zu werden. Die Schlachte-Kogge ist Teil der aktiven Forschung. Die übrigen Objekte der Mittelalterflotte werden in der Koggehalle gezeigt.

Wie unter Forschungsschwerpunkt III beschrieben, wurde die Mittelalterflotte in den Jahren 2010 und 2011 digital dokumentiert.

### Die schwimmende Flotte

Die aus sechs Schiffen bestehende schwimmende Flotte des DSM wird überwiegend von der Werkstatt des DSM gepflegt. Alle zehn Jahre jedoch müssen die Schiffe ins Werftdock geschleppt werden, damit anstehende Reparaturen durchgeführt werden und die Unterwasserschiffe von Bewuchs gereinigt werden können. Schiffe, die nicht bewegt werden, leiden mehr unter Algen oder anderem Bewuchs, weil sich dieser – ungestört durch die Strömung – stärker am Rumpf festsetzen kann.

Die Nordische Jagt GRÖNLAND ist die schwimmende Botschafterin des DSM und der Stadt Bremerhaven in der Nord- und Ostsee. Der 1867 in Norwegen gebaute hölzerne Segler unternahm 1868 von Bremerhaven aus die erste Polarfahrt unter Kapitän Carl Koldewey. Der Geograf August Petermann hatte die Expedition angeregt. Sie sollte seine These eines offenen Polarmeres im Bereich des Nordpols bestätigen. Diese Annahme stellte sich später als falsch heraus. Die GRÖNLAND kam gar nicht so weit, um den Nachweis führen zu können. Sie erreichte aber in der Nähe von Spitzbergen den nördlichsten Punkt, der sich für ein Segelschiff ohne Antrieb sicher nachweisen lässt. Da sich das Schiff nicht wirklich für Fahrten in Eisregionen eignete, wurde es 1871 für 1250 Goldmark wieder verkauft. 1972 tauchte es in Kiel zur Olympiade wieder auf, nach einem langen Leben als Frachtsegler in norwegischen Nordseegewässern. Das Schiff wurde 1972 für DM 120 000 vom DSM erworben und wird seitdem in Fahrt gehalten. Eine ehrenamtliche Crew sorgt mit Unterstützung der DSM-Werkstatt und der Bültjer-Werft in Ditzum an der Ems dafür, dass traditionelle Seemannschaft erhalten bleibt. Im letztjährigen Jahresbericht (2009) wurde der Bericht des Skippers Jens Beneken über eine Fahrt nach Norwegen abgedruckt.

2010 war es wieder soweit, dass die GRÖNLAND in die Werft musste. Der gelernte Schiffsingenieur Dieter Oelkers, der seit 1976 zur ehrenamtlichen Crew gehört, kümmerte sich mit anderen Crewmitgliedern auch in Ditzum um den Polarsegler. Die Männer hatten an der Ems ein Ferienhaus gemietet, um sich an den Überholungsarbeiten zu beteiligen. Sie reinigten den Rumpf vom Bewuchs und gaben ihm einen neuen Unterwasseranstrich, der auf die heute nicht mehr erlaubten Pestizide verzichtet. Die Bültjer-Werft ist eine der letzten Holzschiffswerften, die für solche Arbeiten infrage kommen. Sie verfügt über genügend abgelagertes Holz auch für größere Reparaturen. Verwendet wird dänische Eiche, die etwas langsamer wächst als die deutsche und daher besser geeignet ist.

Zu größeren Überholungsarbeiten war die GRÖNLAND im Jahre 2005 bei Bültjer. Damals wurde dem Schiff seine ursprüngliche Form wiedergegeben. Unter anderem wurden das Deck erneuert und das Deckschaus achtern verkleinert. Schätzungsweise 20 % des Schiffes bestehen noch aus Originalteilen. Der große Herd in der Pantry gehört nicht dazu. Er wurde später eingebaut und mit einer Schlingerleiste versehen.

Früher wurde an Deck gekocht. Eine Maschine hat der Segler mittlerweile natürlich auch: Angetrieben wird er von einem Deutz-Diesel mit 200 PS. Das Rigg besteht aus einem Mast mit Gaffeltakelung und zusätzlich zwei Rahsegeln. Die Spanten sitzen sehr dicht beieinander, damit der Rumpf nicht im Eis zerdrückt wird. Bei allen Arbeiten, die in Bremerhaven erledigt werden können – Abtakelung nach Saisonende und Vorbereitung für die neue Saison –, helfen die Mitarbeiter des DSM tatkräftig mit. Im Außenmagazin des DSM für Großobjekte haben die Crewmitglieder eine eigene kleine Werkstatt mit entsprechendem Lagerraum. Die Verwaltung des DSM sorgt für die notwendige Finanzierung, z.B. wenn Öl gebunkert werden muss, und stattet die Botschafter mit dem notwendigen Werbematerial aus oder sorgt für eine einheitliche Crewkleidung. Die Crew besteht übrigens nicht nur aus Männern. Eine junge Frau aus Süddeutschland opfert jedes Jahr mehrere Wochenenden für die Routinearbeit an Bord und verbringt einen Teil ihres Jahresurlaubs auf den Törns des Seglers. Besonderer Dank gilt dem Förderverein des DSM, der jedes Jahr Mittel für die Unterhaltung der GRÖNLAND bereitstellt. Leider ist die Beluga-Reederei als Sponsor nicht mehr aktiv. In den beiden Berichtsjahren unternahm die GRÖNLAND mehrere Revierfahrten, zu denen auch eine begrenzte Anzahl von Mitreisenden gegen eine Spende anheuern konnte.

Über die Dockung des Schleppers SEEFALKE im November 2009 war bereits im letzten Jahresbericht informiert worden. Alle Oldtimer des DSM haben keine Zertifikate mehr, die eine Fahrt auf der Weser erlauben würden. So sind wir auf die Werften angewiesen, die in den Hafengebäcken hinter den Schleusen liegen. Unser Partner war 2009 die MWB Motorenwerke Bremerhaven AG, die den Schlepper SEEFALKE und das U-Boot WILHELM BAUER gemeinsam ins Dock aufnahmen. Für den Weg dorthin konnten wir dankenswerterweise die Hilfe der Kollegen vom Wasser- und Schifffahrtsamt in Anspruch nehmen. Es war nicht das erste Mal, dass der Leiter, Herr Kinkartz, und seine Crew so freundlich waren, die schwierigen Schlepparbeiten zu leiten. Bei der Durchfahrt durch die enge Passage bei der Fußgängerbrücke zum Mediterraneo war Millimeterarbeit angesagt.

Zwar war damit Ende 2009 das Unterwasserschiff wieder für rund eine Dekade überholt, jedoch mussten alle Arbeiten am Deck 2010 und 2011 im Museumshafen von den Mitarbeitern der Werkstatt unter freiem Himmel fortgesetzt werden. Da viele Schweißarbeiten auch mit Krach verbunden sind, kam es zu Protesten der Bewohner des Columbus-Centers. Die Arbeiten mussten unterbrochen werden, damit mit den Behörden eine Arbeitsmöglichkeit ausgehandelt werden konnte. Es darf nun nur zwei Stunden pro Tag am Deck gearbeitet werden, was zur Folge hat, dass es noch Jahre dauern wird, bis der SEEFALKE wieder ein neues Deck haben wird.

Der Haffkahn EMMA (für Besucher nicht begehbar) ist in relativ gutem Zustand, was den Rumpf angeht.

Doch erlebten wir 2010 eine böse Überraschung. Die drei Masten waren im Schuhbereich durch Fäulnis so weich geworden, dass eine Gefährdung der Öffentlichkeit gegeben war. Um jegliches Risiko auszuschalten, wurde noch vor den Herbststürmen die Demontage durchgeführt. Da man neue Masten nicht von der Stange kaufen kann, wurden Angebote von verschiedenen Firmen eingeholt. 2011 wurden die neuen Masten angeliefert und von der Werkstatt des DSM für den Einbau vorbereitet, der dann 2012 erfolgte. Seit 2010 liegt die EMMA auf Bitten der Tourismusförderer der Stadt außerhalb des eigentlichen Museumshafens und deshalb nicht mehr im direkten Umfeld des Getreidehebers am Koggebräu-Gebäude, wo sie eigentlich hingehört. Das sollte in Zukunft geändert werden.

Die RAU IX (für Besucher begehbar) war ursprünglich 1939 auf der Seebeck-Werft in Bremerhaven als Walfänger gebaut worden und gehörte zu einer Flotte von insgesamt zehn Walfangbooten. Die Flotte sollte die Meeressäuger zum Mutterschiff WALTER RAU schleppen, zur dortigen Verarbeitung an Bord. Im Rahmen des Vierjahresplans sollten die Walfänger das nationalsozialistische Deutschland von Importen von Walöl und Walfett aus England, den Niederlanden und Norwegen unabhängig machen: Es sollte die sogenannte »Fettlücke« geschlossen werden. Als die RAU IX fertig war, brach der Zweite Weltkrieg aus und das Schiff wurde zu einem U-Bootjäger umgebaut. 1948 wurde das Schiff zusammen mit dem Mutterschiff an Norwegen ausgeliefert, um dann bis 1969 als Walfänger eingesetzt zu werden. Weltweit gibt es nur noch wenige Walfangboote. Deshalb wurde das Schiff 1969 in seinen Heimathafen zurückgeholt – auf eigenem Kiel und mit eigener Maschinenkraft – und anschließend in die Museumsflotte eingefügt. Nicht zuletzt der Maschinentelegraf mit seiner Aufschrift: »Joh. Fischer, Metallwaren Fabrik; Bremerhaven« verweist auf die Seestadt Bremerhaven.

Abgesehen von Reparaturarbeiten an den Decksplanken wurden 2010/2011 Routinearbeiten durchgeführt. Den Funkraum der RAU IX nutzen seit Jahren die Funkamateure aus Bremerhaven.

Im Rahmen der langfristigen Erhaltungsstrategie des DSM nehmen die ELBE III (momentan für Besucher geschlossen) und die SEUTE DEERN (für Besucher begehbar) die Spitzenplätze ein. In den vorangegangenen Jahren war das marode Deck der ELBE III von der Werkstatt des DSM durch ein neues Stahldeck ersetzt worden. An vielen Stellen lief das Regenwasser in den Rumpf und setzte einen Verrostungsprozess in Gang, der durch umfassende Sanierungsmaßnahmen gestoppt werden konnte. Spanten waren zum Teil weggerostet und hatten den Kontakt zur Außenhaut verloren. Im Zuge der Arbeiten fanden sich kleine Löcher in der Außenhaut, die notdürftig gestopft werden konnten.

Zur näheren Untersuchung der genieteten Außenhaut wurde ein Schiffbauingenieur zu Rate gezogen, der empfahl, eine Beschallung der einzelnen eisernen

Schiffsplatten vornehmen zu lassen. Dabei stellte sich heraus, dass manche Platten des 1909 gebauten Schiffes mittlerweile sehr dünn geworden sind. Auf der Basis dieser Erkenntnis wurden zwei Möglichkeiten diskutiert:

a) einzelne Platten auszutauschen und wieder neue genietet einzufügen

oder

b) einzelne Platten auszutauschen und wieder neue geschweißt einzufügen.

Keiner der beiden Vorschläge fand uneingeschränkte Zustimmung. Im ersten Fall befürchtete man, dass sich beim Nieten andere Nieten lösen könnten und das Problem »auf Wanderschaft gehen« könnte. Gegen das Nieten sprachen auch die hohen Kosten, weil in Bremerhaven keine Nieter mehr zu bekommen waren. Vielmehr hätte man Nieter aus Mecklenburg-Vorpommern oder aus den Niederlanden engagieren müssen.

Im zweiten Fall war man sich nicht sicher, ob sich nicht durch das Schweißen neue Leckagen auftun würden. Weil sich immer wieder neue Risse auftun könnten, müsste man auch in diesem Fall mit der Schweißnaht »wandern gehen«.

Die Puristen vertraten den Standpunkt, dass man ein genietetes Schiff nicht nachträglich mit Schweißnähten überziehen dürfe. Die Pragmatiker wandten dagegen ein, dass das Unterwasserschiff im Wasser liege und die Schweißnähte nicht zu sehen seien. Weiterhin führten sie an, dass das Stahldeck ja auch eingeschweißt worden sei. Im Übrigen, so argumentierten die Pragmatiker, seien alle Museumsschiffe im Laufe ihres Lebens mehrfach umgebaut worden unter Verwendung von Materialien, die es zur Zeit der Erbauung der Schiffe nicht gegeben habe.

Da eine Entscheidung für die eine oder andere Lösung nicht leicht zu erzielen war, nahm man den Vorschlag eines englischen Schiffbauingenieurs gerne auf, der empfohlen hatte, ein zweites Unterwasserschiff um den Rumpf zu legen, so wie es bei den Doppelhüllentankern heute üblich ist, und den Zwischenraum mit einem speziellen Kunststoff zu füllen. Diese Lösung ist die technisch eleganteste. Sie sollte bei den weiteren Überlegungen im Zentrum stehen. Solange das Unterwasserschiff noch nicht repariert worden ist, muss die geplante museumspädagogische Nutzung zurückgestellt werden.

Vorrangig muss das Restaurantschiff SEUTE DEERN des DSM wieder für die nächste Routinedockung vorbereitet werden. Der Pächter muss sich mit entsprechender Vorlaufzeit darauf einstellen, dass das Schiff für einige Wochen ins Dock muss. Im Unterwasserschiff müssen einige Planken ausgetauscht werden, weil Wasser eindringt. Es lässt sich zwar abpumpen und stellt auch keine unmittelbare Gefahr dar, aber auf Dauer muss die SEUTE DEERN restauriert werden.

Zuletzt war die Bark im Jahre 2001 im Dock. Während der Gastronomiebetrieb weiterlief, wurde von den Mitarbeitern der Werkstatt und einer Fremdfirma die Küchenanlage erneuert und auf den neuesten Stand der Hygiene und der technischen Einsatzfähigkeit ge-

bracht. Mit Hilfe von Mitteln der Deutschen Stiftung Denkmalschutz wurde von Mitarbeitern des technischen Dienstes des DSM das laufende Gut ausgetauscht. Andere Arbeiten wie die Aufpolsterung der Möbel in der Kapitänskajüte sowie die Erneuerung der Toilettenanlagen wurden neben dem laufenden Betrieb erledigt.

Während der Ermittlung des Finanzbedarfs durch einen von uns beauftragten Schiffbauingenieur tauchte ein neues Problem auf, von dessen Existenz niemand etwas geahnt hatte. Die herangezogene DSM-Holzbiologin, Jana Gelbrich, stellte kurz vor der geplanten Dockung fest, dass die SEUTE DEERN vom Werftbohrkäfer befallen war. Der Werftbohrkäfer legt in den feuchten Hölzern seine Eier ab. In den Monaten Mai und Juni werden die Larven aktiv, und erst dann kann man feststellen, wie umfangreich der Befall ist. Jana Gelbrich zog einen Experten aus Hamburg hinzu, der empfahl, über das ganze Schiff verteilt Klebefolien an den Stellen anzubringen, an denen der geschlüpfte Käfer sich seinen Weg nach draußen suchen könnte. Es musste also viele Monate abgewartet werden, bis der Befall überschaubar war und eine Aussage getroffen werden konnte, ob der Befall signifikant und eine spezielle Behandlung im Dock erforderlich war. Der Umfang des Befalls war also entscheidend für den Umfang der Sanierungsarbeiten, sobald das Schiff im Dock lag.

Im Jahr 2011 wurde ein Gutachten erstellt, das verlässliche Auskünfte darüber brachte, dass es sich um einen Minimalbefall handelt und dass Spezialbehandlungen mit Hitze nicht erforderlich sein würden. Ohne eine verlässliche Schadensaufnahme, die an die Politik weitergeleitet werden konnte, war eine Mitteleinwerbung für die Sanierung der SEUTE DEERN nicht möglich. Die Dockung des 1919 in Gulfport, Miss. gebauten Seglers, der der letzte schwimmende Frachtsegler in Europa ist, ist nun für das Frühjahr 2014 vorgesehen.

Der Schlepper STIER, der an Land steht, ist weiterhin in ausgezeichnetem Zustand. Er ist über eine in den Rumpf eingelassene Treppe begehbar. Bei Familien sehr beliebt, eignet er sich gut für Fotos von unten nach oben oder umgekehrt.

Alle Schiffe sowie die weiteren Exponate im Freilichtgelände haben neue Beschriftungen erhalten, die Wind und Wetter besser trotzen als die alten Tafeln. Auf dem freien Gelände zwischen der Koggehalle und dem Mediterraneo sind weitere Exponate aufgestellt, um ein wildes Parken zu unterbinden. Der Platz ist nach dem jetzigen Stand im Masterplan für eine separate Ausstellungshalle vorgesehen, in der Sonderausstellungen gezeigt werden können.

**Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert (DigiPEER)**

Die Sammlungen des Deutschen Schiffahrtsmuseums werden als Basis für drittmittelfinanzierte Kooperationsprojekte genutzt, die unter dem Vernetzungs-

gedanken stehen. Dabei ist das Projektziel oftmals die Schaffung von Datenbanken, um Forschungsdaten für die scientific community und die interessierte Öffentlichkeit nutzbar zu machen.

Im Jahr 2009 bewarben sich vier Leibniz-Archive um die Bereitstellung von Mitteln für die Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert im Rahmen des vom BMBF ins Leben gerufenen Paktes für Forschung und Innovation, für deren Vergabe die Leibniz-Gemeinschaft (WGL) ein wettbewerbliches Verfahren entwickelt hat. Von den 69 eingegangenen Anträgen wurde das Projekt der vier Leibniz-Institute – Deutsches Museum in München als antragstellendes Institut sowie Deutsches Bergbaumuseum in Bochum, Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner und Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven – für drei Jahre genehmigt.

Nachdem im Jahr 2009 bereits erste Vorarbeiten durchgeführt worden waren, konnte das Projekt 2010 ohne Verzögerung anlaufen. Dazu sichtete der Archivleiter, Klaus-Peter Kiedel, zunächst den Bestand an technischen Zeichnungen im Archiv des DSM, um aus insgesamt etwa 25 000 Zeichnungen eine Auswahl von 5000 Plänen zu treffen, die digitalisiert werden sollten. Für die Auswahl galten folgende Kriterien:

- Die Zeitspanne von etwa 1890 bis 1960 sollte in breiter Streuung erfasst werden,
- die Vielfalt der See- und Binnenschiffstypen sollte widerspiegelt werden,
- die verschiedensten Planarten – zum Beispiel Generalpläne, Darstellungen der Schiffsformen, Antriebsanlagen, der nautischen Ausrüstung, Besatzungs- und Passagierunterkünfte oder Sicherheitseinrichtungen – sollten ebenso Berücksichtigung finden
- wie schließlich auch die unterschiedlichen Darstellungsformen, z.B. originale Bleistift- oder Tuschzeichnungen bzw. verschiedene Paus- und Kopierverfahren.

Im nächsten Schritt wurde in Zusammenarbeit der Kollegen im Archiv, der IT-Administratorin des DSM und der Fachkollegen an den beteiligten Museen eine Datenbank entworfen, die prototypisch technische Zeichnungen unter allen relevanten inhaltlichen und formalen Kriterien in insgesamt 31 Feldern zu erfassen vermag inkl. beispielsweise der PND- bzw. GKD-Nummer (Personennamendatei bzw. Gemeinsame Körperschaftsdatei entsprechend dem Katalog der Deutschen Nationalbibliothek) zu beteiligten Personen und Firmen oder auch der Koordinaten zu Werft- und Reedereistandorten. In einem weiteren Schritt wurde sichergestellt, dass der Datenfluss zwischen den beteiligten Instituten gewährleistet ist.

Die beiden im Rahmen des Projekts vorgesehenen Stellen wurden im Laufe des Jahres ebenfalls besetzt (Alexander Cordes, M.A., und Eike Behre). Damit wurde es möglich, zum einen die ausgewählten Zeichnungen durch Restaurierungsmaßnahmen auf die

Digitalisierung vorzubereiten und in archivgerechte Verpackungen umzubetten. Zum anderen begann gleichzeitig die Erfassung der Zeichnungen anhand der festgelegten Datenfelder, die mit umfangreichen Forschungsarbeiten einhergeht, da zunächst der Inhalt der Zeichnung beschrieben bzw. – oft mit Hilfe der »Schiffsliste« – identifiziert und anschließend anhand der Fachliteratur und Schiffsregister näher recherchiert werden muss.

Bis zum Jahresende 2010 waren rund 1200 Zeichnungen erfasst und damit, dem Zeitplan entsprechend, bereit für die Digitalisierung, die im Frühjahr 2011 in München begann. Die DSM-Werkstatt hatte für den Transport der Pläne passgerechte Schubladenschränke gebaut, die Schutz vor der Witterung bieten und zugleich dem Digitalisierungsunternehmen zügiges Arbeiten ermöglichen.

Das Projekt wurde im zweiten Jahr wie folgt fortgesetzt: Auf der Grundlage der von Klaus-Peter Kiedel getroffenen Auswahl wurden von dem Projektmitarbeiter Alexander Cordes bis zum Jahresende 2011 insgesamt 4593 Pläne in der 2010 entwickelten Datenbank erfasst. Die in vier Schritten auf die Erfassung folgende Digitalisierung bei einem Spezialunternehmen in München liegt exakt in dem vorgesehenen Zeitplan und verlief bisher zur vollen Zufriedenheit. Ebenfalls weiter vorangetrieben wurde die Umbettung der Sammlung technischer Zeichnungen in neue Planmappen, die für die Zukunft eine sichere Aufbewahrung des zum Teil durch die jahrzehntelange Lagerung auf den Werften vorgeschädigten Materials sichert.

Gemeinsam mit dem Projektmitarbeiter und der IT-Administratorin nahm Klaus-Peter Kiedel an zwei Treffen der DigiPEER-Arbeitsgruppe in München und in Bochum teil. Dabei wurde der Fortgang der Arbeiten koordiniert und in Vorbereitung der Ende 2012 stattfindenden Abschlusskonferenz in München die Geschichte der Erschließung und Erfassung des Raums im 20. Jahrhundert mit auf diesem Gebiet tätigen auswärtigen Experten diskutiert. Ferner wurde erörtert, wie die Raumbezüge in den Quellen herausgestellt werden können und auf ihre Fruchtbarkeit für raumhistorische Fragestellungen aufmerksam gemacht werden kann.

Veröffentlichungen: Klaus-Peter Kiedel: Technische Zeichnungen im Internet – DSM mit drei Partnermuseen erfolgreich beim Wettbewerbsverfahren der Leibniz-Gemeinschaft. In: Deutsche Schifffahrt, 32, 2010, Heft 1, S. 13–15.

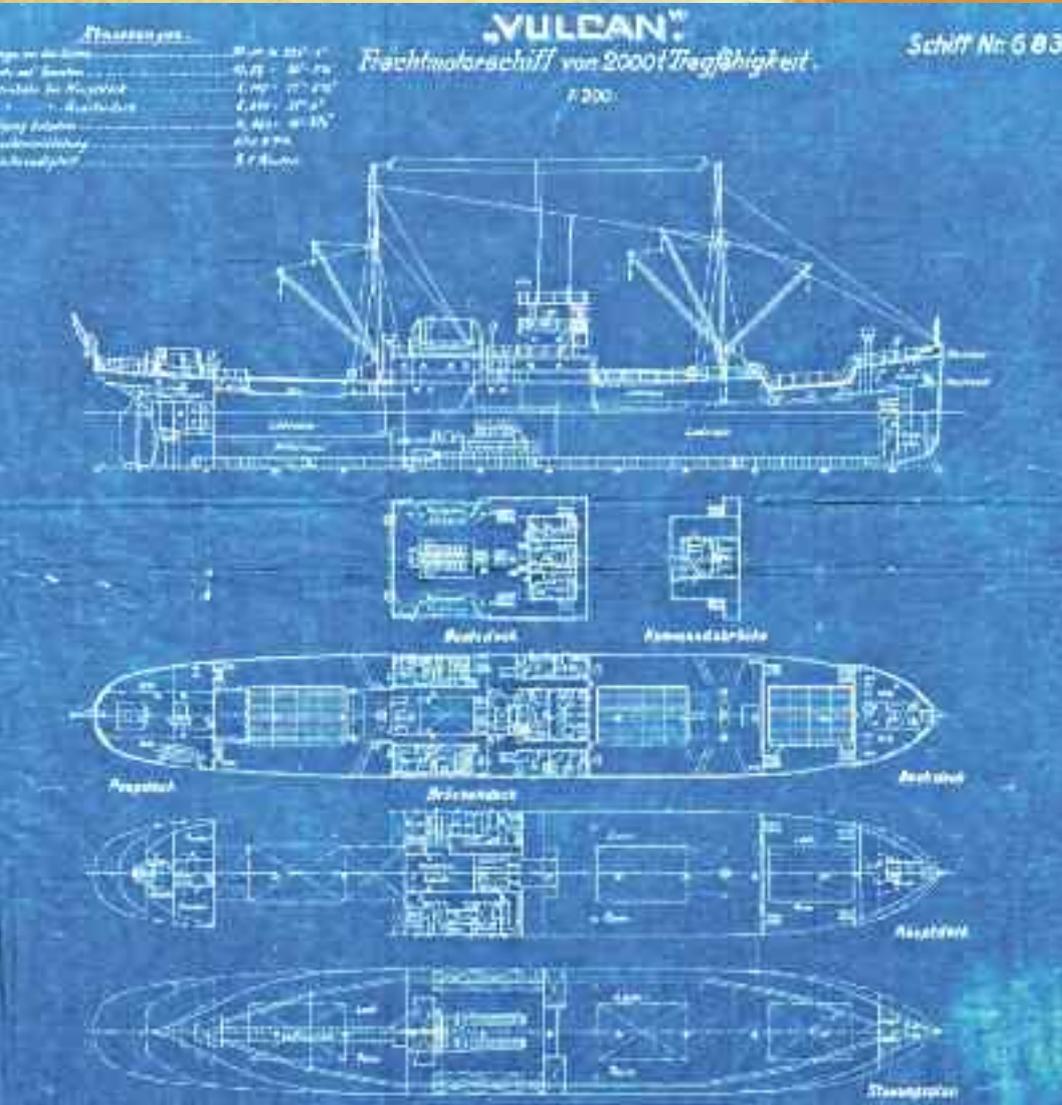
Ders.: DigiPEER – vier Leibniz-Institute digitalisieren und erfassen historische technische Zeichnungen.

E-Publishing: <http://www.mai-tagung.de/mai-tagung+2011/kiedeldocmai2011.pdf>.

Alexander Cordes: DigiPEER nimmt Fahrt auf. Historische Schiffbauzeichnungen des DSM werden für den Online-Zugriff vorbereitet. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 13–15.

### Schifffahrt und Fotografie

Schon kurz nach der Eröffnung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Jahr 1975 war eine Sammlung von rd. 3500 Glasplatten-Negativen aus dem Nachlass des





Fotografen Karl Schemkes in die Obhut des DSM gelangt. P.A. Kroehnert, der das ehemalige Fotoatelier von Karl Schemkes übernommen hatte, verzichtete zugunsten des DSM auf die weitere kommerzielle Nutzung der Aufnahmen. Auf diese Weise kam das Museum in den Besitz eines in aufnahmetechnischer wie inhaltlicher Hinsicht typischen Werkes eines Fotografen, der mit seiner Kamera vor allem im Auftrag von Werften, aber auch von Unternehmen der Hafen- und Fischereibranche in der Nachkriegszeit tätig war.

Im Jahr 2011 sichtete Klaus-Peter Kiedel die 3500 Glasplattenegative und bereitete mit einer repräsentativen und kommentierten Auswahl von Schemkes-Aufnahmen einen weiteren Band in der Buchserie »Schifffahrt und Fotografie« vor. Die wissenschaftliche Aufarbeitung der Biografie war nicht ganz einfach, da nur wenige direkte Zeugnisse überliefert waren und Personen, die den Fotografen noch gekannt haben, erst ausfindig gemacht werden mussten. Die repräsentative und kommentierte Auswahl von Aufnahmen von Karl Schemkes dokumentiert den Schiffbau und die Schifffahrt in Bremerhaven in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg.

Klaus-Peter Kiedel veröffentlichte seine Forschungsergebnisse unter dem Titel »Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965«, Bremerhaven/Wiefelstede 2011, als Band 2 der Serie »Schifffahrt und Fotografie« (zugleich Schriften des DSM, Bd. 82).

#### Die Welt der Schiffsmodelle. Eine Übersicht über die Geschichte und Typologie des Schiffsmodellbaus anhand der Bestände des DSM

Teil der historisch gewachsenen Sammlungen des Deutschen Schifffahrtsmuseums ist die herausragende Sammlung von rund 2000 Schiffsmodellen (Dekorationsmodelle, Spielzeugmodelle, Freizeitmodelle, Arbeits-/Werftmodelle und Museumsmodelle). Miniaturmodelle und Papiermodelle wurden nicht einbezogen. Die Sammlung war bisher nur unzureichend inventarisiert und wissenschaftlich aufgearbeitet, daher fehlte es auch an einer wissenschaftlich fundierten Beschreibung der einzelnen Modelle.

Zur Vorbereitung der für das Jahr 2012 geplanten Sonderausstellung »Die Welt der Schiffsmodelle: Großes im Kleinen« wurde dieses Manko von Dr. Dirk J. Peters in Kooperation mit dem Modellbauer des DSM, Reinhard Sachs, und seinem pensionierten Vorgänger, Karl-Heinz Haupt, beseitigt. In den Jahren 2010 und 2011 wurden die Modelle sorgfältig inventarisiert und wissenschaftlich beschrieben. Nunmehr verfügt das DSM über eine Systematisierung und eine Typologie der Geschichte seiner Schiffsmodelle. Neben der Inventarisierungsarbeiten entstand im Jahr 2011 die wissenschaftliche Begleitpublikation, die zur Eröffnung der Sonderausstellung veröffentlicht wird. Veröffentlichung: Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs: Die Welt der Schiffsmodelle. Die Klassifizierung der Schiffsmodelle im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Herausgegeben von Dirk J. Peters. Bremerhaven/Wiefelstede 2012.

## Ungebundene Forschung

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

Laufzeit: 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2010

Lars U. Scholl beantragte im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation ein Forschungsvorhaben, das kurz Com.Pakt (»Community-Bildung« im Rahmen eines Paktprojektes) genannt wurde. Als Partner waren das Deutsche Bergbau-Museum in Bochum, die Bremer Internetagentur Die Informationsgesellschaft mbH und das Institut für Wissensmedien in Dortmund beteiligt. Das ehrgeizige Vorhaben der Partner sah die Entwicklung eines innovativen Vermittlungskonzepts vor, das der interessierten Öffentlichkeit den Zugang zur und die Mitarbeit an der Forschung ermöglichen sollte. Die Evaluierung des Antrags durch den Senatsausschuss Wettbewerb der WGL hatte das gemeinsame Konzept für förderungswürdig befunden und besonders die enge Zusammenarbeit der beiden Forschungsmuseen gelobt, die als zukunftsweisend angesehen wurde.

An dem Projektziel, der Entwicklung einer Plattform für Wissenschaftskommunikation und zur Präsentation von Forschungsergebnissen, wurde seit dem 1. Januar 2008 gearbeitet. Es sollten sowohl Wissen an die Nutzer/Besucher des Museums vermittelt werden als auch gleichzeitig von Nutzern/Besuchern Informationen gewonnen werden zur Generierung von Wissen im Forschungsgebiet der Museen. Als wissenschaftliches Beispielthema wurden die Salpetergewinnung in Chile und der Salpetertransport nach Europa gewählt, da diesen beiden Wirtschaftszweigen der Kampf gegen die Naturgewalten gemeinsam war und sie zudem ökonomisch aufeinander angewiesen waren. Für den historischen Teil waren die beiden Museen zuständig, für den Bereich der Vermittlung die beiden anderen Partner.

Zum Auftakt reisten die beiden Projektverantwortlichen, Prof. Dr. Rainer Slotta vom Deutschen Bergbau-Museum und Lars U. Scholl, nach Chile um mit einem chilenischen Salpeterexperten die originalen Schauplätze des Forschungsvorhabens in der Atacama-Wüste zu besichtigen. Auf dieser Reise entstand eine umfangreiche fotografische Dokumentation, die die ersten Inhalte für die neue Plattform bildete. Es wurden Kontakte zu chilenischen Wissenschaftlern geknüpft und alle infrage kommenden Museen aufgesucht, um Quellenmaterial zu sichten bzw. Fotos und Literatur zu erwerben. Aus diesen Kontakten ergaben sich Möglichkeiten, den chilenischen Partnern bei der Frage der Holz- und Eisenkonservierung mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Es erwies sich nach diesem Besuch als erforderlich, unser Team durch weitere wissenschaftliche Mitarbeiter zu stärken. So wurde speziell für die Bearbeitung der spanischsprachigen Literatur zu Bergbau und

Schiffahrt Bárbara Torres-Baquedano, eine in Bremen lebende Chilenin und studierte Kulturwissenschaftlerin, eingestellt. Bárbara Torres-Baquedano beschäftigt sich seit langem mit dem Salpeter. Sie erarbeitete ein kommentiertes Literaturverzeichnis. Der Wirtschafts- und Sozialhistoriker Björn Müller hatte die Aufgabe, den Salpetertransport der Hamburger Reedereien und die Distribution des angelandeten Salpeters von Hamburg aus im Rahmen eines Promotionsvorhabens zu erforschen. Dr. Christian Ostersehlte war für die Koordination der Forschergruppe »Salpetertransport« zuständig. Unterstützt wurde er dabei von der Volontärin des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Inga Brantzky, die sehr engagiert auch viele der sonst anfallenden Arbeiten übernahm.

Die Projektergebnisse sind unter [www.com-pakt.net](http://www.com-pakt.net) online verfügbar. In drei Sprachen (Deutsch, Englisch und Spanisch) werden die Nutzer eingeladen, am »Abenteuer Salpeter/The Nitrate Adventure/Aventura del Salitre« teilzunehmen und Teil der »Community« zu werden. Die Nutzer werden aufgefordert, die Daten- und Quellensammlung zur Salpetergewinnung und zum Salpetertransport mit ihrem Wissen zu erweitern. Ziel soll vor allem der Wissensaustausch sein. Die Plattform kann dazu genutzt werden, sich nach einer Anmeldung über im Rahmen des Projektes stattfindende Veranstaltungen zu informieren, im Blog die neuesten Forschungsergebnisse nachzulesen oder sich in Foren auszutauschen. Ferner bietet die Plattform die Möglichkeit, sich mit Hilfe einer Zeitleiste, einer Weltkarte, kurzen enzyklopädischen Beiträgen, einer Bildergalerie und vor allem der kommentierten Literaturliste umfassend über das gewählte Thema zu informieren. Nach einer entsprechenden Anmeldung auf der Startseite kann sich der Nutzer selbst aktiv an der Gestaltung und dem Ausbau der Seite beteiligen. Die Plattform wird auch für virtuelle Ausstellungen genutzt. Eine besondere Attraktion besteht in der virtuell begehbaren chilenischen Oficina Santa Laura, in der von 1872 bis 1960 Salpeter abgebaut wurde. Eine Oficina ist eine Salpetergrube mit Aufbereitungsanlagen, in denen Rohsalpeter kleingemahlen und versandfertig gemacht wird. Santa Laura gehört seit 2005 zum Weltkulturerbe der UNESCO. Sie wurde im Frühjahr 2010 von Projektmitarbeitern um Jörg Engster, dem Geschäftsführer der Bremer Internetagentur, bereist und aufwändig fotografiert. Der virtuelle Rundgang bietet Einblicke in Bereiche, die wegen der Bauvalligkeit längst für die Öffentlichkeit geschlossen wurden. Für die interessierten Nutzer – in erster Linie war an Kinder und Jugendliche gedacht – entwickelte unser Projektpartner, Die Informationsgesellschaft, eine virtuelle Installation, bei der man Salpetersäcke im Rumpf eines Windjammers stapeln muss. Wenn die Säcke nicht sorgfältig gestapelt werden, kann die Ladung bei stürmischer See verrutschen und das Schiff droht unterzugehen.

Um eine »Community« um die Plattform herum aufzubauen, fanden in beiden Museen jeweils Projekttaggerund um das Thema Chile und Salpeter statt. Neben spannenden Vorträgen über das Leben und Arbeiten in einer Oficina oder an Bord eines Frachtseglers wurden

die Besucher durch eine Vorführung chemischer Experimente zum Thema Salpeter von Dr. Stefan Brüggerhoff vom Bergbau-Museum in Bochum begeistert. Anschließend konnte man sich den Film »Weißes Gold – Das Salz der Wüste« von Robert Krieg und Monika Nolte ansehen. Während in Bochum chilenische Musik gespielt wurde, wurden im DSM die Besucher von lebenden Alpakas als »Vertretern« Chiles begrüßt. Das Promotionsprojekt zum Salpetertransport ist hingegen nicht zum Abschluss gekommen.

Zum Chiletage in Bochum reiste eine Delegation der Corporación Museo del Salitre, der zuständigen Organisation für die Welterbestätten Santa Laura und Humberstone, aus Chile an. Nach Bremerhaven kamen die Chilenen leider nicht, aber sie zeigten sich sehr daran interessiert, die Zusammenarbeit mit den beiden Forschungsmuseen zu intensivieren. Nach Chile zurückgekehrt, versandten sie an das Deutsche Bergbaumuseum Proben der Oficina Santa Laura (Eisen und Stahl) und an das DSM (Holz), um materialkundliche Untersuchungen im Hinblick auf zukünftige Erhaltungsmaßnahmen ausführen zu lassen.

In ihrer Stellungnahme und den Anmerkungen zu »Fragen für die Holzanalysen« aus dem Dokument »Análisis de Muestra de Materiales« vom 9. Juni 2011 erläuterte Jana Gelbrich ein Vorgehen, das es den chilenischen Kollegen ermöglicht, die in den Salpeterminen verbauten Hölzer vor einem weiteren Zerfall zu schützen bzw. Holzarten für den Wiederaufbau der zersetzten Hölzer zu bestimmen.

Veröffentlichungen: Inga Brantzky und Beatrix Fromm: Vernetzte Forschung am DSM – Ein Jahr Erfahrung mit »Com.Pakt«. In: Deutsche Schiffahrt 31, 2009, Heft 1, S. 21f.

Inga Brantzky und Christian Ostersehlte: Com.Pakt – Abenteuer Salpeter. In: Deutsche Schiffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 9–11.

**Forschungsprojekt: Auf dem Weg zum »Deutschen Chronometer«: Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg**

Ein wichtiges Forschungsthema am Deutschen Schiffahrtsmuseum ist die Navigationsgeschichte. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Dokumentation der Messung der Zeit auf See. Das DSM verfügte über einen größeren Bestand an Schiffs-Chronometern, dessen Ergänzung im Jahr 2010 durch den drittmittelfinanzierten Erwerb einer umfangreichen Chronometersammlung aus Privatbesitz möglich wurde. Die Chronometer wurden von Albrecht Sauer für eine im Jahr 2012 geplante Sonderausstellung aufbereitet.

Ergänzend zu der im DSM geleisteten Arbeit legte Lars U. Scholl ein Forschungsprojekt zur Einführung von Präzisionszeitmessern auf deutschen Handels- und Kriegsschiffen auf. Er konnte PD Dr. habil. Günther Oestmann für das Thema interessieren und als möglichen Bearbeiter gewinnen. Unter dem Titel: »Auf dem Weg zum »Deutschen Chronometer«: Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg«



beantragte er bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft Mittel für das Projekt. Dem Antrag wurde stattgegeben und Günther Oestmann begann im Mai des Jahres 2010 mit der Arbeit an dem zweijährigen Projekt.

Der Brite John Harrison (1693–1776) gilt als der Erfinder des Chronometers, wenngleich konstatiert werden muss, dass es im 17. und 18. Jahrhundert zahlreiche Uhrmacher in England und Frankreich gab, die an der Verbesserung von mechanischen Zeitmessern arbeiteten, die eine genaue Längenmessung ermöglichten. Für eine größere Produktion eignete sich Harrisons Zeitmesser nach Ansicht des Board of Longitude nicht. Erst als James Cook von seiner zweiten Entdeckungsreise 1775 mit einer von Lacum Kendall gefertigten Kopie von Harrisons H4, die im Verlauf von 24 Stunden nur eine Abweichung von zweieinhalb Sekunden zeigte, heimkehrte, war der weitere Weg vorgezeichnet. In der Nachfolge von Harrison entstanden in Großbritannien zahlreiche Produktionsstätten, die ihre Chronometer auch nach Deutschland exportierten. Günther Oestmanns Ziel war es zu untersuchen, wie sich die Einführung von Chronometern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine vom beginnenden 19. Jahrhundert bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs vollzogen hat. Da hierüber bislang keine umfassende Untersuchung existierte, sollte dieser Prozess auf breiter Quellenbasis näher untersucht werden, »um zu regional differenzierten Aussagen über Umfang und Geschwindigkeit des Chronometers in den deutschen Küstenterritorien zu gelangen«, wie es im Antrag formuliert wurde.

Günther Oestmanns zweites Anliegen bezog sich darauf, die Handels- und Produktionsbedingungen von Chronometern in Deutschland darzulegen und zu analysieren. Dabei richtete er sein Augenmerk sowohl auf die Herkunft der Chronometer als auch auf die deutschen Werkstätten. Dem aus Maastricht stammenden Heinrich Johann Kessels (1781–1849), der sich 1823 im damals noch dänischen Altona als Chronometerhersteller niederließ, widmete Oestmann eine eigenständige Veröffentlichung, deren Drucklegung vom DSM durch einen Zuschuss ermöglicht wurde. Ein weiterer wichtiger Untersuchungsgegenstand waren die Bemühungen der Kaiserlichen Marine um eine einheimische Chronometerherstellung und die Schaffung eines »rein deutschen Chronometers«, um sich von Importen aus England und Frankreich unabhängig zu machen. Die Einführung eines deutschen staatlichen Prüfungswesens war ebenfalls ein Anliegen des Militärs.

Die Produktion von Chronometern war einerseits in starkem Maße von den Stellgrößen technischer Machbarkeit und den Begrenzungen der Nachfrage, andererseits von externer Steuerung durch politische Erwägungen und staatliche Interventionen bestimmt. Zwar gelang es schließlich, komplette Chronometer in Deutschland zu fertigen, doch konnte die beherrschende Marktstellung Englands nicht gebrochen werden. Günther Oestmann schloss das Forschungsvorhaben innerhalb des beantragten Zeitraums ab. Seine Arbeit publizierte das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit ei-

nem mehrere hundert Seiten umfassenden Quellenanhang – u.a. vollständige Protokolle der »Chronometer-Konferenzen« –, der für die weitere Forschung wichtig ist.

Veröffentlichungen: Günther Oestmann: Auf dem Weg zum »Deutschen Chronometer«. Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 21). Bremen 2012.

Ders.: Heinrich Johann Kessels (1781–1849): Ein bedeutender Verfertiger von Chronometern und Präzisionspendeluhren. Biographische Skizze und Werkverzeichnis. (= Acta Historica Astronomiae, Bd. 44). Frankfurt 2011.

**Publikationsprojekt: Die deutsche Seeschifffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch.**

**Eine Kooperation des DSM mit dem Leibniz-Institut für Europäische Geschichte in Mainz und GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften in Köln**

Das in den Jahren 2010 und 2011 erarbeitete Datenhandbuch zur deutschen Seeschifffahrt 1821–1989 ist der dritte Band in einer Reihe von Datenhandbüchern zur historischen Statistik des Verkehrs in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert. Er beruht auf Vorarbeiten, die ursprünglich im Rahmen eines von der DFG von 1986 bis 1991 geförderten Projektes zur »Historischen Verkehrsstatistik von Deutschland« an der Freien Universität Berlin und später am Institut für Europäische Geschichte in Mainz durchgeführt wurden. Das von Andreas Kunz und Rainer Fremdling geleitete Verkehrsstatistik-Projekt selbst war innerhalb des DFG-Schwerpunktprogramms »Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland« angesiedelt. In den 1990er Jahren konnten zu zwei der im Projekt »Historische Verkehrsstatistik« bearbeiteten Verkehrsträger – Eisenbahn und Binnenschifffahrt – umfassende Datenhandbücher in gedruckter Form vorgelegt werden. Die Publikation von Daten zum dritten Verkehrsträger, der Seeschifffahrt, verzögerte sich aus verschiedenen Gründen. Vor allem konnte nach dem Auslaufen des DFG-Schwerpunktprogramms 1991 keine Anschlussfinanzierung gefunden werden, die es erlaubt hätte, die Recherchearbeiten zu diesem (später als die beiden anderen genannten Verkehrsträger begonnenen) Teilprojekt zu Ende zu führen. Trotzdem konnten dann von 2006 bis 2008 zumindest Teile des bereits bestehenden Datenfundus in eine elektronische Publikation einfließen.

Diese Publikation nahm Lars U. Scholl zum Anlass, die Fertigstellung des Tabellenwerks und seine Veröffentlichung als Datenhandbuch in gedruckter Form zu ermöglichen. Alte Kontakte zu Andreas Kunz wurden aktiviert und Pläne entwickelt, wie das Projekt zu Ende geführt und publiziert werden könnte. Als Bearbeiterin konnte mit Monika Krompiec eine Wissenschaftlerin gefunden werden, die durch ihre Mitwirkung an den genannten elektronischen Publikationen bereits Erfahrung in der Erstellung statistischer Publikationen hatte, so dass der Band 2011 veröffentlicht werden konnte. Die Finanzierung erfolgte durch Drittmittel, die Lars U.

Scholl eingeworben hatte. Ziel war es, mit der Herausgabe der deutschen Seestatistik der schiffahrtsgeschichtlichen Forschung einen wichtigen Impuls zu geben. Verlässliche Datenreihen machen die zeitaufwändige Suche nach entsprechenden Angaben in archivalischem und publiziertem Zahlenmaterial weitestgehend überflüssig. Umrechnungen sind nicht mehr erforderlich und eine Vergleichbarkeit der Zahlen, auf unterschiedliche Häfen in verschiedenen Territorien bezogen, ist jetzt problemlos möglich. Die Statistiken erleichtern die Forschung, machen sie jedoch nicht überflüssig.

Das Datenhandbuch enthält Zeitreihen zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt des 19. und 20. Jahrhunderts. Ausgehend von etwa 60 an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen Deutschlands (in den Grenzen von 1821/1871/1937 bzw. 1949/1989) werden Daten zu Kategorien wie Schiffsbestand, Größe und Antriebsart von Seeschiffen, Güterumschlag und Verkehrsleistung von Seehäfen, Strukturen maritimer Handelsbeziehungen, Verkehrsleistung von Seeschiffahrtskanälen sowie zur Bewegung von wichtigen Einzelgütern wie Getreide oder Kohlen in Tabellen zusammengestellt, annotiert und kommentiert.

Nachdem die Arbeiten für die Publikation praktisch abgeschlossen waren, meldete sich GESIS bei den Herausgebern und fragte an, ob die Datenreihen auch ins Netz gestellt werden könnten. Man bot an, die Aufbereitung zu übernehmen. Daraufhin wurde eine Vereinbarung getroffen, nach der die GESIS alle Arbeiten für die elektronische Version übernimmt. Es ist geplant, die Datenreihen ab 2014 ins Netz zu stellen.

Veröffentlichung:

Andreas Kunz und Lars U. Scholl (Hrsg.): Die deutsche Seeschifffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch. Bearbeitet von Monika Krompiec. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 16). Bremen 2011.

#### **Publikationsprojekt: Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert**

Der im hannoverschen Dorf Rönnebeck im Amte Blumenthal geborene Heinrich Wieting (1815–1868) war das vierte Kind von Kapitän Cord Wieting und seiner Frau Anna, geborene Ruyter. Ihre fünf Söhne folgten dem beruflichen Vorbild des Vaters und wurden Kapitäne auf Bremer oder hannoverschen Segelschiffen. Heinrich fuhr 38 Jahre zur See und erwarb den Ruf, ein ausgezeichneter, die ihm anvertrauten Reisenden mit Verständnis und Fürsorge behandelnder Schiffsführer zu sein. 1839 übernahm er die Bark JOHANN FRIEDRICH der Bremer Reederei N. Gloystein als Kapitän, das in der Auswandererfahrt zunächst nach New York und dann nach Charleston, S.C., eingesetzt war. Aus den Jahren 1847–1860 sind 371 Geschäfts- bzw. Reedereibriefe erhalten geblieben, die erst vor kurzem der wissenschaftlichen Forschung zugänglich gemacht werden konnten. Der Heimatverein Blumenthal verwahrt diesen Band in seinem Archiv. 199 Briefe wurden im Jahre 2008 in einer annotierten Edition veröffentlicht.

Das zweite Kopierbuch mit 172 Briefen aus den Jahren 1847–1856 wurde der Historikerin Dr. Andrea Mehrländer von Heinrich Wietings Urenkelin zur Verfügung gestellt. Eine kompetentere Bearbeiterin hätte man nicht finden können, denn Andrea Mehrländer war in Bochum mit einer Arbeit über die Deutschen in Charleston, Richmond und New Orleans im Amerikanischen Bürgerkrieg promoviert worden. Sie hat Wietings Briefe nicht nur transkribiert und ediert, sondern ausführlich und umfassend kommentiert. Dabei konnte sie von ihren Vorarbeiten in Charleston profitieren, so dass kaum eine Frage unbeantwortet geblieben ist. Die Berichte der Konsuln Bremens und Hannovers in Charleston wurden ebenso ausgewertet wie die noch erhaltenen Ausgaben der Deutschen Zeitung Charleston sowie zehn Briefe von Passagieren. Es ist nicht nur ein faszinierendes Lebensbild des »Vaters der Auswanderung« entstanden, sondern auch ein ausführlicher Überblick über die Auswanderung nach South Carolina insgesamt. Wieting hat etwa 70 % der 3500 deutschen Auswanderer nach Charleston und in den Südstaat South Carolina gebracht. Er schuf mit der deutschen Kommune von Charleston praktisch im Alleingang eine »bremische Replik in Miniaturform« (A. Mehrländer). Vom Typhus an Bord seines Schiffes angesteckt, starb Heinrich Wieting am 2. Dezember 1868 in Charleston, wo er auch beerdigt wurde.

Wegen der Vorpublikation im Jahre 2008 drohte eine Veröffentlichung der rund 600 Seiten umfassenden Bearbeitung der Briefe zu scheitern. So wandten sich die Autorin und der Hauschild Verlag an Lars U. Scholl mit der Bitte zu prüfen, ob die Arbeit nicht in den Deutschen Maritimen Studien erscheinen könnte. Die genaue Lektüre führte schnell zu der Überzeugung, dass Andrea Mehrländer eine Trouville erschlossen hatte, die sowohl für die Auswanderer- und Reedereigeschichte als auch für die Bremer und deutsche Wirtschaftsgeschichte von unschätzbarem Wert ist. In einer gemeinsamen Aktion gelang es Lars U. Scholl, Andrea Mehrländer und dem Hauschild Verlag genügend Drittmittel einzuwerben, so dass die auf zwei Teilbände angelegte Publikation veröffentlicht werden konnte. Veröffentlichungen: Andrea Mehrländer: Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Teil 1 und 2. (= Deutsche Maritime Studien, Bde. 13–14). Bremen 2011.

#### **Forschungsprojekt: Dokumentation der Viermastbark PASSAT**

Die PASSAT ist die einzige in Deutschland verbliebene Viermastbark. Das im Jahr 1911 für die Reederei F. Laeisz erbaute Frachtsegelschiff stellt in seiner Bauart als stählerner Rahsegler mit einem über die gesamte Schiffsbreite gebauten Brückendeck sowie mit ihren Jarvis-Brasswinden zur Unterstützung der Bedienung des Riggs den Höhepunkt und Abschluss der technischen und ökonomischen Entwicklung in der Frachtsegelschifffahrt dar. Deshalb ist die Viermastbark von besonderer schiffahrtshistorischer und technikgeschichtlicher Bedeutung. Ziel von Ursula Feldkamp ist

es, das Schiff anlässlich seines 100. Geburtstages besonders zu würdigen.

In einer im Jahr 2011 erschienenen Bilddokumentation, die Ursula Feldkamp redaktionell bearbeitet hat, wird über zwei Reisen der PASSAT berichtet. In einem Geleitwort von Lars U. Scholl wird die herausragende Bedeutung der PASSAT für die deutsche Schifffahrtsgeschichte betont. In einem weiteren Projekt wird die Baugeschichte der PASSAT dokumentiert. Mit Hilfe einer Neuvermessung sollen bisherige widersprüchliche Maßangaben korrigiert und die verschiedenen Bauzustände der Umbauten von 1926 und 1951 ermittelt werden. Der Schifffahrtsexperte Thomas Böttcher übernimmt in dem mehrjährigen Projekt die technische Abwicklung. Die Dokumentation der Baugeschichte der PASSAT wird in einer wissenschaftlichen Publikation dargestellt und kommentiert. Die Plansätze des Neubaus von 1911, des ersten Umbaus im Jahre 1926 und des zweiten Umbaus 1951 werden Teil der Veröffentlichung sein. Das Projekt, das vom Förderverein des DSM finanziell unterstützt wird, soll im Jahr 2013 abgeschlossen sein.

Veröffentlichung: Uwe Hansen und Dirk Poppinga: 100 Jahr Viermastbark PASSAT. Leben und Lernen an Bord. Eine Bilddokumentation der Reisen 1965 und 1957. Bremerhaven/Wiefelstede 2011.

#### **Publikationsprojekt: Edition der Seefahrtserinnerungen von Hermann Sandmann**

Die Seefahrtserinnerungen des Papenburger Segelschiffskapitäns Hermann Sandmann zählen zu den bedeutendsten Zeitdokumenten zur deutschen Segelschifffahrt im 19. Jahrhundert. Sie wurden 1896 von ihm selbst in Papenburg ediert und 1987 im Faksimile-Druck und mit Illustrationen versehen neu herausgegeben. Eine wissenschaftlich kommentierte Ausgabe fehlte bisher. Zusammen mit einem Urenkel des Kapitäns, Karl-Wilhelm Wedel, hat Ursula Feldkamp Sandmanns Erinnerungen mit Anmerkungen versehen. Ihr Nachwort enthält neben der Einbettung des Textes in den historischen Kontext eine buchstabengetreue Wiedergabe der Briefe, die Sandmanns Frau Johanna, die ihren Mann auf seinen Reisen begleitete, an ihre Kinder schrieb.

Veröffentlichung: Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers oder Erlebnisse und Beobachtungen von frühester Jugend bis zum 78. Lebensjahre. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl-Wilhelm Wedel. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). Bremerhaven/Wiefelstede 2011.

#### **Forschungsprojekt: Rekonstruktion eines Schiffsverlustes im Dezember 1944**

Im Zusammenhang mit der Trassenerkundung der Ostsee-Gaspipeline wurden zwei Wracks entdeckt, zu deren Identifizierung Reinhard Hoheisel-Huxmann von finnischen Kollegen im September 2011 um Unterstützung gebeten wurde. Bei der Analyse der Scandaten ergab sich, dass es sich um die beiden deutschen Zerstörer Z35/Z36 handelt, die im Dezember

1944 vor dem Finnischen Meerbusen gesunken waren. Lage und Orientierung der beiden Wracks zeigten jedoch Widersprüche zu den zeitgenössischen Aufzeichnungen und Berichten, so dass sich die Frage nach dem tatsächlichen Geschehen ergab.

Absicht der damaligen Operation mit fünf Einheiten war es, weit jenseits der schon an der Reichsgrenze befindlichen Front sowjetische Nachschublinien zu unterbrechen. Hierzu sollte im Anschluss an eine bereits vorhandene deutsche Minensperre ein neuer Riegel geworfen werden. Navigatorische Genauigkeit war daher von höchster Bedeutung. Zu den widrigen äußeren Bedingungen wie Dunkelheit, Schlechtwetter, Entfernung vom letzten sicheren Standort und Verdriftung kamen jedoch noch organisatorische Komplikationen hinzu. Die ausgegebenen Befehle zu Verbandsformation, Funkmess- und Signaleinsatz verhinderten, dass Erkenntnisse zum Standort, die bei den nicht-führenden Einheiten des Verbandes vorhanden waren, an die Verbandsführung gelangten. In der Folge gingen aufgrund falscher Navigation das Führerboot Z35 sowie der nachfolgende Z36 verloren, als sie in die eigene Minensperre gerieten. Dabei kamen an die 600 Marinesoldaten um. Damals unbekannt, überlebten jedoch mehrere Dutzend und gerieten über Finnland in sowjetische Gefangenschaft.

Die Verhörprotokolle sind zu Beginn des Jahres 2012 an das Deutsche Schifffahrtsmuseum gelangt und werden übertragen und ausgewertet. Geplant ist, die Untersuchungsergebnisse in einem gemeinsamen Beitrag von DSM und finnischen Kollegen zweisprachig zu veröffentlichen, wobei Reinhard Hoheisel-Huxmann den strategisch-operativen Zusammenhang und den taktischen Verlauf ausarbeitet, während die Such- und Taucheinsätze von den finnischen Kollegen dargestellt werden. Dabei werden auch die Unterlagen des Pipeline-Betreibers (Nord Stream, Schweiz) einbezogen. Aktuell beschäftigt sich die finnische Umweltbehörde mit der Ölgefahr durch die Wracks und hat das DSM hierbei um Hilfe bei der Beschaffung von Unterlagen gebeten.

#### **Forschungsprojekt: Hafenlandschaften im Wandel von 1970 bis in die Gegenwart**

Häfen prägen seit jeher das Bild der Landschaft und der Städte an den Küsten. Als betriebsame Drehscheiben des Waren- und Personenverkehrs wie auch als Teil unserer Kulturlandschaft sind sie stets wirtschaftlichen und funktionalen Entwicklungen unterworfen und verändern regelmäßig ihr Erscheinungsbild. Im Zuge des Umstrukturierungsprozess der letzten Jahrzehnte sind nicht nur wichtige Zeugnisse unserer Wirtschafts-, Technik- und Verkehrsgeschichte, sondern auch bedeutsame Aspekte unserer maritimen und kulturellen Erinnerung verloren gegangen. Es gilt daher, materielle Zeugnisse unserer maritimen Industriekultur, durch die die Küstenregionen mit den hier lebenden Menschen geprägt sind, beispielhaft für die Nachwelt zu erhalten. Nicht mehr benötigte historische Hafenreviere oder Werftareale sind wegen ihrer attraktiven Lage häufig für Wirtschaftsansiedlungen,

Freizeitprojekte oder Wohnanlagen umgenutzt worden. Dabei ist allerdings in vielen Fällen wenig Rücksicht auf die vorhandene historische Bausubstanz genommen worden. Nur vereinzelt war es möglich, Speicher, Krane oder technische Wasserbauwerke in ihrem historischen Kontext zu belassen. Dabei bieten gerade solche Objekte die Möglichkeit, zukunftsgerichtete Stadtplanung und vorhandenes historisches Potential miteinander zu verknüpfen, um auf diese Weise Authentizität und Identität des jeweiligen Standortes in lebendiger Weise zu vermitteln.

Dirk J. Peters beschäftigt sich seit vielen Jahren damit, den Wandel der Hafenlandschaft zu dokumentieren. Er nahm eine Bestandsaufnahme der letzten Zeugnisse der maritimen Industriekultur vor und analysierte den Wandel unter technik-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen sowie stadttopografischen Aspekten. An das erfolgreiche Symposium aus dem Jahr 1999 anknüpfend, luden Dirk J. Peters und Dr. Hartmut Bickelmann, Leiter des Stadtarchivs Bremerhaven, in Kooperation mit The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH) im November 2010 zahlreiche Experten zu einer Tagung ins Deutsche Schiffahrtsmuseum ein. Die Referenten – Stadtplaner, Denkmalpfleger und Historiker – stellten Beispiele für den Wandel der Häfen aus ihren Arbeitsbereichen aus Deutschland, Europa und der ganzen Welt vor.

#### **Forschungsprojekt: Der Norddeutsche Lloyd – Global Player der Schiffahrtsgeschichte**

Zum 150-jährigen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd (NDL) im Jahre 2007 zeigte das Deutsche Schiffahrtsmuseum eine große Sonderausstellung zur Reedereigeschichte. Die Ausstellung konnte jedoch nur einen Bruchteil der wissenswerten Informationen zur Geschichte der bremischen Reederei präsentieren. Auch nach dem Ende des Jubiläumjahres arbeitete Dirk J. Peters weiter über den NDL. In Kooperation mit Harald Focke, Bassum, und Dr. Christian Ostersehle, Bremen, entstand in den Jahren 2010 und 2011 eine Zusammenfassung der neuesten Ergebnisse zur Reedereigeschichte, die gezielt einzelne Aspekte wie die Dokumentation der Hafenanlagen des Lloyd in Hoboken und die Geschichte der Offiziersausbildung beim NDL zeigt. Abgeschlossen wurde das Projekt im Jahr 2011 mit einer chronologischen Bibliografie zum NDL seit dem Jahr 2000.

Veröffentlichung: Harald Focke, Christian Ostersehle und Dirk J. Peters: Bibliografie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 33, 2010 (erschienen 2011), S. 385–407.

#### **Forschungsprojekt: Schiffe und Schiffahrt während des hohen und späten Mittelalters in der südwestlichen Ostsee. Auswertung der archäologischen Quellen aus Mecklenburg-Vorpommern**

Schiffsfunde wurden in der Vergangenheit meist sehr isoliert vor einem rein maritimen Hintergrund betrachtet. Dabei stand oft der Versuch im Mittelpunkt,

Schiffstypen zu bestimmen, um diese anhand von schriftlichen Quellen zu identifizieren und ihre Entwicklung nach einem evolutionstheoretischen Ansatz abzuleiten. Im Jahr 1992 stellte der Schwede Björn Varenius diesen alten Forschungsansatz infrage und unternahm den Versuch, die bis dahin interpretierten Quellen zur Schiffsforschung vor ihrem sozialhistorischen Hintergrund neu zu deuten. Dabei kam er durch eine umfassende quellenkritische Betrachtung zu neuen Erkenntnissen. Die Grundlage seiner Untersuchung war die Überzeugung, dass jeder Veränderung im Schiffbau eine rationale Entscheidung des Menschen zugrunde liegt. Sie ist also eine Reaktion auf seine Umwelt. 1997 nahm Jan Bill bei seiner Auswertung mittelalterlicher Schiffsfunde aus Dänemark diesen Grundsatz auf. Indem er die Schiffskonstruktionen nicht als Ganzes betrachtete, sondern sie in einzelne technische Lösungen aufspaltete, schuf er die Grundlage für eine systematische vergleichende Analyse des schiffsarchäologischen Materials. Darüber hinaus war es so möglich, selbst einzelne Bauhölzer von Schiffen in die Auswertung einzubeziehen. Damit ließen sich die beobachteten technischen Veränderungen als Reaktionen auf sozialhistorische Ereignisse erklären. An diesem Forschungsansatz hat sich auch das von drei Instituten beantragte Projekt orientiert, um das schiffsarchäologische Material von der südwestlichen Ostseeküste in die aktuelle Forschung zu integrieren. Dr. Friedrich Lüth vom Deutschen Archäologischen Institut in Berlin, Dr. Jens-Peter Schmidt, Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Dezernat Archäologie, Schwerin, und Dr. Ursula Warnke vom DSM machten die Auswertung der gesammelten schiffsarchäologischen Daten und des schiffsarchäologischen Materials in den Archiven und den Magazinen des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege, Schwerin, zum Thema ihres Projekts. Als Projektmitarbeiter konnte Dipl.-Prähist. Mike Belasus gewonnen werden, der die Auswertung der Unterlagen übernahm.

Die Auswertung des schiffsarchäologischen Materials von der südwestlichen Ostseeküste hat deutlich gemacht, wie und unter welchen Bedingungen sich neue Schiffbauweisen im Ostseeraum etablieren konnten. Die Schiffsteile aus Lübeck sprechen dafür, dass mit der Neugründung Lübecks auch eine neue Art der maritimen Infrastruktur durch die deutschen Siedler aus dem Westen an die Ostsee gebracht wurde. Lübeck kommt bei der Etablierung neuer Schiffstypen eine Schlüsselposition zu. Hiermit wird Bolins Vermutung zumindest zu einem Teil widerlegt, dass die deutschen Siedler sich des vorhandenen regionalen Schiffbaus bedient hätten (Bolin 1933). Diese Beobachtung muss nach der weitergehenden Betrachtung des Fundmaterials jedoch relativiert werden. Die Schiffsfunde und Schiffshölzer aus Mecklenburg-Vorpommern zeigen die Koexistenz neuer und regional etablierter Schiffbaumethoden an. Die alte Vermutung, dass die sogenannte Koggenbauweise alte Bauweisen zurückgedrängt hätte (u.a. Heinsius 1956), kann somit nicht bestätigt werden. Unter den seegehenden Handelsschiffen sind beide Bauformen vertreten. Die neuen Bauweisen gleichen vielmehr das Defizit von

Schiffskapazitäten und maritimer Infrastruktur aus, das infolge der Städtegründungen, einer steigenden Bevölkerungszahl und eines neuen Wirtschaftssystems entstand. Dabei war die Verbreitung der neuen Baumethoden an die Menschen gebunden, die dieses Wissen mitbrachten, ausführten und an Folgegenerationen weitergaben. Dies war dort möglich, wo eine entsprechende Nachfrage bestand. Dieser Zusammenhang lässt Rückschlüsse auf das nachgewiesene Hauptverbreitungsgebiet dieser Bauform zwischen Flandern im Westen und dem Baltikum im Osten zu. Der bisher

jüngste Fund eines Schiffes in Koggenbauweise verstärkt die Vermutung, dass es sich bei dem scheinbaren Verschwinden dieser Bauweise aus dem archäologischen Kontext tatsächlich um die Adaption der in Nordwesteuropa im 15. Jahrhundert aufkommenden Kraweelbauweise handelte (Hocker 1991). Somit stellt die Auswertung des schiffsarchäologischen Materials von der südwestlichen Ostseeküste eine wichtige Erweiterung der Forschung zum hoch- und spätmittelalterlichen Schiffbau dar und lässt Rückschlüsse auf Entwicklungen in anderen Regionen zu.

# POLARFAHRT 1914



## NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN

Vertretung in Stuttgart  
Passage-Bureau ROMINGER  
Königstrasse 15





## V. TRANSFERLEISTUNGEN FÜR FORSCHUNG UND AUSBILDUNG

### Akademische Lehre

Im Rahmen der universitären Lehre werden von Wissenschaftlern des DSM Lehrveranstaltungen angeboten, Klausuren korrigiert, Hausarbeiten, Staatsexamina, Magisterarbeiten sowie Dissertationsvorhaben betreut.

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

Die Berufung zum Geschäftsführenden Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums im August des Jahres 2004 erfolgte mit einer Kooperationsprofessur für Schiffahrtsgeschichte an der Universität Bremen. Diese Professur ist die einzige ihrer Art in Deutschland. Prof. Dr. Lars U. Scholl bot folgende Seminare an:

- WS 2009/2010: So kam das Meer zu uns. Die Deutschen und die See.
- SS 2010: Flottenpropaganda und die »Maritimisierung« der Öffentlichkeit im deutschen Kaiserreich 1871–1918.
- WS 2010/2011: Schiffahrt und Schiffbau in Deutschland während des Ersten Weltkrieges.
- SS 2011: Venedig – die Serenissima in der Neuzeit.
- WS 2011/2012: Versailles und die Folgen für die deutsche Schiffahrt.

An den Lehrveranstaltungen nahmen durchschnittlich 30 Studenten teil.

#### Dr. Ursula Warnke

Im Rahmen der im Jahr 2008 mit der Westfälischen-Wilhelms-Universität in Münster geschlossenen Kooperationsvereinbarung bot Ursula Warnke die folgenden Seminare an:

- WS 2009/10: Landeplätze und Hafenanlagen – Installationen in Wasserwegen des 1. Jahrhundert nach Chr. im nordwestlichen Teil Deutschlands.
- SS 2010: Die Besiedelung der Nordsee und ihrer Küste seit dem Mesolithikum.

- WS 2010/11: Einführung in die Maritime Archäologie.
- SS 2011: Maritime Archäologie im Ostseeraum.
- WS 2011/2012: Maritime Archäologie der Nordsee.

#### Dr. Dirk J. Peters

Im Fachbereich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Osnabrück bot Dr. Dirk J. Peters Seminare zu schiffahrtsgeschichtlichen Themen an:

- WS 2009/2010: Das Kanalwesen als Beitrag zur Entstehung der modernen Welt.
- SS 2010: Vom Segelschiffbauhandwerk zur Eisen-, Dampf- und Motorschiffbauindustrie. Die Entwicklung des deutschen Seeschiffbaus im 19. und 20. Jahrhundert.
- WS 2010/11: Deutschland zur See. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich (1871 bis 1918).
- SS 2011: Ein Platz an der Sonne. Die Geschichte der deutschen Kolonien.
- WS 2011/2012: Sturmfluten, Deichbau und Küstenschutz an der Nordseeküste. Der Wandel einer Küstenlandschaft in den letzten zweihundert Jahren.

Am Historischen Seminar der Universität Hamburg beteiligte sich Dirk J. Peters an dem Hauptseminar der Professoren Norbert Fischer und Franklin Kopitzsch:

- WS 2011/2012: Katastrophen. Sturmflut in Hamburg 1962.

#### Hans-Walter Keweloh

Den Studierenden an der Leibniz-Universität Hannover sollte praxisorientiert erläutert werden, wie ein archäologischer Fund als Quelle der Geschichtsforschung dienen kann. Weiter sollte der methodische Zugang zum Original als Quellengattung vermittelt werden. Auf Einladung von Arne Borstelmann gestaltete Hans-Walter Keweloh hierzu eine Veranstaltung im Rahmen des Seminars »Die Geschichte der Hanse«:

- WS 2009/2010: Kogge – das Schiff der frühen Hansezeit.

#### Dr. Jana Gelbrich

- Gastvorlesung am 6. Juli 2010 zum Thema »Bakterielle Holzzersetzung« im Masterstudiengang Holzbiologie und Holztechnologie der Georg-August Universität Göttingen.
- WS 2010/11: Seminar über wassergelagerte archäologische Hölzer.

#### Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz

Michael Sietz hielt eine Lehrveranstaltung an der HTW Berlin ab:

- WS 2010/2011: Seminar zur Konservierung organischer archäologischer Materialien.

#### Zentrum für Weiterbildung (ZWB) an der Universität Bremen

Alt und Jung studieren gemeinsam: In jedem Semester bietet die Akademie für Weiterbildung das Seniorenstudium an der Universität Bremen an. Das Programm besteht im Wesentlichen aus regulären Lehrveranstaltungen der Universität, die für Seniorinnen und Senioren – die sogenannten Kursstudierenden – geöffnet werden. Egal ob Natur-, Sozial- oder Geisteswissenschaften, quer durch alle Fachbereiche können sie an Vorlesungen und Seminaren teilnehmen.

In Zusammenarbeit mit dem Verantwortlichen für »Allgemeine wissenschaftliche Weiterbildung für Ältere«, Fritz Wilckhaus, organisierte Prof. Dr. Lars U. Scholl, im Rahmen des Kursstudiums zwei Seminare. In den Veranstaltungen hielt er Vorlesungen über Schiffahrtsgeschichte als historische Subdisziplin. In der ersten Sitzung erläuterte Lars U. Scholl die ganze Bandbreite der Schiffahrtsgeschichte. In einer zweiten Veranstaltung trafen sich dann alle Teilnehmer zu einem Studientag im Deutschen Schiffahrtsmuseum, der von 10 bis 16 Uhr dauerte, unterbrochen nur von einer kurzen Mittagspause. Die Teilnehmer waren begeistert, konnten sie doch alle Fragen zum Seminarthema und zu dem Forschungsmuseum vom Geschäftsführenden Direktor des Instituts beantwortet bekommen.

#### Betreuung von Abschlussarbeiten

##### Abgeschlossene Promotionsvorhaben

Katharina Jantzen schloss im Juli 2010 mit dem Kolloquium an der Universität Bremen erfolgreich ihr Promotionsverfahren ab (Gutachter: Prof. Dr. Ingo Heidbrink und Prof. Dr. Trond Bjørndal, University of Southampton). Ihre Doktorarbeit entstand an der Bremen International Graduate School for Marine Sciences – Global Change in the Marine Realm (GLOMAR). Die Graduiertenschule war im Rahmen der Exzellenzinitiative der Deutschen Forschungsgemein-

schaft und des Wissenschaftsrates 2006 genehmigt worden. Das DSM war als außeruniversitäres Forschungsinstitut an GLOMAR beteiligt und betreute die Doktorandin Katharina Jantzen seit 2007.

Die Arbeit erschien unter dem Titel »Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007«, Bremen 2010, als Band 15 der Deutschen Maritimen Studien.

Melanie Sulzer bearbeitete im interdisziplinären Forschungsprojekt »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger« das die Seefahrt betreffende Teilprojekt. Ihre Forschungsergebnisse legte sie in ihrer Dissertation unter dem Titel »Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung« vor. Sie beendete das Promotionsverfahren erfolgreich mit dem Kolloquium am 14. Februar 2011. Die Gutachter waren Prof. Dr. Franklin Kopitzsch und Prof. Dr. Lars U. Scholl. Die Arbeit wurde im Jahre 2012 veröffentlicht.

Das Forschungsvorhaben war bei dem Senatsausschuss Wettbewerb (SAW) der Leibniz-Gemeinschaft im Jahre 2006 beantragt worden. Es wurde mit Mitteln aus dem Pakt für Forschung und Innovation für den Zeitraum 2007–2009 gefördert. Das Projekt ist ausführlich in einem von allen Projektmitarbeitern verfassten Gemeinschaftsartikel beschrieben worden. Zur Sonderausstellung zur Sozialversicherung im DSM, die vom 19. Juni bis zum 20. Oktober 2010 gezeigt wurde, wird im Abschnitt über die Ausstellungen berichtet.

Veröffentlichungen: Lars U. Scholl und Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2009 (erschienen 2010), S. 200–203.

Melanie Sulzer: Die Neuordnung sozialer Sicherungssysteme für Seeleute zum Ende des 19. Jahrhunderts. In: 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 am 8. und 9. Oktober 2009. Bochum 2010, S. 175–188.

Melanie Sulzer und Lars U. Scholl: Einrichtungen zur sozialen Absicherung in der Seeschifffahrt. 1535–1928. In: Christoph Bartels (Hrsg.): ... höchst verpönte Selbst-Hilfe ... Zur Entstehung und Entwicklung der Sozialversicherung in Bergbau, Seefahrt und Eisenbahnwesen. Bochum 2012, S. 371–412.

Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 18). Bremen 2012.

Die aus dem Rickmers-Forschungsprojekt, das 2009 mit zwei Dissertationen und einer großen Sonderausstellung im DSM zu einem vorläufigen Höhepunkt geführt hatte, herausgelöste Frage des Reistransports durch die Rickmersfamilie wurde in einem weiteren Promotionsprojekt von Sören Dannhauer, M.A., unter-

sucht. Der Arbeitstitel lautete: »Deutscher Reishandel 1850–1914. Die zentrale Rolle Bremens und der Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt«. Die Arbeit ist erfolgreich abgeschlossen und vom Promotionsausschuss der Universität Bremen angenommen worden. Gutachter waren Prof. Dr. Franklin Kopitzsch und Prof. Dr. Lars U. Scholl. Die Veröffentlichung ist für 2013 als Band 22 der Deutschen Maritimen Studien vorgesehen.

Von Prof. Dr. Lars U. Scholl mitbetreut und 2010 abgeschlossen wurde die Promotion von Albrecht Willer, veröffentlicht unter dem Titel »Die Korrespondenz des Amtmanns Castendyk mit den Bremer Behörden 1827–1830«, Bremerhaven 2011.

### Laufende Promotionsvorhaben

Alexander Tassis: Die koloniale Praxis im Herrschaftsgebiet der niederländischen Vereinigten Ostindischen Compagnie (VOC) und die Reichsbindung, ihre Verarbeitung und Rezeption. Johann Wolfgang Heydt und der Textkorpus von Berichten deutscher Bediensteter der VOC: Deutsche Welterfahrung im 18. Jahrhundert. Im Jahr 2004 veröffentlichte das Deutsche Schiffahrtsmuseum die ins Deutsche übertragene Dissertation von Roelof van Gelder: Das ostindische Abenteuer. Deutsche im Diensten der VOC. In Ergänzung zu den Arbeiten über die deutsche Beteiligung an der europäischen Expansion vergab Lars U. Scholl das Promotionsthema, das Forschungen zu dem Reisebericht von Johann Wolfgang Heydt: Schau-Platz von Africa und Ost-Indien (Kurztitel), Wilhermsdorf/Nürnberg 1744, zum Ziel hat.

Die von Alexander Tassis bearbeitete Dissertation gliedert sich in zwei Hauptteile und einen Exkurs. In einem Hauptteil »Koloniale Praxis« gibt er eine umfassende Kommentierung des Reiseberichtes, in dem die VOC aus der Perspektive eines deutschen Bediensteten beschrieben ist. Die Aussagen Heydts werden kritisch anhand des heutigen Forschungsstandes auf ihren Wahrheitsgehalt hin untersucht und ihr aktueller Nutzen für die historische Forschung der betreffenden dekolonialisierten Nationen (Südafrika, Indonesien, Sri Lanka) abgeklärt.

Analysierte Themen sind u.a.:

- die Misswirtschaft der VOC an allen ihren Standorten (z.B. Kapstadt), in den unterschiedlichsten Geschäftsbereichen (z.B. der Personalpolitik) und in der militärischen Aktion (z.B. auf Java);
- das Chinesenmassaker von Batavia im Jahre 1740;
- das berufliche Wirken der VOC-Angestellten und der Festungsalltag der Soldaten in Colombo, Batavia, Pinto Galle mit seinen Schattenseiten, wie der Korruption;
- das Leben der Einheimischen in Colombo, im unabhängigen Königreich Kandy und in Batavia, das sich teilweise positiv vom europäischen Verhalten abhob;
- das Wesen der Herrschaft der VOC von der Ausführung der Zivilstrafen bis zur Krankenpflege. Im Exkurs wird die umfang- wie kenntnisreiche

Darstellung wischnuistischer Mythen in Heydts »Schauplatz« historisch gewürdigt. Heydt paraphrasiert inhaltlich Philippus Baldaeus. Jedoch wird der Gehalt des Baldaeischen Werkes umgedeutet: von einer christlichen Missionsschrift in eine hermetische Abhandlung, die den deutschen Leser zum Verständnis des Glaubens der Einheimischen in Südindien verhelfen soll. Er leitet damit zugleich in den zweiten Hauptteil über, da die besondere Rezeption der Hermetik im 18. Jahrhundert im Alten Reich der Deutschen aus der Fragestellung der kolonialen Praxis im engeren Sinne heraus- und in deren Rezeption und reichsgebundene literarische und wissenschaftliche Verarbeitung hinein führt.

Im zweiten Hauptteil »Reichsbindung« versucht Tassis die speziellen Voraussetzungen der deutschsprachigen Welterfahrungsliteratur in der vernetzten Provinzialität des Alten Reiches anhand des Heydt'schen Werkes und seines Umfeldes darzustellen. Besonderes Augenmerk richtet er auf die Themen:

- Die antikolonialen Tendenzen des reichsischen Merkantilismus: Von den Klassikern des Kameralismus bis zu den kleinstaatlichen Praktikern wird die wirtschaftliche Stellung Deutschlands zur Ostindienfrage kritisch diskutiert. Sie rekurren, wie eine von Heydts Hauptquellen, zum Teil auf die zahlreichen Reiseberichte von Deutschen in kolonialen Diensten.
- Die zeitgenössischen Theorien von Weltreisenden zur Stellung der Deutschen in der europäischen Expansionsphase.
- Der medientheoretische Ansatz der »Schauplatz-Literatur«. Wie bereits im Titel des Heydt'schen Werkes angelegt, ist dieser ein Teil der »Theatrum- oder Schauplatzliteratur«. Dieser frühneuzeitliche Korpus von Sachbüchern hat den Anspruch (sofern es sich um Reiseberichte im weitesten Sinne handelt), dem Lesepublikum Reisen in ferne Länder als »Seefahrten ohne Schiff und Segel« zu ermöglichen.
- Die Dänisch-Hallesche Mission in Tranquebar (Südindien) mit ihren engen Beziehungen zum niederländischen Konkurrenten.
- Die Stellung des Reichskreises Franken in der europäischen Expansionsphase um 1740 als Beispiel der durchaus gegebenen Entwickeltheit ozeanferner deutscher Provinzen: Den lokalen und regionalen Voraussetzungen der Produktion von Welterfahrungsliteratur europäischen Niveaus in Franken wird in ihrer reichs- und europaweiten Vernetzung von Wilhermsdorf bis Kopenhagen nachgegangen. Zwischen der kolonialen Praxis in Ostindien und den Interessen des deutschen Lesepublikums und des Alten Reiches werden Wechselwirkungen sichtbar gemacht und das mannigfaltige Werk Heydts bis in die kleinsten geistesgeschichtlichen Verästelungen hinein exemplarisch gedeutet. Überraschende Perspektiven des Quellenwertes deutschsprachiger Reiseberichte im heutigen postkolonialen Diskurs werden aufgezeigt. Das Alte Reich um 1740 und Ostindien werden einander näher gebracht.

Ursula Feldkamp: Arbeits- und Lebenssituation von Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen im Spiegel von Selbstzeugnissen 1860–1939 (Betreuer Prof. Dr. Michael Nagel, Bremen). Eine Darstellung des Projektes findet sich unter Forschungsschwerpunkt II.

Mike Belasus: Schiffbau und Schifffahrt während des Hohen und Späten Mittelalters. Eine Auswertung der archäologischen Quellen (Betreuer Prof. Dr. Hauke Jöns, Wilhelmshaven, Dr. Ursula Warnke).

### Abgeschlossene Magisterarbeiten

- Imke Schwarzrock: Der Krieg, der niemals stattfand. Die Darstellung des TRENT-Falles in der zeitgenössischen Bremer Presse (Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Eva Schöck-Quinteros);
- Marvin Köhnken: Das Heimstättengesetz der Vereinigten Staaten von Amerika im Spiegel der Deutschen Auswanderer-Zeitung. Auswandererinformationen während des Amerikanischen Bürgerkrieges (Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Dagmar Bechtloff);
- Nadine Hünefeldt: Die Gründung Geestemündes vor dem Hintergrund der Personalunion zwischen dem Königreich Hannover und Großbritannien (Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Eva Schöck-Quinteros);
- Silke Krämer-Pundt: Der Film als Propagandamittel am Beispiel des Panzerkreuzers POTESKIN von Sergej Eisenstein (Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Viktor Kittlausz);
- Jenny Braun: Die Geschichte der LIEMBA/ex GRAF GÖTZEN (Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Dagmar Bechtloff);
- Ronja Mücke: Die Weserlastkähne vom Teerhof in Bremen (Prof. Dr. Eva Strauch und Dr. Ursula Warnke).

### Doktorandenbetreuung

Die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses ist ein zentrales Anliegen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Die Doktoranden des DSM werden regelmäßig in Doktorandenkolloquien und in individueller Beratung betreut.

#### Tag des wissenschaftlichen Nachwuchses am Deutschen Bergbau-Museum (DBM)

Am 9. Dezember 2010 trafen sich erstmals auf Einladung von Prof. Dr. Rainer Slotta die Doktoranden der Forschungsmuseen Deutsches Bergbau-Museum (DBM), Deutsches Schiffahrtsmuseum (DSM) und Römisch-Germanisches Zentralmuseum (RGZM) in Bochum. Das Museum folgte damit einer Empfehlung zur strukturierten Doktorandenausbildung in der Leibniz-Gemeinschaft, um die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses zu stärken. Dr. Ruth Bendels als Repräsentantin der Leibniz-Gemeinschaft unterstrich in ihrem Statement die Bedeutung des wissen-

schaftlichen Nachwuchses für die Leibniz-Gemeinschaft.

Prof. Dr. Lars U. Scholl als Doktorvater begleitete die beiden Doktoranden Sören Dannhauer und Alexander Tassis, die ihre Promotionsvorhaben vorstellten. Die Teilnehmer hatten vorher eine schriftliche Kurzfassung ihres Vortrages eingereicht, so dass bereits im Vorfeld Kurzinformationen vorlagen, was der anschließenden Diskussion förderlich war. Das Ziel der ganztägigen Veranstaltung war einerseits, dem wissenschaftlichen Nachwuchs die Möglichkeit zu geben, fächer- und institutionenübergreifend ihre Projekte zu präsentieren und sich der Diskussion zu stellen. Andererseits sollte die Zusammenarbeit der Forschungsmuseen untereinander gestärkt werden, die sich zwischen dem DBM und dem DSM in einer Vielzahl von gemeinsamen Projekten bereits bestens bewährt hat. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass solche Veranstaltungen sinnvoll sind und jährlich wiederholt werden sollten. Im Jahre 2011 wurde der Kreis der beteiligten Institute umfassend erweitert.

#### Erstes Doktorandenforum der Sektion A der Leibniz-Gemeinschaft in Kiel

In der Sektion A war bereits verschiedentlich über ein Doktorandenforum diskutiert worden. Prof. Dr. Olaf Köller vom Institut für die Pädagogik der Naturwissenschaften und Mathematik (IPN) in Kiel, der auch den Festvortrag hielt, ergriff die Initiative und lud zum Ersten Doktorandenforum am 19./20. September 2011 in Kiel ein. Ziel der Tagung war die Vorstellung der Sektion A und die Positionierung der Leibniz-Einrichtungen im Verhältnis zu anderen wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen. Darüber hinaus sollte der Wissenstransfer unter den Forschungsmuseen und Forschungsinstitutionen gestärkt werden.

Im ersten Teil der Tagung stellten u.a. der Präsident, Prof. Dr. Karl Ulrich Mayer, die Leibniz-Gemeinschaft und Prof. Dr. Dr. Ludwig M. Eichinger die Sektion A vor. Externe Referenten hielten Vorträge über »Effektives Vortragen« und »Wissenschaft kommunizieren für die Öffentlichkeit«, in denen Eckpunkte wissenschaftlicher Präsentations- und Publikationstechniken vorgestellt wurden.

Der zweite Teil bot den über 60 Doktoranden in mehreren Sessions die Gelegenheit, sich über die verschiedenen Promotionsvorhaben auszutauschen. Wichtige Aspekte des Forums waren der Disziplinen übergreifende Diskurs, die Kommunikation zwischen Forschungseinrichtungen und der Öffentlichkeit sowie die Netzwerkbildung der Promovenden der verschiedenen Forschungsinstitutionen innerhalb der Leibniz-Gemeinschaft. Prof. Dr. Lars U. Scholl nahm für das DSM an der Veranstaltung teil. Wie bereits im Jahr 2010 wurde er von den Doktoranden Sören Dannhauer und Alexander Tassis sowie dem neu hinzugekommenen Mike Belasus begleitet.

#### Wissenschaftliches Volontariat

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 2010 beendeten die Volontäre Marc Liedtke, Dina Schmidt und Christina Voigt ihre zweijährigen Volontariate. Während Marc Liedtke schwerpunktmäßig in der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt war, hatte Dina Schmidt ihre Wunschaufgabe in der Museumspädagogik gefunden. Christina Voigt, die sich intensiv mit der Firmengeschichte der Familie Rickmers beschäftigt hatte, hatte bei der Gestaltung und dem Aufbau der Sonderausstellung »175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte« sowohl inhaltlich wie auch konzeptionell mitgearbeitet.

Das Volontariat von Inga Brantzky, M.A., das im Frühjahr 2011 endete, hatte seinen Schwerpunkt in der Mitarbeit im Com.Pakt-Projekt.

Neben der praktischen Ausbildung in verschiedenen Bereichen des DSM gehörte die Teilnahme an den Fortbildungsveranstaltungen des Deutschen Museumsbundes zu den Pflichten der Volontäre. Alle weiteren Qualifizierungsangebote, die die vier jungen Menschen besuchen wollten, wurden nur zu gerne genehmigt.

### 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 auch eine breite Palette interessanter Ausbildungsmöglichkeiten in handwerklichen oder verwaltenden Berufen. Zu den handwerklichen Berufen zählen Industriemechaniker, Technische Produktdesigner und 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.

Mit der Möglichkeit, als Azudent einen dualen Studiengang zur Ausbildung als Fachinformatiker zu absolvieren, hat das DSM sein Angebot an junge Menschen im Jahr 2009 erweitert. Das Studium zum Fachinformatiker wird durch eine praktische Ausbildung ergänzt.

Mit besonderem Stolz kann im Jahr 2011 auf den Erfolg der zur Technischen Produktdesignerin ausgebildeten Irina Stroo geblickt werden, die als eine der Besten im Land Bremen abgeschnitten hat. In einem Festakt am 22. September 2011 konnte sie im Beisein ihres Ausbilders, Andree Schnelle, ihre Urkunde in Empfang nehmen.

### Investition in die Zukunft: Der Girls'Day

Ursprünglich gedacht als Informationstag für Mädchen, die Interesse an sog. Männerberufen zeigen, steht der Girls'Day mittlerweile auch Jungen offen und wird zunehmend als »Zukunftstag« bezeichnet. Die Vielzahl der Arbeitsbereiche im Deutschen Schiffahrtsmuseum ermöglicht es vielen Jungen und Mädchen, einen Einblick in verschiedene Berufe zu bekommen. In den Jahren 2010 und 2011 wurden von den Abteilungen Modellbau, Holzkonservierung, Magazin, Tischlerei und Museumspädagogik insgesamt 20 Teilnehmer betreut.







## VI. NATIONALE UND INTERNATIONALE KONTAKTE

Für Wissenschaftler ist der Austausch mit der nationalen und internationalen scientific community unerlässlich. Wissenschaftler des DSM forschen als Gäste in anderen Einrichtungen, und ausländische Wissenschaftler sind gern gesehene Gäste, denen die Infrastruktur der Einrichtung zur Verfügung gestellt wird.

Tagungen, Symposien und Konferenzen dienen als Informationsbörse für die Verbreitung von Forschungsergebnissen. Die Diskussion mit Kollegen erzeugt Spannungen und Anregungen, aus denen im Idealfall neue Forschungsansätze hervorgehen. Erfolgreiche Forschung bedingt, dass die Wissenschaftler in der Wissenschaftsöffentlichkeit präsent sind, ihre Namen, ihre Interessen- und Forschungsschwerpunkte, Veröffentlichungen und Kontaktdaten. Die bestehenden Netzwerke haben auch in den Jahren 2010 und 2011 zu einer regen Teilnahme an nationalen und internationalen Veranstaltungen geführt.

### Kooperationen

In den Jahren 2010 und 2011 bestanden acht Kooperationen, die die unentgeltliche wechselseitige Nutzung von Forschungsmöglichkeiten auf den gemeinsam interessierenden Forschungsgebieten zwischen den kooperierenden Einrichtungen vertraglich regeln. Die Kooperationspartner sind:

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

Auch in der täglichen, nicht-wissenschaftlichen Arbeit sind Kooperationen von großer Bedeutung:

- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger;
- Schiffergilde Bremerhaven;
- Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven.

### Führungspositionen in nationalen und internationalen Forschungsnetzwerken

#### International Journal of Maritime History (IJMH)

Auf dem 9. Internationalen Wirtschaftshistoriker-Kongress in Bern im Jahre 1986 wurde auf Anregung von Prof. Nakagawa (Tokio) und Prof. Peter Davies (Liverpool) die International Maritime Economic History Association (IMEHA) ins Leben gerufen, zu deren Gründungsmitgliedern Lars U. Scholl gehörte. Der Zusammenschluss sollte der Vernetzung der weltweit forschenden Schiffahrtshistoriker dienen. Drei Jahre später erschien in St. John's in Neufundland erstmals das »International Journal of Maritime History« (IJMH). Von Anfang an gehörte Lars U. Scholl dem Wissenschaftlichen Beirat an. Im Jahre 1995 übernahm er den Vorsitz des Advisory Boards und hatte diesen bis zum Frühjahr 2012 inne. Im Frühjahr des Jahres 2012 wurde er für eine Amtszeit von zunächst vier Jahren zum Präsidenten von IMEHA gewählt. Als wichtigstes Ziel hat er sich gesetzt, die IMEHA für alle Schiffahrtshistoriker zu öffnen und die Beschränkung auf maritime Wirtschaftswissenschaftler aufzugeben. Weitere anstehende Aufgaben sind die Vorbereitung des 7. Internationalen Schiffahrtshistoriker-Kongresses im Jahr 2016 in Fremantle/Perth sowie die Verlagerung der Herausgabe des IJMH von St. John's an die Universität Hull in Großbritannien.

#### Centre for Maritime and Regional Studies (CMRS)

Das Centre for Maritime and Regional Studies wurde 1994 vom Fischerei- und Schiffahrtsmuseum in Es-

bjerg und der Universität Aarhus, orientiert an dem Beispiel des Deutschen Schiffahrtsmuseums, gegründet. Nachdem sich die Partnerschaft zwischen dem Museum und der Universität positiv und wissenschaftlich hervorragend entwickelt hatte, bewarb sich die Süddänische Universität in Esbjerg um Übernahme und Verlagerung des CMRS nach Esbjerg. Für die junge Süddänische Universität bedeutete dies eine wissenschaftliche Aufwertung, die das akademische Renommee erhöhte. Seit der Gründung gehörte Lars U. Scholl dem wissenschaftlichen Beirat des CMRS an. Im Jahr 2001 übernahm er den Vorsitz des Gremiums und leitete dieses bis zu seiner Pensionierung.

#### International Congress of Maritime Museums (ICMM)

ICMM, der weltweite Zusammenschluss von Schiffahrtsmuseen, tagte erstmals im Jahr 1972 im National Maritime Museum in Greenwich. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum war seit seiner Gründung in dieser Organisation vertreten und übernahm bald eine führende Rolle. Im Jahre 2005 wurde Lars U. Scholl in das Executive Committee des ICMM gewählt. Seine Aufgaben nahm er bis zu seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst wahr. Er verabschiedete sich auf dem ICMM-Kongress in Newport News im Jahre 2011.

#### Association of North Sea Cities (ANSC)

Die Association of North Sea Cities (ANSC), versteht sich als Organisation, die es Schiffahrtsmuseen rund um die Nordsee erleichtern soll, eine wissenschaftliche Kooperation grenzübergreifend zu vertiefen und weiter auszubauen. Im Abstand von drei Jahren finden wissenschaftliche Konferenzen zu maritim-historischen Themen statt. Seit 1989 ist Lars U. Scholl im Führungskreis der ANSC aktiv. Auf seine Einladung hin trafen sich die Mitglieder im Jahr 2005 in Bremerhaven. Als Chair organisierte Lars U. Scholl die 8. North Sea History Conference unter dem Titel »Crisis and Transition. Maritime Sectors in the North Sea Region 1790–1940«. Der Tagungsband erschien im Jahr 2008 als Band 5 der Deutschen Maritimen Studien. Regelmäßig werden von der ANSC gemeinsame Ausstellungen konzipiert. Die Ausstellung »North Sea Lights«, die sich mit den Leuchttürmen an der Nordsee befasst, wurde auch in Bremerhaven gezeigt und beeindruckte die interessierte Öffentlichkeit. Die aktuelle Ausstellung »North Sea Passenger Lines« ist das letzte Projekt unter der Leitung von Lars U. Scholl, der sich auf der 10. North Sea History Conference in Göteborg, die er als Mitglied des Program Committee maßgeblich mitgestaltet hatte, als aktives Mitglied verabschiedete.

#### Gastwissenschaftler am DSM

Die engen Beziehungen, die Lars U. Scholl mit der Süddänischen Universität in Esbjerg seit der Gründung des Centre for Maritime and Regional Studies verbinden, dessen Wissenschaftlichem Beirat er fast andert-

halb Jahrzehnte angehört hat, führte dazu, dass sich Prof. Thijs Marleveld an das DSM wandte mit der Bitte, die Promotion von Holger Schweitzer für einige Monate zu fördern. Bei dem Promotionsprojekt handelt es sich um eine Vergleichsstudie von renaissancezeitlichen Klinkerbooten anhand archäologischer Wrackfunde im westeuropäischen Küstenraum inklusive deutscher Küstengewässer.

Basis und Ausgangspunkt bildet ein in Irland im Jahre 2007 geborgenes Wrack aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, das sogenannte »Drogheda Boat«. Die Erhaltungsbedingungen dieses hochseetauglichen Klinkerbootes sind hervorragend. Zu dem Fund gehört u.a. die zum Teil in situ erhaltene Heringsladung in sekundär verwendeten französischen Weinfässern. Die Funde erlauben Einblicke in Bootsbautraditionen einschließlich einer Adaption an lokale und individuelle Bedürfnisse sowie Einsatzbereiche. Zielsetzung des Promotionsprojektes ist es, das derzeit bekannte archäologische Fundmaterial zeitgleicher Bootswracks in Klinkerbauweise im westeuropäischen Küstenraum auf verschiedene Aspekte hin zu vergleichen. Dies beinhaltet eine analytische Gegenüberstellung der einzelnen Bootsfunde in Bezug auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede anhand schiffsarchitektonischer Merkmale, die wiederum Rückschlüsse auf Schiffbau-traditionen, individuelle Adaptionen an Einsatzgewässer sowie andere potentielle Faktoren, wie z.B. Verfügbarkeit von Rohstoffen und Einführung neuer Technologien, erlauben.

Vom 8. Juni 2011 bis zum 1. März 2012 wurde Holger Schweitzer als Gastwissenschaftler aufgenommen. Das Arbeitsprogramm beinhaltete die Aufnahme von für das Promotionsprojekt relevantem Material in westeuropäischen Küstengewässern mit besonderem Schwerpunkt auf dem atlantischen sowie Nordseeraum. Der geografische Einzugsbereich für die Materialaufnahme erstreckt sich von Norwegen bis Frankreich und erlaubt somit eine weitgefächerte Analyse renaissancezeitlicher Klinkerboote aus archäologischen Fundzusammenhängen.

Auf Bitten von Prof. Heidbrink ermöglichte Lars U. Scholl Chris Percy, einem Geschichtsstudenten der Old Dominion University in Norfolk, Virginia, einen vierwöchigen Studienaufenthalt im Deutschen Schiffahrtsmuseum. In der Zeit vom 1. Juni bis zum 1. Juli 2011 bekam er die Gelegenheit, den Lehrbetrieb an der Universität Bremen kennenzulernen. Um dem jungen Mann Einblick in die Museumsarbeit zu geben, beteiligte Lars U. Scholl ihn an den Vorbereitungen zur Ausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner«, die am 19. Juni 2011 eröffnet wurde. Chris Percy unterhielt die Gäste bei der Ausstellungseröffnung mit einer Darbietung auf dem Dudelsack. Die freundliche und kooperative Art von Chris Percy machte es seinem Betreuer leicht, in dem von der Universität geforderten Beurteilungsbogen über den Studenten und sein Verhalten nur Positives zu berichten.

## 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.

### Restaurator Thomas Ammermann

- Verband Deutscher Restauratoren (VDR)

### Dipl.-Prähist. Mike Belasus

- MARES PhD Researcher's Network
- FRAUG Faro-Rhino Archaeological User Group

### Dr. Jana Gelbrich

- ICOM-WOAM (ICOM Working Group Wet Organic Archaeological Materials)
- Mitglied des Scientific Committee des belgischen Forschungsprojektes »The Cog of the Doel«
- Experte innerhalb des DIN, NA Bau-Arbeitsausschusses NA 005-01-36 AA »Erhaltung des kulturellen Erbes« (Spiegelausschuss zu CEN/TC 346 »Conservation of Cultural Property«)
- Scientific Committee COST Action IE0601 (»Wood Science for Conservation of Cultural Heritage«)

### 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 Flößerei-Vereinigung – Vorsitzender
- International Timber-Raftsmen-Association – Vice-President
- AG Binnenfahren Deutschland – Vorsitzender
- Maritime Lebenswelten Cuxhaven – Beiratsmitglied
- Schwedenspeichermuseum Stade – Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
- Deutsches Sielhafenmuseum Carolinensiel – Beiratsmitglied
- Horst-Janssen-Museum Oldenburg – Beiratsmitglied
- Museum Nienburg – Beiratsmitglied
- Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz e.V. – Beiratsmitglied
- Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. – Vorstandsmitglied
- Pier der Wissenschaften

### Klaus-Peter Kiedel

- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft – 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 Grafschaft Bentheim«

### Dipl.-Biol. Marc Liedtke, M.A. (bis Mai 2010)

- 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
- TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage)
- Maritime Interessengemeinschaft Bremen/Unterweser
- Interessengemeinschaft Seezeichen
- Arbeitsgruppe Kultur, Metropolregion Hamburg
- Arbeitskreis Industriedenkmalpflege
- Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft
- Georg-Agricola-Gesellschaft – Wissenschaftlicher Beirat
- Deutsche Gesellschaft für Schifffahrt- und Marinegeschichte
- Heimatbund der Männer vom Morgenstern

### 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)

#### Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler

- Arbeitskreis Informationstechnologie der Leibniz-Gemeinschaft – Sprecherin

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

- Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission – Vorsitzender
- International Congress of Maritime Museums (ICMM) – Member of Executive Council
- Association of North Seas Cities – Vorstandsmitglied
- Centre of Maritime and Regional Studies des Fischerei- und Schifffahrtsmuseums Esbjerg und der Süddänischen Universität – Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats
- International Journal of Maritime History und 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
- Heimatbund der Männer vom Morgenstern

#### Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz

- Mitarbeit in der Faro and Rhino Archaeological User Group (FRAUG) – internationale Arbeitsgemeinschaft zur Entwicklung und Standardisierung von digitalen Dokumentationsverfahren in der Schiffsarchäologie
- Mitarbeit in der Forschungsallianz Kulturerbe »FALKE« zwischen Fraunhofer-Gesellschaft, Leibniz-Gemeinschaft und der Stiftung Preußischer Kulturbesitz

#### Dr. Ursula Warnke

- European Collaborative for Science, Industry and Technology Exhibitions (Ecsite)
- Ecsite Deutschland – Vorstandsmitglied
- International Council of Museums (ICOM)
- Deutscher Museumsbund, Fachgruppe Dokumentation
- Deutsches Technikmuseum Berlin – Mitglied Stiftungsrat
- Nordwest-Verbund Meeresforschung
- Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie (DEGUWA)

- Deutscher Museumsbund
- ICMM (International Congress of Maritime Museums)
- Marschenrat zur Förderung der Forschung im Küstengebiet der Nordsee e.V. – Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
- Internationales Sachsensymposium
- International Symposium on Boat and Ship Archaeology (ISBSA)
- Nordwestdeutscher Verband für Altertumsforschung
- Koordinierungskreis Wissenswelten
- BIS Bremerhaven Touristik: Mitarbeit in verschiedenen Arbeitskreisen (Marketing, Kultur, Bildung)
- Koordinierungskreis Havenwelten
- Presseclub Bremerhaven

### Tagungen und Workshops in den Jahren 2010 und 2011

#### Studientag am 12. April 2010 in Venedig

Workshop »Vom Anker zum Krähenest – Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Photographie/From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography«

Lars U. Scholl sagte seine Teilnahme an der Jahreshauptversammlung 2010 der Renaissance Society of America (RSA) in Venedig unter der Bedingung zu, die von Dr. Nicole Hegener organisierte Session mit dem Titel »From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography« für Studienzwecke erweitern zu können. Er plante nach der Konferenz einen Studientag, auf dem das Thema vertieft werden sollte. In Kooperation mit dem Institut für Kunst- und Bildgeschichte der Humboldt-Universität zu Berlin, dem DSM und der Universität Bremen fand der Studientag am 12. April 2010 im Deutschen Studienzentrum in Venedig (Centro tedesco di Studi Veneziani) statt.

Sitz des Deutschen Studienzentrums sind zwei Stockwerke des Palazzo Barbarigo della Terrazza, der zwischen 1566 und 1570 durch Bernardin Constantin erbaut wurde. Blickfang und Prunkstück ist nicht die zum Rio di San Polo gewandte Fassade, sondern die große Terrasse über dem Canal Grande. Der damalige Direktor Priv.-Doz. Dr. Uwe Israel stellte uns freundlicherweise das Kaminzimmer für unseren Studientag zur Verfügung. Nach einer kurzen Begrüßung durch Dr. Israel und einführenden Worten der beiden Organisatoren wurden in vier Sektionen acht Vorträge gehalten. Tagungssprachen waren Deutsch und Englisch:

- Session I: Schiffmotive in Literatur und Kunst/Ship Motifs in Literature and Art  
(Moderation: Prof. Dr. Jan Pieper, RWTH Aachen)  
Vorträge:
- Kurt Douglas (Department of English/

Leigh, Bethlehem, PA): *Hamlet's Sea Voyage and the Motif of the Rudderless Boat*

- Nicole Hegener (Institut für Kunst- und Bildgeschichte, Humboldt-Universität zu Berlin): *Anker, Segel und Kanone. Nautische Motive als Identifikations- und Herrschaftsmetaphern*

Session II: *Das Schiff als Kunstwerk und Schiffskunst in der Moderne/The Ship as Work of Art and Ship Art in Modernity*  
(Moderation: Prof. Dr. Stephan Leibfried, Universität Bremen)

Vorträge:

- Jan Pieper (Lehrstuhl für Baugeschichte und Denkmalpflege, RWTH Aachen): *Das barocke Schiffsheck als Architekturprospekt*
- Stefan Neuner (Kunsthistorisches Institut in Florenz): *Bild und Segel. Momente eines nautischen Nachlebens der Malerei bei Broedthaers, Buren und Rauschenberg*

Session III: *Gemälde eines Schiffes und Marinemalerei/Painting Mariner and Marine Art*  
(Moderation: Hannah Baader, Kunsthistorisches Institut in Florenz)

Vorträge:

- Piero Falchetta (Biblioteca Nazionale Marciana, Venedig): *Il Libro di Michele da Rodi*
- Lars U. Scholl (DSM): *Marinemalerei in Deutschland*

Session IV: *Das Schiff in der Schatzkunst und Photographie/The Ship in Treasury Art and Photography*  
(Moderation: Lars U. Scholl, DSM)

Vorträge:

- Jutta Kappel (Grünes Gewölbe, Staatliche Kunstsammlungen Dresden): *Segelschiffe, Fregatten und Galeeren im Grünen Gewölbe Dresden*
- Elke Niemann (Institut für Kunst- und Bildgeschichte, Humboldt-Universität zu Berlin): *Seestücke. Ein photographisches Sujet wie zu Wasser gelassen*

Eine Auswahl (insgesamt 13) der Vorträge, die auf der Jahrestagung der RSA gehalten wurden, und einige Beiträge des Studententages sind in einem deutsch/englischen Konferenzband zusammengefasst: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): *Vom Anker zum Krähenest/From the Anchor to the Crow's Nest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie/Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography.* (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2011.

Die Publikation enthält einen Beitrag von Stephan Leibfried: *»Bismarcks Fall 1890 und die Erfindung des deutschen Staatsschiffs: »Der Lotse geht von Bord« als Schiffsbild der deutschen Politik.* Prof. Dr. Leibfried ist der Sprecher des von der DFG geförderten Sonder-

forschungsbereichs 597 *»Staatlichkeit im Wandel«* an der Universität Bremen. Leibfried und Lars U. Scholl bereiten seit längerer Zeit eine Kabinettsausstellung *»Staatsschiffe und Staatswandel«* vor, die ursprünglich 2011 im DSM gezeigt werden sollte, aber aus verschiedenen Gründen erst im März 2012 eröffnet werden konnte. Die Ausstellung ging vom deutschen Gebrauch der Staatsschiffmetapher von 1890 bis heute aus, wurde dann auf EU-Ebene von 1950 bzw. 1957 bis heute ausgeweitet und umfasste einige weitere Länder. Die Zielsetzung war eine doppelte:

»Es geht darum, Sfb-Ergebnisse ... an eine breitere, interessierte Öffentlichkeit zu vermitteln, die über die Fachöffentlichkeit weit hinausgeht. [...] Aus dem jüngeren Wandel dieser Ikonographie lassen sich ferner interessante Rückschlüsse auf die Sicht der Medien und der breiten Öffentlichkeit auf den Staatswandel ziehen« (*Staatlichkeit im Wandel*, Band 2, S. 1076ff.). Die im Sonderforschungsbereich gesammelten Vorlagen wurden durch die Bestände des DSM ergänzt. Dieses Projekt ist als *»work in progress«* zu verstehen. Der überlange und sehr anschauliche Einführungsvortrag von Stephan Leibfried fesselte die Zuhörer außerordentlich. Eine kleine Broschüre mit vielen Abbildungen und kurzen Erläuterungen konnten die Besucher mitnehmen.

#### MAI-Tagungen – *»museum and the internet«*

Der Landschaftsverband Rheinland (LVR), Abteilung Kultur und Umwelt, und das LVR-Archivberatungs- und Fortbildungszentrum organisieren und koordinieren seit 2001 jährlich eine Fachtagung rund um das Thema *»Museum und Internet«*. Sie richtet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Museen, Ausstellungshäusern und Kulturadministrationen sowie Archiven und Bibliotheken. In den zweitägigen Veranstaltungen werden gemeinsam mit Experten des WorldWideWeb aktuelle Aspekte der Internetnutzung im kulturellen Bereich diskutiert. Wichtige Themen sind dabei die besonderen Präsentations-, Werbe-, Marketing- und Kommunikationsmöglichkeiten des Internet in Anlehnung an die gesellschaftlichen Entwicklungen, die Veränderungen der Mediennutzung und Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnologie. In den vergangenen Jahren gehörten Sonderthemen wie virtuelle Ausstellungen, Online-Fundraising, Publishing on Demand, Customer-Relationship- und Content-Management zum Programm.

Die 10. MAI-Tagung des Jahres 2010 fand am 20. und 21. Mai 2010 im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg statt. Im Block III: *»Erforschen/Vermitteln/Lernen«* stellte Prof. Dr. Lars U. Scholl unter der Rubrik *»Community-Building und Blended Learning im Museum«* das Com.Pakt-Projekt Chile-Salpeter vor. Dipl.-Vw. Beatrix Fromm erläuterte die Projekt-Verwaltung/-Steuerung und Jörg Engster, Die Informationsgesellschaft mbH Bremen als IT-Partner im Com.Pakt-Projekt, präsentierte den virtuellen Gang durch eine verlassene Salpeter-Abbau-Anlage, die Oficina Santa Laura. Die Volontärin Inga Brantzky de-

monstrierte das von Jörg Engster und Partnern entworfene Spiel »Salpetris«, mit dem jugendliche Museumsbesucher am Bildschirm lernen, wie ein Segelschiff mit Salpetersäcken richtig beladen wird. Sind die Spieler nicht vorsichtig, kann die Ladung verrutschen und das Schiff kentert.

Dieses Gesprächs-, Austausch- und Informationsforum gab reichlich Gelegenheit zu erfahren, was in anderen Institutionen geplant und eingerichtet worden ist. Um die Kontakte nicht abreißen zu lassen, lud Lars U. Scholl die Teilnehmer zur nächsten MAI-Tagung im Jahr 2011 nach Bremerhaven ein.

*11. MAI-Tagung – »museum and the internet« (Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, 26./27. Mai 2011)*

Der Einladung von Lars U. Scholl, die 11. MAI-Tagung in Bremerhaven stattfinden zu lassen, kam der LVR gerne nach. Das Interesse war so groß, dass die zur Verfügung stehenden 120 Plätze sehr schnell vergeben waren. Als Hausherr begrüßte Lars U. Scholl die Anwesenden und brachte seine Hoffnung auf eine ergebnisreiche Tagung zum Ausdruck.

In fünf Vortragsblöcken wurden viele spannende Neuerungen präsentiert. Der Partner des DSM, Jörg Engster, stellte in Block I: »Games – Videos – Apps: Neue Formen der Medienkommunikation für Museen« das Projekt »Die Welt hinter den Bildern. Entwicklung und Vermarktung eines Online-Spiels für die Kunsthalle Bremen« vor. Dieses für Kinder konzipierte Spiel sollte das Interesse an der Kunsthalle während der bautechnisch bedingten Schließung wachhalten. Der Erfolg war durchschlagend: Im Jahr 2012 wurden Jörg Engster und seine Partner für das Spiel »Vom fehlenden Fisch – Die geheimnisvolle Welt der Gemälde« mit dem Deutschen Computerspielpreis 2012 ausgezeichnet.

Im Block II: »Digitalisieren – Dokumentieren – Präsentieren« stellten der Archivleiter des DSM, Klaus-Peter Kiedel, und sein Projekt-Mitarbeiter Alexander Cordes ihr SAW-Projekt »DigiPEER – vier Leibniz-Institute digitalisieren und erfassen historische technische Zeichnungen« vor. Eine Projektbeschreibung findet sich in dem Kapitel »Forschungsbasierte Sammlung«.

Zusätzlich zu den fünf Vortragsblöcken gab es drei Workshops:

- Workshop I: Wie kann ich mein Museum im Social Web platzieren? Konzepte und Strategien, Fragen und Antworten.
- Workshop II: iPhone, iPad und Verwandte: Was können Apps im Museum – und was nicht?
- Workshop III: Internationale Zusammenarbeit bei Online-Ausstellungen. Vorgehensweisen – Erfahrungen – Best Practice.

Nach zwei anstrengenden Tagen verließen die Tagungsteilnehmer Bremerhaven, um viele neue Eindrücke und Erkenntnisse reicher. Lars U. Scholl als Gastgeber konnte sich über die gelungene Veranstaltung freuen.

**Annual North American Society for Oceanic History (NASOH) Conference at Old Dominion University in Norfolk, Virginia, vom 12. bis 15. Mai 2011**

Unter dem Titel »Maritime History Research at the Beginning of the 21st Century« fand die Jahrestagung der NASOH in Norfolk statt. NASOH ist der 1973 gegründete nationale Zusammenschluss der professionellen Historiker, Unterwasserarchäologen, Archivare, Bibliothekare und Museumsfachleute in den USA. NASOH bietet ein Forum für maritime Geschichte und fördert die Forschung auf diesem Gebiet. Lars U. Scholl hielt auf Einladung des damaligen Präsidenten, Prof. James C. Bradford, den Hauptvortrag. Ihm gelang es, mit dem Vortrag eine Beziehung zwischen dem Tagungsort Norfolk als der Basis der amerikanischen Atlantik-Flotte und dem Hauptsponsor, Maersk-Amerika, herzustellen. Der Titel der key address lautete: »Commercial Shipping and Naval Warfare: The Battle of Tsushima (1905)«.

Die Hamburg-Amerika Linie hatte sich nach der Niederlage der russischen Pazifikflotte im »kleinen Krieg gegen den japanischen Zwerg« bei Port Arthur im Gelben Meer im Jahre 1904 auf die »weltpolitische Bühne begeben«, wie Arnold Kludas schreibt. Diese Niederlage löste die erste russische Revolution aus. Um die Schmach der Niederlage zu überwinden, wurde in St. Petersburg beschlossen, die Ostseeflotte in den Pazifik zu verlegen. Zu dieser halben Weltumseglung war die russische Marine nicht in der Lage, denn ihr fehlten alle Voraussetzungen, um die Kohleversorgung dieser Riesenflotte sicherzustellen. In diesem Moment brachte sich die Hapag ein. Sie verkaufte älteres Schiffsmaterial an die Russen und versorgte die russische Flotte auf dem Marsch von der Ostsee nach Ostasien mit Kohle. Da die Briten mit den Japanern sympathisierten, konnten die Russen von Großbritannien keine Hilfe erwarten. Als einzige weitere Reederei besaß nur die Hapag genügend Schiffe und Erfahrung, um diese logistische Aufgabe zu lösen. Albert Ballin zögerte nicht, diese Herausforderung anzunehmen. Ohne die deutsche Regierung zu informieren, schloss die Hapag im Juni 1904 einen Vertrag mit den Russen ab, in dem sie sich verpflichtete, mehrere hunderttausend Tonnen britischer Kohle, vorwiegend walisischer Herkunft, zu liefern, was nicht immer ohne Komplikationen ablief.

Dem russischen Admiral Rozestvenskij stand auf seinem Marsch nach Tsushima immer ausreichend Kohle zur Verfügung. Die Schlacht bei Tsushima endete mit der Vernichtung der russischen Flotte. Nach Bernhard Huldermann hat Ballin den Gewinn aus dieser Aktion im Oktober 1904 als recht erheblich bezeichnet. Der Roman von Frank Thiess: »Tsushima. Roman eines Seekrieges« erschien 1936 und wurde zu einem Welterfolg. Der Vortrag beschränkte sich jedoch nicht nur auf die logistische Leistung, sondern problematisierte auch das Verhältnis von Handelsschifffahrt und Marine sowie die Interdependenzen ziviler und militärischer Schifffahrt im Frieden und zu Kriegszeiten. Diesen Aspekt hatte auch Dr. Stefan Kiekel im Jahre 2010 im vierten Kapitel seiner von Lars U. Scholl betreuten Dissertation aufgegriffen.

Die Parallelen zum Hauptsponsor Maersk-Amerika sind schnell hergestellt. Maersk verschifft mit seinen Schiffen rund zwei Drittel der Ausrüstungen, die die amerikanischen Streitkräfte in den Irak- und Afghanistan-Kriegen benötigten oder noch heute benötigen. Eine andere Parallele ist ganz offensichtlich. 1904/05 war die Hapag die größte Reederei der Welt. Heute trifft dies auf die Maersk-Reederei zu.

Veröffentlichung: Stefan Kiekel: Die deutsche Handelschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 12). Bremen 2010.

#### 10th North Sea History Conference, Maritime Museum & Aquarium Gothenburg, 1.–3. September 2011: The Parallel Worlds of the Seafarer

Im Jahr 2011 fand die alle drei Jahre organisierte internationale Konferenz der Association of North Sea Cities (ANSC) in Göteborg statt. Traditioneller Tagungsort ist jeweils eines der Museen der Mitglieder, im Jahr 2005 hatte Lars U. Scholl nach Bremerhaven eingeladen. Thematisch sind die Konferenzen vorwiegend auf den nordeuropäischen Raum ausgerichtet, da die Mehrzahl der beteiligten Museen dort beheimatet ist.

Als Gründungsmitglied von ANSC war Lars U. Scholl für die Konferenz in Göteborg in das Organisationskomitee gewählt worden. Weiter übernahm er die Moderation der Session »The Seafarer's Urban World«. Eine Besonderheit an dem Konferenzformat ist eine Session, die Nachwuchswissenschaftlern die Chance bietet, vor einem internationalen Publikum ihre Forschungsprojekte vorzustellen. Aus Bremerhaven war Alexander Tassis mitgereist, der unter dem Titel »Micro-historical Aspects of European Expansion: A Travel Journal by J.W. Heydt, 1744« über sein Promotionsvorhaben berichtete. Um die Gespräche mit den Nachwuchswissenschaftlern intensivieren zu können, wurde zusätzlich zum Vortrag eine Poster-Präsentation ausgehängt. Der Beitrag von Alexander Tassis wurde im Tagungsband publiziert: Alexander Tassis: Micro-historical Aspects of European Expansion: A Travel Journal by J.W. Heydt, 1744. In: Richard Gorski and Britta Söderquist (eds.): The Parallel Worlds of the Seafarer: Ashore, Afloat and Abroad. Papers from the 10<sup>th</sup> North Sea History Conference. Gothenburg 2012, S. 214–216.

Auch Sören Dannhauer war aufgefordert worden, an der Tagung teilzunehmen. Für sein Fernbleiben gibt es eine erfreuliche Erklärung: Sören Dannhauer nahm an den zur gleichen Zeit in Moskau stattfindenden Studenteneuropameisterschaften im Rudern teil. Mit seinen drei Mitrudern wurde er Europameister im Vierer ohne Steuermann.

#### ICMM Congress in Washington D.C. und Newport News, VA, 9.–15. Oktober 2011: Maritime Museums 2011: Connecting with the Future

Der International Congress of Maritime Museums ist der Zusammenschluss der maritimen Museen rund

um den Globus. Lars U. Scholl ist sowohl Mitglied des Executive Committee wie auch des Program Committee. Um eine Europalastigkeit zu vermeiden, fand die Tagung des Jahres 2011 in den Vereinigten Staaten statt. Vom 9. bis 11. Oktober waren die Tagungsteilnehmer Gäste der Smithsonian Institution in Washington D.C. Am 12. Oktober fand der Transfer per Bus nach Newport News zum Mariner's Museum statt. Auf dem Wege dorthin wurde in Jamestown eine Pause eingelegt, um Gelegenheit zur Besichtigung dieses Freilichtmuseums zu geben. Im Jahre 1607 hatte eine Gruppe von 104 Engländern am James River gesiedelt und die erste englische Kolonie in Amerika gegründet. Von den drei Schiffen, mit denen die Siedler über den Atlantik gesegelt waren, liegen Nachbauten im Museumshafen, die nach dem Museumsbesuch von den Konferenzteilnehmern besichtigt wurden.

Das 1932 gegründete Mariner's Museum in Newport News ist eines der größten Schifffahrtsmuseen der Welt. Abgesehen von einer großen Sammlung beherbergt das Museum seit 1973 das USS MONITOR Center. In diesem Jahr wurde das Wrack der gepanzerten USS MONITOR, die 1862 in der Battle of Hamptons im Amerikanischen Bürgerkrieg Berühmtheit erlangte, in der Nähe von Cape Hatteras, North Carolina, geortet. Das Schiff erhielt den Status eines Unterwasserdenkmals. In dem Center werden jedoch Teile wie Turm, Propeller, Anker, Maschine und andere Artefakte konserviert. Ähnlich wie die Bremer Hansekogge von 1380 werden die Teile in Tanks in einer Konservierungsflüssigkeit gelagert, um das Metall zu stabilisieren. Die konservatorischen Aspekte wurden intensiv besprochen. Für zwei Tage wurde in dem Museum der Kongress fortgesetzt. Zum Abschluss der Tagung wurden die scheidenden Mitglieder des Executive Committee, darunter Lars U. Scholl, verabschiedet.

Auf dem Weg zurück zum Flughafen nach Washington gab es Gelegenheit, »Colonial Williamsburg« zu besichtigen. Teile der Stadt sind im Stile des 18. Jahrhunderts restauriert worden. Es ist ein sogenanntes »Living History Museum« mit rund einer Million Besuchern pro Jahr, in dem Personen in historischen Kostümen das Leben des 18. Jahrhunderts interpretieren. Aus Bremerhaven nahm auch Dr. Ursula Warnke mit ihrem Ehemann an der Konferenz teil.

#### North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA): 13th International Conference, Hull, 9.–11. November 2011

Die zweitägige Konferenz im Blaydes House des Hull Maritime History Centre bot dem Geschäftsführenden Direktor die Gelegenheit, den zweiten Band von »A History of the North Atlantic Fisheries: From the 1850s to the Early Twenty-First Century« vorzustellen, der Anfang 2012 als Band 19 der Deutschen Maritime Studien erschienen ist. Nur drei Jahre nach der Veröffentlichung des ersten Bandes, der 16 Beiträge enthält, ist mit dem Erscheinen des zweiten Bandes mit 13 Beiträgen dieses internationale Buchprojekt zum Abschluss gekommen. Die beiden Herausgeber, Prof. Dr. David J. Starkey von der University of Hull und





Prof. Dr. Ingo Heidbrink von der Old Dominion University in Norfolk, VA, haben zusammen mit Lars U. Scholl, dem Herausgeber der Deutschen Maritimen Studien, die Autoren ständig angehalten, die Termine einzuhalten. Dem Erscheinen des ersten Bandes waren sechs Jahre vorangegangen. Dieser Fehler sollte nicht wiederholt werden. Mit den beiden Bänden liegt eine Gesamtschau über die Fischereigeschichte des Nordatlantiks von den frühesten Zeiten bis zum Jahre 2000 in englischer Sprache vor. Das hat es in der Fischereigeschichtsforschung noch nicht gegeben. Hierzu ist auch die Arbeit von Katharina Jantzen: *Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007.* (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 15). Bremen 2010 zu zählen.

### Teilnahme der wissenschaftlichen Mitarbeiter an Tagungen, Workshops und Arbeitskreisen

#### Dipl.-Prähist. Mike Belasus

- Arbeitskreis Landesarchäologien im Projekt »Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee«, Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Hannover, 6.9.2011.
- Erstes Leibniz Doktorandenforum, IPN, Kiel, 19./20.9.2011.
- Internationale Konferenz zur Unterwasserarchäologie, Zadar/Kroatien, 29.9.–1.10.2011.
- 7. Deutscher Archäologiekongress, Bremen, 3.–7.10.2011.
- Küsten 2021 – Workshop des Nordwestverbands für Meeresforschung, Hansewissenschaftskolleg, Delmenhorst, 14.–17.11.2011.
- 2nd MARIS PhD-Researchers Network Workshop, Helsinki/Finnland, 18.–21.11.2011.
- UNESCO Scientific Colloquium on the Factors Impacting Underwater Cultural Heritage, Brüssel/Belgien, 12.–17.12.2011.

#### Inga Brantzky, M.A.

- Tagung »Forschen und Ausstellen« des Deutschen Museumsbundes und der Kulturstiftung der Länder, Cloppenburg, 12.–14.4.2010.
- Tagung »Grundlagen der Pressearbeit« des Deutschen Museumsbundes und der Kulturstiftung der Länder, Wolfenbüttel, 4./5.11.2010.
- 10. MAI Tagung, Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg, 20./21.5.2010.

#### Ursula Feldkamp, M.A.

- DFG-Tagung »Selbstzeugnis und Person – Transkulturelle Perspektiven«, Berlin, 24.–26.3.2010.
- Doktoranden-Tagung Volkskunde/Europäische Ethnologie/Kulturanthropologie und Empirische Kulturwissenschaft, Jena, 7.–9.5.2010.

#### Dr. Jana Gelbrich

- 41st IRG Conference (International Research Group on Wood Protection), Wien, 9.–13.5.2010 (Eigenbeitrag).
- 11th International Congress ICOM-CC WOAM (Wet Organical Archaeological Materials), Green-

ville, North Carolina, 24.–28.5.2010 (Eigenbeitrag; erfolgreiche Einwerbung eines Drittmittelzuschusses zur Kongressreise beim DAAD).

- Informal Meeting for Standards on Archaeological Waterlogged Wood, Izmir/Türkei, 20.10.2010 (Reise aus Drittmitteln finanziert).
- 4. Internationale Konferenz der CostAction IE0601 »Wood Science for Conservation and Cultural Heritage«, Izmir/Türkei, 20.–22.10.2010 (Reise aus Drittmitteln finanziert).
- Jahrestagung des Arbeitskreises Unterwasserarchäologie (AKUWA), Bremerhaven, 6./7.11.2010.
- Außerordentliche Spiegelausschusssitzung des DIN (CEN/TC 346 – Erhalt von Kulturgut), München, 2.5.2011.
- PARIS4 (Preservation of Archaeological Remains in situ), Kopenhagen/Dänemark, 23.–27.5.2011 (Eigenbeitrag).
- 7. Deutscher Archäologiekongress, Bremen, 3.–7.10.2011 (Eigenbeitrag).
- Shipwrecks Conference, Stockholm/Schweden, 17.–21.10.2011 (Eigenbeitrag).
- COST Final Conference »WoodCultHer«, Paris/Frankreich, 14.–16.11.2011 (Eigenbeitrag).

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

- Arbeitskreis Geschichte der Meeresforschung, Hamburg, 15.1.2010.
- Arbeitskreis Geschichte der Meeresforschung, Cuxhaven, 9.10.2010.
- Arbeitskreis Geschichte der Meeresforschung, Berlin, 25./26.3.2011.

#### Erik Hoops, M.A.

- Gemeinsamer Workshop von DIPE, GESIS und ZBW »Umsetzung von Open Access in der Leibniz-Gemeinschaft – Leibniz-Repository«, Hamburg, 2.6.2010.

#### Hans-Walter Keweloh

- Jahrestagung des Museumsverbands Niedersachsen und Bremen »Natur im Museum – Museen und Natur; kundig, anregend, widersprüchlich, aufregend!«, Museum am Schölerberg, Osnabrück, 4.–6.3.2010.
- Tagung der Arbeitsgemeinschaft Binnenfährten, Rees an der Ems, 27.3.2010.
- General Assembly der International Timber-Raftsmen Association (Internationale Flößer-Vereinigung), Rovereto/Italien, 9.–13.6.2010.
- Tagung »Mediävalismus im Spannungsfeld von Wissenschaft, Museum und populärer Geschichtskultur«, Museum Zeughaus, Vechta, 3./4.7.2010 (Eigenbeitrag).
- Workshop »Nachhaltige Museumssanierung« der TU Braunschweig, DSM, Bremerhaven, 22.9.2010.
- Jahrestagung der Deutschen Flößerei-Vereinigung, Lauenburg/Elbe, 23.–26.9.2010.
- Tagung der Arbeitsgemeinschaft Binnenfährten, Grimma an der Mulde, 5.11.2010.
- Tagung »Flößereilandschaft im Frankenwald«, Unterrodach, 22./23.10.2010 (Eigenbeitrag).

- Tagung des Arbeitskreises für Unterwasserarchäologie (AKUWA), Bremerhaven, 6./7.11.2010.
- Jahrestagung des Museumsverbands Niedersachsen und Bremen, Bremen, 11./12.3.2011.
- General Assembly der International Timber-Raftsmen Association (Internationale Flößer-Vereinigung), Bremerhaven, 7.–10.7.2011.
- Jahrestagung der Deutschen Flößerei-Vereinigung (24. Deutscher Flößertag), Zeitz, 25.–28.8.2011.
- MAI-Tagung 2011 des LVR Rheinland, DSM, Bremerhaven, 26./27.5.2011.
- BMBF-Forum für Nachhaltigkeit zum »Wissenschaftsjahr 2012 – Zukunftsprojekt Erde«, Collegium Leoninum, Bonn, 17./18.10.2011.
- Workshop »Innovationsorientierung der Forschung – Evaluation der BMBF-Förderung«, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bonn, 20./21.10.2011.
- Tagung »Bremen, Bremerhaven und die Welt. Der Norddeutsche Lloyd«, DSM, Bremerhaven, 15.11.2011.

#### Klaus-Peter Kiedel

- Workshop »DigiPEER«, DSM, Bremerhaven, 8./9.2.2010.
- Arbeitskreis Archive in der WGL, Forschungsinstitut und Naturmuseum Senckenberg, Frankfurt am Main, 22./23.2.2010.
- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Meeresmuseum, Stralsund, 5.5.2010.
- »Forschen, reisen und entdecken – Schätze aus den Archiven der Leibniz-Gemeinschaft«, Redaktionsbesprechung, Berlin, 27.5.2010.
- Arbeitskreis Archive in der WGL, Institut für Zeitgeschichte, München, 13./14.9.2010.
- Workshop »DigiPEER«, Dresden, 29.9.2010.
- Deutscher Archivtag, Dresden, 29./30.9.2010.
- Jahreshauptversammlung der WGL, Neuss, 25./26.11.2010.
- Workshop »DigiPORTA«, München, 7.2.2011.
- Arbeitskreis Archive in der WGL, Museum für Naturkunde, Berlin, 21./22.2.2011.
- Workshop »DigiPEER«, München, 5./6.4.2011.
- Technisch-Wissenschaftlicher Beirat der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg, 5.5.2011.
- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Altonaer Museum, Hamburg, 11.5.2011.
- Arbeitskreis Archive in der WGL, Archiv zur Geschichte der Erwachsenenbildung im Deutschen Institut für Erwachsenenbildung, Bonn, 12./13.9.2011.
- Deutscher Archivtag, Bremen, 21.–23.9.2011.
- Technisch-Wissenschaftlicher Beirat der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg, 29.9.2011.
- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Marineschule Mürwik, 5.10.2011.
- Workshop »DigiPEER«, Bochum, 7./8.11.2011.
- Jahreshauptversammlung der WGL, Frankfurt am Main, 25.11.2011.

#### Dr. Dirk J. Peters

- Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Tagung »Industriemühlen – Geschichte, Bedeutung, Technik, Architektur und Landmarke«, Hannover, 26.–28.4.2010.
- Arbeitsgruppe Denkmalschutz für Seezeichen, DSM, Bremerhaven, 21.5.2010.
- Deutsches TICCIH-Nationalkomitee, Berlin, 25.6.2010.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 16.8.2010.
- Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft: Tagung »Wasserstraßen zwischen Elbe, Nord- und Ostsee«, Mölln, 9.–12.9.2010.
- Maritime Wirtschaft, schiffahrtshistorische Tagung, Hamburg, 5.–7.11.2010.
- Internationale Tagung »Hafenlandschaft im Wandel 1980 bis heute«, DSM, Bremerhaven, 10.–12.11.2010.
- Deutsches TICCIH-Nationalkomitee, Bremerhaven, 11.11.2010.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 14.2.2011.
- Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Tagung »Zeugnisse einer untergegangenen Industrie – Erhalt und Nachnutzung in der Textilindustrie«, Gera, 9.–11.5.2011.
- Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, Regionaltagung, DSM, Bremerhaven, 14.5.2011.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 18.5.2011.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 19.–21.8.2011.
- Jahrestagung der Historischen Kommission für ost- und westpreußische Landesforschung, Elbing, 1.–3.9.2011.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 7.9.2011.
- Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft, Freiberg/Sachsen, 9./10.9.2011.
- Arbeitskreis historischer Schiffbau, Jahrestagung, DSM, Bremerhaven, 15.10.2011.
- TICCIH-Nationalkomitee Deutschland: Industriekultur 2020, Dortmund und Essen, 11./12.11.2011.
- Symposium zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd, DSM, Bremerhaven, 15.11.2011.
- Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Tage der Industriekultur, Hamburg, 7.12.2011.

#### Dr. Albrecht Sauer

- 43th Annual Conference on Historical and Underwater Archaeology »Coastal Connections. Integrating Terrestrial and Underwater Archaeology« der Society for Historical Archaeology, Amelia Island Plantation, Florida/USA, 8.1.2010.
- 15th International Reunion for the History of Nautical Science »Navigation and Hydrography (16th–19th centuries)« des International Committee

- for the History of Nautical Science (ICHNS), El Ferrol/Spanien, 4.11.2010 (Chair einer Sitzung).
- Workshop »Modelle der Frühen Neuzeit aus dem GNM Nürnberg«, Nürnberg, 22.9.2010.
  - 44th Annual Conference on Historical and Underwater Archaeology »Boundaries and Crossroads in Action. Global Perspectives in Historical Archaeology«, Society for Historical Archaeology, Austin, Texas/USA, 9.1.2011 (Eigenbeitrag sowie Organisation und Chair des Symposiums »Maritime Experimental Archaeology: Some European Projects«).
  - Festkolloquium anlässlich des 60. Geburtstags von Prof. Horst Wernicke, Greifswald, 2.9.2011.
  - Kuratorium für Forschung im Küsteningenieurwesen (KFKI), DSM, Bremerhaven, 2.11.2011.

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

- Roadmap-Sitzung der Arbeitsgruppe Forschungsmuseen beim BMBF, Bonn, 3./4.2.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Bochum, 11./12.2.2010.
- ICM-Tagung, Greenwich/Großbritannien, 26./27.2.2010 (Executive Board).
- Jahrestagung der Renaissance Society of America und Tagessymposium, Venedig/Italien, 7.–13.4.2010.
- 10. MAI-Tagung, Nürnberg, 20./21.5.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Frankfurt am Main, 17.6.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Nürnberg, 7./8.10.2010.
- Jahrestagung der WGL, Neuss, 24.–26.11.2010.
- ICM-Tagung, Washington D.C./USA, 17.–20.3.2011 (Executive Board).
- Sektionssitzung der WGL, Braunschweig, 24./25.3.2011.
- Tagung der Deutschen Seefahrtshistorischen Kommission, Hamburg, 2.4.2011.
- Vorstandssitzung und Mitgliederversammlung der Wittheit zu Bremen, Bremen, 13.4.2011.
- Tagung der North American Society of Oceanic History, Norfolk, Virginia/USA, 12.–15.5.2011 (Eigenbeitrag/Keynote speaker [Maersk-Lecture]: Commercial Shipping and Naval Warfare: The Battle of Tschushima, 1905).
- 11. MAI-Tagung, DSM, Bremerhaven, 26./27.5.2011.
- Symposium anlässlich des 200. Geburtstags von Franz Wilhelm Junghuhn, DSM, Bremerhaven, 25.6.2011.
- North Sea History Conference, Göteborg/Schweden, 1.–4.9.2011.
- Sektionssitzung der WGL, Frankfurt am Main, 8./9.9.2011.
- Tagung der Deutschen Seefahrtshistorischen Kommission, Stralsund, 10.9.2011.
- Internationales Symposium zur Schifffahrtsgeschichte, Museo Storico Navale, Venedig/Italien, 22.–24.9.2011.
- Sektionssitzung der WGL mit Staatssekretärin Cornelia Quennet-Thielen, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Berlin, 26.10.2011.
- 13. Jahrestagung der North Atlantic Fisheries

History Association, Hull/Großbritannien, 8.–11.11.2011.

- Jahrestagung der WGL, Frankfurt am Main, 24./25.11.2011.
- Vorstandssitzung und Mitgliederversammlung der Wittheit zu Bremen, Bremen, 28.11.2011.

#### Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz

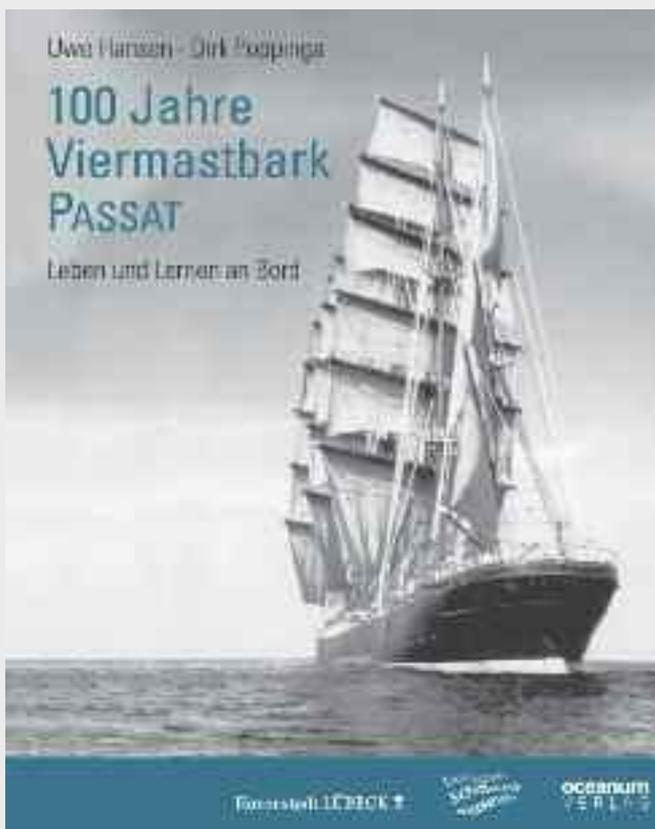
- FaroArm and Rhino Archaeological User's Group (FRAUG) 2010 Meeting, Maritime Archaeology Program, University of Southern Denmark, Esbjerg/Dänemark, 20.3.2010.
- 9. Treffen der Archäologischen Restauratorinnen und Restauratoren in Niedersachsen, Hannover, 7.4.2010.
- Tagung »In Poseidons Reich XV – Byzanz zur See: Innovation und Tradition«, Naturhistorisches Museum, Wien/Österreich, 19.–21.2.2010.

#### Dr. Ursula Warnke

- Konferenz Klimastadt Bremerhaven, DSM, Bremerhaven, 18.1.2010.
- Roadmap-Sitzung der Arbeitsgruppe Forschungsmuseen beim BMBF, Bonn, 3./4.2.2010.
- Vorstandssitzung Ecsite-d, Mannheim, 8.2.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Bochum, 11./12.2.2010.
- Leibniz-Führungskolleg, Berlin, 22.–24.4.2010.
- Jahrestagung Deutscher Museumsbund, Dortmund, 3.–5.5.2010.
- Stiftungsrat Deutsches Technikmuseum, Berlin, 27.5.2010.
- Leibniz-Führungskolleg, Berlin, 3.–5.6.2010.
- Auftaktveranstaltung Lernen vor Ort, Bremerhaven, 15.6.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Frankfurt am Main, 17.6.2010.
- Konferenz Klimastadt Bremerhaven, Bremerhaven, 22.6.2010.
- Workshop zum Thema Häfen (Vorbereitung eines Schwerpunktprogramms der DFG), DSM, Bremerhaven, 2.7.2010.
- Workshop zum Thema Häfen (Vorbereitung eines Schwerpunktprogramms der DFG), Schleswig, 24./25.10.2011.
- Internationales Sachsensymposium, Jahrestagung, Haderslev/Dänemark, 11.–15.9.2010.
- Vorstandssitzung Ecsite-d, Heilbronn, 17./18.9.2010.
- Jahrestagung ICOM, Leipzig, 24./25.9.2010.
- Arbeitstreffen FALKE (Leibniz-Fraunhofer Forschungsallianz zum Erhalt des kulturellen Erbes), Dresden, 28./29.9.2010.
- Sektionssitzung der WGL, Nürnberg, 7./8.10.2010.
- Informationsveranstaltung der WGL zum Thema »Kernhaushalte«, Berlin, 29.10.2010.
- Jahrestagung des Arbeitskreises Unterwasserarchäologie (AKUWA), DSM, Bremerhaven, 5.–7.11.2010.
- Jahrestagung der WGL, Neuss, 24.–26.11.2010.
- Directory Forum ECSITE, Thema »Organisationsentwicklung«, London/Großbritannien, 1.–4.12.2010.
- Arbeitstreffen MINT-Aktiv (alt: ecsite-d), Wolfsburg, 23.3.2011.

- Sektionssitzung der WGL, Braunschweig, 24./25.3.2011.
- Tagung des BMBF »Sammlungsbezogene Forschung«, Jena, 1.–3.4.2011.
- Symposium im Rahmen der EMYA-Preisverleihung, DASA, Dortmund, 8./9.4.2011.
- Arbeitskreis Kartonmodellbau, DSM, Bremerhaven, 30.4./1.5.2011.
- Jahrestagung Deutscher Museumsbund, Magdeburg, 9./10.5.2011.
- Arbeitstreffen FALKE, DSM, Bremerhaven, 17.5.2011.
- Jahrestagung ECSITE, Warschau/Polen, 24.–29.5.2011.
- Arbeitstreffen Verwertung Geist, DSM, Bremerhaven, 6./7.6.2011.
- Arbeitskreis PLACES mit Pier der Wissenschaft, DSM, Bremerhaven, 20.6.2011.
- Tagung DFG-Schwerpunktprogramm »Häfen«, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz, 1./2.9.2011.
- Workshop Bodenarchiv Nordsee, Hannover, 6.9.2011.
- Konferenz YOU Maris, DSM, Bremerhaven, 7.–9.9.2011.
- Sektionssitzung der WGL, Frankfurt am Main, 9.9.2011.
- Internationales Sachsensymposium, Hannover, 25.–27.9.2011.
- Tagung IKUWA, Zadar/Kroatien, 29.9.–1.10.2011.
- Archäologenkongress, Bremen, 4.–6.10.2011.
- ICMM-Tagung, Washington D.C./USA, 8.–15.10.2011.
- Vorstellung Eckpunktepapier Forschungsmuseen, BMBF, Berlin, 26.10.2011.
- Tagung Industriekultur, Dortmund, 11./12.11.2011.
- Küstenworkshop, Delmenhorst, 14.–17.11.2011.
- Jahrestagung der WGL, Frankfurt am Main, 23.–25.11.2011.
- Tagung »Wissen für die Gesellschaft«, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz, 13./14.12.2011.







## VII. VERMITTLUNG

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. Wissenschaftliche Forschung und ihre Vermittlung sind 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 zu gesellschaftlicher 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 und Hochschulen statt.

### Die Wissenschaftliche Redaktion

Eine wichtige Säule der Vermittlung ist die wissenschaftliche Redaktion des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Veröffentlicht werden jedoch nicht nur Forschungen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte, die im DSM entstanden sind, sondern auch Ausarbeitungen externer Experten, die von überregionaler Bedeutung sind.

Die der Art nach unterschiedlichen Publikationen werden von dem Geschäftsführenden Direktor, Lars U. Scholl, und dem verantwortlichen Redakteur, Erik Hoops, M.A., in verschiedenen, den jeweiligen Erfordernissen entsprechenden Formaten herausgegeben:

- Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums;
- Deutsches Schiffahrtsarchiv (wissenschaftliches Jahrbuch);
- Beihefte zum Deutschen Schiffahrtsarchiv;
- Bibliographien aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum;
- Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum;
- Deutsche Maritime Studien.

Die Bepanung und Gestaltung der Publikationsreihen ist die Hauptaufgabe der Redaktion. Alle eingereichten Manuskripte unterliegen dem international üblichen Peer-Review-Verfahren. Erik Hoops, der Leiter der Redaktion, hat die Schriftleitung der vier erstgenannten Reihen. Er beplant den Publikationsetat und prüft die eingegangenen Manuskripte. In den regelmäßigen Redaktionssitzungen, an denen neben dem Herausgeber auch die weitere Redakteurin, Ursula Feldkamp, teilnimmt, stellt er die Ergebnisse der erfolgten Prüfung vor und empfiehlt die Annahme oder die Ablehnung des Manuskripts. Ein zur Veröffentlichung angenommenes Manuskript wird von der Redaktion wissenschaftlich, d.h. gegebenenfalls auch inhaltlich bearbeitet. Der Abschluss von Autoren- und Verlagsverträgen gehört ebenso zu den Aufgaben der Redaktion wie die herstellungstechnische und verlegerische Begleitung der Publikationen bis zum Erscheinen.

### Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Monographien zur deutschen Schiffahrtsgeschichte werden in der Reihe »Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums« veröffentlicht. Seit der Gründung im Jahre 1975 ist sie auf über 70 Bände angewachsen. Der wissenschaftlichen Bedeutung entsprechend, werden die Bücher in einer qualitativ hochwertigen Ausführung herausgegeben. Hierzu gehört auch eine reichhaltige Bebilderung zur Veranschaulichung der Inhalte.

## Deutsches Schifffahrtsarchiv (DSA)

Das »Deutsche Schifffahrtsarchiv« ist das wissenschaftliche Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums, in dem Forschungsprojekte und ihre Ergebnisse in Aufsatzlänge veröffentlicht werden. Interne und externe Autoren haben im DSA die Möglichkeit, sich und ihre Forschungen zu präsentieren. Voraussetzung für ein Erscheinen der Beiträge ist jedoch das erfolgreiche Durchlaufen des Peer-Review-Verfahrens.

### Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv

Ergänzend zu Ausgabe 28, 2005, des wissenschaftlichen Jahrbuchs wurden erstmalig die »Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv« herausgegeben. In der Reihe – seit Ausgabe 30, 2007, erscheint jährlich ein Band zeitgleich mit dem wissenschaftlichen Jahrbuch – werden Texte publiziert, die zwar länger als ein Aufsatz sind, aufgrund ihres dennoch begrenzten Umfangs jedoch keine Veröffentlichung als großformatige Monographie rechtfertigen. Die »Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv« sind mittlerweile so gut angenommen, dass zwei Ausgaben bereits in einer 2. Auflage erschienen sind.

### Bibliographien aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum

Die Reihe der Bibliographien wurde im Jahre 1996 mit der Bestandsbibliographie »Dokumenta Maritima Haerberlein«, die von der Bibliothekarin Jutta May erarbeitet worden war, eröffnet. 20 Jahre nach Erscheinen dieses Bandes konnte im Jahr 2011 die »Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache« von Wolfgang Köberer veröffentlicht werden.

### Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum

Die Erforschung der deutschen Schifffahrtsgeschichte in der Frühen Neuzeit muss sich aus Mangel an dreidimensionalen Quellen intensiv auf zeitgenössische Reiseberichte und Navigationsanleitungen stützen. Von Anfang an haben die Wissenschaftler und Bibliothekare des Deutschen Schifffahrtsmuseums nach schriftlichen Zeugnissen aus der Frühen Neuzeit geforscht und jede Gelegenheit wahrgenommen, diese zu erwerben. Die Sammlung ist mittlerweile national so bedeutend, dass ein separater Rara-Raum eingerichtet wurde, damit die wertvollen Bücher, die zum Teil mehr als 400 Jahre alt sind, angemessen gesichert und untergebracht sind.

Nicht nur für die Forschungen am DSM sind diese Bücher eine unverzichtbare Quelle. Um für Interessierte die Möglichkeit zu schaffen, auch außerhalb der Bibliothek des DSM Quellenforschungen zu betreiben, hat Lars U. Scholl die Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum« begründet. Nach intensiven Beratungen mit dem Wissenschaftlichen Beirat, der das Vorhaben explizit befürwortete, wurden ausgewählte Reiseberichte als Faksimile, in Transkription und mit einer ausführlichen

Kommentierung zugänglich gemacht. Dem Charakter der wertvollen Originale entsprechend, ist die Ausstattung der Bücher hochwertig. Die Faksimile-Bände sind optisch dem Original nachempfunden, in echtes Kalbpergament in hoher Qualität eingeschlagen und in handwerklicher Tradition gefertigt. Die Transkriptions- und Kommentarbände sind in Halbleder eingebunden. Die Ausgaben sind in drei Varianten (Luxusausgabe in einer Kassette, Schmuckausgabe in einem Schuber sowie Einzelausgaben der jeweils drei Teilbände) erhältlich.

### *Band 1: Instrument unde Declinatie der Suennen. Das älteste niederdeutsche Navigationshandbuch von Jacob Alday aus dem Jahr 1578. Originalausgabe herausgegeben von Johann Balhorn, Lübeck 1578*

Im Jahr 2009 konnte Lars U. Scholl den ersten Band der Reihe präsentieren. Jacob Aldays Segelanweisungen aus dem Jahr 1578 »Instrument unde Declinatie der Suennen« ist eines der ältesten Navigationshandbücher Nordeuropas. Es enthält – zum ersten Mal im deutschen Sprachraum – eine Einführung in die in Portugal und Spanien Ende des 15. und Anfang des 16. Jahrhunderts entwickelten Methoden der astronomischen Navigation nach Sonne und Polarstern. In diesem Band wird anhand von Beispielen erläutert, wie aus einer Sonnenbeobachtung mit dem Astrolabium oder dem Jakobstab die Breite errechnet werden kann und welche Korrektur bei einer Messung der Polarsternhöhe angebracht werden muss. Auch die nötigen Tafeln der Sonnendeklination für jeden Tag im Vierjahreszyklus enthält der interessante Band und außerdem eine für die Breitensegelei nötige Tabelle mit den Breiten der wichtigsten Kaps, Inseln und Häfen von Westafrika bis zum Nordkap. Im Gegensatz zu ihren iberischen Kollegen brauchten die Steuerleute im Bereich der nordwesteuropäischen Meere aber auch Methoden und Werkzeuge, um den Einfluss – vor allem die Zeit – der örtlichen Tide zu ermitteln. Aldays Buchlein enthält hierzu (als erstes gedrucktes Werk) ein Scheibeninstrument aus Papier, den ältesten bekannten Tidenrechner, dessen Prinzip noch heute für die genäherte Gezeitenberechnung verwendet werden kann.

Wer Alday war, lässt sich nur aus Indizien erschließen: Er war sehr wahrscheinlich Engländer und wurde schon früh mit den Navigationsmethoden der Portugiesen und Spanier vertraut. Später fuhr er für die englische »Muscovy Company« und schließlich für den dänischen König zur See. Dass sein Buch den deutschen Seeleuten den Weg zu den fernen Küsten und den Schätzen des Orients oder Ostindiens gewiesen hätte, ist allerdings eher unwahrscheinlich, denn bekanntlich hatten Seefahrer von den deutschen Küsten keinen maßgeblichen Anteil an den großen Reisen des Entdeckungszeitalters.

Die Transkription und Kommentierung stammt von Dr. Wolfgang Köberer aus Frankfurt am Main, dem führenden deutschen Navigationshistoriker. Seine in über 20-jähriger Arbeit entstandene »Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache« erschien 2011 als Band 2 der Reihe »Bibliographien aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum«.

*Band 2: Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Notiert und erlebt von Gerrit de Veer. Originalausgabe herausgegeben von Levinus Hulsius, Nürnberg 1598*

Dem 2010 vorgelegten Band liegt eine Beschreibung der Reisen Willem Barents' aus dem Konvolut von Reiseberichten zugrunde, die der Nürnberger Verleger Levinus Hulsius 1598 herausgegeben hatte.

Seit den Reisen des Marco Polo hatte auch für die Niederländer ein großes Interesse bestanden, sich am Gewürzhandel mit den Ländern Asiens zu beteiligen. Jedoch war der Weg um das Kap der Guten Hoffnung, der von den Portugiesen kontrolliert wurde, voller Unwägbarkeiten. Eine neue Herausforderung war daher die Suche nach einem kürzeren Weg durch das Nordmeer. Einer der spannendsten und anschaulichsten Berichte über die drei von niederländischen Kaufleuten finanzierten Versuche Willem Barents', einen nordöstlichen Seeweg nach China zu finden, stammt von dem Niederländer Gerrit de Veer. Die faksimilierte Ausgabe und die Übertragung in die heutige Sprache machen die Reisen für das heutige Lesepublikum erlebbar. Der ausführliche Kommentarband von Michael Recke erleichtert das Verständnis der Schilderungen.

*Band 3: Warhafftige Historien einer wunderbaren Schiffart welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Originalausgabe herausgegeben von Levinus Hulsius, Nürnberg 1602*

Der Straubinger Kaufmannssohn Ulrich Schmidel, geboren zwischen 1500 und 1510, hatte im Jahre 1534 seine Heimatstadt verlassen. Über Antwerpen gelangte er nach Cadix, wo er sich einer mächtigen spanischen Armada auf der Fahrt in die neue Welt zum Mündungsgebiet des Rio de la Plata anschloss. Er begleitete das Expeditionsheer den Rio Paraná aufwärts, durchquerte den Gran Chaco, die grüne Hölle des tropischen Urwalds, und stieß bis zu den Anden vor. Man wollte – es war die Regierungszeit Karls V. (1519–1556), in dessen Reich die Sonne nicht unterging – den Portugiesen bei der Erschließung Südamerikas zuvorkommen und von der Ostseite her das Goldland der Inka erreichen, um Gold und Silber zu finden. Nach 20 Jahren kehrte Schmidel 1554 in seine Heimat zurück. Er starb 1581 in Regensburg.

Die Niederschrift seiner Erlebnisse erfolgte vermutlich gleich nach seiner Rückkehr. Von seinen Aufzeichnungen sind vier originale Abschriften erhalten geblieben. Die vier Manuskripte liegen in Stuttgart, München, Hamburg und Eichstätt. Die erste Druckfassung seiner Erlebnisse erschien 1567 in Frankfurt. Hulsius druckte 1599 und 1602 jeweils eine neue Auflage. Schmidel wird noch heute in Argentinien als einer der Gründer von Buenos Aires und als der erste Historiker des südamerikanischen Landes verehrt. Den Kommentar hat der Historiker Heinrich Fromm geschrieben, der lange Jahre in Südamerika gelebt hat. Dem Kommentarband

ist die Reproduktion der Stuttgarter Handschrift mit einer Transkription nach der Ausgabe zur 400-Jahr-Feier der Gründung von Buenos Aires beigegeben.

Vorgestellt wurde der 3. Band anlässlich des 500. Geburtstages von Ulrich Schmidel am 28. September 2010 in seinem Geburtsort Straubing. In zahlreichen Veranstaltungen feierte die Stadt ihren bedeutendsten Bürger. Heinrich Fromm und der Verleger Klaus Stiedenrod nahmen die Gelegenheit wahr, nach Straubing zu fahren, um den Band der Öffentlichkeit persönlich vorzustellen.

Historische Fakten werden von jeder Generation unter anderen Fragestellungen analysiert und bewertet. Die Grundlage dazu bilden die Originaltexte. Die Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum« ermöglicht es jedem Forscher, überkommene Interpretationen am Original zu überprüfen und somit eine eigene Beurteilung zu finden.

### Deutsche Maritime Studien

Ziel der Gründung der Reihe »Deutsche Maritime Studien« war es, dem wissenschaftlichen Nachwuchs in Deutschland eine Heimat für die Veröffentlichung von Promotions- oder Magisterarbeiten zu geben. Einerseits war daran gedacht, die Dissertationen, die am DSM entstanden sind, zeitnah zu veröffentlichen, andererseits sollten Doktoranden anderer Universitäten die Ergebnisse ihrer Forschungen bei dem nationalen Forschungsinstitut zur deutschen Schiffahrtsgeschichte publizieren können. Darüber hinaus wird die Reihe dazu genutzt, um Vorträge von wissenschaftlichen Tagungen, die eine besondere Bedeutung für die Schiffahrtsgeschichte haben, einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In den »Deutschen Maritimen Studien« sind neben deutschsprachigen bislang auch vier englischsprachige und zwei zweisprachige Ausgaben verlegt worden. Der Herausgeber, Lars U. Scholl, hat jedem Band ein Vorwort vorangestellt, in dem er auf die Bedeutung der jeweiligen Schrift für die schiffahrtsgeschichtliche Forschung in Deutschland verweist.

### Publikationen der Jahre 2010 und 2011

#### Monographien und Sammelwerke

Herausgeber: Lars U. Scholl, verantwortlicher Redakteur: Erik Hoops, Redaktionsmitarbeiterin: Ursula Feldkamp

- Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, 2009. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010. 446 S., 257 Abb. und lose Beilage. (Hoops [verantwort.], Feldkamp)
- Deutsches Schiffahrtsarchiv 33, 2010. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. 407 S., 264 Abb. (Hoops [verantwort.], Feldkamp)
- Herbert Karting: Schiffbaumeister Matthew Turner.



- Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner. (= Deutsches Schiffsarchiv 32, 2009; Beiheft). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010. 124 S., 56 Abb. (Hoops)
- Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl-Wilhelm Wedel. (= Deutsches Schiffsarchiv 33, 2010; Beiheft). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. 168 S., 77 Abb. (Feldkamp)
  - Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. (= Schriften des DSM, Bd. 69). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010 und 2011 als unveränderte Nachauflage. 270 S., 251 Abb., lose Beilage. (Feldkamp [verantw.], Hoops)
  - Harald Hückstädt, Erik Larsen, Reinhart Schmelzkopf und Hans-Günther Wentzel: Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. 247 S., 292 Abb. (Feldkamp [verantw.], Hoops)
  - Klaus-Peter Kiedel: Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939. (= Schiffahrt und Fotografie, Bd. 1; Schriften des DSM, Bd. 81). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010. 96 S., 90 Abb. (Hoops)
  - Klaus-Peter Kiedel: Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965. (= Schriften des DSM, Bd. 82; Schiffahrt und Fotografie, Bd. 2). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. 96 S., 93 Abb. (Hoops)
  - Wolfgang Köberer: Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache. (= Bibliographien aus dem DSM, Bd. II). Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. XIV, 297 S., 23 Abb. (Hoops)
  - Kai Kähler: Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenerbetrieb im Wandel, 1910–1970: Von staatlicher Kaiverwaltung in den freien Wettbewerb. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 10). Bremen: Hauschild Verlag 2010. XVI, 383 S., 13 Abb. (Scholl, Hoops [teilw.])
  - Judith Kestler: Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 11). Bremen: Hauschild Verlag 2010. XXIV, 124 S., 41 Abb. (Scholl, Hoops [teilw.])
  - Stefan Kiekel: Die deutsche Handelsschiffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 12). Bremen: Hauschild Verlag 2010. 544 S., 59 Abb. (Scholl, Hoops [teilw.])
  - Andrea Mehrländer: Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Teil 1. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 13). Bremen: Hauschild Verlag 2011. 368 S., 193 Abb. (Scholl)
  - Andrea Mehrländer: Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Teil 2. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 14). Bremen: Hauschild Verlag 2011. 288 S., 72 Abb. (Scholl)
  - Katharina Jantzen: Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 15). Bremen: Hauschild Verlag 2010 (erschienen 2011). 154 S., 23 Abb. (Scholl, Hoops [teilw.])
  - Andreas Kunz und Lars U. Scholl (Hrsg.): Die deutsche Seeschiffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch. Bearbeitet von Monika Krompiec. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 16). Bremen: Hauschild Verlag 2011. 604 S., 15 Abb. (Scholl)
  - Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest/From the Anchor to the Crow's Nest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie/Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Band 17). Bremen: Hauschild Verlag 2011 (Scholl)
  - Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschiffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung. (= Deutsche Maritime Studien, Band 18). Bremen: Hauschild Verlag 2012 (Scholl)
  - Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Faksimile der Ausgabe von Levinus Hulsius, Nürnberg 1598. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffsarchiv, Bd. 2, Teilbd. 1: Faksimileband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010. 236 S., 37 Abb., große Polarkarte nach Willem Barents. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl)
  - Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Übertragung von Klaus Stiedenrod. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffsarchiv, Bd. 2, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010. 238 S., 37 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl)
  - Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Kommentar von Michael Recke. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffsarchiv, Bd. 2, Teilbd. 3: Kommentarband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010. 128 S., 45 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl)
  - Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Faksimile der Ausgabe von

Levinus Hulsius, Nürnberg 1602. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 1: Faksimileband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010 (erschienen 2011). 130 S., 11 Abb., 2 große Karten von Südamerika. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl)

- Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schiffart welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Übertragung von Klaus Stiedenrod. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010 (erschienen 2011). 132 S., 11 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl)
- Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schiffart welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Handschrift Ulrich Schmidls mit Transkription und Kommentar von Heinrich Fromm. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 3: Kommentarband). Wiefelstede: Edition Stiedenrod 2010 (erschienen 2011). 616 S., 263 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband. (Scholl, Hoops [teilw.])
- Werner Krömeke: Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum mit Beiträgen von Ursula Warnke, Jörg Schulz, Uli Hellweg, Michael Rink und Werner Krömeke. Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2010. II, 12 S., 10 Abb.
- Lars U. Scholl (Hrsg.): Seemann Kumpel Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Eine Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Texte von Sonja Kinzler und Jens Buttgerit. Bremerhaven: Selbstverlag DSM und Wiefelstede: Oceanum Verlag 2010. 104 S., 2 Umschlagklappen, reich illustriert.
- Uwe Hansen und Dirk Poppinga: 100 Jahre Viermastbark PASSAT. Leben und Lernen an Bord – Eine Bilddokumentation der Reisen 1956 und 1957. Wiefelstede: Oceanum Verlag 2011. 87 S., 87 Abb. (Feldkamp [verantw.], Hoops)

#### Monographien und Sammelwerke (hrsg. in Zusammenarbeit mit dem DSM)

Friedel Anderson und Lars U. Scholl (Hrsg.): Friedel Anderson – Schiffe. Anlässlich der Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, vom 19. Juni bis 18. September 2011 und im Palais für Aktuelle Kunst e.V./Kunstverein Glückstadt, Glückstadt, vom 23. Oktober bis 18. Dezember 2011. Berlin, München: Deutscher Kunstverlag 2011. 64 S., 48 Abb.

#### Berichte und Broschüren (hrsg. vom DSM)

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2008. Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2009 (erschienen 2010). 80 S., reich illustriert. (Hoops)

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2009. Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2011. 64 S., illustriert. (Hoops)

Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2010/2011. (Info-Broschüre). Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2010. 32 S., reich illustriert. Auch als E-Publishing: <http://www.dsm.museum/Pubs/verzeichnis.pdf>. (Hoops)

Erlesenes zur See. Neuerscheinungen 2011. (Info-Flyer). Bremerhaven: Selbstverlag DSM 2011. 12 S., illustriert. (Hoops)

#### E-Publishings

Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–32. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 67 S. (Hoops) URL: [http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa\\_register.pdf](http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa_register.pdf)

Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–33. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 70 S. (Hoops) URL: [http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa\\_register.pdf](http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa_register.pdf)

Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, 2009 – Abstracts. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 13 Dokumente. (Hoops)

URL: <http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa31.htm>

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2008. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 80 S. (Hoops)

URL: <http://www.dsm.museum/Pubs2/jahr2008.pdf>

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2009. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 64 S. (Hoops)

URL: <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2009.pdf>

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresberichte 1979–2000. Netzpublikationen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. (Hoops)

22 PDF-Dokumente unter <http://www.dsm.museum/service/publikationen/jahresberichte.4331.de.html>

Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2001. Zusammengestellt nach Angaben der Autoren von Erik Hoops. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 8 S. (Hoops)

URL: <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2001.pdf>

Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2002. Zusammengestellt nach Angaben der Autoren von Erik Hoops. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 10 S. (Hoops)

URL: <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2002.pdf>

Flößerei-Bibliographie. Zusammengestellt von Hans-Walter Keweloh. Stand: 2010. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 73 S. (Hoops)

URN: <urn:nbn:de:101:1-201010192008>

URLs: <http://d-nb.info/1007724536/34>;

[http://www.dsm.museum/Pubs2/Floessereibibliographie\\_2010.pdf](http://www.dsm.museum/Pubs2/Floessereibibliographie_2010.pdf)

Flößerei-Bibliographie. Zusammengestellt von Hans-

Walter Keweloh. Stand: 2011. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 75 S. (Hoops)  
URN: [urn:nbn:de:101:1-201111103542](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-201111103542)  
URLs: <http://d-nb.info/1016977573/34>;  
[http://www.dsm.museum/static/50/Floessereibibliographie\\_2011.pdf](http://www.dsm.museum/static/50/Floessereibibliographie_2011.pdf)

Zeitschriften (hrsg. vom Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V., verantwortlicher Redakteur Klaus-Peter Kiedel)

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 32. Jahrgang, 2010, Heft 1, 32 Seiten, illustriert.

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 32. Jahrgang, 2010, Heft 2, 32 Seiten, illustriert.

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 33. Jahrgang, 2011, Heft 1, 32 Seiten, illustriert.

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 33. Jahrgang, 2011, Heft 2, 32 Seiten, illustriert.

#### Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM

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

##### Dipl.-Prähist. Mike Belasus

A (zusammen mit Jens Auer): Die britische *Brigg WATER NYMPH* oder: »... dass solche [...] Verhönungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind...«. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 33, 2010, S. 51–69.

##### Alexander Cordes, M.A.

A DigiPEER nimmt Fahrt auf. Historische Schiffbauzeichnungen des DSM werden für den Online-Zugriff vorbereitet. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 13–15.

A Ankündigungstext für »Pier der Wissenschaft«-Vortrag für Flyer und Internet.

##### Ursula Feldkamp, M.A.

R Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. Pamir, Passat, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. (= Schriften des DSM, Bd. 69). Bremerhaven, Wiefelstede 2010.

R Johann Schmidt: Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte. Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849 bis 12. August 1850. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 33, 2010, S. 307–321.

A Die letzten großen Frachtsegler in Bremen und Hamburg. Eine Einführung. In: Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. (= Schriften des DSM, Bd. 69). Bremerhaven, Wiefelstede 2010, S. 9–11.

M Radio-Interview zur Geschichte der Meteorologie im 19. Jahrhundert mit Dr. Ulrich Thimm, Wissenschaftsjournalist, Hessischer Rundfunk, September 2010.

E Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers oder Erlebnisse und Beobachtungen von frühester Jugend bis zum 78. Lebensjahre. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl Wilhelm Wedel. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2011.

M Radio-Interview (Hessischer Rundfunk) zur Optimierung der Segelschiffsrouten im 19. Jahrhundert, August 2011.

M Radio-Interview (Radio Bremen) zum Thema Glaube der Seeleute, 9.11.2011.

##### Dr. Jana Gelbrich

A (zusammen mit E.I. Kretschmar, N. Lamersdorf und H. Militz): Simulation and Investigation of Wood Degradation by Erosion Bacteria in Laboratory Experiments, IRG/WP 10-20431, International Research Group on Wood Protection, Stockholm, 2010.

A Das neue Mikroskop – Exkurs in die mikroskopischen Arbeiten der Nassholzkonservierungsforschung am DSM. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 15–20.

A DSM-Nassholzlabor lüftet das Geheimnis einer Postkarte aus Birkenrinde. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 19–21.

A (zusammen mit E.I. Kretschmar, N. Lamersdorf und H. Militz): Studying and Manipulating Bacterial Wood Decay – Results of Laboratory Experiments. In: Proceedings of the 11th ICOM Group on Wet Organic Archaeological Materials Conference, Greenville 2010, S. 65–78.

A (zusammen mit E.I. Kretschmar, N. Lamersdorf und H. Militz): Laboratory Experiments as Support for Development of in situ Conservation Methods. In: Proceedings of the 4th Symposium on Preserving Archaeological Remains in situ (PARIS4), Copenhagen 2012, S. 7–15.

A (zusammen mit C. Mai und H. Militz): Evaluation of Bacterial Wood Degradation by Fourier-Transform-Infrared (FTIR) Measurements. In: Journal of Cultural Heritage 13, 2012, S. 135–138.

A Study of Bacterial Wood Degradation based on Laboratory Microcom-Experiments. In: International Conference Shipwrecks 2011, Chemistry and Preservation of Waterlogged Wooden Shipwrecks, Oct. 18–21 2011, Stockholm 2012, S. 54–59.

A Long term Behaviour of Stabilisation Methods used for Large Waterlogged Wooden Objects. In: International Conference Shipwrecks 2011, Chemistry and Preservation of Waterlogged Wooden Shipwrecks, Oct. 18–21 2011, Stockholm 2012, S. 172.

A Long Term Behaviour of Conservation Methods used for Large Archaeological Waterlogged Wooden Objects – First Steps. In: Final Conference of COST Action IE0601 »Wood Science for Conservation of Cultural Heritage«, Nov 14–18 2011, Paris (im Druck).

Erik Hoops, M.A.

- E (Hrsg. für das DSM): Wolfgang Köberer: Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache. (= Bibliographien aus dem DSM, Bd. II). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. XIV, 297 S., 23 Abb.
- E Deutsches Schifffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–32. E-Publishing unter [http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa\\_register.pdf](http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa_register.pdf). 67 Seiten.
- E Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009 – Abstracts. E-Publishings unter <http://www.dsm.museum/Pubs2/dsa32.htm>. 13 Dokumente.
- E Publikationen aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum 2010/2011. (Info-Broschüre). Bremerhaven 2010. 32 S., ill.
- E Deutsches Schifffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–33. E-Publishing unter [http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa\\_register.pdf](http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa_register.pdf). 70 S.
- E Erlesenes zur See – Neuerscheinungen 2011. (Info-Flyer). Bremerhaven 2011. 12 S., ill.
- E Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2001. Zusammengestellt nach Angaben der Autoren von Erik Hoops. E-Publishing unter <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2001.pdf>. 8 S.
- E Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2002. Zusammengestellt nach Angaben der Autoren von Erik Hoops. E-Publishing unter <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2002.pdf>. 10 S.
- R Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 446 S., 257 Abb. und lose Beilage.
- R Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 407 S., 264 Abb.
- R Herbert Karting: Schiffbaumeister Matthew Turner. Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 124 S., 56 Abb.
- R Klaus-Peter Kiedel: Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939. (= Schriften des DSM, Bd. 81; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 1). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 96 S., 90 Abb.
- R Klaus-Peter Kiedel: Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965. (= Schriften des DSM, Bd. 82; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 2). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 96 S., 93 Abb.
- R Wolfgang Köberer: Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache. (= Bibliographien aus dem DSM, Bd. II). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. XIV, 297 S., 23 Abb.
- R Deutsches Schifffahrtsmuseum – Jahresbericht 2008. Bremerhaven 2009 (erschieden 2010). 80 S., reich ill. Auch als E-Publishing unter <http://www.dsm.museum/Pubs2/jahr2008.pdf>.
- R Deutsches Schifffahrtsmuseum – Jahresbericht 2009. Bremerhaven 2011. 64 S., ill. Auch als E-Publishing unter <http://www.dsm.museum/static/50/jahr2009.pdf>.
- R Flößerei-Bibliographie. Zusammengestellt von Hans-Walter Keweloh. Stand: 2011. E-Publishing unter <http://d-nb.info/1016977573/34> und [http://www.dsm.museum/static/50/Floessereibibliographie\\_2011.pdf](http://www.dsm.museum/static/50/Floessereibibliographie_2011.pdf). 75 S.
- R (Schlussredaktion): Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwwestern der Baujahre 1902 bis 1926. (= Schriften des DSM, Bd. 69). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 270 S., 251 Abb., lose Beilage.
- R (Bildredaktion): Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Kommentar von Michael Recke. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 2, Teilbd. 3: Kommentarband). Ausgaben in Luxuskassette, Schuber und als Einzelband. Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 128 S., 45 Abb.
- R (in Teilen): Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Handschrift Ulrich Schmidels mit Transkription und Kommentar von Heinrich Fromm. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 3: Kommentarband). Ausgaben in Luxuskassette, Schuber und als Einzelband. Bremerhaven, Wiefelstede 2010 (erschieden 2011). 616 S. 263 Abb.
- R (in Teilen): Kai Kähler: Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910–1970: Von staatlicher Kaiverwaltung in den freien Wettbewerb. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 10). Bremen 2010. XVI, 383 S., 13 Abb.
- R (in Teilen): Judith Kestler: Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 11). Bremen 2010. XXIV, 124 S., 41 Abb.
- R (in Teilen): Stefan Kiekel: Die deutsche Handelschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 12). Bremen 2010. 544 S., 59 Abb.
- R (in Teilen): Katharina Jantzen: Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 15). Bremen 2010 (erschieden 2011). 154 S., 23 Abb.
- R (Schlussredaktion): Harald Hückstädt, Erik Larsen, Reinhart Schmelzkopf und Hans-Günther Wentzel: Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschifffahrt 1850 bis 1945. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 247 S., 292 Abb.

- R (Schlussredaktion): Uwe Hansen und Dirk Poppinga: 100 Jahre Viermastbark PASSAT. Leben und Lernen an Bord – Eine Bilddokumentation der Reisen 1956 und 1957. Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 87 S., 87 Abb.
- R Laufende Aktualisierung und Erweiterung des Bereichs »Publikationen«. E-Publishings unter [www.dsm.museum](http://www.dsm.museum).
- A Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 27–29.
- A Dass. In: Ebd., Heft 2, S. 25–30.
- A Dass. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 29–32.
- A Dass. In: Ebd., Heft 2, S. 26–30.
- A Deutsches Schifffahrtsmuseum. In: Reinhard Scheiblich und Hans Helge Staack: Leuchttürme Lexikon. 4., überarb. Aufl. Hamburg 2010, S. 42–44.
- A Vorbemerkung zum Beitrag Klaus Barthelmess † und Wolf-Rüdiger Grohmann: Drei Monate auf der deutschen Walfangstation »Germania« im Faskrudsfjord, Island. Das Reisetagebuch der Bertha Stapel, 1905. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 193–250, hier S. 193.
- A Intensive Überarbeitungen, z.T. mit Bildrecherche, von sechs Beiträgen für das Deutsche Schifffahrtsarchiv, Bde. 32–35.
- Ü (zusammen mit Judith Rosenthal): Zusammenfassung zu Christer Westerdahl: Shipyards and Boatbuilding Sites. Features of the Maritime Cultural Landscapes in the North. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 267–344, hier S. 341f.
- Ü (zusammen mit Hubert Beck): Zusammenfassung zu Christer Westerdahl: Ancient Sea Marks. A Social History in a North European Perspective. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 71–155, hier S. 149–152.
- Redigiert wurden ferner die folgenden Museumsunterlagen:
- R (zusammen mit Klaus-Peter Kiedel): Deutsches Schifffahrtsmuseum – Mittelfristige Forschungsplanung 2011–2013.
- R Deutsches Schifffahrtsmuseum – Programmbudget 2011.
- R Deutsches Schifffahrtsmuseum – Programmbudget 2012.

#### Hans-Walter Keweloh

- E (Hrsg.): Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010.
- E Flößerei-Bibliographie. Bremerhaven 2010. Internetpublikation.
- A Jan Bohls und die Erforschung traditioneller Boote in Deutschland. Ein Beispiel zur Heimatforschung und deren Anteil an Forschungsvorhaben in Deutschland zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In: Blickwechsel. Festschrift für Ewald Gäßler. Oldenburg 2010, S. 59–77.
- A Jan Bohls und die Erforschung traditioneller Boote. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 729, 2010, S 2f.
- A Anmerkungen zur Flößerei im Elberaum. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010, S. 12–19.

- R (zusammen mit Nicola Borger-Keweloh): Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010.
- B Bearbeitung des Besprechungsteils »Schifffahrt und Schiffbau« in der Hansischen Umschau. In: Hansische Geschichtsblätter 128, 2010, S. 266–270 (= 14 Besprechungen).
- B Gaebeler, Jürgen: Die Frühgeschichte der Sägemühlen (1200–1600) als Folge der Mühlendiversifizierung, Remagen 2006, und Jürgen Gaebeler: Sägemühlen und Sägemüller, Seeger und Sägen, Remagen 2009. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010, S. 39.
- B Hasel, Karl, und Schwartz, Ekkehard: Forstgeschichte. Ein Grundriss für Studium und Praxis, 3. Aufl. Remagen 2006. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung, 17, 2010, S. 40.
- A Nachruf Dr. Helmut Hartmann. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010, S. 78f.
- A Nachruf Willibald Karcher. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 17, 2010, S.79f.
- E (Hrsg.): Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 18, 2011.
- E Flößerei-Bibliographie. Bremerhaven 2011. Internetpublikation.
- A Seenotrettung tut Not! Der Untergang der Bark JOHANNE im Jahr 1854 und die Gründung der DGzRS. In: Carsten Jöhnk (Hrsg.): Seenotretter. 150 Jahre Seenotrettung in Ostfriesland. Emden 2011, S. 6–19.
- A Die Deutsche Flößerei-Vereinigung. In: Restaurator im Handwerk. Die Fachzeitschrift für Restaurierungspraxis 2, 2011, S. 60.
- A Flößerei als europäisches Kulturerbe. Die Generalversammlung der Internationalen Flößer-Vereinigung findet 2011 im Deutschen Schifffahrtsmuseum statt. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 22–24.
- B Bearbeitung des Besprechungsteils »Schifffahrt und Schiffbau« in der Hansischen Umschau. In: Hansische Geschichtsblätter 129, 2011, S. 262–264 (= 7 Besprechungen).

#### Klaus-Peter Kiedel

- E Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939. (= Schriften des DSM, Bd. 81; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 1). Bremerhaven, Wiefelstede 2010.
- E Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965. (= Schriften des DSM, Bd. 82; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 2). Bremerhaven, Wiefelstede 2011.
- E (Hrsg., zusammen mit Heinz Peter Brogiato): Forschen – Reisen – Entdecken. Lebenswelten in den Archiven der Leibniz-Gemeinschaft. Halle (Saale) 2011.
- R Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1 und 2.
- R Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1 und 2.
- A Von Dortmund nach Bremerhaven: Otto H. Nachtigall übergibt seine Fotografien und Filme an das

- DSM. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 20–22.
- A Technische Zeichnungen im Internet – DSM mit drei Partnermuseen erfolgreich beim Wettbewerbsverfahren der Leibniz-Gemeinschaft. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 13–15.
- A DigiPEER – vier Leibniz-Institute digitalisieren und erfassen historische technische Zeichnungen. E-Publishing unter <http://www.mai-tagung.de/mai-tagung+2011/kiedeldocmai2011.pdf>.
- A DSM-Archiv übernimmt bedeutende Sammlung zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie (Hapag). In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 23–25.
- Dr. Dirk J. Peters**
- E (zusammen mit Wolfgang Neß und Christine Onnen): Der Leuchtturm Roter Sand. (= Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland, Bd. 7). Berlin 2010.
- A Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 2: Symptome der Krise. Stilllegungen, Schließungen, Fusionen und Innovationen (1924–1934). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009 (erschienen 2010), S. 173–220.
- A Historische Trockendocks in Japan. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 25f.
- A »Für die Jugend« – Historische Dampfschiffe. In: Sonderpostwertzeichen-Serie Für die Jugend. Hrsg. Bundesministerium der Finanzen. Referat Postwertzeichen, Berlin 2010.
- B Grobecker, Kurt: Hamburgs stolze Fregatten gegen die Korsaren. Konvoischifffahrt im 17. Jahrhundert, Hamburg 2007. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 95, 2009, S. 219.
- B Thiel, Reinhold: Die Geschichte des »Bremer Vulkan« 1805–1997, Bd. I: 1805–1918, Bremen 2008. In: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 95, 2009, S. 255.
- B Krüger-Kopiske, Karsten Kunibert: Die Schiffe der Deutschen Afrika-Linien, Hamburg 2009. In: Zeitschrift für Hamburgische Geschichte 96, 2010, S. 229f.
- B Denkmalwelt Harburger Binnenhafen/Internationale Bauausstellung Hamburg, Behörde für Kultur, Sport und Medien – Denkmalschutzamt Hamburg, Hamburg 2008. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 88, 2009 (erschienen 2010), S. 240f.
- B Hartog, Arno: Bremerhavens Tor zur Welt. 80 Jahre Columbuskaje Bremerhaven, Bremen 2008. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 88, 2009 (erschienen 2010), S. 291f.
- A (zusammen mit Harald Focke und Christian Ostersehlte): Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010 (erschienen 2011), S. 385–407.
- E (Hrsg., zusammen mit Hartmut Bickelmann, Hans-Eckhard Dannenberg, Norbert Fischer und Franklin Kopitzsch): Fluss, Land, Stadt. Beiträge zur Regionalgeschichte der Unterweser. Stade 2011.
- A Die preußischen Küstenfestungen an Wesermündung und Unterelbe. In: Fluss, Land, Stadt. Beiträge zur Regionalgeschichte der Unterweser. Stade 2011, S. 329–352.
- B Thiel, Reinhold: Die Geschichte des Bremer Vulkan 1805–1997 in drei Bänden. Band II: 1919–1945, Bremen 2009. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 89, 2010 (erschienen 2011), S. 271f.
- B Bock, Ursula Gina, und Detlefsen, Gert Uwe, mit Flaggenzeichnungen von Henry Albrecht: Deutsche Levante-Linie (= Deutsche Reedereien, Bd. 36), Bad Segeberg 2010, und Detlefsen, Gert Uwe, mit Reißzeichnungen von Karsten Kunibert Krüger-Kopiske und Flaggen-Zeichnungen von Henry Albrecht: Deutsche Reedereien, Bd. 37, Bad Segeberg 2010. In: Zeitschrift für Hamburgische Geschichte 97, 2011, S. 209f.
- B Ritter, Rüdiger: Vorort von New York? Die Amerikaner in Bremerhaven (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 19), Bremerhaven 2010. In: Zeitschrift für Hamburgische Geschichte 97, 2011, S. 289f.
- Dr. Albrecht Sauer**
- A (zusammen mit Filipe Vieira de Castro, Nuno Fonseca und Tomàs Vacas): Numerical Models and the Dynamic Interpretation and Reconstruction of Medieval and Early Modern Shipwrecks. In: CMAC News & Reports 2,1, 2010, S. 1–3.
- A Neues Highlight für die Bibliothek im DSM: Die »Kleinen Reisen« (1601–1618) aus dem Verlag de Bry. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 16f.
- A Erneuter Glücksfall für die Bibliothek: Erwerb der »Großen Reisen« (1590–1634) aus dem Verlagshaus de Bry. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 21f.
- Prof. Dr. Lars U. Scholl**
- E (Hrsg., zusammen mit Andreas Kunz): Die deutsche Seeschifffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch. Bearbeitet von Monika Krompiec. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 16). Bremen 2011.
- E (Hrsg., zusammen mit Nicole Hegener): Vom Anker zum Krähenest/From the Anchor to the Crow's Nest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie/Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2011.
- E Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Mit Beiträgen von Sonja Kinzler und Jens Buttgeriet. Bremerhaven 2010.
- E (zusammen mit Beatrix Fromm, Erik Hoops und Klaus-Peter Kiedel): Jahresbericht des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2009, erschienen 2011.
- E Friedel Anderson – Schiffe. Berlin, München 2011.
- A Der Versailler Vertrag und seine Auswirkungen auf die deutsche Schifffahrt. In: Maria Santos und Gerold Wefer (Hrsg.): Wissen um 11. Haus der Wissenschaft e.V., Heft 6. Bremen 2010, S. 28.
- A Von New Yorks Vorort in die USA. In: Lars U. Scholl: Bremen und Amerika. Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten. (= Wittheit zu Bremen Jahrbuch 2008/2009). Bremen 2010.
- A »Alte Werft« – Ein Gemälde des pommerschen

- Künstlers Hans Hartig. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 18f.
- A BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje – ein Gemälde des Berliner Künstlers Ulrich Hübner. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 20f.
- A Neue Erkenntnisse zum Ölgemälde »Alte Werft« von Hans Hartig aus dem Jahre 1912/1913. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 2–4.
- A Weitere Faksimile-Ausgaben aus der Raritäten-sammlung der Bibliothek des DSM. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 2, S. 23f.
- A (zusammen mit Melanie Sulzer): Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2009 (erschienen 2010), S. 200–203.
- A Marinemaler an Bord. Künstler als Reisebegleiter Wilhelms II. in die Fjorde/Marinemaler om bord. Kunstnere som rejsesfølge for Wilhelm II. til fjordene. In: Sonja Kinzler und Doris Tilmann (Hrsg.): Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung/Historien om oppdagelsen av turistmålet Norge. Hamburg 2010, S. 84–91.
- A Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 10–12.
- A Das Doktorandenprogramm des DSM. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 16–18.
- A Deutsches Schifffahrtsmuseum – Deutsches Bergbau-Museum. Zur Kooperation zweier Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft (WGL). In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 25f.
- A Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864) – Arzt, Naturforscher und Forschungsreisender. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 6–8.
- A Friedel Anderson – Der führende Realist unter den norddeutschen Malern stellt im DSM aus. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 15–17.
- A Marinemalerei in Deutschland. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähen-nest/From the Anchor to the Crow's Nest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie/Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2011, S. 173–188.

#### **Externe Herausgeberschaft**

Bremen und Amerika. Die Verbindungen der Hansestadt mit den Vereinigten Staaten. (= Wittheit zu Bremen, Jahrbuch 2008/2009). Bremen 2010.

Als Vizepräsident der Wittheit zu Bremen hat Lars U. Scholl die Aufgabe übernommen, das Jahrbuch der Jahre 2008/09 zum Thema Bremen und Amerika herauszugeben. Für die Mitarbeit hat er 14 Autoren gewonnen, die unterschiedliche Aspekte der wechselseitigen Beziehungen Bremens und den USA beleuchten. Den Beitrag »Von New Yorks Vorort in die USA«, der sich mit der transatlantischen Schifffahrt des Norddeutschen Lloyd nach New York beschäftigt, wurde von Lars U. Scholl verfasst. In seinem Vorwort hat er die Konzeption des Jahrbuchs erläutert.

#### **Publikationsprojekt: Enzyklopädie der Neuzeit**

Als Teilherausgeber der Enzyklopädie der Neuzeit bearbeitete Lars U. Scholl in dem langjährigen Projekt das Thema Schifffahrt. Schwerpunktmäßig war er für den Teilbereich »Umwelt und technischer Wandel« zuständig. Zu seinen Aufgaben gehörte es, Lemmata vorzuschlagen, Autoren zu benennen, die Texte inhaltlich und sprachlich zu redigieren, Vorschläge für die Bebilderung zu machen und die Texte dann an den Fachherausgeber weiterzuleiten.

Die Enzyklopädie der Neuzeit ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Kulturwissenschaftlichen Instituts im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen in Essen und des J.B. Metzler Verlages in Stuttgart. Ein Gremium von 24 Fachherausgebern und 80 namhafte Teilherausgeber unterstützten Prof. Dr. Friedrich Jäger als Gesamtherausgeber. Der zeitliche Rahmen erstreckte sich etwa von der Mitte des 15. Jahrhunderts mit der Verbreitung des Buchdrucks, den großen Entdeckungsfahrten und dem Kontakt der europäischen Völker mit bisher unbekanntem Ländern und Zivilisationen, mit der frühneuzeitlichen Staatenbildung, den Konfessionalisierungsprozessen im Kontext der Reformation und mit der methodischen Revolutionierung der naturwissenschaftlichen Welterkenntnis bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts mit den grundlegenden Transformationsschüben, welche die Moderne einleiten. Durch begriffliche und sachliche Ausdifferenzierung und ein System untereinander vernetzter Schlüssel-, Dach- und Einzelartikel ergibt sich ein Feld von ca. 5000 Artikeln, mit denen die Eckpunkte der neuzeitlichen Entwicklung in ihrer Komplexität umfassend sichtbar werden. Die Enzyklopädie ist reich bebildert (nach F. Jäger: [www.encyklopaedie-der-neuzeit.de](http://www.encyklopaedie-der-neuzeit.de)).

Das Projekt, das 2001 begonnen worden war, ist mit dem Band 16 im Jahre 2012 abgeschlossen worden. Der Registerband 17 wurde vom Verlag erstellt.

#### **Buchprojekt: Schnelldampfer-Innenarchitektur**

Matthias Trennhäuser: Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe zwischen 1880 und 1940. Bremen 2010.

Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe ist bisher lediglich am Beispiel einiger weniger Schiffe untersucht und/oder beschrieben worden. Eine systematische Untersuchung, die die Entwicklung über mehrere Jahrzehnte nachverfolgt, stand jedoch aus. Dieser Aufgabe hat sich Matthias Trennhäuser im Rahmen seiner Dissertation an der Universität des Saarlandes angenommen. Über die mehrjährige Bearbeitungszeit hinweg ist Matthias Trennhäuser von Lars U. Scholl und dem ehemaligen Bibliotheksleiter des DSM, Arnold Kludas, beraten und begleitet worden, da sie von der Wichtigkeit der Bearbeitung dieses Themas überzeugt waren. Die fertige Dissertation bietet einen umfassenden Überblick über die deutsche Entwicklung, die auch im internationalen Kontext einzigartig ist. In seinem Vorwort stellt Lars U. Scholl diese Aspekte deutlich heraus.

# Deutsche *Schiffahrt*



Milieuaktionen des Fördervereins  
Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

2.2011



Wissenschaftliches Jahrbuch

Herausgegeben von C. M. Schürmann  
1997-2009

# Deutsches Schifffahrtsarchiv 32 · 2009



Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums

## Herbert Karting Schiffbaumeister Matthew Turner

Zur Geschichte der produziert vielen  
Segelschiffwerft  
an der amerikani-  
schen Westküste  
und der auf ihr  
gebauten deutscher  
Südschoner



Deutsches  
Schifffahrts-  
museum

oceanum  
VERLAG

## Hermann Sandmann Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers



Deutsches  
Schifffahrts-  
museum

oceanum  
VERLAG

## Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz

A Hightech für die Schiffsarchäologie. Der Förderverein stiftet einen Digitalisierungsarm zur Dokumentation archäologischer Schiffsfunde. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 10–12.

## Christina Voigt, M.A.

A Die technischen Tagebücher des Schiffbauingenieurs Herbert Pfohl. Eine Dokumentation aus dem Dockbetrieb der Rickmers-Werft. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009 (erschieden 2010), S. 399–408.

A Servicequalität als Marketinginstrument. Qualitätsmanagement im DSM. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 22–24.

## Dr. Ursula Warnke

A Architektur und das Deutsche Schifffahrtsmuseum. Der Masterplan Deutsches Schifffahrtsmuseum. In: Werner Krömeke: Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser. Bremerhaven 2010, S. 4.

A Das Leitsystem des Deutschen Schifffahrtsmuseums. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, Heft 1, S. 12–14.

A Bremerhaven: Das Deutsche Schifffahrtsmuseum. In: Bremen und umzu. Ausflugsziele auf der Düne, Geest und in der Marsch. (= Ausflüge zu Archäologie, Geschichte und Kultur, Bd. 53). Stuttgart 2011, S. 208–210.

A Grußwort. In: YOUMARES 2.0, Bremerhaven, Germany, Conference Proceedings: Oceans amidst Science, Innovation and Society. September 2011, S. 8f.

## Publikationen externer Autoren

Im Berichtszeitraum leisteten folgende externe Mitarbeiter Beiträge zu Publikationen des DSM und seines Fördervereins (ohne Beiträge zu Internet-Projekten):

E Friedel Anderson (Hrsg., zusammen mit Lars U. Scholl): Friedel Anderson – Schiffe. Anlässlich der Ausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, vom 19. Juni bis 18. September 2011 und im Palais für Aktuelle Kunst e.V./Kunstverein Glückstadt, Glückstadt, vom 23. Oktober bis 18. Dezember 2011. Berlin, München 2011. 64 S., 48 Abb.

A Jens Auer (zusammen mit Mike Belasus): Die britische Brigg WATER NYMPH oder: »... dass solche [...] Verhönungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind ...«. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 51–69.

A Klaus Barthelmess: »Een Extraordinary Welgestoffert Walvis-Vangers Gereetschap«. Typologie niederländischer Versteigerungsplakate für Walfangausrüstung im 18. Jahrhundert. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 223–236.

A Klaus Barthelmess † (zusammen mit Wolf-Rüdiger Grohmann): Drei Monate auf der deutschen Walfangstation »Germania« im Faskrudsfjord, Island. Das Reisetagebuch der Bertha Stapel, 1905. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 193–250.

A Ernst Beplate: »... in Augenschein genommen und für jetzt gesund befunden«. Die mysteriöse Landung eines farbigen Matrosen im Wremer Watt, 1819. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 299–306.

A Oliver Brosenne: Notschlepper Nordsee. 28 Tage mit der NORDIC auf See. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 2–5.

A Jens Buttgerit (zusammen mit Sonja Kinzler): Texte zu Lars U. Scholl (Hrsg.): Seemann Kumpel Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Eine Sonderausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven. Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 104 S., 2 Umschlagklappen, reich illustriert.

A Peter Danker-Carstensen: Betonschiffbau in Deutschland. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 107–171.

A Detlev Ellmers: Gemälde und Fayencen statt Zinn. Hollands Einfluss auf die Repräsentation norddeutscher Kaufleute und Schiffer im 17. und 18. Jahrhundert. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 9–50.

A Detlev Ellmers: Design im 18. Jahrhundert. Von der Radierung zum Fayenceteller. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 9–33.

A Harald Focke (zusammen mit Christian Ostersehlte und Dirk J. Peters): Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 385–407.

A Krischan Förster: German Tanker Shipping – Bremer Reederei erfolgreich im Tankschiffmarkt. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, H. 1, S. 2–4.

E Heinrich Fromm: Warhaftige Historien Einer Wunderbaren Schiffart welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Kommentar von Heinrich Fromm. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 3: Kommentarband). Bremerhaven, Wiefelstede 2010 (erschieden 2011). 616 S., 263 Abb., Handschrift Ulrich Schmidels mit Transkription. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.

A Heinrich Fromm: Als die Konquistadoren an den Rio de la Plata kamen. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 1, S. 6–9.

E Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. (= Schriften des DSM, Bd. 69). Bremerhaven, Wiefelstede 2010, unveränderte Nachauflage 2011. 270 S., 251 Abb., lose Beilage.

A Wolf-Rüdiger Grohmann (zusammen mit Klaus Barthelmess †): Drei Monate auf der deutschen Walfangstation »Germania« im Faskrudsfjord, Island. Das Reisetagebuch der Bertha Stapel, 1905. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 193–250.

A Jochen Haas: Anmerkungen zur nautisch-maritimen Symbolik im altenglischen Gedicht »The Seafarer«. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 359–384.

- E Uwe Hansen (zusammen mit Dirk Poppinga): 100 Jahre Viermastbark *PASSAT*. Leben und Lernen an Bord – Eine Bilddokumentation der Reisen 1956 und 1957. Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 87 S., 87 Abb.
- A Uli Hellweg: Vom Bauen am Wasser. In: Werner Krömeke: *Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser*. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Bremerhaven 2010, S. 7f.
- E Harald Hückstädt (zusammen mit Erik Larsen, Reinhart Schmelzkopf und Hans-Günther Wentzel): *Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945*. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 247 S., 292 Abb.
- E Katharina Jantzen: *Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007*. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 15). Bremen 2010 (erschienen 2011). 154 S., 23 Abb.
- E Kai Kähler: *Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenebetrieb im Wandel, 1910–1970: Von staatlicher Kaiverwaltung in den freien Wettbewerb*. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 10). Bremen 2010. XVI, 383 S., 13 Abb.
- E Herbert Karting: *Schiffbaumeister Matthew Turner. Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner*. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, 2009; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 124 S., 56 Abb.
- E Judith Kestler: *Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg*. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 11). Bremen 2010. XXIV, 124 S., 41 Abb.
- A Sonja Kinzler (zusammen mit Jens Buttgerit): *Texte zu Lars U. Scholl (Hrsg.): Seemann Kumpel Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Eine Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven*. Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 104 S., 2 Umschlagklappen, reich illustriert.
- A Karl-Hermann Kock: *Whaling and Whale Management in the Southern Ocean, and German Participation and Interests Therein*. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 33, 2010, S. 251–276.
- E Wolfgang Köberer: *Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache*. (= Bibliographien aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. II). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. XIV, 297 S., 23 Abb.
- A Reinhard A. Krause: *Matthew Fontaine Maury (1806–1873), »Pathfinder of the Seas«*. Ein Seemann als Wissenschaftler und Wissenschaftsorganisator. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 32, 2009, S. 237–265.
- E Werner Krömeke: *Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser*. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Bremerhaven 2010. II, 12 S., 10 Abb.
- A Werner Krömeke: *Räume für alle Sinne. Für eine schönere Welt*. In: Ders.: *Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser*. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Bremerhaven 2010, S. 12.
- E Monika Krompiec (Bearb.): *Andras Kunz und Lars U. Scholl (Hrsg.): Die deutsche Seeschiffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch*. Bearbeitet von Monika Krompiec. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 16). Bremen 2011. 604 S., 15 Abb.
- E Andreas Kunz (Hrsg., zusammen mit Lars U. Scholl): *Die deutsche Seeschiffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch*. Bearbeitet von Monika Krompiec. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 16). Bremen 2011. 604 S., 15 Abb.
- E Erik Larsen (zusammen mit Harald Hückstädt, Reinhart Schmelzkopf und Hans-Günther Wentzel): *Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945*. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 247 S., 292 Abb.
- E Andrea Mehrländer: *Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Teil 1*. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 13). Bremen 2011. 368 S., 193 Abb.
- E Andrea Mehrländer: *Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Teil 2*. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 14). Bremen 2011. 288 S., 72 Abb.
- A Gunther D. Neuen: *Von Geisterschiffen und SOS-Rufen. Erinnerungen an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean*. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 32, 2009, S. 409–434.
- A Hajo Neumann: *Das Unternehmen Krupp in der Schiffsreatorenentwicklung 1955–1980*. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 33, 2010, S. 277–297.
- A Christian Ostersehlte (zusammen mit Inga Brantzy): *Com.Pakt – Abenteuer Salpeter*. In: *Deutsche Schiffahrt* 32, 2010, H. 2, S. 9–11.
- A Christian Ostersehlte (zusammen mit Harald Focke und Dirk J. Peters): *Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000*. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 33, 2010, S. 385–407.
- E Dirk Poppinga (zusammen mit Uwe Hansen): 100 Jahre Viermastbark *PASSAT*. Leben und Lernen an Bord – Eine Bilddokumentation der Reisen 1956 und 1957. Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 87 S., 87 Abb.
- A Jürgen Rabbel: *Die Eigentumsverhältnisse der ersten Rostocker Handelsdampfer. Zur Geschichte der Rostocker Schiffahrt im 19. Jahrhundert*. In: *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 32, 2009, S. 51–106.
- E Michael Recke: *Beschreibung der drei neuen Schiffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596*. Kommentar von Michael Recke. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Bd. 1, Teilbd. 3: Kommentarband). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 128 S., 45 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.

- A Martin Rheinheimer: Waldarstellungen auf alten Grabsteinen der Wattenmeerinseln. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 175–192.
- A Michael Rink: »Öffnen Sie die Augen!« Zeichnen als Sprache der Architektur. In: Werner Krömeke: Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Bremerhaven 2010, S. 10f.
- A Wolfgang Rudolph: Mukran, Smelte und Kemi. Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 377–383.
- E Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl-Wilhelm Wedel. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 168 S., 68 Abb.
- E Reinhart Schmelzkopf (zusammen mit Harald Hückstädt, Erik Larsen und Hans-Günther Wentzel): Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 247 S., 292 Abb.
- A Johann Schmidt: Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte. Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849 bis 12. August 1850. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 307–321.
- A Jürgen W. Schmidt: Reichskanzler Fürst von Bismarck und eine Matrosenschlägerei in Smyrna im Januar 1877. Die erfolgreiche Entschärfung eines drohenden deutsch-französischen Konflikts. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 323–347.
- A Stefanie Schmidt: Was ein Stück Holz erzählen kann ... Ein Praktikumsbericht. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 18–20.
- A Jörg Schulz: Baukunst in Bremerhaven. Die Havenwelten. In: Werner Krömeke: Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Bremerhaven 2010, S. 2.
- A Sabine Schulz: Labskaus, Lotsenzentrale und Reeperbahn. Ein attraktives Rahmenprogramm begleitete auch die diesjährige Mitgliederversammlung. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 13f.
- A Gert Sdouz: Die Marshallinseln aus der Sicht des Kapitäns Otto Kessler (1861–1933). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 349–376.
- A Wilfrid Sorgenfrei: 50 Jahre Dienst an Bord – ein beruflicher Werdegang. In: Deutsche Schifffahrt 32, 2010, H. 1, S. 5–9.
- A Heinrich Stettner: Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ... Vormaschinerer ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten. 3. Teil einer kommentierten Bildauswahl und Erweiterung der Teile 1–2. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 157–174.
- A Wolfgang Steusloff: Mittelalterliche Kalkritzungen in der Kirche von Bobbin/Rügen. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 35–50.
- E Klaus Stiedenrod: Beschreibung der drei neuen Schifffahrten, um nach Cathay und China zu kommen. Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596. Übertragung von Klaus Stiedenrod. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 2, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 238 S., 37 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.
- E Klaus Stiedenrod: Warhafftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Übertragung von Klaus Stiedenrod. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Bremerhaven, Wiefelstede 2010. 132 S., 11 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.
- E Klaus Stiedenrod: Warhafftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben. Übertragung von Klaus Stiedenrod. (= Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bd. 3, Teilbd. 2: Transkriptionsband). Bremerhaven, Wiefelstede 2010 (erschienen 2011). 132 S., 11 Abb. Ausgaben in Luxuskassette, in Schuber und als Einzelband.
- A Rüdiger von Ancken (zusammen mit Lars U. Scholl): Der Hamburger Marinemaler Martin Fräncis Glüsing (1886–1957). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 345–358.
- E Karl-Wilhelm Wedel (Hrsg., zusammen mit Ursula Feldkamp): Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl-Wilhelm Wedel. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 168 S., 77 Abb.
- E Hans-Günther Wentzel (zusammen mit Harald Hückstädt, Erik Larsen und Reinhart Schmelzkopf): Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945. (= Schriften des DSM, Bd. 74). Bremerhaven, Wiefelstede 2011. 247 S., 292 Abb.
- A Christer Westerdahl: Shipyards and Boatbuilding Sites. Features of the Maritime Cultural Landscapes of the North. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 267–344.
- A Christer Westerdahl: Ancient Sea Marks. A Social History in a North a North European Perspective. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010, S. 71–155.
- A Hermann Winkler: Ein Taucherlehrling erinnert sich. Taucherausbildung in den 1950er Jahren. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009, S. 385–397.

## Vortragstätigkeit

### Vorträge im Deutschen Schifffahrtsmuseum

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum 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. Die Vortragsreihe der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft findet traditionell im Deutschen Schiffahrtsmuseum statt. Das in Kooperation mit dem Stadtarchiv Bremerhaven, dem Heimatbund der Männer vom Morgenstern, dem Nautischen Verein zu Bremerhaven, dem VDE Zweigstelle Bremerhaven, dem VDI Unterweser Bezirksverein und der »Wieland« Vereinigung der Schiffingenieure Bremerhaven veranstaltete Vortragsprogramm ergänzt die Vortragsreihe des DSM. Im Wechsel mit externen Rednern stellen die Wissenschaftler des DSM ihre Forschungsarbeiten vor.

- 19.1.2010: »Industrieepionier unter drei Kaisern: Der Schiffbauingenieur Rudolph Haack (1833–1903)«, Dr. Eckhard Schinkel, LWL-Industriemuseum Dortmund.
- 26.1.2010: »Aktuelle Forschungen zu Warenaustausch und Kommunikation im Nordseeküstengebiet des 1. Jahrtausends«, Dr. Hauke Jöns, Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung (NIhK), Wilhelmshaven.
- 9.2.2010: »Gedächtniskultur an der Küste«, Prof. Dr. Norbert Fischer, Universität Hamburg.
- 16.2.2010: »Eisbrecher: Ein seltener Schiffstyp und seine Geschichte«, Dr. Christian Ostersehlte, Bremen.
- 23.2.2010: »Das Meer in der Antike«, Prof. Dr. Reimund Schulz, Humboldt-Universität Berlin.
- 2.3.2010: »Klimawandel in der Nordsee«, Prof. Dr. Karen Wiltshire, Alfred-Wegener-Institut, Bremerhaven.
- 6.3.2010: »Erhaltung archäologischer Schiffsfunde – Nassholzkonservierung im DSM«, Dr. Jana Gelbrich und Dipl.-Rest. Michael Sietz, DSM.
- 13.4.2010: »Jahrhundertbauwerk Kaiserschleuse«, Dr. Stefan Woltering, Bremen Ports.
- 22.4.2010: »Klaus Störtebeker und die Vitalienbrüder«, Prof. Dr. Matthias Puhle, Kultusministerium Sachsen-Anhalt.
- 28.4.2010: »Heißes Eisen: Kann großflächige künstliche Düngung des Südlichen Ozeans der Klimaerwärmung entgegentreten?«, Dr. Philipp Assmy, Alfred-Wegener-Institut, Bremerhaven.
- 18.5.2010: »Aktueller Bericht über die Grabung in Sievern«, Iris Aufderhaar, M.A., und Imke Brandt, M.A., Wilhelmshaven.
- 11.8.2010: »Die schweigende Welt«, Marc Einsporn, Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung, Hamburg.
- 18.8.2010: »Chile – Land des Salpeters«, Prof. Dr. Rainer Slotta, Deutsches Bergbau-Museum Bochum.
- 22.8.2010: »Abenteuer Salpeter – Rohstoffabbau und Transport von Chile nach Europa«, Dr. Stefan Brüggerhoff, Deutsches Bergbau-Museum Bochum, und Prof. Dr. Lars U. Scholl, DSM.
- 31.8.2010: »Piraterie – neue Dimension eines alten Phänomens«, Eigel Wiese, Verlagsgruppe Köhler/Mittler.
- 28.9.2010: »Hundert Jahre Institut für Seefischerei«, Dr. Gerd Wegner, Johann Heinrich von Thünen-Institut, Hamburg.
- 5.10.2010: »Vom Schiffsjungen zum Kapitän«, Joachim Feyerabend, Verlagsgruppe Köhler/Mittler.
- 26.10.2010: »Aktuelle Herausforderungen der Deutschen Seemannsmission«, Werner Gerke, Seemannspastor, Bremerhaven.
- 26.10.2010: »Von der Heuerstelle zum Internet-Café: Seemannsmission im Wandel«, Hero Feenders, Rothenburg.
- 17.11.2010: »Großadmiral Karl Dönitz: Legende und Wirklichkeit«, Dr. Dieter Hartwig, Kiel.
- 23.11.2010: »Jan Bohls und die Erforschung traditioneller Boote in Deutschland«, Hans-Walter Keweloh, DSM.
- 7.12.2010: »Ansteuerung der Weser heute und vor 200 Jahren. Eine Flussmündung als navigatorische Herausforderung«, Dr. Albrecht Sauer, DSM.
- 11.1.2011: »Afrika am Golf von Guinea«, Fregattenkapitän Dr. Dieter Engelhardt.
- 18.1.2011: »Wilhelm II. und das Nordland. Der Reisekaiser als Trendsetter«, Dr. Stefan Gammelien, Humboldt-Universität Berlin.
- 1.2.2011: »Einzelkabine oder Schlafsaal. Norwegenfahrten deutscher Reedereien in den Jahren 1925 bis 1932«, Jens Buttgerit, M.A., Bremen.
- 8.2.2011: »Verkehrsabläufe auf der Bundeswasserstraße Weser«, Baudirektor Werner Kinkartz, Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremerhaven.
- 15.2.2011: »Reisebüro Wehrmacht. Deutsche in Norwegen 1940 bis 1945«, Ebba D. Drolshagen, Frankfurt am Main.
- 22.2.2011: »An höheren Elementen gescheitert. Der rätselhafte Untergang der MÜNCHEN im Dezember 1978«, Kapitän Peter Heimstaedt, Ganderkesee.
- 1.3.2011: »Fragile Schönheit. Tourismus und Naturschutzgeschichte auf Spitzbergen«, Anna-Katharina Wöbse, M.A., Universität Bielefeld.
- 2.3.2011: »Die Auswanderung aus dem Osnabrücker Land im 19. Jahrhundert über Bremen/Bremerhaven«, Carina Liekam, Universität Osnabrück.
- 30.3.2011: »Die neue Kaiserschleuse kurz vor der Einweihung. Zusammenfassung des Bauablaufs«, Dr.-Ing. Hans-Werner Vollstedt, Bremerhaven.
- 5.4.2011: »Forschung mit Tiefgang: Nordsee und Fließgewässer als archäologische Bodenarchive«, Dr. Henning Haßmann, Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Hannover.
- 6.4.2011: »Zielpunkt für Auswanderer und Passagiere. Die Terminals des Norddeutschen Lloyd bei Hoboken bei New York«, Dr. Christian Ostersehlte, Bremen.
- 8.4.2011: »Traumschiffe des Sozialismus. Die Geschichte der DDR-Urlauberschiffe 1953–1990«, Dr. Andreas Stirn, Referent beim Landtag Brandenburg.
- 12.4.2011: »Neues aus der Forschungsschiffahrt«, Kapitän Michael Ippich, URAG.
- 18.5.2011: »125 Jahre Motoschiffahrt – von den Anfängen bis heute«, Klaus-Peter Kiedel, DSM.
- 7.6.2011: »Kreuzfahrt unter italienischer Flagge. Impressionen von Seereisen auf den modernen Giganten der Passagierschiffahrt«, Klaus-Peter Kiedel, DSM.
- 28.7.2011: »Exkursion der Kieler Kogge von Stral-

- sund nach Visby«, Reinhard und Ulrich Ziermann, Kiel.
- 6.9.2011: »125 Motorschiffahrt – von den Anfängen bis heute«, Klaus-Peter Kiedel, DSM.
  - 27.9.2011: »Plattenstrak und Spantenriss – die Schiffbaupläne des DSM gehen online«, Alexander Cordes, M.A., DSM.
  - 11.10.2011: »Die traditionelle Segelhochseefischerei unter dem Konkurrenzdruck der Fischdampferexpansion«, Christoph Greim, M.A., Rheine.
  - 3.11.2011: »Der Bunker Valentin und die Zukunft der Erinnerung«, Dr. Marcus Meyer, Bremen.
  - 15.11.2011: »Die BREMEN, der letzte Atlantik-Liner der Norddeutschen Lloyd«, Harald Focke, Bassum.
  - 22.11.2011: »Kapitän Robert Hilgendorf: Sein Leben auf frachtsegelnden Schiffen«, Heino Brockhage, Bremerhaven.
  - 15.12.2011: »JOHANN HEINRICH BURCHARD. Tecklenborgs größter Schiffsneubau«, Dr. Rolf Stratmann, Bremerhaven.

### Vorträge außerhalb der Vortragsreihe

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

*Vortrag von Prof. Dr. Raimund Schulz (Berlin/Hildesheim) am 23. Februar 2010: »Die Antike und das Meer«* Eine Gemeinschaftsveranstaltung des Deutschen Schiffahrtsmuseums und des Historischen Instituts der Universität Bremen (Lars U. Scholl und Prof. Dr. Tassilo Schmitt).

Prof. Dr. Raimund Schulz ist einer der führenden Alt-historiker in Deutschland auf dem Gebiet der Bedeutung des Meeres in der Antike. Er hat zahlreiche Aufsätze zu diesem Thema veröffentlicht. 2005 erschien im Primus Verlag in Darmstadt eine Monographie: »Die Antike und das Meer«, über die der Rezensent Oliver Linz vom Historischen Institut der Universität Potsdam in H-Soz-u-Kult, 24.10.2005, schreibt: »... es ist verblüffend, dass es bisher nur eine unübersehbare Fülle von Spezialuntersuchungen zu – fast – allen Aspekten der maritimen Geschichte der Antike gab, jedoch noch keine Gesamtdarstellung über die Bedeutung der Meere für die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Antike existiert.«

Neugierig geworden, schlug Lars U. Scholl seinem Alt-historikerkollegen Prof. Tassilo Schmitt vor, den Autor zu einem Vortrag nach Bremerhaven einzuladen. Raimund Schulz hielt einen, auf das breitere Publikum Rücksicht nehmend, sehr fesselnden Vortrag, der noch Anlass für eine lebhaftige Debatte bot. Schaut man sich das Literaturverzeichnis der Publikation von R. Schulz an, so sieht man, wie viel in neuerer Zeit zu diesem Thema weltweit geforscht wird. Umso wichtiger ist die Synthese von Schulz, die einerseits Orientierung gibt, andererseits aber auch Lücken aufzeigt, die es in Zukunft zu schließen gilt.

### Dipl.-Prähist. Mike Belasus

- 19.09.2011: »Schiffsarchäologie«, Leibniz Doktorandenforum am IPN, Kiel.
- 15.10.2011: »Schiffe, Archäologie und Modellbau«, Jahrestagung des Arbeitskreises historischer Schiffbau, DSM, Bremerhaven.
- 19.11.2011: "Tradition and Innovation in Medieval and Early Modern Shipbuilding", 2. MARIS PhD researchers Network Workshop, Helsinki.

### Alexander Cordes, M.A.

- 4.6.2011: »Das Digitalisierungsprojekt DigiPEER«, Vortragsreihe »Pier der Wissenschaft – Wissen am Vormittag«, DSM, Bremerhaven.
- 8.9.2011: »Schiffbaupläne des DSM im Internet«, Zentrum für Weiterbildung, Universität Bremen.
- 27.9.2011: »Das Digitalisierungsprojekt DigiPEER«, DSM, Bremerhaven.

### Ursula Feldkamp, M.A.

- 17.6.2010: »Von verrohten, sittenlosen Janmaaten und tüchtigen Seeleuten mit weltmännisch feinem Benehmen. Seemannsausbildung auf Segelschiffen«, Schiffahrtsmuseum Unterweser, Brake.
- 27.9.2010: »Wiwerröck an Boord bringt Stried un Moord. Warum Frauen auf Frachtseglern bei den Seeleuten nicht willkommen waren und welche Gründe sie dennoch an Bord führten«, Maritime Woche, Bremen.
- 6.7.2011: »Wiwerröck an Boord bringt Stried un Moord – Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen im 19. Jahrhundert«, Volkshochschule Emden.
- 20.9.2011: »100 Jahre Viermastbark PASSAT. Leben und Lernen an Bord« von Uwe Hansen und Dirk Poppinga, Buchvorstellung an Bord der Viermastbark PASSAT in Travemünde.
- 3.10.2011: »Von Rostock nach See – Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt« von Harald Hückstädt, Erik Larsen, Reinhart Schmelzkopf und Hans-Günther Wentzel, Buchvorstellung im Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum, Rostock.

### Dr. Jana Gelbrich

- 6.3.2010: »Erhaltung archäologischer Schiffsfunde – Nassholzkonservierung am DSM«, Vortragsreihe Wissen am Vormittag, Bremen.
- 10.5.2010: "Simulation and Investigation of Wood Degradation by Erosion Bacteria in Laboratory Experiments", 41. Konferenz der International Research Group on Wood Protection (IRG), 9.–13.05.2010, Wien.
- 25.5.2010: "Studying and Manipulating Bacterial Wood Decay – Results of Laboratory Experiments", 11th ICOM-CC WOAM (Wet Organical Archaeological Materials) WG Conference 24.–28.05.2010, Greenville, North Carolina.
- 24.5.2011: "Laboratory Experiments as Support for Development of in situ Conservation Methods", 4th Symposium on Preserving Archaeological Remains in situ (PARIS4), Copenhagen.
- 19.10.2011: "Study of Bacterial Wood Degradation based on Laboratory Microcom-Experiments",

International Conference Shipwrecks 2011, Chemistry and Preservation of Waterlogged Wooden Shipwrecks, Stockholm.

- 20.10.2011: "Long Term Behaviour of Stabilisation Methods used for Large Waterlogged Wooden Objects", International Conference Shipwrecks 2011, Chemistry and Preservation of Waterlogged Wooden Shipwrecks, Stockholm.
- 15.11.2011: "Long Term Behavior of Conservation Methods used for Large Archaeological Waterlogged Wooden Objects – first steps", Final Conference of COST Action IE0601 "Wood Science for Conservation of Cultural Heritage", Paris.

#### *Hans-Walter Keweloh*

- 3./4.7.2010: »Möglichkeiten der Kooperation: Ein mittelalterliches Boot entsteht«, Tagung Mediävismus im Spannungsfeld von Wissenschaft, Museum und populärer Geschichtskultur, Museum Zeughaus, Vechta.
- 11.9.2010: »Reise durch die Geschichte der Schifffahrt«, DSM, Bremerhaven.
- 14.10.2010: »Die Finanzstruktur eines Forschungsmuseums der Leibniz-Gemeinschaft (WGL)«, Veranstaltungsreihe »Das grüne Museum«, Forschungsallianz Kulturerbe, München.
- 22.10.2010: »Flöße, Flößer, Flößerei – das Kulturerbe der Flößerei in Deutschland«, Fachtagung »Flößereilandschaft im Frankenwald« der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL), Unterrodach.
- 5.11.2010: »Flößerei im Schwarzwald am Beispiel des Märchens »Das kalte Herz«, Unterrichtsstunde in der 4./5.Klasse der Tobiasschule in Bremen-Oberneuland.
- 23.11.2010: »Jan Bohls und die Erforschung traditioneller Boote in Deutschland«, DSM, Bremerhaven.
- 26.3.2011: »Mit dem Floß von der Oberweser nach Bremen. Erinnerung an ein kulturelles Erbe«, Heimatverein Bad Karlshafen.
- 23.7.2011: »Die Unterweserregion und die Anfänge der Bootsforschung in Deutschland«, Wissen um 11, Haus der Wissenschaft, Bremen.
- 20.9.2011: »Polen – Deutschland. 1000 Jahre Geschichte« (zusammen mit Nicola Borger-Keweloh), VHS Bremerhaven.

#### *Klaus-Peter Kiedel*

- 2.9.2010: »Eine Million Seemeilen – Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939«, Schifffahrtsmuseum Unterweser, Brake.
- 26.5.2011: »DigiPEER – vier Leibniz-Institute digitalisieren und erfassen historische technische Zeichnungen«, MAI-Tagung, DSM, Bremerhaven.
- 20.9.2011: »Eine Million Seemeilen – Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939«, Zentrum für Weiterbildung, Universität Bremen.

- 15.11.2011: »Eine Million Seemeilen – Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939«, Tagung »Der Norddeutsche Lloyd«, DSM, Bremerhaven.
- 24.11.2011: »Eine Million Seemeilen – Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939«, Forum Frauen und Kultur, Bremen.

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

- 10.6.2010: »Der ehemalige Handelshafen in Geestemünde«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 23.6.2010: »Der Fischereihafen I in Bremerhaven – Ostseite«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 6.7.2010: »Der Fischereihafen I in Bremerhaven – Westseite«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 28.7.2010: »Hafenlandschaft im Wandel. Der Alte und Neue Hafen in Bremerhaven«, Inner Wheel Club Bremerhaven.
- 1.8.2010: »Der Norddeutsche Lloyd in Bremen als »Global Player«. Seine Bedeutung für Bremen, Bremerhaven und das deutsche Kaiserreich«, Förderverein Deutsches Auswandererhaus, Bremerhaven.
- 6.9.2010: »Der Norddeutsche Lloyd 1857–1970«, Zentrum für Weiterbildung, Universität Bremen.
- 12.9.2010: »Der Norddeutsche Lloyd als Global Player«, Tag des offenen Denkmals, Landesamt für Denkmalpflege Bremen.
- 12.9.2010: »Auf Spurensuche. Der Alte und Neue Hafen als Auswandererhafen«, Tag des offenen Denkmals, Landesamt für Denkmalpflege Bremen.
- 6.11.2010: »Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie von 1850 bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien«, Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, Hamburg.
- 11.11.2010: »Hafenlandschaft im Wandel«, DSM, Stadtarchiv Bremerhaven und TICCIH Deutschland.
- 23.11.2010: »Die Geschichte und Zukunft der deutschen Seeschiffswerften«, LWL-Industriemuseum – Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop.
- 2.12.2010: »Die Schiffstechnik im Wandel der Zeiten«, Verein Deutscher Elektroingenieure Nordwest.
- 28.2.2011: »Geschichte und Zukunft der deutschen Seeschiffswerften«, Zentrum für Weiterbildung, Universität Bremen.
- 7.3.2011: »Maritime Industriearchäologie und Arbeitswelt an der Wasserkante«, Zentrum für Weiterbildung, Universität Bremen.
- 7.4.2011: »125 Jahre Leuchtturm Roter Sand. Ein Kulturdenkmal der Technik- und Schifffahrtsgeschichte«, Schifffahrtsmuseum Unterweser, Brake.
- 24.5.2011: »Deiche, Häfen, Schleusen. Vom Neuen Lunesiel zur Fischereihafen-Doppelschleuse«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 15.6.2011: »Deiche, Häfen, Schleusen. Molen, Hafeneinfahrten und Fähranleger an der Geestemündung«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 21.6.2011: »Deiche, Häfen, Schleusen. Molen, Hafeneinfahrten und Fähranleger an der Geestemündung«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 28.6.2011: »Deiche, Häfen, Schleusen. Vom Neuen

Hafen zur neuen Kaiserschleuse«, Stadtarchiv Bremerhaven.

- 19.8.2011: »Schätze maritimer Kultur in den Elbregionen«, Hafenumuseum Hamburg.
- 2.9.2011: »Seeschiffbau in Elbing und Danzig im 19. und 20. Jahrhundert«, Historische Kommission für ost- und westpreußische Landesforschung, Elbing.
- 4.11.2011: »Historische Seezeichen in Bremerhaven«, Volkshochschule Bremerhaven.
- 15.11.2011: »Historische Architektur des Norddeutschen Lloyd in Bremen und Bremerhaven«, DSM, Bremerhaven.
- 15.12.2011: »Geschichte der Tecklenborg-Werft«, Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven.

#### *Dr. Albrecht Sauer*

- 8.1.2010: "Sailing performance of the medieval Bremen cog", 43th Annual Conference on Historical and Underwater Archaeology "Coastal Connections. Integrating Terrestrial and Underwater Archaeology", Society for Historical Archaeology, Amelia Island Plantation (Florida/USA).
- 1.9.2010: »Entwicklung der nordeuropäischen Seekartographie von den Anfängen bis heute«, Tagung Vermessungsamt Münster, Deutsche Gesellschaft für Kartographie, DSM.
- 7.9.2010: »Entwicklung der nordeuropäischen Seekartographie von den Anfängen bis heute«, DSM, Bremerhaven.
- 29.9.2010: »Ansteuerung der Weser heute und vor 200 Jahren. Eine Flussmündung als navigatorische Herausforderung«, Veranstaltung an Bord der GROSSHERZOGIN ELISABETH, Maritime Woche Bremen.
- 4.11.2010: "Navigation in estuaries: The underestimated challenge", 15th International Reunion for the History of Nautical Science "Navigation and Hydrography (16th–19th centuries)" des International Committee for the History of Nautical Science (ICHNS), El Ferrol (Spanien).
- 7.12.2010: »Ansteuerung der Weser heute und vor 200 Jahren. Eine Flussmündung als navigatorische Herausforderung«, DSM, Bremerhaven.
- 9.1.2011: "Maritime Experimental Archaeology. Trying the Impossible", 44th Annual Conference on Historical and Underwater Archaeology "Boundaries and Crossroads in Action. Global Perspectives in Historical Archaeology", Society for Historical Archaeology, Austin (Texas, USA).
- 18.2.2011: "Sailing Medieval Cogs", Maritime History Archaeology Class der East Carolina University, Greenville (USA).
- 17.3.2011: »Ansteuerung der Weser heute und vor 200 Jahren. Eine Flussmündung als navigatorische Herausforderung«, Schiffahrtsmuseum Unterweser, Brake.

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

- 12.4.2010: »Marinemalerei in Deutschland«, Deutsches Studienzentrums Venedig.
- 20.5.2010: »Community-Building und Blended-

Learning im Museum. Das ComPakt-Projekt«, 10. MAI-Tagung in Nürnberg.

- 13.6.2010: »Der Salpetertransport von Chile nach Europa«, Chile-Tag im Deutschen Bergbau-Museum, Bochum.
- 22.8.2010: »Salpeter und seine Bedeutung für die deutsche Schifffahrt«, Chile-Tag im DSM, Bremerhaven.
- 31.8.2010: »Schifffahrtsgeschichte als historische Subdisziplin«, Zentrum für Weiterbildung der Universität Bremen, Bremen.
- 6.9.2010: »Das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Forschungsmuseum in der Leibniz-Gemeinschaft«, Zentrum für Weiterbildung der Universität Bremen, Bremerhaven.
- 5.10.2010: »Bedeutende Bremer Persönlichkeiten des 19. und 20. Jahrhunderts«, Festvortrag Wittheit zu Bremen, Haus der Bremischen Bürgerschaft, Bremen.
- 11.10.2010: »Die Bedeutung des Leuchturms Roter Sand als historisches Baudenkmal«, Vortrag anlässlich der Eröffnung der Sonderausstellung »125 Jahre Leuchtturm Roter Sand«, DSM, Bremerhaven.
- 17.10.2010: »Seesozialversicherung zwischen 1880 und 1930«, Eröffnung der Ausstellung »Seemann, Kumpel, Eisenbahner«, DSM, Bremerhaven.
- 30.11.2010: »Die Beziehungen Bremens zu den Vereinigten Staaten von Amerika«, World Trade Center in Bremen am US Day.
- 19.12.2010: »Kaiser Wilhelm II. und seine Norwegen-Begeisterung«, Eröffnung der Ausstellung »Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung«, DSM, Bremerhaven.
- 21.12.2010: »Was ist und wozu betreibt man Schifffahrtsgeschichte?«, Vortrag im Rahmen der Einführungsveranstaltung ins Fach Geschichte an der Universität Bremen.
- 20.1.2011: »Rudolph Haack (1833–1909). Industriepionier unter drei Kaisern«, Einführungsvortrag zur gleichnamigen Ausstellung des DSM im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven.
- 6.2.2011: »Der Beginn der touristischen Kreuzfahrt«, Vortrag anlässlich einer Kuratorenführung zur Ausstellung »Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung«, DSM, Bremerhaven.
- 20.3.2011: »Deutsche Marinemaler als Reisebegleitung des Kaisers auf seinen Nordlandreisen«, Vortrag anlässlich des Besonderen Abends des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums, DSM, Bremerhaven.
- 2.4.2011: »Das Hapag-Harriman-Abkommen von 1920«, Seefahrtsgeschichtliche Kommission, Hamburg.
- 13.5.2011: "Commercial Shipping and Naval Warfare: The Battle of Tschushima 1905", Keynote auf der Tagung der North American Society of Oceanic History, Norfolk, Virginia.
- 19.6.2011: »Der norddeutsche Realist Friedel Anderson«, Eröffnung der Ausstellung »Friedel Anderson – Schiffe«, DSM, Bremerhaven.
- 24.6.2011: »Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864) – Arzt, Naturforscher und Forschungsreisender«, Eröffnung der gleichnamigen Ausstellung, DSM, Bremerhaven.

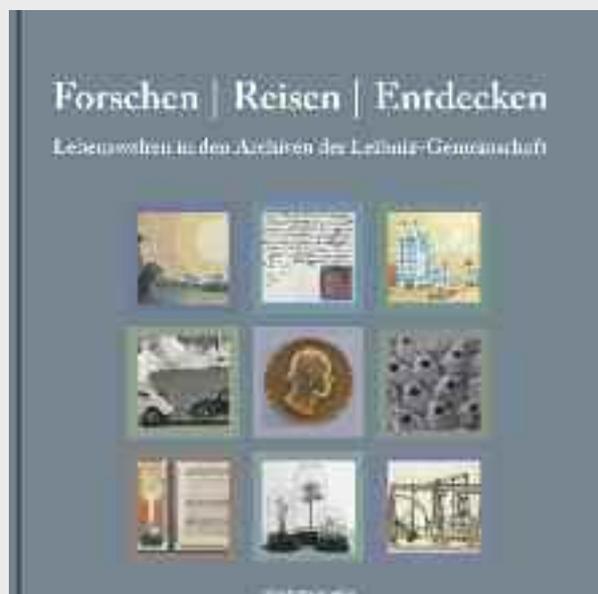
- 25.6.2011: »Deutsche im Dienste der Ostindischen Kompanie«, Eröffnungsvortrag des Tagessymposiums zu Franz Wilhelm Junghuhn, DSM, Bremerhaven.
- 10.9.2011: »Offizierausbildung auf der GORCH FOCK«, Seefahrtsgeschichtliche Kommission, Herbsttagung in Stralsund.
- 23.9.2011: »Small Water Crafts in Germany«, Schiffahrtsgeschichtliches Symposium im Museo Storico Navale, Venedig.
- 8.–11.11.2011: »Fisheries History at the German Maritime Museum«, 13. Jahrestagung der North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA), Hull, Großbritannien.
- 1.12.2011: »Die Auswanderung von Bremen nach Charleston«, Einführungsvortrag anlässlich der Buchvorstellung »Mit Kurs auf Charleston, S.C.« im Schütting, Bremen.
- 8.12.2011: »Juan Gildemeister. Ein Bremer Kaufmann im Salpetergeschäft in Südamerika«, Einführungsvortrag anlässlich der Buchvorstellung »Konsul Juan Gildemeister. Ein hanseatischer Kaufmann im Peru des 19. Jahrhunderts«.
- 10.12.2011: »Die Künstler der Düsseldorfer Malerschule in der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums«, Eröffnungsvortrag anlässlich der Ausstellung »Mensch und Meer«, DSM, Bremerhaven.

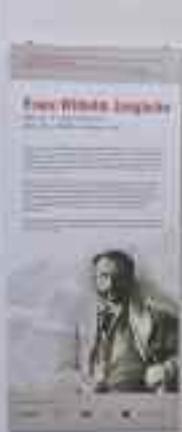
#### *Dipl.-Rest. (FH) Michael Sietz*

- 13.2.2010: »Wie man archäologische Schiffsfunde erhält: Die Konservierung der Weserlastkähne im Deutschen Schiffahrtsmuseum«, Reihe »Wissen um 11« im Haus der Wissenschaft, Bremen.

#### *Dr. Ursula Warnke*

- 5.7.2010: »Wissensvermittlung in Kultur und Medien«, Bremen.
- 12.10.2010: »Masterplan DSM«, Reihe »Grünes Museum«, Berlin.
- 13.10.2010: »Masterplan DSM«, Reihe »Grünes Museum«, Köln.
- 6.11.2010: »Die Datenbank schiffsarchäologischer Funde des DSM und die Neubearbeitung der schiffsarchäologischen Sammlung«, Vortrag im Rahmen der AKUWA-Tagung im DSM, Bremerhaven.
- 29.3.2011: »Das EU-Projekt PLACES – eine Chance für Bremerhaven«, Pier der Wissenschaft.
- 29.3.2011: »Der Masterplan DSM«, Kuratorium.
- 8.9.2011: »Das DSM und das Forschungsgebiet Meer«, YOUMARIS, Bremerhaven.
- 23.9.2011: »Bremerhaven – City of Science«, PLACES-Tagung, Paris.
- 31.10.2011: »Verwertung in Forschungsmuseen«, Explorationsworkshop Forschungsmuseen, Bremerhaven.





## VIII. DIE AUSSTELLUNGEN DES DEUTSCHEN SCHIFFAHRTSMUSEUMS

Die verschiedenen Ausstellungen im musealen Teil der Institution Deutsches Schifffahrtsmuseum stellen eine weitere wichtige Säule der Vermittlung dar. Neben der Dauerausstellung, die auf der Basis der neuesten Forschungsergebnisse regelmäßig überarbeitet wird, werden herausragende Forschungsthemen in Sonderausstellungen aufbereitet. Das Spektrum runden extern konzipierte Ausstellungen ab, die einen aktuellen Bezug zum maritimen Umfeld des DSM haben oder aktuelle maritime Entwicklungen thematisieren.

### Die Dauerausstellung

Die Neugestaltung der ständigen Ausstellung ist Teil des Masterplans, der nach vorheriger Sanierung des Scharoun- und des Bangertbaus in den nächsten Jahren umgesetzt werden soll. Die Wissenschaftler, die als Kuratoren tätig sind, haben sich mehrfach mit Ausstellungsgestaltung 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 zwingend notwendige Veränderungen.

Für die Abteilung Schifffahrt unter Dampf und Motor erarbeitete Dirk J. Peters eine Neukonzeption. Mit der Einführung der Containerlogistik fand ein rasanter und tiefgreifender Strukturwandel statt, der den Hafenumschlag, den Schiffbau und alle maritimen Wirtschaftsbereiche revolutionierte und bis heute andauert. Mit Hörstationen, anderen audiovisuellen Medien sowie Erlebnisberichten werden insbesondere die sozialen Aspekte (Arbeitsplätze) und die technischen Gesichtspunkte stärker als bisher herausgestellt.

Nachdem 2006 der klassische Stückgutumschlag, 2007 die konventionelle Frachtschifffahrt, 2008 der Passagierverkehr mit dem Diorama des Columbusbahnhofs Bremerhaven von 1959 sowie die Containerschifffahrt neu konzipiert und dargestellt worden sind, erfolgte in den Jahren 2009 und 2010 die Umgestaltung der

Schiffbauabteilung mit dem Schiffsmaschinenbau. Im Jahr 2011 wurde als letzte Abteilung die Passagier-, Kreuz- und Fährschifffahrt in der MEISSEN-Halle mit der Binnenschifffahrt neu entwickelt.

### Die Sonderausstellungen

#### 175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte

(20. Juni 2009 bis 31. Oktober 2010)

Die Familie Rickmers ist nunmehr in der fünften Generation in Schiffbau und Reedereigeschäft aktiv. Im Jahr 2009 feierte sie das 175-jährige Firmenjubiläum. Mit finanzieller Unterstützung der Firmenchefs Erck und Bertram Rickmers kuratierte Lars U. Scholl eine Ausstellung zur wechselvollen Firmengeschichte, die auch die dunklen Zeiten des Unternehmens während der NS-Jahre nicht aussparte. Die lange Ausstellungs-dauer von 16 Monaten war mit Vorbedacht gewählt: Den von der Arbeit bei Rickmers geprägten Menschen in der Stadt und im Umland sollte wegen des besonderen Bezugs zu Bremerhaven die Gelegenheit zum mehrfachen Besuch der Ausstellung gegeben werden. Der Ausstellung liegt ein großangelegtes Forschungsprojekt zugrunde. Die mit der Aufarbeitung der Familien- und Unternehmensgeschichte betrauten Doktoranden Melanie Leonhard und Jörn Lindner bekamen einen bislang noch nie gewährten Zugang zu allen vorhandenen Unterlagen des Familienarchivs. Die erarbeiteten Ergebnisse des Forschungsprojektes mündeten in zwei Dissertationen, die mit ausgezeichneter Benotung von der Universität Hamburg angenommen wurden. Die Arbeiten wurden als Band 8 und 9 in den Deutschen Maritimen Studien veröffentlicht.

Als ein Spin-off dieses Forschungsprojekts wurde eine weitere Doktorarbeit vergeben. Sören Dannhauer erforschte das Thema »Deutscher Reishandel 1850–1914. Die zentrale Rolle Bremens und der Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt«. Diese Arbeit ist von der Universität Bremen als Doktorarbeit

angenommen worden und soll als Band 22 der Deutschen Maritimen Studien erschienen. Mit diesem Projekt ist es gelungen, mit der maritimen an die moderne Unternehmensgeschichte anzuknüpfen.

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

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

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

Sören Dannhauer: Deutscher Reishandel 1850–1914. Die zentrale Rolle Bremens und der Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 22). In Vorbereitung zur Publikation im Jahr 2013.

**Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmensgeschichte**  
(seit 23. Februar 2011)

Die Ausstellung zur Familien- und Unternehmensgeschichte der Familie Rickmers wurde mit dem Ziel konzipiert, diese nach Ende der Laufzeit im DSM auf das Museumsschiff RICKMER RICKMERS in Hamburg zu übernehmen. Aufgrund des beschränkten Platzes an Bord wurde die Präsentation verkleinert. Die Begleitschrift zur Ausstellung im DSM wurde um drei Beiträge erweitert und nachgedruckt. Die Ausstellung, die ursprünglich bis zum 31. Oktober 2011 gezeigt werden sollte, ist wegen des großen Besucherinteresses immer noch und bis auf Weiteres auf dem Museumsschiff zu besichtigen.

Veröffentlichung: Stiftung des Museumsschiffs RICKMER RICKMERS (Hrsg.): Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmensgeschichte. Hamburg 2011.

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

(29. November 2009 bis 6. April 2010)

In einem Kooperationsprojekt des DSM mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe in Dortmund entstand im Jahr 2009 die Ausstellung über Leben und Werk von Rudolph Haack. Lars U. Scholl kuratierte diese gemeinsam mit Eckhard Schinkel vom LWL-Industriemuseum Dortmund und Dirk J. Peters. Obwohl Rudolph Haack eine bedeutende Persönlichkeit für die Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie war und darüber hinaus als unabhängiger Ingenieur, Gutachter und Autor wichtige technische Vorhaben im kaiserlichen Deutschland beeinflusst oder beschrieben und als Privatgelehrter wissenschaftliche Forschungen durchgeführt hatte, war eine umfassende Würdigung seines Wirkens bislang ausgeblieben. Im Dezember 1909 verstarb der Schiffbau- und Zivilingenieur Rudolph Haack in Eberswalde nordöstlich von Berlin. Anlässlich seines 100. Todestags erschien eine wissenschaftlich gehaltvolle Schrift, die als Begleitschrift zu der Ausstellung veröffentlicht wurde.

Die Kooperation des DSM mit dem LWL-Industrie-

museum hat eine lange Geschichte. Eckhard Schinkel und Lars U. Scholl forschen und publizieren seit langem über Rudolph Haack. Bereits in den 1980er Jahren hatte Lars U. Scholl eine Neuauflage des Werkes über die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyd und der Hapag von Rudolph Haack und Carl Busley herausgegeben. In der Marineabteilung des DSM wird ein zeitgenössisches Modell des Linienschiffes KAISER FRIEDRICH III gezeigt, das 1899 als Panzerschiff I. Klasse ERSATZ für das von Haack verantwortete Panzerschiff PREUSSEN in Dienst gestellt worden war. Eckhard Schinkel ist durch seine Arbeiten über das Schiffshebewerk, das heute in der Obhut des LWL-Industriemuseums ist, auf die technischen Gutachten von Rudolph Haack gestoßen. Eine Büste im Mauerwerk des Schiffshebewerks zeugt von der Wertschätzung, die Haack in Henrichenburg genoss. Die bislang unbekannt Person konnte von Schinkel einwandfrei als Haack identifiziert werden.

Zwei große Abschnitte prägten Haacks Arbeitsleben: Die Stettiner Phase (1956/57–1887) ist gekennzeichnet durch eine außergewöhnliche Karriere, den Aufstieg vom Schiffs-Zimmermann zum Schiffbau-Direktor der jungen Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan in Grabow bei Stettin, die unter Haacks Leitung zum größten privatwirtschaftlichen Schiffbau-Unternehmen in Deutschland wurde. Während der Berliner Phase (1887–1909) versah Haack Aufgaben und Tätigkeiten als Zivilingenieur, Sachverständiger, Gutachter, Forscher, Vortragender und Publizist. Als anerkannter Fachmann äußerte er sich immer wieder zu aktuellen Fragen der Zivil- und Marine-Schifffahrt.

Die Ausstellung stellte Haacks Arbeitsleben erstmalig anhand von Bildern und Dokumenten aus der zivilen Schifffahrt und aus der Marine dar. Sie versuchte Antworten zu geben auf Fragen wie: Was verbindet Haack mit China? Welche Rolle spielte er in dem brisanten Streit, der bis in die höchsten Kreise der Marine geführt wurde? Warum akzeptierte Kaiser Wilhelm II. ihn als unparteiischen Gutachter?

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. Die ausgewiesenen Spezialisten Prof. Dr. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann (TUHH Hamburg-Harburg), Prof. Dr. Michael Epkenhans (Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam), Dr. Christian Ostersehle (Bremen) und Dr. Dirk J. Peters vom DSM verfassten für die Begleitschrift 14 Beiträge, die das Gelingen des Forschungsprojekts ermöglicht haben.

Im Frühjahr 2010 wanderte die Ausstellung nach Henrichenburg. Am 20. Januar 2011 wurde die Ausstellung im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven eröffnet. Von dort übernahm das Rostocker Schifffahrtsmuseum die Ausstellung, die 2012 auf dem Traditionsschiff gezeigt wurde.

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

## Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930

(19. Juni bis 17. Oktober 2010)

Das interdisziplinäre Forschungsprojekt »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger« wurde erfolgreich abgeschlossen. Das Deutsche Bergbau-Museum in Bochum präsentierte die Ergebnisse des Teilprojektes zur Knappschaft auch anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Versicherung in der Sonderausstellung »Auf breiten Schultern«. Für das Deutsche Schiffahrtsmuseum kuratierte Lars U. Scholl die Sonderausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner«, die einen Blick in die historischen Arbeitswelten auf See, unter Tage und auf Schienen gestattete. Ausgehend von der Frage nach alltäglichen und besonderen Gesundheits- und Unfallgefahren stellte die Ausstellung die Entwicklung der sozialen Absicherung in den drei Branchen dar, die schon vor der Bismarckschen Sozialgesetzgebung, also dem Beginn der Pflichtversicherungen in den 1880er Jahren, jeweils eigene Fürsorgetraditionen in Form von Schiffergilden, Knappschaften und Einheitskassen entwickelt hatten. Den Werdegang der sozialen Absicherung verfolgte die Ausstellung für den Zeitraum von 1880 bis 1930. Unter der zentralen Frage: »War Gesundheit Privatsache und Krankheit ein normales Berufsrisiko – und ab wann und wie mussten auch die Arbeitgeber für die Folgen einstehen?« wurde mit Hilfe oft tragischer Einzelfälle erzählt, welche Versorgung einem Seemann, Kumpel oder Eisenbahner zu bestimmten Zeiten (1880, 1910, 1930) zugestanden hatte. Anhand der berufsbedingten Krankheiten Malaria, Staublunge und Rheuma wurde beispielhaft gezeigt, wie man mit dem jeweiligen Krankheitsbild umging und welche Therapie- und Schutzmaßnahmen auch einfachen Seeleuten, den Kumpeln und Eisenbahnern zur Verfügung standen – oder auch nicht. Typische Arbeitsunfälle vom Maststurz über die Schlagwetter-Explosion bis zur Zugentgleisung machten deutlich, welchen alltäglichen und welchen besonderen Gefahren die Seeleute, Kumpel und Eisenbahner ausgesetzt waren. Die Finanzierung der Heilbehandlung, Krankengeld, Unfall- und Hinterbliebenenrenten waren die doppelten Böden, die man nun auch in der Seefahrt, im Bergbau und im Bahnwesen einzog.

Konzeptioniert wurde die Ausstellung von Lars U. Scholl in Zusammenarbeit mit Dr. Sonja Kinzler und Jens Buttgerit, M.A. Mit Hilfe von Inga Brantzky wurde auch ein spannendes Begleitprogramm angeboten. Eine Begleitschrift zur Ausstellung wurde von Lars U. Scholl herausgegeben.

Veröffentlichung: Lars U. Scholl (Hrsg.): Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Mit Beiträgen von Sonja Kinzler und Jens Buttgerit. Bremerhaven 2010.

## 125 Jahre Leuchtturm Roter Sand (1885–2010)

(31. Oktober 2010 bis 30. Januar 2011)

Als Vorsitzender des Kuratoriums Leuchtturm Roter Sand der Deutschen Stiftung Denkmalschutz entschied Prof. Dr. Lars U. Scholl, das 125-jährige Jubiläum im Jahre 2010 mit einer Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu begehen. Als Kurator übernahm Dr. Dirk J. Peters die Vorbereitung der Ausstellung, die am 31. Oktober 2010 in der mittleren Ebene der Koggehalle eröffnet wurde.

Zur Eröffnung wurden die niedersächsische Ministerin für Soziales, Familie und Integration, Aygül Özkan, der stellvertretende Vorsitzende der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, der im Jahr 2012 leider verstorbene Prof. Dr. Klaus Trouet, und der Vorsitzende des Fördervereins »Rettet den Leuchtturm Roter Sand e.V.«, Rolf Pilz, vom Geschäftsführenden Direktor des DSM begrüßt. Nach den Grußworten verliehen der Präsident der Ingenieurskammer Niedersachsen, Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer, der Präsident der Bundesingenieurskammer, Dipl.-Ing. Jens Karstedt, und der Präsident der Ingenieurskammer Bremen, Dipl.-Ing. Horst Döhren, dem Leuchtturm Roter Sand den Titel »Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland«. Die mit diesem Titel verbundene Plakette nahm Prof. Dr. Klaus Trouet im Namen der Deutschen Stiftung Denkmalschutz als der Eigentümerin des Leuchtturms entgegen. Die Plakette wird gut sichtbar am Turm angebracht.

Für die Gäste gab Dirk J. Peters einen Überblick über die Geschichte des Leuchtturms Roter Sand. Peters ist Mitautor einer Schrift über den Leuchtturm, die von der Bundesingenieurskammer herausgegeben worden ist. Die Deutsche Post gab in einem Sonderpostamt im Entree des DSM zum eigentlichen Geburtstag des Leuchtturms am 1. November 2010 einen Sonderstempel und einen Sonderbrief heraus. Eine Briefmarke mit dem Leuchtturm war bereits im Jahre 2004 herausgegeben worden.

Veröffentlichung: Wolfgang Neß, Christine Onnen und Dirk J. Peters: Der Leuchtturm Roter Sand. (= Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland, Bd. 7). Berlin 2010.

## Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung (Historien om oppdagelsen av turistmålet Norge)

(19. Dezember 2010 bis 8. Mai 2011)

Wer nach Norwegen reist, den locken Bilder einer grandiosen Landschaft. Maler der Romantik begeisterten sich im 19. Jahrhundert dafür ebenso wie Kaiser Wilhelm II. Ihm folgten deutsche Reisende auf eleganten Kreuzfahrtschiffen. Dies war der Beginn des maritimen Norwegentourismus. In der NS-Zeit steuerten »KdF«-Schiffe die Fjorde an. Heute fahren die Kreuzfahrtschiffe an der Westküste entlang und moderne Fährschiffe pendeln zwischen Kiel und Oslo.

Schneebedeckte Berggipfel, Fjorde im Glanz der Mitternachtssonne, Trachtenfolklore oder Saami mit ihren Rentieren machen die Faszination des Nordens aus.



Sie spiegelt sich in Landschaftsgemälden und See-  
stücken der deutschen Marinemalerei, in historischen  
Fotografien, Plakaten und Reiseandenken. Diese Ex-  
ponate standen im Zentrum der großen Sonder-  
ausstellung, die vom Kieler Schifffahrtsmuseum über-  
nommen wurde. Das DSM hatte zu dieser Ausstellung  
zahlreiche Exponate und für den Katalog einen Beitrag  
von Lars U. Scholl beigesteuert.

Für die Präsentation im Deutschen Schifffahrtsmuseum  
passten Lars U. Scholl und Sonja Kinzler die Kieler  
Ausstellung an die Räumlichkeiten in Bremerhaven an.  
Teile der Sammlungen des DSM, die in Kiel aus  
Platzgründen nicht gezeigt werden konnten, erweiter-  
ten die ursprüngliche Ausstellung. Eine von Lars U.  
Scholl speziell für die Ausstellung erstellte Gouache  
von Carl Saltzmann von der ersten Skandinavienfahrt  
Kaiser Wilhelms II. im Jahre 1888 wurde erstmalig  
der Öffentlichkeit präsentiert. Der Künstler Saltzmann  
gehörte als Lieblingsmaler des Kaisers zur Entourage  
des Monarchen, der für seine Landsleute Norwegen als  
touristische Destination – wie man heute sagen  
würde –, als Reiseland entdeckte. Bis zum Ausbruch  
des Krieges im Jahre 1914 reiste er 23 Mal jeweils  
nach dem Ende der Kieler Woche auf seiner Yacht  
HOHENZOLLERN nach Norwegen. Seine Reisege-  
sellschaft bestand durchweg aus Männern: Maler, Foto-  
grafen und schreibende Begleiter sorgten dafür, dass  
man in Deutschland genau wusste, was der Kaiser ge-  
rade unternahm.

Wilhelm II. war begeistert von den »germanischen  
Verwandten« im Norden Europas, von der imposanten  
Naturlandschaft und den freundlichen, der Natur ver-  
hafteten Menschen. Als in der Stadt Ålesund nördlich  
von Bergen 1904 bei einem Feuer der Ort mit seinen  
Holzhäusern niederbrannte, schickte der deutsche Mo-  
narch vier Kriegsschiffe nach Ålesund, deren Besat-  
zungen Notunterkünfte bauten. Aus Dankbarkeit be-  
nannte man die Hauptstraße Ålesunds nach dem  
deutschen Kaiser. Wilhelm II. besuchte in Balestrand  
gern seinen Malerfreund Hans Dahl, der in seinen Bil-  
dern das Volksleben idealisierte. Für seinen Lieblingsort  
im Sognefjord stiftete Wilhelm II. Statuen, die Gestal-  
ten aus der norwegischen Sagenwelt darstellten. Seine  
britischen Verwandten traten in Norwegen kaum in  
Erscheinung, so dass der deutsche Kaiser dort alleine  
glänzen konnte.

Nach dem Ersten Weltkrieg flammte der Norwegentou-  
rismus erst in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre  
wieder auf, als das Bürgertum sich die Kreuzreisen  
leisten konnte, die die Reedereien anboten. Unter dem  
Hakenkreuz fuhren im Rahmen der »KdF«-Seereisen  
verdiente Parteimitglieder auf Schiffen wie der WIL-  
HELM GUSTLOFF nach Norwegen, allerdings durften sie  
aus Devisenmangel nicht an Land. Die Besetzung  
Norwegens durch die deutsche Wehrmacht im Jahre  
1940 trübte zwar die Beziehungen der Norweger zu  
den Deutschen nachhaltig. Doch als die Kämpfe ab-  
flauten, begannen die Soldaten die Zeit zu nutzen, um  
die Landschaft zu fotografieren. Manche Fotoalben,  
die in der Ausstellung gezeigt wurden, zeigen den  
Krieg fast als eine touristische Unternehmung und die  
Wehrmacht als eine Art »Reisebüro«. Doch die Jahre

der Besetzung endeten in weiten Landesteilen mit  
sinnlosen Verwüstungen durch die abziehenden deut-  
schen Truppen.

Nach 1945 erfolgte ein Neubeginn der Reisen nach  
Norwegen mit der Einrichtung des Fährverkehrs von  
Kiel nach Oslo. Die Infrastruktur für den Auto-  
tourismus wurde immer weiter ausgebaut, und so ka-  
men immer mehr Individual- und Alternativreisende,  
die statt mit dem Kreuzfahrtschiff an den Küsten ent-  
langzureisen nun mit dem VW-Bulli durch das  
Landesinnere bis ans Nordkap fuhren. Nicht wenige ka-  
men mit einem Rentiergeweih auf dem Dachgepäck-  
träger nach Hause. Aus dem Campingbus wurde das  
Wohnmobil. Im Jahre 2000 zählte man 16 000 deutsche  
Wohnmobile auf dem Weg zum Polarkreis und zum  
Nordkap.

Die Schirmherrschaft über die Ausstellung übernah-  
men die deutsche Botschaft in Oslo und der General-  
konsul des Königreichs Norwegen in Hamburg, der  
Grußworte überbrachte.

Die Begleitschrift wurde auf Deutsch und Norwegisch  
herausgegeben, denn es ist geplant, die Ausstellung  
auch in Norwegen zu zeigen. Ergänzt wurde die Aus-  
stellung durch ein umfangreiches Begleitprogramm:

- 18. Januar 2011: Vortrag von Dr. Stefan Gammel-  
lin: »Kaiser Wilhelm II. und das Nordland. Der Reise-  
kaiser als Trendsetter«.
- 23. Januar 2011: Kuratorenführung von Dr. Sonja  
Kinzler.
- 1. Februar 2011: Vortrag von Jens Buttgerit, M.A.:  
»Einzelkabine oder Schlafsaal. Norwegenfahrten  
deutscher Reedereien in den Jahren 1925 bis 1932«.
- 6. Februar 2011: Kuratorenführung von Prof. Dr.  
Lars U. Scholl.
- 15. Februar 2011: Vortrag von Ebba D. Drolshagen:  
»Reisebüro Wehrmacht. Deutsche in Norwegen  
1940–1945«.
- 1. März 2011: Vortrag von Anna-Katharina Wöbse,  
M.A.: »Fragile Schönheit: Tourismus und Natur-  
schutzgeschichte auf Spitzbergen«.

Veröffentlichungen: Sonja Kinzler und Doris Tilmann  
(Hrsg.): Nordlandreise. Die Geschichte einer touristi-  
schen Entdeckung/Historien om oppdagelsen av tu-  
ristmålet Norge. Hamburg 2010. Darin: Lars U. Scholl:  
Marinemaler an Bord. Künstler als Reisebegleiter  
Wilhelms II. in die Fjorde/Marinemaler om bord.  
Kunstnere som rejsesfølge for Wilhelm II. til fjordene,  
S. 84–91.

Lars U. Scholl: Nordlandreise. Die Geschichte einer  
touristischen Entdeckung. In: Deutsche Schifffahrt 33,  
2011, Heft 1, S. 10–12.

#### Friedel Anderson – Schiffe

(19. Juni bis 16. Oktober 2011)

Es ist mittlerweile am DSM Tradition geworden, dass  
heute schaffende Künstler eingeladen werden, ihre  
schifffahrtsbezogenen Arbeiten in Bremerhaven aus-  
zustellen. Die traditionelle Marinemalerei eines Carl  
Saltzmann oder Hans Bohrdt aus dem 19. und 20.  
Jahrhundert bis hin zu Cornelius Wagner oder Walter  
Hemming in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts,

der seit der Gründung des DSM besondere Beachtung zuteil geworden war, hat sich weitgehend überlebt. Viel Neues ist wohl nicht mehr zu erwarten. Es gilt jetzt, heute arbeitende Maler zu ermuntern, sich auf einer Werft oder im Hafen umzusehen und das sie interessierende Geschehen auf die Leinwand zu bannen. Völlig frei von irgendwelchen propagandistischen oder nationalistischen Bedürfnissen früherer Zeiten können die nach dem Zweiten Weltkrieg geborenen oder nach 1945 ihren Schaffensschwerpunkt erlebenden Maler ihren künstlerischen Möglichkeiten freien Lauf lassen. Das hat dem künstlerischen Niveau nur gut getan.

Nach früheren Ausstellungen der Werke der Nachkriegsgeborenen Ronald Franke (Jg. 1960), H.D. Tylle (Jg. 1954) oder Alexander Calvelli (Jg. 1963) konnte Lars U. Scholl im Jahr 2011 ein seit mehreren Jahren vorbereitetes Projekt mit Friedel Anderson verwirklichen. In einem langen Dialog entstand eine Ausstellung, die den völlig unpräzisen Titel »Schiffe« trug. Der Titel spiegelt ein wenig das Wesen des Künstlers wieder. Überflüssige Worte werden nicht gewechselt, ein Nomen muss reichen. Die Kataloge oder Schriften zu Andersons Ausstellungen tragen Titel wie » Fassaden«, »Provence« oder »Die Elbe«. Hinter diesen wie Schlagwörtern benutzten Titeln verbirgt sich jedoch eine kaum in Kurzfassungen, wie man sie für Titel benötigt, beschreibbare Programmatik, die der künstlerischen Arbeit Friedel Andersons zugrunde liegt.

Wenn also die Ausstellung im DSM »Schiffe« hieß, dann handelte es sich um mehr als eine Abfolge von Wasserfahrzeugen, die sich entweder im Bau befinden oder bereits zu Wasser gelassen sind. Die Reduktion auf das Minimale im Titel steht im Kontrast zu der Fülle von An-, Aus- oder Einsichten im Œuvre Friedel Andersons. Diese Vielfalt der Aussagen war es, die angesichts der Fülle der Bilder zu der Beschränkung auf einen Begriff führte, ohne dass damit eine Verengung beabsichtigt war. Die Konzentration auf das Wesentliche und der Verzicht auf viele Worte, wenn das Entscheidende gesagt ist, zeichnen den Künstler Friedel Anderson aus, in seiner Bilderwelt wie auch im persönlichen Gespräch. Seine Nachdenklichkeit und der Verzicht auf vorschnelle Antworten machten das Herantasten an das Thema und die Ausführung des Projektes zu einem stimulierenden Unternehmen.

Ziel des Projektes war es, den Schiffbau auf deutschen Werften mit den Mitteln des Malers darzustellen. Der Besuch auf verschiedenen Werften in Flensburg, Kiel, Hamburg und Bremerhaven war Voraussetzung für den Bilderzyklus, der im DSM ausgestellt wurde. Denn es sollte nicht nur eine Reihe von Gemälden entstehen, auf denen man das Schiff oder Teile eines Schiffes sieht, sondern es war die Absicht, die Atmosphäre der Werftarbeit mit einzufangen gemäß der Andersonschen Maxime, »er male nicht nur, was er sehe, sondern auch das, was er höre und rieche«. Malen bedeutet für ihn eben Kopfarbeit. Dort entsteht das Bild, dort ist es fertig, ehe er anfängt zu malen. Das Projekt war also das Ergebnis eines »work in progress«, über das wir uns bei verschiedenen Treffen verständigt hatten.

Friedel Anderson, den Herwig Guratzsch als einen der »wichtigsten Freilichtmaler« Norddeutschland bezeichnet hat, begibt sich immer wieder in die Industrielandschaft und malt vor Ort. Beim ersten, oberflächlichen Betrachten seiner Bilder könnte man meinen, dass er dem Menschen als dem Schöpfer der Produkte der Arbeitswelt nicht genügend Beachtung schenkt. Dieser Eindruck täuscht jedoch. Vor dem riesigen Segment eines rotbraunen Schiffsrumpfes z.B. ist der Schweißer sehr klein, doch ihm gilt die Aufmerksamkeit. Denn dort, wo er arbeitet, wird die Fläche vom Licht des Schweißgeräts hell erleuchtet. Eine weitere Lichtquelle gibt es nicht. Im Dock stehen unter dem kolossalen Rumpf die Arbeiter als kleine Figuren und erledigen ihre Arbeit. Und auf den Bildern, auf denen wir keine Menschen entdecken können, wird uns dennoch bewusst, dass wir Menschenwerk betrachten.

Das DSM, das bereits mehrere Werke Andersons in seiner Sammlung hatte, konnte einige dieser neuen Gemälde erwerben und somit die Sammlung ausbauen. Zur Ausstellung erschien im Deutschen Kunstverlag eine Begleitschrift mit 49 Farbabbildungen. Die vom 18. September bis zum 16. Oktober verlängerte Werkchau wanderte von Bremerhaven nach Glückstadt, wo sie im November und Dezember 2011 zu sehen war. Veröffentlichungen: Lars U. Scholl (Hrsg.): Friedel Anderson – Schiffe. Berlin/München 2011.

Lars U. Scholl: Friedel Anderson – Der führende Realist unter den norddeutschen Malern stellt im DSM aus. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 15–17.

#### Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864). Deutscher Arzt und Java-Forscher

(24. Juni bis 30. Oktober 2011)

Die Rolle der Deutschen bei der Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit ist Teil der Forschungen am DSM. Franz Wilhelm Junghuhn war im 19. Jahrhundert als Arzt und Forscher in Niederländisch-Ostindien tätig. Aus Anlass seines 200. Geburtstages wurde vom Goethe-Institut in Jakarta eine Ausstellung konzipiert, die Lars U. Scholl für das DSM übernahm. Junghuhn, in Mansfeld geboren, studierte zunächst Medizin in Halle und Berlin, diente 1831 als Kompaniechirurg in Koblenz, wurde 1832 wegen eines verbotenen Duells zu zehn Jahren Festungshaft verurteilt, floh 1833 nach Frankreich, ohne zu wissen, dass der preußische König ihn begnadigt hatte, und trat in Algerien in die Fremdenlegion ein. 1834 kehrte er jedoch nach Frankreich zurück, wo er in Paris den bedeutenden Mykologen Christian H. Persoon traf, der ihm empfahl, sich für eine Tätigkeit in Niederländisch-Ostindien zu bewerben. Am 3. Juni 1835 schiffte sich Junghuhn an Bord des Dreimasters JACOB CATS ein. Nach seiner Ankunft in Batavia (heute Jakarta) arbeitete er als Arzt im Militärkrankenhaus. 1838 wurde er nach zwei Forschungsreisen und Untersuchungen verschiedener Vulkane in die Naturkundige Kommission berufen. Er durchstreifte Westjava und arbeitete an einer Beschreibung seiner »Reise durch West-Java«. 1838 und 1839 veröffentlichte er erste Aufsätze. In den nächsten Jahren durchforschte er Sumatra und



Ostjava. In Deutschland erschien in Magdeburg sein erstes Buch »Topographische und naturwissenschaftliche Reisen durch Java«. 1853 erhielt er die niederländische Staatsbürgerschaft. Im Juni 1855 war er in Schloss Sanssouci Gast des preußischen Königs und dinierte mit Alexander von Humboldt. 1864 verstarb er und wurde nahe seinem Wohnhaus oberhalb von Lembang begraben.

Seine Forschungen waren für die internationale Wissenschaft von herausragendem Wert. Für die deutschen Lande waren sie auch deshalb von großer Bedeutung, weil man durch Junghuhn in Berlin, Hamburg, Leipzig oder München umfassende Informationen in Wort, Zeichnung und Fotografie über den Deutschen so fern liegende Inseln wie Sumatra und Java erhalten und über Gebiete und Gewässer lesen konnte, in denen Schifffahrt unter deutscher Beteiligung nie stattfand.

Es gelang, für den 25. Juni ein Tagessymposium aus Anlass der Sonderausstellung zu organisieren, an dem alle Wissenschaftler teilnahmen, die sich in letzter Zeit mit Junghuhn beschäftigt hatten. Nach der Begrüßung durch Lars U. Scholl sprach Prof. Winfried Wagner (Universität Bremen) über »Deutsche in Niederländischen Diensten«, Prof. Heinz Schütte (Paris) berichtete über »Junghuhns Weg von Mansfeld nach Java«. Prof. Renate Sternagel (Berlin) schreibt an einer Junghuhn-Biographie. Sie trug über »Franz Junghuhns Forschungen auf Java 1836–1864« vor. Nach dem Mittagessen sprach Gerhard Aust über »Junghuhns Werke. Ergebnisse seiner Forschungen als Landvermesser und Kartograph«, Dr. Thilo Habel (Berlin) beschrieb »Junghuhn als früher Pflanzengeograph«, Dr. Thomas Heye (Bremen) stellte »Charakteristische Ansichten, typische Pflanzenformen. Junghuhns photographische Versuche« vor (Junghuhn hatte in den 1850er Jahren begonnen, mit der Kamera zu experimentieren). Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Ergebnisse des Symposiums von Lars U. Scholl zusammengefasst.

Dem Rektor der Universität Bremen, Prof. Dr. W. Müller, und Herrn Franz Xaver Augustin, Leiter des Goethe-Instituts in Jakarta, danken wir für finanzielle Unterstützung. Eine reich bebilderte Broschüre mit dem Titel »forschen – vermessen – streiten«, von Franz Xaver Augustin herausgegeben, war für € 5 zu erwerben.

Veröffentlichung: Lars U. Scholl: Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864) – Arzt, Naturforscher und Forschungsreisender. In: Deutsche Schifffahrt 33, 2011, Heft 2, S. 6–8.

**Mensch und Meer. Bilder der Düsseldorfer Malerschule aus der Sammlung der Dr. Axe-Stiftung**  
(11. Dezember 2011 bis 25. März 2012)

Die Dr. Axe-Stiftung ist eine gemeinnützige Stiftung mit Sitz in Bonn. Durch ihren 1988 verstorbenen Stifter ist ihr – neben der Förderung sozialer Zwecke – die Aufgabe gestellt, »Gemälde unter Bevorzugung rheinischer Kulturepochen der interessierten Öffentlichkeit in Ausstellungen zugänglich zu machen. Den

Intentionen des Stifters folgend, betreibt die Stiftung nach seinem Tode den Aufbau einer Gemäldesammlung, in deren Zentrum Künstler der Düsseldorfer Malerschule stehen. Als eine der führenden Kunstakademien des 19. Jahrhunderts zog diese Akademie Künstler aus Deutschland, Europa, ja selbst aus Übersee an. Ein beliebtes Thema der Landschafts- und Genremalerei der »Düsseldorfer« wurden das Meer und die Menschen, die an der See lebten und arbeiteten« (Vorwort zu Ekkehard Mai [Hrsg.]: Mensch und Meer. Bonn 2010, S. 1).

Die Künstler der Düsseldorfer Malerschule sind mit über einem Dutzend Gemälden in der Sammlung des DSM gut vertreten. Seit Jahren forscht Lars U. Scholl zu Künstlern der Düsseldorfer Malerschule. So entstand z.B. die erste größere Studie zu Arbeiten von Cornelius Wagner, ausgehend von den Gemälden, die sich im Bestand des DSM befinden (Lars U. Scholl: »Die Natur muss durch das Herz hindurch, um zur Kunst zu werden.« Zum 50. Todestag des Marinemalers Cornelius Wagner [1870–1956]. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, 2005, S. 343–372). Zum Lexikon der Düsseldorfer Malerschule 1819–1918. 3 Bde., München 1997–98, hat Lars U. Scholl 17 Einträge beigesteuert. Es war also nur naheliegend, das Angebot der Dr. Axe-Stiftung anzunehmen, den Rücktransport der Ausstellung auf ihrem Weg von Sylt nach Bonn in Bremerhaven zu unterbrechen und sie im DSM zu zeigen. Die rund 50 Gemälde umfassende Ausstellung wurde in einem abgetrennten, aber direkt an die Ausstellung anschließenden Bereich ergänzt um die zwölf Gemälde aus der Sammlung des DSM. Das Mitglied des Beirats der Dr. Axe-Stiftung, Dr. Wolfgang Onderka, kam eigens zur Eröffnung nach Bremerhaven.

**Spektakuläre Architektur am Wasser. Gemalte Architektur des Künstler-Architekten Werner Krömeke**  
(1. April 2010 bis 11. Januar 2011)

Im Zeitalter der digitalen Fotografie setzt der Künstler-Architekt Werner Krömeke auf ein scheinbar altmodisches Medium: die Zeichnung. Er versteht sich als Interpretierenden und Darstellenden von Architektur, der durch Weglassen oder Verändern den Geist des Ortes zu ergründen sucht. Auf einer seiner Zeichnungen glänzt das Deutsche Schifffahrtsmuseum wie ein Solitär. Krömeke setzt den Scharounbau wie auf eine Bühne und verzichtet auf alles, was vom Gebäude ablenken könnte. Auf diese Art und Weise betont er die Einzigartigkeit des Scharounbaus in den Havenwelten, deren Keimzelle der Scharounbau des DSM einst gewesen ist. Ursula Warnke betreute die Kabinettausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum, zu der eine Begleitschrift erschienen ist.

Veröffentlichung: Architekturbilder. Spektakuläre Architektur am Wasser. Katalog zur Sonderausstellung im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Mit Beiträgen von Ursula Warnke, Jörg Schulz, Uli Hellweg, Michael Rink und Werner Krömeke. Bremerhaven 2010.

**Auf Sindbads Spuren. Fotografien von Beat Presser**  
(2. Juli bis 31. Oktober 2011)

Das kleine Wort »Dhau« steht für eine ganze Gattung von Holzsegelschiffen, die schon vor Jahrtausenden die arabische und ostafrikanische Küste entlangsegelten, den Indischen Ozean überquerten und noch heute in diesen Gewässern kreuzen. Es verkörpert eine alte, heute noch erhaltene Schifffahrtskultur, den Handel mit Waren und Sklaven, den Schmuggel und die Piraterie.

Der international bekannte Schweizer Fotograf Beat Presser ist dorthin gereist, wo die alte und bewährte

Tradition des Dhau noch gelebt wird: in den Indischen Ozean. Mit seiner Leica hat er in ebenso selbstverständlichen wie kraftvollen Bildern den Bootsbau, das Segeln und das Treiben auf den Schiffen eingefangen. Hans-Walter Keweloh betreute die Wanderausstellung, die nach ihrer Premiere in Tansania als erste europäische Station in Bremerhaven gezeigt wurde. Im Moser-Verlag München erschien unter dem Titel »Dhau: Beatus Piratus auf Sindbads Spuren« ein Bildband mit den Aufnahmen des 1952 geborenen und in Basel lebenden Fotografen.







## IX. VERANSTALTUNGEN FÜR SEHLEUTE, SEELEUTE UND INTERESSIERTE

Museumsbesucher haben in der Regel nur einen kurzen Kontakt zu der besuchten Einrichtung. Das erklärte Ziel des Deutschen Schifffahrtsmuseums ist es daher, ein attraktives Veranstaltungsprogramm anzubieten, um eine nachhaltige Besucherbindung zu erreichen.

### Museumspädagogik

Hauptanliegen eines modernen weltoffenen Museums ist es, seinen Gästen mit dem Besuch ein unvergessliches Erlebnis zu bereiten. In der Museumspädagogik sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daher bemüht, mit besucherorientierten Methoden und differenziert nach Besuchergruppen personale und mediale Vermittlungsangebote zu entwickeln und anzubieten. Ausstellungsbegleitend soll es den Besuchern ermöglicht werden, sich die Exponate und deren thematische Anordnung zu erschließen. Durch die Unterschiedlichkeit der Besucher ist auf eine Vielfalt an Zielgruppen zu reagieren. Die Fülle der Objekte und Themen, die in den verschiedenen Ausstellungen präsentiert werden, machen es für die Museumspädagogik erforderlich, Angebote zu entwickeln, die die unterschiedlichen Facetten aufgreifen. Hinzu kommt, dass der »Lernort Museum« zunehmend an Wichtigkeit gewinnt, so dass den Schulen und Bildungseinrichtungen ein spannendes Programm angeboten werden sollte.

Seit dem Jahr 2010 konnte die Museumspädagogik durch das Engagement von Gero Klemke erheblich ausgebaut werden. Sein Anliegen, vor allem Schüler und Jugendliche für das Thema Schifffahrt und Museum zu interessieren, führte zu der Erarbeitung eines museumspädagogischen Konzepts, das an verschiedene Altersstufen angepasst ist. In den Jahren 2010 und 2011 hat er viele Aktivitäten durchgeführt, die auf Nachhaltigkeit angelegt sind. Durch eine von ihm angeregte Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) wurden die Seenotretter in viele Veranstaltungen einbezogen. Eine

mehrjährige Zusammenarbeit mit Schülern der Astrid-Lindgren-Schule in Bremerhaven hat zu mehreren Projekten geführt.

Das Schulprojekt Astrid-Lindgren-Schule (ALS) für das Schuljahr 2010/11 stand unter dem Thema: Wir planen und bauen ein Ponton-Floß. Die 14 teilnehmenden Schüler unterschiedlichen Alters (9–14 Jahre) definierten für sich die folgenden Ziele als Wunschergebnis ihres Projektes:

- Entwicklung einer Schulflagge unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben in Größe, Farben und Symbolik;
- Bau eines Ponton-Floßes als Modell;
- Bau des Floßes im Original mit Unterstützung der Werkstätten des DSM.

Das ganze Schuljahr hindurch wurde eifrig an der Verwirklichung der Ziele gearbeitet. Nachdem alle Schüler das Flaggenalphabet gelernt hatten und ihre eigenen Namen und den ihrer Schule schreiben konnten, entwarf jeder eine Flagge nach eigenem Geschmack. Viel Mühe machte es, aus den einzelnen Entwürfen einen geeinten zu entwickeln. Zur Zufriedenheit aller konnte das Ergebnis am Ende des Winters präsentiert werden.

Auch eine Konzeption für das Floß und das dazugehörige Modell waren in den Wintermonaten fertig geworden: Geplant wurde, sechs Gitterboxen, die als Schwimmkörper mit PET-Flaschen gefüllt werden sollten, mit Holzbohlen, die die Sitzfläche des Floßes darstellen, zu verbinden. Eine Reling und ein Mast würden die Aufbauten vervollständigen. Die Arbeit an dem Floß beschäftigte die kleinen Schiffbauer den ganzen Frühling und den Sommer. Bäume wurden entrippt, die erforderlichen PET-Flaschen gesammelt, gewaschen und von Etikettenresten befreit. Kurz vor den Sommerferien schließlich konnte der Bau des Floßes vollendet werden. Mit Hilfe des Technischen Dienstes wurde es zu Wasser gelassen und für die Jungfernfahrt vorbereitet. Die Flagge wurde gehisst und unter großer Aufmerksamkeit einer Gruppe von »Sehleuten« aus der Astrid-Lindgren-Schule schip-

perten die erfolgreichen Schiffskonstrukteure durch das Becken des Museumshafens. Besonders anzumerken ist, dass das Floß tatsächlich schwamm (und es immer noch tut!).

Die Begeisterung der kleinen Floßbauer hatte ein Anschlussprojekt im Schuljahr 2011/12 zur Folge. Aus:

- 13 Stämmen à ca. 25 cm Durchmesser, Länge 500 cm (insgesamt 65 m),
- 13 Stämmen à ca. 25 cm Durchmesser, Länge 300 cm (insgesamt 39 m),
- 14 Holzbohlen, 300 x 30 x 5 cm,
- 5 Kanthölzern, 16 x 16 cm,
- 65 Gewindestangen, 17 mm Durchmesser,
- 130 Muttern,
- 130 Unterlegscheiben,
- 50 Holzschrauben,
- 2 wasserfest verleimten Holzplatten, ca. 100 x 35 cm,
- 2 Ruderstangen, ca. 6 m,
- 2 Ruderlagern,
- 3 m geschlagenem Tauwerk und
- 112 Stunden Arbeit

entstand ein zweites Floß. Einem Floßrennen steht nun nichts mehr im Wege.

### Sonderveranstaltungen

#### DGzRS-Kreuzer HERMANN RUDOLF MEYER geht im Museumshafen vor Anker

Die Kooperation mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) machte vom 23. bis 25. Juli 2010 ein besonderes Spektakel möglich. Anlässlich des »Tages der Seenotretter« wurde der Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER in den Alten Hafen verlegt. Sich und ihr Schiff für diese Aktion zur Verfügung zu stellen, war ein großes Entgegenkommen der Mannschaft der RUDOLF HERMANN MEYER. Am Samstag, dem 24. Juli, und Sonntag, dem 25. Juli, war dann von 10.00 bis 13.00 Uhr und von 14.00 bis 18.00 Uhr »Open Ship«. Für die Besucher des Rettungskreuzers wurde ein vielfältiges und spannendes Programm angeboten, Brücke, Bordhospital sowie die Arbeits- und Mannschaftsräume konnten besichtigt werden. Besonders Mutige durften auf dem Tochterboot CHRISTIAN eine Runde durch den Alten Hafen drehen.

Parallel zu den Darbietungen der DGzRS bot das DSM ein eigenes Programm auf dem historischen Kreuzer HANS LÜKEN an. Der Kreuzer hat ausgedient und steht in der Apsis des Bangertbaus. Die Besucher waren begeistert und freuten sich auf den nächsten »Tag der Seenotretter« im Jahr 2011, der vom 29. bis 31. Juli 2011 stattfand. Wie schon im Jahr 2010 wurde das vielfältige Programm von mehreren Tausend Besuchern gerne angenommen.

Die Entdeckung der Langsamkeit oder was Sten Nadolny mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum gemein hat

»Das Meer war ein Freund, das spürte er.« Seit seiner Kindheit träumt John Franklin davon, zur See zu fah-

ren. Dabei scheint er dafür viel zu langsam. Er bewegt sich langsam, er spricht langsam, er denkt langsam. Doch was er sich einmal vorgenommen hat, das macht er auch. Er geht zur Marine, erlebt den Krieg auf hoher See und träumt von friedlichen Expeditionen – und der Entdeckung der legendären Nordwestpassage.

Sten Nadolny erzählt das Leben des Polarforschers John Franklin als Abenteuer- und Entwicklungsroman, als Studie über Langsamkeit in einer immer schneller werdenden Welt. Das Stadttheater Bremerhaven inszenierte Nadolnys Roman und fand im Deutschen Schiffahrtsmuseum den idealen Ort für die Aufführung. In der theatralen Museumsführung waren die Besucher eingeladen, John Franklins Spuren ins ewige Eis zu folgen. Die Begeisterung auch für die fantastische Kulisse garantierte bis zur letzten Aufführung des Jahres 2011 ein ausverkauftes Haus.

### Die verlorenen Söhne

Ein weiteres Theaterprojekt konnte das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2010 in Kooperation mit der Künstlergruppe »Das letzte Kleinod« präsentieren. Im Stück »Die verlorenen Söhne« griff die Künstlergruppe den Grönlandwalfang des 18. Jahrhunderts auf. Das Stück wurde mit wissenschaftlicher Beratung des DSM entwickelt. Zum besseren Verständnis wurden die Akteure in der Walfang-Abteilung des Museums in das Thema eingeführt.

### Boat People

Auch im Jahr 2011 konnte mit der Künstlergruppe »Das letzte Kleinod« ein Theaterprojekt realisiert werden. Mit »Boat People« dokumentierten die Schauspieler die Flucht der Bevölkerung im Vietnamkrieg und die Aufnahme von Flüchtlingen in Niedersachsen in den 1970er Jahren. Die Entstehung des Stückes wurde vor allem hinsichtlich der Rettung aus Seenot fachlich begleitet. Am 6. Juni wurde parallel zu der Theateraufführung mit Schülerinnen und Schülern einer 5. Gymnasialklasse ein Projekttag im Museum durchgeführt.

### Der Schwarze Fisch

Das Schulprojekt »Der Schwarze Fisch« fand am 14. September 2011 mit der Aufführung eines Theaterstücks seinen Höhepunkt. Die Schülerinnen und Schüler einer 5. Klasse hatten sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum getroffen, um einen lebendigen Eindruck von der Epoche zu bekommen, in der die Bewohner der Wurster Küste unter der französischen Kontinentalsperre litten. Das erarbeitete Theaterstück erzählte, wie sich eine Verschwörergruppe, Schwarzer Fisch genannt, am Ochsenturm, dem alten Kirchturm der Ortschaft Imsum, traf und einen Aufstand gegen die Besatzer vorbereitete. Der Aufstand scheiterte jedoch und die Verschwörer wurden in die Flucht geschlagen.

Der Workshop war ein so großer Erfolg, dass es nicht bei der einen Aufführung blieb. Mehrere Ausweich-

termine ermöglichten es weiteren Teilnehmern, regionale Geschichte lebendig zu erfahren.

### Konzerte im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die kulturelle Breite an Veranstaltungen wird über neue und spektakuläre Angebote ausgeweitet. Seit dem Jahr 2010 werden im Deutschen Schiffahrtsmuseum unter dem Titel »Über die Meere« in unregelmäßigen Abständen Konzerte angeboten, die thematisch mit Schifffahrt und Meer zu tun haben. Zum Auftakt der Reihe am 26. Februar 2010 gaben die Sopranistin Gabriele Brüsch und der Kapellmeister des Städtischen Orchesters, Hartmut Brüsch, das Konzert »Gedichte, die berühren – Lieder, die bewegen«. Das zweite Konzert fand am 4. September des Jahres statt. Die Fantasien und Balladen von Schumann, Brahms und

Mozart wurden von Anette Töpel auf dem Flügel gespielt, der dem DSM vor einigen Jahren vom Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums gestiftet worden war.

Am 26. März 2011 wurde die Reihe mit dem Konzert »Das Meer – ein audiovisuelles Konzert für Klavier und Cello« fortgesetzt. Die Improvisation zwischen Klavier, Cello und den an der Ostsee entstandenen Videos des Künstlers Jobst von Berg begeisterten die Zuhörer. »Vox Baleanae – die Stimme des Wales« ertönte am 26. August 2011 im Vortragssaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Das Trio Wesera unterhielt die Besucher mit einer ungewöhnlichen Komposition, die am Gesang der Buckelwale orientiert ist.

Die gute Akzeptanz der Konzertreihe lässt auf eine Fortführung auch in den nächsten Jahren hoffen.





KLAR  
SCHOTTEN

LANGSAM

HALBE  
KRAFT

VOLLE

RAUS

BACKB



## X. ANHANG

Dieser Anhang enthält allgemeine Informationen zum Deutschen Schiffahrtsmuseum, die sich in der Zukunft nicht wesentlich ändern.

Vorangestellt ist ein Kurzportrait des DSM, das die in der Satzung festgelegten Aufgaben darlegt. Dargestellt werden auch die Finanzierungsmodalitäten und die Struktur der wissenschaftlichen Arbeit.

### Kurzporträt des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Am 8. Oktober 1962 wurde bei Baggararbeiten 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 er-

folgt die Finanzierung nach der 1975 von Bund und Ländern abgeschlossenen »Rahmenvereinbarung Forschungsförderung« und der »Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen«.

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

### 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. Nach Überprüfung der Forschungsleistungen wurde der Anteil zum 1.1.2010 auf 85 % erhöht. Die seither geltende Finanzierungsstruktur wurde im vorderen Teil dieses Berichts erläutert.

## Ansprechpartner

### Direktorium

#### Geschäftsführender Direktor:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
+49 (0)471 48207-49  
[scholl@dsm.museum](mailto:scholl@dsm.museum)

#### Sekretariat:

N.N.

#### Museumsdirektorin:

Dr. phil. Ursula Warnke  
+49 (0)471 48207-67  
[warnke@dsm.museum](mailto:warnke@dsm.museum)

#### Sekretariat:

Hanna Thamm  
+49 (0)471 48207-43  
[thamm@dsm.museum](mailto:thamm@dsm.museum)

### Veranstaltungsmanagement

Elke Kreowski  
+49 (0)471 48207-61  
[kreowski@dsm.museum](mailto:kreowski@dsm.museum)

### Verwaltungsleitung

Dipl.-Vw. Beatrix Fromm  
+49 (0)471 48207-27  
[fromm@dsm.museum](mailto:fromm@dsm.museum)

## Fachbereiche

### Schifffahrt in der Vor- und Frühgeschichte:

N.N.

### Schifffahrt im Mittelalter:

Hans-Walter Keweloh  
+49 (0)471 48207-11  
[keweloh@dsm.museum](mailto:keweloh@dsm.museum)

Dr. phil. Ursula Warnke

+49 (0)471 48207-67  
[warnke@dsm.museum](mailto:warnke@dsm.museum)

### Schifffahrt in der Frühen Neuzeit:

Dr. phil. Albrecht Sauer

+49 (0)471 48207-25  
[sauer@dsm.museum](mailto:sauer@dsm.museum)

Erik Hoops, M.A.

+49 (0)471 48207-13  
[hoops@dsm.museum](mailto:hoops@dsm.museum)

### Flößerei und Fährschifffahrt:

Hans-Walter Keweloh  
+49 (0)471 48207-11  
[keweloh@dsm.museum](mailto:keweloh@dsm.museum)

### Schifffahrt im Industriezeitalter, Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
+49 (0)471 48207-49  
[scholl@dsm.museum](mailto:scholl@dsm.museum)

### Technikgeschichte:

Dr. phil. Dirk J. Peters  
+49 (0)471 48207-36  
[peters@dsm.museum](mailto:peters@dsm.museum)

### Sozial- und Technikgeschichte:

Klaus-Peter Kiedel  
+49 (0)471 48207-64  
[kiedel@dsm.museum](mailto:kiedel@dsm.museum)

### Segelschifffahrt im Industriezeitalter:

Ursula Feldkamp, M.A.  
+49 (0)471 48207-76  
[feldkamp@dsm.museum](mailto:feldkamp@dsm.museum)

### Fischerei und Walfang:

N.N.

### Marinemalerei:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
+49 (0)471 48207-49  
[scholl@dsm.museum](mailto:scholl@dsm.museum)

### Nautik und Gezeitenforschung:

Dr. phil. Albrecht Sauer  
+49 (0)471 48207-25  
[sauer@dsm.museum](mailto:sauer@dsm.museum)

**Polar- und Meeresforschung:**

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann  
+49 (0)471 48207-15  
[huxmann@dsm.museum](mailto:huxmann@dsm.museum)

**Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe:**

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl  
+49 (0)471 48207-49  
[scholl@dsm.museum](mailto:scholl@dsm.museum)

**Schiffsarchäologie:**

Dr. phil. Ursula Warnke  
+49 (0)471 48207-67  
[warnke@dsm.museum](mailto:warnke@dsm.museum)

**Nassholzkonservierung:**

Dr. forest. Jana Gelbrich  
+49 (0)471 48207-62  
[gelbrich@dsm.museum](mailto:gelbrich@dsm.museum)

**Wissenschaftlicher Service****Archiv:**

Klaus-Peter Kiedel  
+49 (0)471 48207-64  
[kiedel@dsm.museum](mailto:kiedel@dsm.museum)

**Bibliothek:**

Dr. phil. Albrecht Sauer  
+49 (0)471 48207-25  
[sauer@dsm.museum](mailto:sauer@dsm.museum)

**Leserservice:**

Simon Kursawe  
+49 (0)471 48207-44  
[kursawe@dsm.museum](mailto:kursawe@dsm.museum)

**Magazin:**

Prof. Dr. Lars U. Scholl  
+49 (0)471 48207-49  
[scholl@dsm.museum](mailto:scholl@dsm.museum)

**Wissenschaftliche Redaktion:**

Erik Hoops, M.A.  
+49 (0)471 48207-13  
[hoops@dsm.museum](mailto:hoops@dsm.museum)

Ursula Feldkamp, M.A.

+49 (0)471 48207-76  
[feldkamp@dsm.museum](mailto:feldkamp@dsm.museum)

**Vermittlung:**

Gero Klemke  
+49 (0)471 48207-48  
[klemke@dsm.museum](mailto:klemke@dsm.museum)

Dr. phil. Ursula Warnke

+49 (0)471 48207-67  
[warnke@dsm.museum](mailto:warnke@dsm.museum)

**Informations- und Kommunikationstechnologie:**

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler  
+49 (0)471 48207-14  
[schindler@dsm.museum](mailto:schindler@dsm.museum)

**Technischer Dienst:**

Heiko Maischl (komm.ass.)

**Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:**

Dr. phil. Ursula Warnke  
+49 (0)471 48207-67  
[warnke@dsm.museum](mailto:warnke@dsm.museum)

**Personalrat:**

Vorsitzender:  
Dr. phil. Albrecht Sauer  
+49 (0)471 48207-25  
[sauer@dsm.museum](mailto:sauer@dsm.museum)

**Frauenbeauftragte:**

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler  
+49 (0)471 48207-14  
[schindler@dsm.museum](mailto: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 berät dessen Empfehlungen.

Zum 31. Dezember 2011 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, Martin Günthner)
- Senator für Wirtschaft und Häfen Martin Günthner  
(Stellvertreter: Staatsrat Dr. Heiner Heseler)
- 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:

- Dr. Uta Grund
- Dr. Harald Benke

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

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

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

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

#### für das Kuratorium:

- der Vorsitzende, Staatsrat a.D. Dr. Andreas Fuchs  
(Stellvertreter: Dr. Dr. h.c. Winfried Benz)

#### für den Wissenschaftlichen Beirat:

- der Vorsitzende, Prof. Dr. Robert Bohn, Universität Kiel  
(Stellvertreter: Prof. Dr. Michael Epkenhans)

#### Persönliche Mitglieder:

- Prof. Dr. Berthold Beitz, Vorsitzender des Kuratoriums »Alfried Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung«, Essen
- Monika Breuch-Moritz, Präsidentin 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 zum 31. Dezember 2011 angehört:

#### Vorsitzender:

- Dr. jur. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D. (Stellvertreter: Dr. Dr. h.c. Winfried Benz)

#### für das Bundesministerium für Verteidigung:

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

#### für das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

- Ministerialrat Gerd Conrad

#### für das Land Bremen:

- Margrit Hohlfeld, Referentin beim Senator für Kultur

#### für das Land Mecklenburg-Vorpommern:

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

#### für das Land Niedersachsen:

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

#### 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, Bremerhaven

#### Einzelpersonen:

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

#### Der Wissenschaftliche Beirat des Deutschen Schiffahrtsmuseums:

- 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 Schiffahrtsmuseums e.V.

Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. wurde 1967 mit dem Zweck gegründet, die Volksbildung auf dem Gebiet der deut-

schen Schiffahrtsgeschichte zu fördern. Dies geschieht hauptsächlich durch die Unterstützung des Deutschen Schiffahrtsmuseums auf wissenschaftlichem und musealem Gebiet. Das Kuratorium wird durch einen Vorstand geleitet, dessen Vorsitzender Mitglied des Verwaltungsrates ist.

Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2011 an:

- Dr. Manfred Ernst (Vorsitzender)
- Dietrich Schütte (Zweiter Vorsitzender)
- Helmut Volk (Schatzmeister)
- Claus Brüggemann (Beisitzer)
- Roswitha Ditzen-Blanke (Beisitzerin)
- Barbara Riechers-Kuhlmann (Beisitzerin)

##### Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum 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 2011 an:

- Dietrich Schütte (Erster Vorsitzender)
- 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 wurde 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 2011 an:

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

## Bildnachweis

Titel: Ausbooten der COLUMBUS-Passagiere vor der Küste Venezuelas. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 6: Abendstimmung im Sommer 2011. (Foto: B. Ohlthaver)

S. 10: Backbordanker des NDL-Dampfers COLUMBUS. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 11: Kassen- und Aufsichtspersonal des DSM. (Foto: E. Laska, DSM) / »Grußbotschaft« aus Basel.

S. 14: TOTAL E-QUALITY-Zertifikat. (Repro: R. Breden, DSM)

S. 15: WILHELM GUSTLOFF und CAP ARCONA an der Überseebrücke in Hamburg. (Foto: Hans Hartz/Archiv DSM)

S. 16: Blick achteraus. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 17: Friedrich Wilhelm Bracht († 5. September 2010). / Verholen des Bergungsschleppers SEEFALKE ins Dock der Motorenwerke. (Fotos: E. Laska, DSM)

S. 19: Chronometer Nr. 65 von Hermann Diedrich, Geestemünde (Bremerhaven) 1901. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 20: Paar an Reling. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 21: Flößer aus Uhlstädt. (Foto: Flößerverein Uhlstädt) / Chronometer-Werk von Robert Pennington und Thomas Mudge, London 1780 (1793). (Foto: E. Laska, DSM)

S. 28/29: COLUMBUS in Bremerhaven. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 38: Michael Sietz bei der Dokumentation des »Oberländers« mit dem Faro-System. (Foto: M. Liedtke, DSM) / Vermessung der Plankengänge der Kogge.

S. 40: Freilegung eines Lastkahns auf dem Bremer Teerhof, 2007. (Foto: Landesarchäologie Bremen) / Jana Gelbrich bei der Untersuchung von Holzproben mit dem Forschungsmikroskop. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 45: Erinnerungen des Matrosen Adolf Walter an seine Dienstzeit in der Kaiserlichen Marine, 1886–1892.

S. 47: Einige Rara aus der Frühen Neuzeit in der DSM-Bibliothek. (Repros: A. Sauer, DSM)

S. 52: Die neu erworbenen Gemälde von Ulrich Hübner und Felix Schwormstädt aus der Zeit um 1930. (Repros: E. Laska, DSM)

S. 58/59: Arbeiten im Rahmen des DigiPEER-Projekts: Sichtung der zur Digitalisierung bestimmten Pläne, Blaupause mit Ausschnitt aus einem Generalplan des Motorfrachters VULCAN, Erfassung der Daten zu einer technischen Zeichnung in der Datenbank, Verpacken der Pläne für den Transport zum Digitalisierungs-Dienstleister. (Fotos: E. Laska, DSM) / DigiPEER-Projekttreffen in Bochum. (Foto: Deutsches Bergbau-Museum, Bochum)

S. 62: Eines der Prunkstücke unter den DSM-Modellen: Dampfschlepper RETTER, 1885, in zeitgenössischer Vitrine. / Die Modellbauer am DSM: Reinhard Sachs (links) und sein Vorgänger Karl-Heinz Haupt (rechts). (Fotos: E. Laska, DSM)

S. 67: Plakatwerbung des NDL für eine Polarfahrt, 1914. (Archiv DSM)

S. 68: Fischauktionshalle in Bremerhaven, 1950er Jahre. (Foto: Karl Schemkes/Archiv DSM)

S. 69: Buchtitel einiger abgeschlossener Promotionsvorhaben.

S. 73: Seemannsschule auf dem Priwall. (Foto: Eberhard W. Haase/Archiv DSM).

S. 74: Autoverladung auf der BREMEN in New York, 1930er Jahre. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 75: Titel der Reihe »Deutsche Maritime Studien«.

S. 82/83: Dampfer SAARBRÜCKEN in Hongkong. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 87: Bände 1 und 2 der »History of the North Atlantic Fisheries«.

S. 88: Einige der im Oceanum Verlag erschienenen Buchveröffentlichungen.

S. 89: Die ersten drei Bände der Buchserie »Schifffahrt und Fotografie«.

S. 92: »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum«.

S. 100: Einige der neu erschienenen Periodika aus dem Publikationsprogramm des DSM.

S. 108: »Forschen – Reisen – Entdecken«: Die Archive der Leibniz-Gemeinschaft stellen sich vor.

S. 109: Rudolph Haack, Industrie-Pionier unter drei Kaisern. (Foto: LWL-Industriemuseum, Dortmund) / Blick in die Ausstellung »Franz Wilhelm Junghuhn: Deutscher Arzt und Java-Forscher«. (Foto: K.-P. Kiedel, DSM)

S. 112: Ausstellungseröffnung »125 Jahre Leuchtturm Roter Sand«: Prof. Dr. Klaus Trouet, Aygül Özkan und Prof. Dr. Lars U. Scholl (von links). (Foto: Deutsche Stiftung Denkmalschutz) / Publikation zur Ausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner«. / Impressionen vom »Chile-Tag« 2010. (Fotos: I. Brantzy, DSM; A. Chetty)

S. 115: Bell Boys – die guten Geister der Luxus-Passagierschiffe. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 117: Übergabe des vom Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. finanzierten Modells des »KdF«-Schiffes WILHELM GUSTLOFF an Prof. Dr. Scholl durch den Vereinsvorsitzenden Elmar Fritzsche. (Foto: W. Scheer)

S. 118: COLUMBUS in Panamakanal-Schleuse. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 119: Blick in die Ausstellung »Seemann – Kumpel – Eisenbahner«. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 121: Modellbaukurs im DSM. (Foto: E. Laska, DSM)

S. 122: »Volle Kraft voraus«. (Foto: Hanns Tschira/Archiv DSM)

S. 123: Besuch des Präsidenten des Senats, Jens Böhrnsen, anlässlich des internationalen Symposiums zum 65. Geburtstag von Prof. Dr. Lars U. Scholl am 14. März 2012 im DSM.

## Impressum

© 2013, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven

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

Bildredaktion:  
Prof. Dr. Lars U. Scholl, Klaus-Peter Kiedel und Erik Hoops, M.A.

Korrektorat:  
Erik Hoops, M.A.

Gestaltung und Produktion:  
Tobias Gerken GmbH, Wiefelstede



Deutsches  
**Schiffahrts**  
museum