



JAHRESBERICHT

2012

Deutsches
Schiffahrts
museum

JAHRESBERICHT

2012

Deutsches
Schiffahrts
museum

Mitglied der

Leibniz
Leibniz-Gemeinschaft

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	7	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012	21
I. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum	9	Forschungsergebnisse im Jahr 2012	21
Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung	10	Ausstellung »Zeit auf See«	21
Der Haushalt im Jahr 2012	10	Promotionsprojekt	23
Personalsituation im Jahr 2012	10	Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen	23
Wichtige Veränderungen in Struktur und Organisation	12	Forschungsschwerpunkt II:	
Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum	13	»Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«	23
Besucherzahlen	13	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012	24
Besucherführungen	13	Forschungsergebnisse im Jahr 2012	24
Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern	13	Walter Zeeden. Leben und Werk	24
Qualitätssicherung	14	des Marinemalers	24
Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums	14	Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit	25
		Promotionsprojekt	25
		Untersuchung der sozialen Verhältnisse während der Deutschen Antarktischen Expedition 1911/12	25
II. Die Gremien im Jahr 2012	15	Untersuchungen zur GAZELLE-Expedition 1874–76	26
Stiftungsrat	15	Redaktionelle Bearbeitung des Werks von P. Salmon: Deadlock and Diversion	26
Wissenschaftlicher Beirat	16	Seeinteressenpolitik des deutschen Kaiserreichs	26
		Geschichte des Schiffbaus	26
III. Die Förderer und Sponsoren im Jahr 2012	17	Schifffahrt und Fotografie	26
Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.	17	Forschungsschwerpunkt III:	
Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	17	Maritime Archäologie	27
Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.	17	Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012	27
IV. Die Forschung im Jahr 2012	19	Die Bremer Hansekogge von 1380	27
Geisteswissenschaftliche Forschung zur deutschen Schifffahrtsgeschichte	19	Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie	27
Maritime Archäologie	19	Forschungsergebnisse im Jahr 2012	28
Sammlungsbezogene Forschung	19	Klimamonitoring der Bremer Hansekogge von 1380	28
Ungebundene Forschung	20	Langzeitstudie zur Beurteilung verschiedener Konservierungsmethoden hinsichtlich ihrer langfristigen Auswirkungen auf ein Objekt	28
Vermittlung und Präsentation von Forschungsergebnissen	20		
Forschungsschwerpunkt I:			
»Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«	20		

Erhaltung der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie	28	Ungebundene Forschung	38
Erstellung von Ausstellungsobjekten verbunden mit einer Datensammlung zur Nassholzkonservierungsforschung	28	Forschungsprojekt: Rekonstruktion eines Schiffsverlustes im Dezember 1944	38
Vorarbeiten zum Aufbau des Experiments zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzersetzung unter wassergesättigten Bedingungen	29	Forschungsprojekt: Hafenlandschaften im Wandel von 1970 bis in die Gegenwart	38
Entwicklung eines europäischen Standards zum Umgang mit Nassholzfunden (CEN/DIN)	29	Forschungsprojekt: Dokumentation der Viermastbark PASSAT	38
Digitale Dokumentation der archäologischen Schiffsfunde in der Ausstellung	29	Buchprojekt: Quellenedition des Südseetagebuchs eines Bremer Kaufmanns 1845–1848	39
Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schifffahrtsmuseums im Rahmen der FALKE	29	Deutsch-russisches Forschungsprojekt zur Technikgeschichte der Viermastbark KRUZENSHTERN	39
Leibniz-Fraunhofer-Forschungsallianz zum Erhalt des Kulturellen Erbes	29	V. Transferleistungen für Forschung und Ausbildung	41
SPLASHCOS: Submerged Prehistoric Landscapes and Archaeology of the Continental Shelf	29	Akademische Lehre/Lehrveranstaltungen	41
Die Veränderung von Hafenanlagen von der Vor- und Frühgeschichte bis zum Frühen Mittelalter in archäologischen Quellen	30	Betreuung von Abschlussarbeiten	41
Schiffe und Schifffahrt während des hohen und späten Mittelalters in der südwestlichen Ostsee. Auswertung der archäologischen Quellen aus Mecklenburg-Vorpommern	30	Abgeschlossene Promotionsvorhaben	41
Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee	31	Laufende Promotionsvorhaben	42
Forschungsbasierte Sammlung	31	Doktorandenbetreuung	42
Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen	31	Wissenschaftliches Volontariat	42
Das Archiv	31	Ausbildung in verschiedenen Berufen	42
Erwerb wichtiger Sammlungsbestände	32	Investition in die Zukunft: Der Girls' Day	42
Erschließung	32	VI. Nationale und internationale Kontakte	43
Beratung für externe und interne Forschungsprojekte und Ausstellungsvorhaben (Auswahl)	33	Kooperationen	43
Service für die Öffentlichkeit	33	Leibniz-Forschungsverbund	43
Die Bibliothek	33	»Historische Authentizität«	43
Die Bibliothek im Jahr 2012	33	Führungspositionen in nationalen und internationalen Forschungsnetzwerken	44
Projekte	33	Gastwissenschaftler am DSM	44
Bestandserhaltung	33	Gremienarbeit	44
Magazine und Lesesaal	33	Tagungen und Workshops im Jahr 2012	46
Vernetzung	35	Teilnahme der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Tagungen, Workshops und Arbeitskreisen	46
Ausgewählte Akquisitionen des Jahres 2012	35	VII. Vermittlung	49
Das Magazin	35	Projekt: »PLACES – Platform for Local Authorities and Communicators Engaged in Science«	49
Schwerpunkt Gemäldemagazin	35	Forschungsprojekt: »Verwertung Geist«	49
»Mittelalterflotte«	36	Die wissenschaftliche Redaktion	50
Freilichtmuseum und schwimmende Flotte	36	Publikationen des Jahres 2012	51
Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert (DigiPEER)	37	Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DSM	53
Schifffahrt und Fotografie	37	Publikationen externer Autoren	57
Die Welt der Schiffsmodelle. Eine Übersicht über die Geschichte und Typologie des Schiffmodellbaus anhand der Bestände des DSM	37	Vortragstätigkeit	60
Forschungsprojekt: Auf dem Weg zum »Deutschen Chronometer«. Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg	38	Vorträge im Deutschen Schifffahrtsmuseum	60
		Vorträge außerhalb der Vortragsreihe	60
		VIII. Die Ausstellungen des Deutschen Schifffahrtsmuseums	63
		Die Dauerausstellung	63
		Die Sonderausstellungen	63
		Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmensgeschichte	63
		Mensch und Meer. Bilder der Düsseldorfer Malerschule aus der Sammlung der Dr. Axestiftung	63
		Das Staatsschiff: Deutschland und Europa	64
		Zeit auf See	64
		SichtRäume	64

Bremerhavens Perspektiven	64
Schrumpfendes Holz – Wachsendes Eisen	65
Frank Rödel. Terra Incognita	65
IX. Veranstaltungen für Sehleute, Seeleute und Interessierte	67
Besuch des Präsidenten der Leibniz- Gemeinschaft	67
50 Jahre Fund der Bremer Hansekogge von 1380	67
Tag der Seenotretter	67
Oper »Der Leuchtturm«	68
Piraten	68
Familiensonntage	68
Der Nikolaus im Deutschen Schiffahrtsmuseum	68
X. Anhang	69
Ansprechpartner	69
Bildnachweis	71
Impressum	72



VORWORT

»Wandel« und »Veränderung« sind Stichworte, die man gemeinhin mit einem Museum nicht selbstverständlich in Verbindung bringt – ganz zu Unrecht übrigens, sind doch gesellschaftlicher Wandel und Veränderung sinnstiftend für den Auftrag eines jeden Museums: zu erhalten, zu pflegen, zu zeigen und zu erklären.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) hat im Jahre 2012 Wandel und Veränderung zur Genüge erfahren. Im Februar 2012 wurde zunächst Hans-Walter Keweloh und im folgenden Monat Prof. Dr. Lars U. Scholl, beide im Übrigen nach jeweils 33-jähriger Tätigkeit im und für das DSM, in den Ruhestand verabschiedet. Ihre wissenschaftlichen Laufbahnen waren eng mit den Geschicken des Hauses verbunden und haben dessen Entwicklung während der letzten zehn Jahre entscheidend geprägt. Über ihre wissenschaftliche Arbeit hinaus haben beide, Hans-Walter Keweloh vom 1. Juli 2000 bis zum 30. Juni 2005 und Prof. Dr. Lars U. Scholl vom 1. Juli 2004 bis zum 31. März 2012, direktoriale Verantwortung übernommen. Vor allem in den letzten Jahren bestand ein wesentlicher Erfolg darin, das DSM noch stärker in den Zusammenhang des internationalen Forschungsnetzwerkes geführt zu haben.

In den Jahren 2014 und 2015 verlassen aus Altersgründen erneut drei langjährig wissenschaftlich Beschäftigte das Haus. Man kann also mit Fug und Recht von einem Generationswechsel sprechen. Derartig weitreichende personelle Veränderungen verlangen nach einer kritischen Standortbestimmung und bieten die Chance konzeptioneller Öffnung und Umorientierung hinsichtlich zukünftiger Forschungsaufgaben und der seit langer Zeit ausstehenden Weiterentwicklung des Ausstellungskonzeptes.

Die Besetzung der nach dem Ausscheiden von Prof. Scholl vakanten Position der/des Geschäftsführenden Direktors/in sollte in Form einer gemeinsamen Beru-

fung mit der Universität Bremen erfolgen und konnte erst mit der Rufannahme durch Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner zum Ende des Jahres 2012 mit einem zum 1. April 2013 vereinbarten Dienstantritt abgeschlossen werden. Zur Überbrückung wurde Dr. Falk Fabich, Jurist und langjähriger Vizepräsident der Leibniz-Gemeinschaft, vom Verwaltungsrat zum kommissarischen Geschäftsführenden Direktor bestellt. Seine Aufgabe bestand darin, das DSM auf die für das Frühjahr 2014 anberaumte Evaluierung durch den Senat der Leibniz-Gemeinschaft vorzubereiten und vor allem anstehende, z.T. längst überfällige Veränderungen der Verwaltung und Betriebsführung des Forschungsmuseums einzuleiten. Mit der Verabschiedung einer weitgehenden Satzungsrevision, die die Berufung eines unabhängig beratenden international besetzten Wissenschaftlichen Beirates, eine Stärkung und Erweiterung des Direktoriums durch eine administrative Geschäftsführung sowie die zwar weiterhin begrenzte, jedoch markante institutionelle Verselbstständigung des Hauses gegenüber der zuständigen Kulturverwaltung eröffnete, konnte dieses Ziel ebenfalls zum Jahresende 2012 erreicht werden.

Es ist jetzt die Aufgabe des Direktoriums wie auch aller Beschäftigten des DSM, die neuen Strukturen im Inneren und gleichermaßen die zusätzlich erschlossenen Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen, Universitäten und Museen im nationalen und internationalen Umfeld mit Leben zu erfüllen.

Der von Beatrix Fromm niedergeschriebene Jahresbericht – hierfür sei ihr herzlich gedankt! – gibt Einblick in das, was das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2012 mit seinen Beschäftigten geleistet hat.

Dr. Falk Fabich



Klaus-Peter Kiedel
Kurs Hamburg
Mit dem Fotografen Hans Hartz
im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren
Bremerhaven, Wiefelstede
2012



I. DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Auf dem Gelände, auf dem das Deutsche Schiffahrtsmuseum heute steht, standen vor ungefähr 40 Jahren verschiedene kleine Schuppen in einem Hafen, der für den modernen Schiffsverkehr nicht mehr nutzbar war. Interessant waren die nutzlosen Hafenbecken jedoch für den Besitzer der Bark SEUTE DEERN. 1966 legte er das Schiff in den heutigen Museumshafen und gab ihm mit der Eröffnung einer Gaststätte an Bord eine neue Aufgabe. Der letzte hölzerne Großsegler unter deutscher Flagge wurde schnell zur Zierde des Stadtkerns und zum Kristallisationskern für eine Reihe innovativer Ideen. So erkannten die Bremerhavener Stadtväter sehr schnell die Chance, aus dem Alten Hafen etwas Besonderes zu machen: ein Freilichtmuseum der Schifffahrt.

Im Mai des Jahres 1967 machte das Feuerschiff »ELBE 3« als zweiter Oldtimer der Seefahrt im Alten Hafen fest. Zu seiner Eröffnung stellte der Kölner Rechtsanwalt Dr. Bernartz Teile seiner umfangreichen Privatsammlung von Schiffsmodellen, Grafiken und Gemälden zur Schifffahrtsgeschichte aus. Hierdurch wurde die kühne Idee weiter befeuert, auf der schmalen Halbinsel zwischen Museumshafen und der Wesermündung ein Schifffahrtsmuseum zu bauen, auch als Ersatz für das im Zweiten Weltkrieg zerstörte Museum für Meereskunde in Berlin. Nach schwierigen und zähen Verhandlungen konnten die Bremerhavener die Unterstützung des Landes Bremen ebenso gewinnen wie die der schifffahrtsbezogenen Wirtschaft und der ehrgeizige Plan wurde in die Tat umgesetzt. Der berühmte, in Bremerhaven aufgewachsene Architekt Hans Scharoun entwarf für seine Heimatstadt das Gebäude, mit dem die maritime Atmosphäre der Umgebung in die Ausstellung vermittelt wird. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass das Deutsche Schiffahrtsmuseum der Erforschung der deutschen Schifffahrtsgeschichte dienen sollte. Bürgermeister Koschnik, Präsident des Bremer Senats, beantragte daher beim Bundesminister für wissenschaftliche Forschung einen Zuschuss zur Errichtung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Als konkretes Forschungs-

projekt brachte Bremen die 1962–1965 ausgegrabene Hansekogge von 1380 samt fertig ausgearbeitetem Forschungskonzept ein und überzeugte den Bund von der Idee eines Museums zur deutschen Schifffahrtsgeschichte, das mit einem Freilichtmuseum im Alten Hafen, Schiffsarchäologie im Gebäude und einer Sammlung von Modellen, Geräten und Gemälden ganz neue Akzente setzte.

Nachdem der Bundeszuschuss bewilligt war, ging alles sehr schnell. Ab November 1969 wurde gebaut. Bereits Anfang 1971 unterzeichnete man die Stiftungsurkunde und besetzte die Organe der Stiftung (Verwaltungsrat, Beirat und Direktorium). Das Museum nahm seine Arbeit auf und begann 1972 in dem noch nicht fertiggestellten Gebäude mit dem Aufbau der Bremer Hansekogge. Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Ausstellungsgestaltung eröffnete Bundespräsident Scheel am 5. September 1975 das Deutsche Schiffahrtsmuseum und übergab es der Öffentlichkeit.

Auch mit der schifffahrtsgeschichtlichen Forschung wurde bereits 1971 begonnen, und noch im Gründungsjahr wurden Forschungsergebnisse im ersten Band der wissenschaftlichen »Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums« publiziert. Ab Mitte der 1970er Jahre begann der Ausbau von Bibliothek und Archiv, womit der Grundstein gelegt war für die wissenschaftliche Service-Einrichtung, die das DSM heute verkörpert. Die Einstellung von mehreren wissenschaftlichen Mitarbeitern ermöglichte die systematische Bearbeitung verschiedener schifffahrtsbezogener Fragestellungen und die Erschließung wichtiger schifffahrtsgeschichtlicher Sach- und Bildquellen. Bald hatte die Forschungsarbeit am DSM einen Umfang erreicht, der nur neun Jahre nach der Gründung, im Jahr 1980, die Aufnahme in die sog. Blaue Liste (heute Leibniz-Gemeinschaft) bedingte und das Deutsche Schiffahrtsmuseum zum Nationalmuseum für deutsche Schifffahrtsgeschichte machte.

Seither beschäftigt sich das DSM gemäß Stiftungszweck damit, historische Zeugnisse zur deutschen Schifffahrtsgeschichte 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 Schifffahrtsgeschichte der interessierten Öffentlichkeit nahe zu bringen, ist Hauptaufgabe des DSM. Aber auch die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses, die Betreuung von Promotionsvorhaben, Magister- und Staatsexamensarbeiten sind originäre Aufgaben der Einrichtung. 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.

Gemeinsame Forschungsförderung und Finanzierung

Die sog. Blaue Liste verzeichnete die Forschungseinrichtungen, die von überregionaler Bedeutung sind und an deren Forschungen ein gesamtstaatliches wissenschaftspolitisches Interesse besteht. Forschungseinrichtungen der Blauen Liste werden unter den Bedingungen des § 91b GG durch Bund und Länder gemeinsam gefördert. Im Verlauf der Jahre ging aus der Blauen Liste ein Zusammenschluss von Mitgliedseinrichtungen der Blauen Liste hervor, mit dem Ziel des regelmäßigen Informations- und Erfahrungsaustausches, der Zusammenarbeit hinsichtlich gemeinsamer wissenschaftspolitischer und wissenschaftsadministrativer Interessen sowie der Wahrnehmung dieser Interessen nach außen. Diese Arbeitsgemeinschaft gab sich im Jahr 1997 den Namen »Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz e.V.« (WGL) und tritt heute unter dem Namen »Leibniz-Gemeinschaft« auf.

Die Finanzierung der Mitgliedseinrichtungen erfolgte bis zum Jahr 2008 nach der 1975 verabschiedeten »Rahmenvereinbarung Forschungsförderung« und der dazu gehörenden »Ausführungsvereinbarung«. Unter dem Datum vom 28. April 2009 verabschiedete die Gemeinsame Wissenschaftskonferenz (GWK) die Ausführungsvereinbarung WGL (AV-WGL), welche nunmehr die Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen ersetzt.

Für das DSM liegt der Anteil an Leistungen, die unter den Bedingungen des § 91b GG gefördert werden, bei 85%.

Die Finanzierungsstruktur des Hauses stellt sich seit dem 1. Januar 2010 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 %

Der Haushalt im Jahr 2012

Für das Jahr 2012 wurde dem DSM ein Kernhaushalt von € 4 491 489 bewilligt, der sich wie folgt zusammensetzt:

Sachmittel:	€ 1 559 304
Personalmittel:	€ 2 623 950
Investitionen:	€ 308 235

Abweichend von den Vorjahren wurden die Personalkosten nicht mehr direkt vom Land Bremen bezahlt. Wie die Sach- und Investitionskosten werden die Personalmittel seit dem 1. Januar 2012 ebenfalls vom DSM verwaltet und verausgabt.

Das SAW-Verfahren (jetzt: Leibniz-Wettbewerb) ist das interne Wettbewerbsinstrument der Leibniz-Gemeinschaft, mit dem Leibniz-Einrichtungen im direkten Wettbewerb zusätzliche Forschungsmittel einwerben können. Bis zum Jahr 2010 erfolgte die Finanzierung von SAW-Projekten gemäß den Bedingungen des § 91b GG aus Mitteln des Paktes für Forschung und Innovation aus der Exzellenz-Initiative des Bundes (»Pakt I«). Mit der Fortführung des Paktes für Forschung und Innovation für die Jahre 2011 bis 2015 (»Pakt II«) hat die GWK beschlossen, die Durchführung und Steuerung des internen Wettbewerbsverfahrens der Leibniz-Gemeinschaft zu übertragen. Der Senatsausschuss Wettbewerb (SAW) bewertet die Anträge in Konkurrenz zueinander und nach Kriterien wissenschaftlicher Exzellenz. Auf der Grundlage der Empfehlungen des SAW entscheidet der Senat der Leibniz-Gemeinschaft, welche Vorhaben gefördert werden.

Finanziert wird das interne Wettbewerbsverfahren aus Mitteln des »Pakt II« in Höhe eines von der GWK beschlossenen Betrags von rund € 30 Mio. je Verfahrensrunde. Die zu vergebenen Wettbewerbsmittel werden über einen erhöhten Mitgliedsbeitrag von den Einrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft erbracht.

Für das Projekt aus dem Pakt I »DigiPEER« flossen dem DSM im Jahr 2012 € 61 000 zu.

Für den Beitrag zum Leibniz-Wettbewerb (Pakt II) bewilligten die Zuwendungsgeber € 100 235.

Der Bund bewilligte für die Umsetzung des Masterplans € 5 000 000.

Projektgebunden standen, vom BMBF gefördert, die folgenden Mittel zur Verfügung:

Bedrohtes Bodendarchiv Nordsee: € 97 424

Verwertung Geist: € 7 696

Personalsituation im Jahr 2012

Gemäß Stellenplan verfügte das DSM im Jahr 2012 über 46,5 Planstellen, von denen zwei Stellen für Beamte und 44,5 Stellen für Bedienstete ausgelegt sind. Im Verlauf des Jahres 2012 wurden dem DSM Arbeitgebergemeinschaften eingeräumt, die es ermöglichen, außerhalb des Stellenplans befristete Stellen direkt am DSM anzusiedeln. Langfristig wird angestrebt, den

Personalüberlassungsvertrag mit dem Land Bremen zu kündigen und damit eine Flexibilisierung des Stellenplans zu ermöglichen. Während einer Übergangszeit werden die bestehenden Arbeitsverhältnisse mit dem Land Bremen neben den neuen Arbeitsverhältnissen bestehen. Für die Besetzung der befristeten Stellen gilt das Besserstellungsverbot.

Die Planstellen waren zum 31. Dezember 2012 mit 52 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Voll- und Teildienst besetzt.

Zwölf junge Menschen (sieben Frauen und fünf Männer) wurden in verschiedenen kaufmännischen und handwerklichen Berufen ausgebildet. Zwei Azubis begannen ein duales Studium zum Fachinformatiker. Aus dem vorangegangenen Studiengang schloss Patrick Lawo seine Ausbildung und sein Studium mit Erfolg ab. Besonders erfreulich ist, dass er übergangslos in ein Arbeitsverhältnis wechseln konnte.

Die Möglichkeit, in einem Praktikum Einblick in die Arbeit eines Forschungsmuseums zu bekommen, wurde von 30 Studierenden und Schülern genutzt. Eine junge Frau absolvierte als Vorbereitung auf ein aufzunehmendes Studium ein Jahrespraktikum.

Der Geschäftsführende Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Prof. Dr. Lars U. Scholl, verabschiedete sich im März des Jahres, um in Pension zu gehen. Eine nahtlose Wiederbesetzung der Stelle konnte trotz der Bemühungen der Universität Bremen und der Senatorischen Dienststelle nicht erfolgen. Um die entstandene Vakanz zu überbrücken, erklärte sich der ehemalige Administrative Vizepräsident der Leibniz-Gemeinschaft, Dr. Falk Fabich, bereit, das Amt kommissarisch zu übernehmen. Er trat die Stelle des Geschäftsführenden Direktors am 1. Mai zunächst auf Teilzeitbasis an. Ab August wurde aus der Teilzeit- eine Vollzeitstelle. Mit viel Engagement machte sich Falk Fabich daran, einige wichtige Strukturänderungen in die Wege zu leiten und die anstehende Evaluierung vorzubereiten.

Verabschieden mussten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hans-Walter Keweloh, der am 29. Februar in Ruhestand ging. Hans-Walter Keweloh trat seinen Dienst als Wissenschaftlicher Mitarbeiter erstmals am 1. Januar 1979 an und blieb dem Haus bis zum Erreichen der Altersgrenze treu. Mit seiner Ausstellung »Flößerei in Deutschland« und der daran anschließenden ersten Fachtagung machte er das Thema der Flößerei in der Forschungslandschaft populär. Danach trafen sich Flößereiforscher und Flößer jährlich, um sich über die neuesten Ergebnisse ihrer Forschungen zur Flößereigeschichte mit allen wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekten auszutauschen. 1992 leitete Keweloh die Gründung der Deutschen Flößerei-Vereinigung mit Sitz am DSM in die Wege. Er wurde in der konstituierenden Sitzung zum Vorsitzenden der Vereinigung gewählt und bis zum Jahr 2013 regelmäßig in dieser Funktion bestätigt. Im Laufe der Jahre wurde die Internationalität der Flößerei für die Forschung immer wichtiger. Keweloh knüpfte europaweite Kontakte und wurde schließlich zum

Vizepräsidenten der International Timber-Raftsmen Association ernannt. In den regelmäßig erscheinenden »Mitteilungen der Deutschen Flößerei-Vereinigung« berichtete Hans-Walter Keweloh gemeinsam mit vielen Autorinnen und Autoren über die Flößereiforschung. In vergleichbarer Weise fanden sich unter seiner Leitung auch Fährleute und Fachleute zusammen, die mit der Arbeitsgemeinschaft »Binnenfährten in Deutschland« die Geschichte der Fährten und des Fährwesens auf den deutschen Binnengewässern erforschen. In »Der Fährmann« konnten in den letzten Jahrzehnten Neuigkeiten zur Geschichte der Binnenfährten nachgelesen werden.

Prof. Dr. Ingo Heidbrink, der zum 1. Januar 2008 einen Ruf an die Old Dominion Universität in Norfolk, Virginia, erhalten hatte und seither beurlaubt war, teilte dem Direktorium des DSM überraschend mit, dass er dauerhaft in den Vereinigten Staaten bleiben wird. Obgleich er das bestehende Arbeitsverhältnis zum 31. Dezember 2013 gekündigt hat, besteht vonseiten des DSM ein großes Interesse daran, die mit der Entsendung von Ingo Heidbrink in die Vereinigten Staaten bestehende internationale Vernetzung zu vertiefen.

Die freien Wissenschaftlerstellen wurden nicht wiederbesetzt, um der designierten Geschäftsführenden Direktorin die Gelegenheit zu geben, sich bei der Personalauswahl an der neu ausgerichteten Forschungsarbeit am DSM zu orientieren.

Für das von der DFG finanzierte Projekt »Auf dem Weg zum deutschen Chronometer« war vom 1. Mai 2010 bis zum 30. April 2012 eine befristete Wissenschaftlerstelle geschaffen worden, die an die Person von PD Dr. Günther Oestmann gebunden war. Oestmann hatte das Projekt entwickelt, bearbeitet und mit einer eindrucksvollen Monografie termingerecht abgeschlossen.

Für die Bearbeitung des Projektes »DigiPEER« war der Kulturwissenschaftler Alexander Cordes, M.A., zum 1. Oktober 2010 eingestellt worden. DigiPEER wurde termingerecht zum 31. Dezember 2012 abgeschlossen. Alexander Cordes übernahm die Bearbeitung des erfolgreich eingeworbenen Anschlussprojektes »DigiPortA« zum Projektbeginn am 1. Januar 2013. Unterstützt wird er von Ann-Kathrin Stahlmann, die als studentische Hilfskraft einen Teil der erforderlichen Recherchearbeiten erledigt.

Um die vielfältigen Arbeiten zur Vorbereitung der im April 2014 stattfindenden Evaluierung erledigen zu können, benötigten die Wissenschaftlichen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des DSM Unterstützung. Zum 15. November wurde die Historikerin Miriam Stamm, M.A., als Volontärin eingestellt. Miriam Stamm hatte sich bereits im Rahmen eines mehrwöchigen Praktikums mit dem Evaluierungsverfahren vertraut gemacht und nahm die anspruchsvolle Aufgabe sofort in Angriff.

Ein weiterer langjähriger Mitarbeiter verließ im April des Jahres 2012 das Deutsche Schiffahrtsmuseum, um fortan seinen Ruhestand zu genießen. Egbert Laska war vom 1. September 1979 bis zum 30. April 2012 als Fotograf am DSM beschäftigt. Sein Aufgabengebiet umfasste die Mitgestaltung der Ausstellungen, die Mitarbeit an den Publikationen des Hauses und die Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit. Egbert Laska arbeitete sehr eng mit dem Archiv zusammen und sorgte dafür, dass von vielen der gesammelten Negative Reproduktionen und Abzüge zur Verfügung stehen, die für Forschungszwecke benötigt werden. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verabschiedeten den stets engagierten und beliebten Fotografen mit vielen guten Wünschen für die Zukunft.

Eine Aufstellung der Zuständigkeiten der im Jahr 2012 am DSM beschäftigten Mitarbeitenden findet sich im Anhang dieses Berichts.

Wichtige Veränderungen in Struktur und Organisation

Der ursprüngliche Auftrag für die Forschungsarbeit am Deutschen Schiffahrtsmuseum wurde in § 2 (3) der Satzung wie folgt festgelegt:

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

Im Verlauf der letzten Jahrzehnte sind zu den ursprünglich erforschten Themen aktuelle Fragestellungen hinzugekommen, deren Erforschung auch satzungsmäßig festgehalten werden sollte. In der Sitzung des Stiftungsrates vom 20. Dezember 2012 wurde der Auftrag des Deutschen Schiffahrtsmuseums erweitert und eine diesbezügliche Änderung des § 2 (3) beschlossen:

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 sowie der Meeresarchäologie;
Tätigkeit für die Öffentlichkeit mit den der Stiftung zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten.

Die Freie Hansestadt Bremen (Land) hat der Stiftung das zum Betrieb des Museums erforderliche Personal aufgrund eines Personalüberlassungsvertrages im

Rahmen eines Stellenplans nach den Beschlüssen der verfassungsmäßig zuständigen Stiftungsorgane zur Verfügung zu stellen. Der Stellenplan kann dabei im Rahmen des Wirtschaftsplans den jeweiligen Bedürfnissen des Museums angepasst werden. Ein im Dezember 2012 mit dem Land Bremen abgeschlossener Kontrakt ermöglicht es dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, über die Stellen im Stellenplan hinaus Mitarbeiter befristet am DSM anzustellen. Die Aufwendungen für das Personal werden daher seit dem 1. Januar 2013 nicht mehr vom Land Bremen, sondern – wie die Sach- und Investitionsmittel – von der Stiftung selbst verwaltet.

Bis zum Jahr 2012 hatte das Deutsche Schiffahrtsmuseum laut § 6 der Stiftungssatzung den Verwaltungsrat als oberstes Entscheidungsorgan. Als beratende Gremien kamen das Kuratorium und der Wissenschaftliche Beirat, der Teil des Kuratoriums war, hinzu.

Einer Empfehlung der Bewertungskommission der Leibniz-Gemeinschaft aus der Evaluierung im Jahr 2006 folgend, bemühte sich das DSM in den vergangenen Jahren um eine Verkleinerung der Gremien und um eine Entflechtung von Wissenschaftlichem Beirat und Kuratorium. In der Sitzung des Verwaltungsrates im Dezember 2012 wurde der Beschluss gefasst, den Verwaltungsrat in Stiftungsrat umzubenennen und das Kuratorium durch einen gestärkten Wissenschaftlichen Beirat zu ersetzen. Die erforderliche Satzungsänderung wurde unter dem Datum vom 26. März 2013 dahingehend beschlossen, dass § 6 der Satzung als Organe der Stiftung den Stiftungsrat und das Direktorium festlegt.

Der Stiftungsrat unterstützt und überwacht das Direktorium bei seiner Tätigkeit. Er berät die Programme für die Forschung, die wissenschaftliche Sammlung und die Ausstellungen, beschließt das Programmbudget, bestellt den Wirtschaftsprüfer für die Jahresabschlussprüfung, genehmigt den Jahresabschluss und entlastet das Direktorium. Er nimmt den jährlichen Bericht zur Erfüllung des Stiftungszwecks entgegen, genehmigt Änderungen des Personalüberlassungsvertrages und unbefristete Einstellungen von Personal der Besoldungsgruppe A 13 aufwärts oder den entsprechenden Entgeltgruppen eines Tarifvertrags. Zu seinen Aufgaben gehört die Genehmigung von Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten, die Aufnahme von Darlehen, die Verfügung über Museumsgut mit einem Zeitwert von mehr als €50 000 sowie die Bestellung oder die Abberufung der Mitglieder des Direktoriums und die Genehmigung einer Geschäftsordnung des Direktoriums.

Das Direktorium besteht nach § 9 der Satzung in der Fassung vom 26. März 2013 aus dem/der Geschäftsführenden Direktor/in und einem/r weiteren Direktor/in. Weiteres Mitglied ist ein/e administrative/r Geschäftsführer/in.

Zum 31. Dezember 2012 bestand das Direktorium aus:

Dr. Falk Fabich (kommissarischer Geschäftsführender Direktor)

Dr. Ursula Warnke (Direktorin)

Die Mitglieder des Direktoriums werden nach Anhörung des Wissenschaftlichen Beirats vom Stiftungsrat auf fünf Jahre bestellt. Die Bestellung des/r Geschäftsführenden Direktors/in erfolgt in Verbindung mit einem Berufungsverfahren durch eine Universität und schließt neben der Tätigkeit am DSM eine Kooperationsprofessur ein.

Der Wissenschaftliche Beirat besteht laut § 11 der Satzung vom 26. März 2013 aus mindestens sechs und höchstens zwölf international anerkannten Wissenschaftler/innen aus dem In- und Ausland, die den Aufgaben und den Forschungsbereichen des DSM fachlich nahestehen, insbesondere auf den Gebieten der Schifffahrtsgeschichte und angrenzenden Fachgebieten sowie der Archäologie unter Wasser und der Museumsforschung.

Der Wissenschaftliche Beirat berät und unterstützt den Stiftungsrat und das Direktorium bei seiner wissenschaftlichen Tätigkeit sowie seiner Forschungs- und Museumstätigkeit. Er nimmt insbesondere Stellung zur Aufstellung und Fortschreibung des Forschungsprogramms und des Programmbudgets, zur Entwicklung der Forschungstätigkeit in den einzelnen Forschungsschwerpunkten, zu wesentlichen Vorhaben der Öffentlichkeitsarbeit und Fragen der Ausstellungsgestaltung, zum Bericht über die Erfüllung des Stiftungszwecks sowie über wesentliche organisatorische Änderungen des DSM. Er begleitet und evaluiert die sonstige wissenschaftliche Tätigkeit bezüglich der Anforderungen der Forschung an das Sammlungs- und Ausstellungsprogramm und zu den Auswirkungen dieses Konzeptes auf die Forschung sowie zu den wissenschaftlichen Veröffentlichungen. Zu den Aufgaben des Wissenschaftlichen Beirats gehört ebenfalls die Durchführung des Bestellungs- und Berufungsverfahrens für die Direktor/innen und die leitenden Wissenschaftler/innen.

Ehrenamt im Deutschen Schiffahrtsmuseum

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

Die in Bremerhaven ansässige Freiwilligenagentur hat zum Ziel, die vorhandenen Angebote und Leistungen des freiwilligen Engagements in Bremerhaven zu bündeln, Menschen bei der Berufsfindung oder Neuorientierung ein neues, zusätzliches Beratungs- und Qualifizierungsangebot zu bieten und älteren Mitbürgern zu helfen, ihre Kompetenzen und Fähigkeiten für das Gemeinwohl Bremerhavens einzusetzen. Die Einrichtung sieht sich als Bindeglied zwischen freiwillig engagierten Bürgerinnen und Bürgern, Wohlfahrts-

verbänden, Gemeinschaften, Vereinen und Selbsthilfegruppen, die in den Stadtteilen aktiv sind.

Im Jahr 2012 kooperierte das DSM mit der Freiwilligenagentur der Stadt Bremerhaven. Die Agentur vermittelte den Kontakt zu Elisabeth Seewald, die seit Oktober Arbeiten, die im Zusammenhang mit dem Veranstaltungsmanagement anfallen, unterstützt.

Besonderen Einsatz zeigt auch der ehrenamtliche Mitarbeiter im Magazin, Bernd Vogel. Die herausragende Sammlung von Signalwaffen, die das DSM von dem passionierten Sammler Baumgarten übernommen hat, wird von Bernd Vogel akribisch aufgenommen und für die Inventarisierung in MuseumPlus bearbeitet.

Allen freiwilligen Helfern sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Besucherzahlen

Im Jahr 2012 wurden im DSM sechs Sonderausstellungen gezeigt. Besonders die Ausstellung »Bremerhavens Perspektiven« lockte viele regionale Besucher ins Museum, da sie sich mit der Entwicklung der Stadt Bremerhaven in den letzten Jahrzehnten beschäftigte.

Die wissenschaftlichen Vorträge waren – wie schon in den Vorjahren – gut besucht, ebenso die diversen Sonderveranstaltungen.

Die unter einem bestimmten Thema stehenden Familienführungen an Samstagen und Sonntagen wurden gut angenommen, so dass nach einer Testphase beschlossen wurde, das Angebot zu verfestigen.

Insgesamt verzeichnete das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 2012 den Besuch von 94 705 Personen.

Besucherführungen

Im Jahr 2012 besuchten 307 verschiedene Besuchergruppen die Ausstellungen im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Teilweise führten die Wissenschaftler/innen die Gruppen selbst, meist jedoch war der Führungsdienst gebucht worden. Am häufigsten wurden Themenführungen zur Passagierschifffahrt und zur Auswanderung gewünscht. Gerne werden auch Führungen in der Abteilung Seenotrettung nachgefragt. Ein Highlight dabei ist das Anlegen der Rettungsausrüstung, das bei Jung und Alt wegen des Gewichtes großes Erstaunen hervorruft. Als unerschrockener Seemann den Unbilden des Meeres zu trotzen: Diesen Traum erfüllten sich Geburtstagskinder, die mit Freunden ihren Ehrentag im DSM feierten.

Bericht zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern

Die erfolgreiche Qualifizierung des DSM mit dem Zertifikat TOTAL E-QUALITY Deutschland e.V. verpflichtet. Um das verliehene Prädikat nicht nur in

Form einer Urkunde an die Wand zu hängen, sondern mit Leben zu füllen, bemühen sich Direktorium und Mitarbeitende gleichermaßen, die Bedingungen für die angestrebte Gleichstellung weiter zu verbessern. Gespräche mit dem Alfred-Wegener-Institut zeigten, dass in Kooperation mit dem AWI eine Möglichkeit zur gemeinsamen Nutzung einer Betreuungsmöglichkeit für Kinder von Museumsangehörigen besteht. Mit einem Letter of Intent soll dieses gemeinsame Betreuungsangebot zukünftig festgeschrieben werden.

Auf einer Veranstaltung in Berlin betonte Leibniz-Präsident Karl Ulrich Mayer, dass Chancengleichheit Bestandteil der Zukunftsstrategie der Leibniz-Gemeinschaft sei: »Mit der Einführung flexibler Zielquoten soll ein wichtiger Schritt getan werden, um zu realistischen Erwartungen und zu überprüfbaren Ergebnissen bei der Umsetzung der Chancengleichheit in den Einrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft zu kommen.« Das Bekenntnis der Leibniz-Gemeinschaft zum Kaskadenmodell hat auch Auswirkungen auf das Deutsche Schiffahrtsmuseum. Obgleich mit der Bestellung von Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner ein weiterer Schritt zur Erreichung der Zielquoten getan wurde, wurde bei der Fortschreibung des Frauenförderplans ein besonderes Augenmerk auf die Definition von Zielquoten bei der Stellenbesetzung gelegt.

Das Engagement der Frauenbeauftragten des DSM, Birgit Schindler, in der Arbeitsgemeinschaft Chancengleichheit der Leibniz-Gemeinschaft wurde mit der Wahl zur stellvertretenden Sprecherin des Arbeitskreises belohnt. Hierzu herzliche Glückwünsche an sie.

Qualitätssicherung

Das seit einigen Jahren ausliegende Besucherbuch, in das Besucher Lob und Kritik eingetragen können, wird ebenso in festen Abständen ausgewertet wie die regel-

mäßig ausgegebenen Feedback-Zettel. Änderungsvorschläge werden nach Möglichkeit sofort umgesetzt und Mängel, die die Besucher/innen aufzeigen, kurzfristig abgestellt. Angestrebt wird eine kontinuierliche Verbesserung der Besucherfreundlichkeit. Dies wird durch die Teilnahme an der Zertifizierung »ServiceQualität« des Landes Bremen regelmäßig überprüft.

Zukünftige Entwicklung des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum steht im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts vor tiefgreifenden Veränderungen. Da eine nahtlose Wiederbesetzung der Position des Geschäftsführenden Direktors nicht erfolgt ist, konnte auch eine zeitnahe Besetzung der freien Wissenschaftler/innen-Stellen nicht erfolgen. Dennoch wurde an der Vorbereitung für die anstehende Evaluierung mit viel Engagement gearbeitet. In zwei Workshops legten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Arbeitsgruppen fest, die die verschiedenen Teile des Evaluierungsberichts erarbeiten werden. Die beschriebenen Änderungen in Organisation und Struktur greifen teilweise Empfehlungen aus der Evaluierung im Jahr 2006 auf und setzen diese um.

Obgleich sich der in den vergangenen Jahren erarbeitete und vom Verwaltungsrat genehmigte Masterplan nicht in der vorbezeichneten Zeit umsetzen lässt, wird seit dem Jahr 2012 mit Unterstützung der Immobilien Bremen daran gearbeitet, erst einmal die größten Bestandsmängel zu sanieren, nachdem 2010–2011 wichtige Maßnahmen zum Brandschutz umgesetzt wurden.



II. DIE GREMIEN IM JAHR 2012

Die Gremienstruktur des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde im Jahr 2012 grundlegend reformiert. Einer Empfehlung der Evaluierungskommission folgend, wurde der Wissenschaftliche Beirat gestärkt und das Kuratorium abgeschafft. Oberstes Entscheidungsgremium bleibt der in **Stiftungsrat** umbenannte Verwaltungsrat, der sich mit Beschluss aus der Verwaltungsratssitzung vom 20. Dezember 2012 wie folgt zusammensetzt:

Vertreter/innen des Landes Bremen:

Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen und Senator für Kultur (Vorsitzender)

Martin Günthner, Senator für Wirtschaft und Häfen
Sabine Markmann-Breuer, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft

Dieter Mützelburg, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft

Vertreter der Stadt Bremerhaven:

Stadtrat Michael Frost, Magistrat Bremerhaven
Stadtverordneter Karlheinz Michen, Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven

Vertreterin des Bundesministeriums für Bildung und Forschung:

Dr. Uta Grund

Ein weiterer Vertreter des Bundes:

Dr. Harald Benke

Vertreter des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.:

der Vorsitzende Dietrich Schütte

Vertreter des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.:

der Vorsitzende Dr. Manfred Ernst

Persönliche Mitglieder/innen:

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

Monika Breuch-Moritz

Peter Tamm

Der Stiftungsrat unterstützt und überwacht das Direktorium bei seiner Tätigkeit. Die Rechte und Pflichten des Verwaltungsrates ergeben sich im Einzelnen aus § 8 der Satzung. Der Stiftungsrat hat danach insbesondere das Programmbudget zu beschließen, den Wirtschaftsprüfer zu bestellen, den Jahresabschluss zu genehmigen sowie das Direktorium zu entlasten.

Die Sitzungen des Stiftungsrates fanden am 16. März (noch Verwaltungsrat) und am 20. Dezember 2012 statt. Auf der Sitzung am 16. März stellte Claas Festerling, Wirtschaftsprüfer der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft FIDES, den Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses des Jahres 2010 vor. In dem Bericht wird mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk bescheinigt, dass die Buchführung, die Einnahmen/Ausgabenrechnung sowie der Vermögensnachweis der Geldbewegungsrechnung den Grundsätzen einer ordnungsmäßigen Rechnungslegung, den gesetzlichen Vorschriften und der Satzung entsprechen und die Prüfung keine Einwände ergeben hat. Der Verwaltungsrat genehmigte den Jahresabschluss und entlastete das Direktorium.

In der ersten Sitzung des Stiftungsrates am 20. Dezember berichtete Claas Festerling über die Prüfung der Jahresrechnungslegung des Jahres 2011. Auch diese Prüfung endete mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk, der die Genehmigung des Jahresabschlusses durch den Stiftungsrat bedingte. Auch für

das Wirtschaftsjahr 2011 wurde dem Direktorium Entlastung erteilt.

Die designierte Geschäftsführende Direktorin, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, stellte sich in der Sitzung dem Stiftungsrat vor und wurde einstimmig in ihr neues Amt berufen. Ebenfalls beschlossen wurden die bereits erläuterte Satzungsänderung und ein Kontrakt zwischen dem Land Bremen und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, in dem u.a. eine Flexibilisierung des Stellenplans vereinbart wurde.

Das **Kuratorium** und der **Wissenschaftliche Beirat** trafen sich am 17. Februar des Jahres 2012 zu einer gemeinsamen Sitzung. Die Mitglieder beider Gremien berieten intensiv die mit der Nachfolgeregelung für Prof. Dr. Lars U. Scholl verbundene Problematik. Die schwierige Situation führte bedauerlicherweise zum Rücktritt des Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirats, Prof. Dr. Robert Bohn, und seines Stellvertreters, Prof. Dr. Michael Epkenhans. In einer Kuratoriumssitzung am 15. Juni 2012 befasste sich das Gremium hauptsächlich mit der künftigen Präsentation der Bremer Hansekogge von 1380 und der anstehenden Evaluierung.

Obgleich das Kuratorium als Gremium keinen Bestand mehr hat, werden die Empfehlungen, die das Kuratorium dem Direktorium gegeben hat, weiterhin Beachtung finden. Für die lange vertrauensvolle und engagierte Zusammenarbeit sei allen Mitgliedern des Kuratoriums und des Wissenschaftlichen Beirats an dieser Stelle sehr herzlich gedankt.

Nach dem Rücktritt der Mehrheit der Mitglieder des **Wissenschaftlichen Beirats** musste sich dieses wichtige Gremium im Verlauf des Jahres neu konstituieren. In der Stiftungsratssitzung am 20. Dezember unterbreitete Falk Fabich den Mitgliedern des Stiftungsrats den Vorschlag des Direktoriums, neben den verbliebenen Mitgliedern des Wissenschaftlichen Beirats

Prof. Dr. Martin Reinheimer

Prof. Dr. Joachim Braun

als weitere Mitglieder/innen zu berufen:

Prof. Dr. Alexandra Jeberien

Prof. Dr. Karin Lochte

Prof. Dr. Tassilo Schmidt

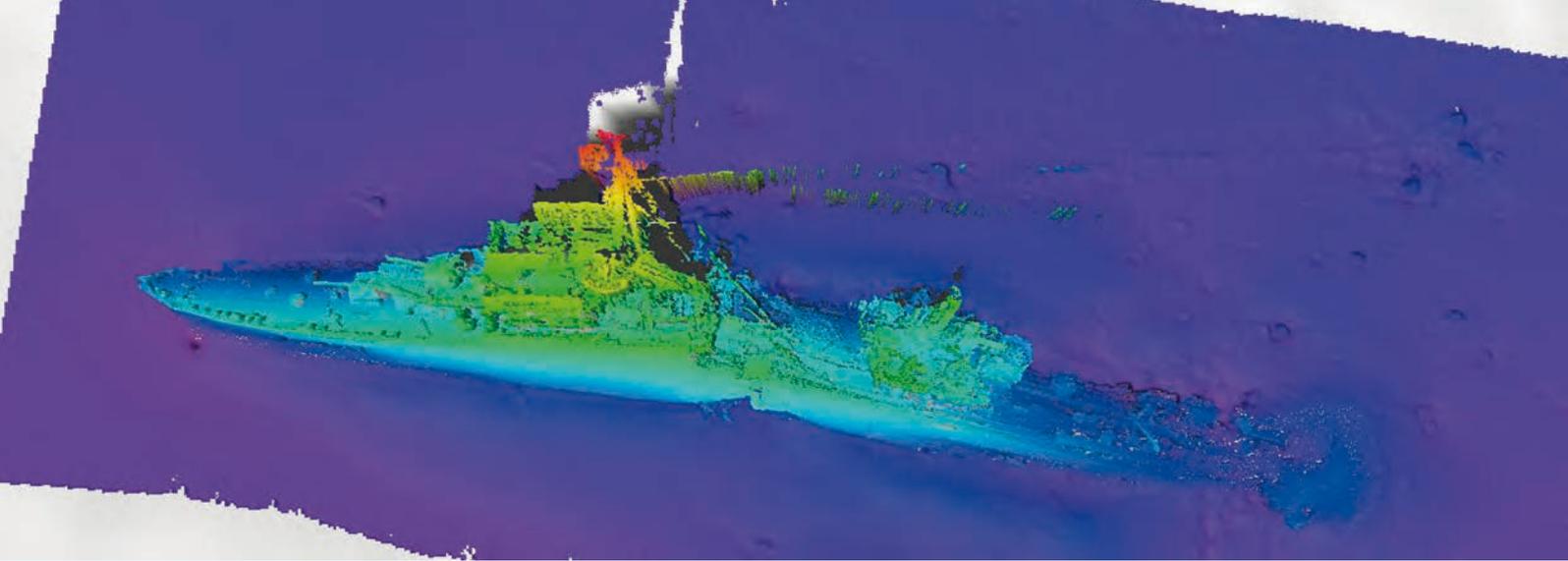
Prof. Dr. Helmuth Trischler

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen. In einem Umlaufverfahren wurden zusätzlich berufen:

Dr. Ronald Bockius

Drs. M.R. Martijn Manders

Nachrichtlich sei angemerkt, dass sich der Wissenschaftliche Beirat erstmals am 30. April 2013 in der neuen Zusammensetzung getroffen hat. Zum Vorsitzenden wurde Prof. Dr. Helmuth Trischler gewählt, sein Stellvertreter ist Prof. Dr. Tassilo Schmidt.



III. DIE FÖRDERER UND SPONSOREN

IM JAHR 2012

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 und der Förderung der wissenschaftlichen Forschung zur deutschen Schiffahrtsgeschichte besteht. Daneben unterstützen zahlreiche Institutionen und Privatpersonen die Arbeit des DSM.

Die Mitgliederzahl des **Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.** ist mit rund 100 Mitglieder/innen seit Jahren stabil. Attraktiv für die Mitglieder ist der traditionelle »Besondere Abend«, der den Teilnehmer/innen exklusive Einblicke hinter die Kulissen des DSM gewährt. Für die Sammlung des DSM finanzierte das Kuratorium im Jahr 2012 die Anschaffung eines Modells eines Torpedobootes und ermöglichte mit einer großzügigen Zuwendung die weitere Digitalisierung von wertvollen Archivalien.

Der **Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.** steht seit September 2010 unter dem Vorsitz von Dietrich Schütte. Unterstützt wird er im Vorstand vom 2. Vorsitzenden, Dr. Manfred Ernst, dem Schatzmeister Rainer Schmidt und Sabine Schulz als Schriftführerin. Der Verein fördert in besonderem Umfang die wissenschaftliche Forschungsarbeit. So unterstützte er im Jahr 2012 beispielsweise die Anschaffung des »Nouvel Atlas de Marine« von Samuel von Schmettau und Isaac Bruckner, Berlin 1749.

Die Jahrestagungen der Mitglieder/innen erfreuen sich stets großer Beliebtheit. Diesmal fanden sich 192 Teil-

nehmer/innen aus 55 Städten zusammen, um sich über die aktuelle Museumsarbeit und den Fortgang der Bau- und Sanierungsmaßnahmen auszutauschen. Neben den Vorträgen zu den Entwicklungen im DSM wurde den Anwesenden ein buntes Programm geboten, das neben einer Fahrt mit dem Hafenbus auch eine Schiffstour beinhaltete.

Das U-Boot **WILHELM BAUER** liegt seit dem Jahr 1983 im Museumshafen und ergänzt das Ensemble von schwimmenden Oldtimern des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Für die Erhaltung und den Betrieb des U-Bootes als Museum wurde der Verein **Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.** gegründet. Im Jahr 2012 besuchten rund 85 000 Besucher/innen das U-Boot vom Typ XXI. Die Überschüsse aus den Einnahmen nutzte der Förderverein Technikmuseum U-Boot **WILHELM BAUER e.V.** auch weiter zur Unterstützung der Arbeit des DSM. Er ermöglichte die Finanzierung einer der wichtigsten Neuerwerbungen des Jahres 2012, der Sammlung von Arnold Kludas zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd, der nach der Hapag bedeutendsten deutschen Reederei. Auch ein Modell des U-Bootes **KORMORAN** konnte mit Hilfe des Technikmuseums für das DSM erworben werden.

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



René Tebel
**Das Schiff im Kartenbild des
Mittelalters und der Frühen Neuzeit**
Kartographische Zeugnisse aus
sieben Jahrhunderten als maritim-
historische Bildquellen
Bremerhaven, Wiefelstede 2012



IV. DIE FORSCHUNG

IM JAHR 2012

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 DSM ist es, allgemeingültige Erklärungsmechanismen zu erarbeiten, die den anwendungsorientierten gesellschaftswissenschaftlichen Disziplinen – wie z.B. Politologie, Ökonomie und Rechtswissenschaften – zur weiteren Forschungsarbeit zur Verfügung stehen.

Die Forschung ist im nationalen und internationalen Kontext vernetzt und bezieht Forschungsprojekte mit ein, die mit mehreren Partnern (vgl. Pakt für Forschung und Innovation) bearbeitet werden. Forschungsaufgaben werden auch an externe Bearbeiter vergeben, z.B. an Doktoranden oder Fachwissenschaftler, die Zuarbeit für die Forschung am DSM leisten.

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 archäologi-

schen Funde aus dem marinen und limnisch-terrestrischen Bereich. Hierzu bedient sie sich auch naturwissenschaftlicher Methoden.

Im DSM wurde die maritime Archäologie mit der Nassholzkonservierung, der Restaurierung und der jeweils zugehörigen Methodenforschung im Jahr 2009 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 vorhandenen 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.

Im Jahr 2012 hat Klaus-Peter Kiedel im Anschluss an die bereits erschienenen Bände die im DSM-Archiv lagernden rund 2700 Glasplatten-Negative des Hamburger Fotografen Hans Hartz gesichtet und ausgewertet. Unter dem Titel »Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren« erschien das Buch mit einer Biografie des Lichtbildners und einer repräsentativen kommentierten Auswahl aus seinen Aufnahmen, die die Schiff-

fahrt in Hamburg in den 1930er Jahren dokumentieren. Noch im Jahr 2012 hat Kiedel mit den Arbeiten an dem vierten Band begonnen, der dem Geschehen im Cuxhavener Hafen in den 1950er und 1960er Jahren gewidmet sein wird. Zu diesem Thema liegt ein mehrere zehntausend Negative umfassender fotografischer Nachlass des Cuxhavener Pressefotografen Konrad Nonnast vor, der vor einigen Jahren in das DSM-Archiv übernommen werden konnte. Das Buch soll im Frühjahr 2014 rechtzeitig zum 100-jährigen Jubiläum der Fahrgast-Abfertigungsanlage am Cuxhavener Steubenhöft erscheinen, das für die berühmte IMPERATOR-Klasse der Hamburg-Amerika Linie gebaut worden war.

Für die im Jahr 2012 gezeigte 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 waren 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, hatte Lars U. Scholl ein zweijähriges Projekt bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) eingeworben. PD Dr. Günter Oestmann untersuchte die Entwicklung einer deutschen Chronometerproduktion vor dem Ersten Weltkrieg und die Einführung deutscher Präzisionszeitmesser in der deutschen Handels- und Kriegsmarine. Er schloss das Projekt im April 2012 mit einer umfangreichen Publikation ab.

Seit der Gründung des DSM wurde systematisch eine Sammlung von Gemälden zur deutschen Marine-malerei aufgebaut. Diese Bildquellen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte wurden themen- und/oder künstlerbezogen erforscht. Die Forschungsergebnisse wurden in Publikationen und Sonderausstellungen der Öffentlichkeit präsentiert. Ein Desiderat 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 Aufgaben eines Forschungsmuseums.

Ungebundene Forschung

Das lang- und mittelfristige Forschungsprogramm des Deutschen Schifffahrtsmuseums 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. Hierfür genutzt werden nicht nur die verschiedenen eigenen, nationale und internationale Publikationsorgane sowie das Internet, sondern auch die verschiedenen Ausstellungsbereiche im DSM, deren Inhalte auf der zuvor geleisteten Forschungsarbeit aufbauen. Ein wichtiges Vermittlungselement stellen die 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 auch für die Vermittlung von Forschungsergebnissen eine bedeutende Rolle zu. Hier richten sich die Angebote direkt an den akademischen Nachwuchs. Die in den vergangenen Jahren gezielt gestärkte Museumspädagogik ist darauf ausgelegt, Schulen und die breitere Öffentlichkeit für die deutsche Schifffahrtsgeschichte im weiteren Sinne zu interessieren.

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 bereitete 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 Schwer-

punkt hat, konnte auf Basis von frühneuzeitlichen bildlichen Darstellungen ein präzises Bild von der Flößerei und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für verschiedene deutsche Regionen erarbeiten. Mit seinem Ausscheiden im Februar des Jahres 2012 wurden die Forschungen zu diesem Thema abgeschlossen.

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 ist weitreichend und noch kaum in ihrer ganzen Tragweite erfasst. Die aus diesem Grunde intensivierten Bemühungen um schriftliche und bildliche Quellen sowie Artefakte aus der Frühen Neuzeit müssen noch weiter ausgebaut werden.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012

Hans-Walter Keweloh:

»Flößerei in frühneuzeitlichen Darstellungen« (beendet im Februar 2012)

Dr. Albrecht Sauer:

»Das Bordjournal der Fregatte DE VRAUW ALLYE«
»Zeit auf See«

Alexander Tassis, M.A.:

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

Forschungsergebnisse im Jahr 2012

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, in wieweit 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.

Ausstellung »Zeit auf See«

Die von Albrecht Sauer in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für Chronometrie kuratierte Sonderausstellung zur Zeitmessung auf See wurde am 6. Mai 2012 termingerecht eröffnet. Die Ausstellung zeigt die Geschichte der deutschen Chronometerhersteller und ihrer Werke und beleuchtet die Rolle des Chronometers in der Schifffahrt.

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 Schiffsführung, 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



Karl-Heinz Haupt &
Reinhard Sachs
**Die Welt
der Schiffsmodelle**
Die Klassifizierung der Schiffsmodelle im Deutschen
Schiffahrtsmuseum
Bremerhaven,
Wiefelstede 2012

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 massenweise 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 wurde. Eine übergreifend 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 Referenzobjekte deutscher Chronometer, aber ein tragfähiger Grundstock stand noch aus. Dieser wurde mit dem Ankauf einer Sammlung von vierzehn Chronometern überwiegend aus der Frühzeit der deutschen Fertigung geschaffen.

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.

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 war ein wesentlicher Teil der Forschungsarbeit, denn Holzart und Holzverwendung variierten in den Flussbereichen stark. Mit dem Ausscheiden von Hans-Walter Keweloh im Februar 2012 wurden die Forschungen zur Flößereigeschichte abgeschlossen.

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 dar-

auf 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 eine Analyse der maritimen Geschichte Deutschlands in der Zwischenkriegszeit im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation. Die Forschung ist eingebettet in den internationalen Kontext und 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.

Auf Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirats wird dieser Forschungsschwerpunkt auslaufen. Im Jahr 2012 wurden insofern nur noch bereits begonnene Projekte fortgeführt.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012

Prof. Dr. Lars U. Scholl (bis März 2012):

- »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 1911/1912«
- »GAZELLE-Expedition 1874–1876«

Hans-Walter Keweloh (bis Februar 2012):

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

Forschungsergebnisse im Jahr 2012

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 er nicht erzielen, obwohl er alles unternahm, um seinen Bekanntheitsgrad zu erhöhen. Das änderte sich erst 1933, als ihn der Hauptschriftleiter und Marineschriftsteller Fritz Otto Busch 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, in der »Kriegsmarine«-Zeitschrift reproduziert, überwiegend Kriegsschiffe und Seeschlachten. Er malte jedoch auch 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. Er 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 Zeitschrift »Orion«, einer naturwissenschaftlich-technischen Zeitschrift, nicht mehr gefragt. 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 Zusam-

menarbeit 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 sind abgeschlossen. Lars U. Scholl arbeitete auch nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst weiter an den Texten für die Veröffentlichung, die nunmehr in der Rohfassung vorliegt. Die Publikation soll im Jahr 2014 erscheinen.

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 Handelsschiffahrt 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)

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

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

Veröffentlichung: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, 2009 (erschienen 2010), S. 173–222.

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

Im Jahr 2012 arbeitete Dirk J. Peters an der Fertigstellung des dritten Teils der Veröffentlichung, die voraussichtlich im Jahr 2014 im Deutschen Schifffahrtsarchiv erscheinen wird.

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 zum Arbeiten an Bord angemustert hatten. Ziel der Analyse zur Rolle der 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 unter-

sucht, 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 ebenfalls die sowohl an Bord wie auch an Land gehegten und tradierten Einstellungen von Männern zur Mitreise von Frauen.

Der zweite untersuchte »Typ« Frau ist die Person, die an Bord kommt, um in einer von Männern dominierten Arbeitswelt tätig zu werden.

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. Alle 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.

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 Ersten Offiziers, von besonderem Wert, weil sie es ermöglichen, nicht nur den Expeditionsverlauf als solchen nachzuvollziehen, sondern die Ereignisse mit der offi-

ziellen 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. Der Schweizer Zoologe Dr. Theophil Studer begleitete als einziger ziviler Wissenschaftler die gesamte Expedition. Seine Aufzeichnungen sowie die Akten des Bundesarchivs liefern, vergleichbar den Tagebüchern der Deutschen Antarktischen Expedition, wertvolle Informationen zum Expeditionsverlauf. Die Aufarbeitung dieser Expedition erfordert im naturwissenschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Kontext wie auch im Querbezug zu der gleichzeitigen britischen Expedition der CHALLENGER noch umfangreiche Arbeiten. Die Materialsammlung zur GAZELLE-Expedition wird auch in Zukunft systematisch ergänzt und stellt eine wichtige Grundlage für zukünftige Forschungen dar.

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, ²2012), 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. Da diese Arbeit für die Forschung am Deutschen Schiffahrtsmuseum von großer Bedeutung ist, wurden die Veröffentlichung und zusätzlich eine Aufarbeitung der seither erschienenen Literatur vorbereitet.

Das Buch ist im Jahr 2012 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; personelle Verflechtungen zwi-

schen 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.

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.

Schiffahrt und Fotografie

Nach Abschluss der Forschungen zu Hanns Tschira und Karl Schemkes bereitete Klaus-Peter Kiedel im Jahr 2012 eine Publikation zu dem Fotografen Hans Hartz in der Buchserie »Schiffahrt 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 dem Tod von Hartz 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 Deutsche Schiffahrtsmuseum inklusive der zugehörigen Bildrechte 1996 erwerben.

Veröffentlichung: Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schiffahrt und Fotografie, Bd. 3; Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 83). Bremerhaven und Wiefelstede 2012.

Forschungsschwerpunkt III: Maritime Archäologie

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 im Jahr 2009 zu dem Forschungsschwerpunkt »Maritime Archäologie« zusammengeführt.

Forschungsprojekte innerhalb des Forschungsschwerpunkts im Jahr 2012

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 DSM 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 zwei Schiffe 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 die zwei Lastkähne und ein Teil einer geklinkerten Schiffswand notgeborgen und dem DSM überantwortet. In einer speziell errichteten Halle 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 von 1380«
»Langzeitstudie zur Beurteilung verschiedener Konservierungsmethoden hinsichtlich ihrer langfristigen Auswirkungen auf ein Objekt«

»Erhalt der Schiffsfunde vom Bremer Teerhof als Anschauungsobjekte zur Darstellung schiffbaulicher Historie – Studie zur optimalen objektschonenden Zwischenlagerung archäologischer Nasshölzer«

»Erstellung von Ausstellungsobjekten verbunden mit einer Datensammlung zur Nassholzkonservierungsforschung«

»Vorarbeiten zum Aufbau des Experimentes zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzzersetzung unter wassergesättigten Bedingungen«

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

»Monitoring der Lagerungsbedingungen der Weserlastkähne«

Dr. Ursula Warnke:

»Digitale Dokumentation der archäologischen Schiffsfunde in der Ausstellung«

»Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Rahmen der FALKE Leibniz-Fraunhofer-Forschungsallianz zum Erhalt des Kulturellen Erbes«

»SPLASHCOS: Submerged Prehistoric Landscapes and Archaeology of the Continental Shelf«

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

»Schiffe und Schiffahrt während des hohen und späten Mittelalters in der südwestlichen Ostsee. Auswertung der archäologischen Quellen aus Mecklenburg-Vorpommern«

»Bedrohtes Bodendach Nordsee«

Klimamonitoring der Bremer Hansekogge von 1380

Zum Monitoring der Hansekogge wurden von Jana Gelbrich im Jahr 2012 regelmäßig Klimadatenlogger ausgelesen. Es stellte sich heraus, dass die technische Einrichtung der Klimaanlage weiter aufgerüstet werden musste. Die erforderliche Nachrüstung wurde ermittelt und wird zeitnah erfolgen. Zur Überwachung der Formstabilität der Bremer Hansekogge installierte Jana Gelbrich mit Hilfe verschiedener Sensorik aus der Tafelbild- oder Bauüberwachung ein eher ungewöhnliches Monitoring. Dieses Vorgehen erfolgt in Zusammenarbeit mit der Konservatorin des Viking-skipshuset in Oslo und einem Kollegen der National Art Gallery in New York, welche auch im April vor Ort waren, um das Monitoring zu planen und technische Voraussetzungen abzuklären. Die Planungen und Gerätbeschaffungen wurden dann im Verlauf des Jahres 2012 nahezu abgeschlossen, so dass im Jahr 2013 mit der praktischen Umsetzung begonnen werden kann.

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 Halle 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 messen, 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 ist abgeschlossen, die Trocknungsphase läuft noch. Zur weiteren Erforschung der Probehölzer wurden mikroskopische Präparate der Hölzer hergestellt sowie Proben zur chemischen

Analyse vorbereitet. Die Arbeiten wurden auch im Jahr 2012 fortgesetzt.

Vorarbeiten zum Aufbau des Experimentes zur Simulation und Manipulation bakterieller Holzzersetzung 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 holzzeretzende 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, hierauf aufbauend, Bekämpfungsstrategien im Bereich reburial- oder in situ-Konservierung entwickelt werden. Weiter dienen diese Grundlagen zur Entwicklung von Methoden zur Verhinderung des Zerfalls von Holzpfeilerfundamenten.

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. Das DSM entsandte Jana Gelbrich in das Gremium. Sie wurde zur Koordinatorin der Erarbeitung der Entwurfsvorlage für den Beurteilungsstandard ernannt. 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 Expertin für Nassholz im Normenausschuss Bauwesen, Arbeitsausschuss »Erhaltung des kulturellen Erbes«, in den Jana Gelbrich im Mai 2012 als reguläre Expertin 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.

Digitale Dokumentation der archäologischen Schiffsfunde in der Ausstellung

Mit Hilfe eines digitalen Messsystems zur taktilen Messung mit zusätzlicher Laserscanfunktion, dem FaroArm, konnten bereits Teile der Schiffsfunde in der Ausstellung durch die Studentin Ewa Karali, Universität Esbjerg, und Robin Veltman, Universität Münster, dokumentiert werden. Die Arbeiten zur Dokumentation der Mittelalterflotte wurden im Jahr 2012 von der studentischen Hilfskraft Jan Christoph Greim weitergeführt und abgeschlossen.

Projekt zur Restaurierungsforschung: Gebäudesanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums 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 fünfzehn 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 auch eine beispielhafte Sanierung historischer und/oder denkmalgeschützter Gebäude vorgesehen. Hierzu wurde im August des Jahres 2010 das Europäische Kompetenzzentrum für energetische Altbausanierung und Denkmalpflege im Kloster Benediktbeuren gegründet. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum 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 die entsprechenden Maßnahmen bei der Erneuerung der Anlagen in der Koggehalle war. Eine Entscheidung des Landes Bremen, den Antrag zu unterstützen, steht noch aus. Für das Deutsche Schiffahrtsmuseum beteiligt sich Ursula Warnke an der Forschungsallianz.

Veröffentlichung: Ursula Warnke und Lars Klemm: Energie sparen im Museum. In: Forschungsallianz Kulturerbe (Hrsg.): Dem Zahn der Zeit zum Trotz. Wie Wissenschaftler mit Hightech unser Kulturerbe retten. (= Sonderbeilage Spektrum der Wissenschaft). Heidelberg 2012, S. 16.

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 zu heute überfluteten 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 die 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 Schiffahrtsmuseum beteiligt sich Ursula Warnke. Sie bringt die Ergebnisse aus dem Projekt »Bedrohtes Bodennarchiv Nordsee« ein.

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

Das von insgesamt vier Partnern beantragte DFG-Schwerpunktprogramm »Häfen« wurde von der Deutschen Forschungsgemeinschaft für zweimal drei Jahre bewilligt. Beginnend mit dem Jahr 2013 können nun themenbezogene Anträge gestellt werden, die Forschungsvorhaben zur Entwicklung von historischen Hafenanlagen zum Inhalt haben. Für das DSM ist Ursula Warnke als Mit Antragstellerin koordinierend tätig. Im Rahmen dieses SSP erforscht das DSM zusammen mit der Landesarchäologie Bremen die Entwicklung des Hafens Bremerhaven-Lehe in der Frühen Neuzeit.

Schiffe und Schifffahrt 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. Friedrich Lüth vom Deutschen Archäologischen Institut in Berlin, Jens-Peter Schmidt, Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Dezernat Archäologie,

Schwerin, und Ursula Warnke vom DSM machten die Auswertung der gesammelten schiffsarchäologischen Daten und des schiffsarchäologischen Materials in den Archiven und 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 Funde 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 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 Bevölkerung 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 Karweelbauweise handelte (Hocker 1991). Somit stellt die Auswertung des schiffsarchäologischen Materials von der südwestlichen Ostseeküste eine wichtige Erweiterung für die Forschung zum hoch- und spätmittelalterlichen Schiffbau dar und lässt Rückschlüsse auf Entwicklungen in anderen Regionen zu. Das Projekt wurde 2012 fristgerecht abgeschlossen. Die Publikation erscheint voraussichtlich 2014.

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 Pilotprojekt beginnend mit dem 1. August 2011 für drei Jahre bewilligt. Die Projektsumme 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 der Untersuchung 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 an gemeinsamen Einsätzen mit den Archäologischen Landesämtern in der Nordsee 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.

Es fanden Workshops mit Vertretern der Landesdenkmalämter statt. Prospektionsgerät im Wert von rund

€400 000 wurde ausgeschrieben und aus Drittmitteln beschafft. 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 Ausgestaltung des Projekts diskutiert.

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 bieten für die scientific community eine wichtige Forschungsgrundlage. Hauptsächlich aber wird die Sammlung von den Wissenschaftler/innen des DSM für die eigenen Forschungen genutzt. Über alle erbrachten sammlungsbezogenen Leistungen wird nachstehend informiert.

Die Sammlung gliedert sich in die folgenden Bereiche:

- Archiv
- Bibliothek
- Magazin
 - Gemäldesammlung zur Marinemalerei
- »Mittelalterflotte«
- Schwimmende Flotte.

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 Handelsschifffahrt und des Handelsschiffbaus zu, da andere öffentliche Archive – wie Staatsarchive oder das Bundesarchiv – schwerpunktmäßig die Bereiche der behördlichen Schifffahrt sowie der Marine bearbeiten.

Nutzer des Archivs sind sowohl die am DSM tätigen Wissenschaftler/innen als auch auswärtige Historiker/innen und Wissenschaftler/innen anderer Disziplinen.

Darüber hinaus nimmt das Archiv eine zentrale wissenschaftliche Servicefunktion für Buch- und Zeitschriftenverlage, Radio- und Fernsehproduktion sowie Anfragen aus der Bevölkerung ein.

Geleitet wird das Archiv seit über 25 Jahren von Klaus-Peter Kiedel. Sein langjähriger Mitarbeiter Norbert Rebs hat sein geringfügiges Beschäftigungsverhältnis mit Erreichen des 70. Lebensjahres aufgegeben und sich zur Ruhe gesetzt. Ihm sei an dieser Stelle für seinen langjährigen unermüdlichen Einsatz herzlich gedankt. Eike Behre, der bislang die Arbeiten in dem SAW-Projekt »DigiPEER« unterstützt hatte, konnte als Archivmitarbeiter gewonnen werden und übernahm die bislang von Norbert Rebs erledigten Aufgaben.

Erwerb wichtiger Sammlungsbestände

Im Berichtszeitraum wurden 69 neue Inventarnummern vergeben. Hier eine Auswahl herausragender Neuerwerbungen:

- Eine der wichtigsten Neuerwerbungen des Jahres 2012 war die der Sammlung von Arnold Kludas zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd, der nach der Hapag bedeutendsten deutschen Reederei. Das große Konvolut umfasst u.a. Jahresberichte, Borddrucksachen, Reisebeschreibungen, Fahrpläne, Kunstblätter und Fotografien von der Kaiserzeit bis in die 1960er Jahre und bietet einen reichen Fundus für die Forschung wie für Ausstellungsvorhaben. Finanziert wurde der Ankauf durch das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER.
- Eine weitere große Sammlung hat im Berichtsjahr der Schiffsfotograf Peter Voß dem DSM als Geschenk hinterlassen, nämlich rund 320 000 Negative, 14 000 Abzüge und 70 000 Dateien mit professionell aufgenommenen Bildern von Schiffen und Schifffahrtsergebnissen an den deutschen Küsten, aufgenommen in den drei Jahrzehnten bis zu seinem Tod im Jahr 2009.
- Als dritte große Sammlung übergab der Verband Deutscher Reeder in Hamburg dem DSM als Geschenk seine umfangreiche Bildsammlung samt den dazu gehörenden Karteischränken. Das Bildarchiv ist in mehrfacher Hinsicht für das DSM interessant: Einerseits enthält es neben tausenden Schiffsporträts auch hochinteressante Aufnahmen von der Arbeits- und Lebenswelt an Bord, die für sozialgeschichtliche Fragestellungen eine besondere Bedeutung haben. Zum anderen finden sich auf den Bildrückseiten häufig Vermerke auf Veröffentlichungen der Bilder. Geht man diesen Spuren nach, so lässt sich auch ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Verbands, darunter zum Beispiel die Werbung um den seemännischen Nachwuchs für die deutsche Handelsflotte, rekonstruieren.
- Fünf Plakatentwürfe von Fritz Kück zum 100-jährigen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1957.
- Album mit rund 130 großformatigen Fotografien zum Bau und zur Inneneinrichtung der als SCHWABENSTEIN-Klasse bekannten Serie von sechs ab 1954 gebauten Kombischiffen für den Fernost-Dienst.
- Drei Tagebücher des Seemanns Kasimir Karl Leopold Schulz mit Fotografien, Zeichnungen und

Zeitungsausschnitten aus seiner Fahrzeit in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

- Vertragsentwurf für einen Pool des Nordatlantischen Dampferlinienverbands für Passagiere der 1. bis 3. Klasse, 1913.

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 2012 enthielt der elektronische Katalog die nachstehenden Datensätze:

- zur Diasammlung: 8762;
- zur Kunstblattsammlung: 9787;
- zur Plakatsammlung: 1374;
- zur Sammlung technischer Zeichnungen allgemein: 19 494;
- zur Sammlung technischer Zeichnungen, die für die Digitalisierung ausgewählt wurden: 6691;
- zur frühneuzeitlichen Graphik (»Stettner-Slg.«): 287;
- zu Dokumenten und Schriftstücken aller Art: 11 922;
- zur Seekartensammlung: 912;
- zur Segelschiffs-Sammlung von Dr. Jürgen Meyer: 5523 (zzgl. rund 8800 Scans von Fotografien);
- zu den Fotografien von Hanns Tschira: 31 061;
- zu den Borddrucksachen: 6900;
- zur Materialsammlung zu den deutschen Fischdampfern: 1848;
- zu den im Archivraum 3 aufbewahrten Archivalien: 1124.

Die Zusammenarbeit mit der Kölner Bildagentur Culture-Images wurde fortgesetzt, wenngleich im Jahr 2012 keine zusätzlichen Datensätze vom DSM in den Katalog aufgenommen wurden. Zum 31. Dezember 2012 enthielt dieser Katalog knapp 22 000 Dateien zu Fotografien aus dem DSM-Archiv.

Die Fotoabteilung des DSM hat vor einiger Zeit damit begonnen, den auf etwa 200 000 Bilder geschätzten umfassenden Bestand an einzelnen Fotografien aus unterschiedlichen Quellen zu digitalisieren und die Dateien entsprechend dem systematischen Katalog des Archivs abzulegen. Die Arbeiten ruhten im Jahr 2012 die meiste Zeit, da der Fotograf des DSM, Egbert Laska, in den Ruhestand gegangen ist. Nach der Neubesetzung der Stelle wird die Erfassung fortgesetzt.

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 2012 mehr als 9000 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 vom Österreichischen Theatermuseum konzipierte Sonderausstellung und nun auch im Deutschen Theatermuseum in München vom 17. Oktober 2012 bis zum 10. März 2013 gezeigte Ausstellung »Welt der Operette« (betr. die weltweiten Reisen der Operettenstars);
- das Buch von Anne Mahn und Gerd Wegner: »Frischer Fisch und Heidekraut. Walther Herwig – Präsident der Klosterkammer Hannover und Vater der Fischer«;
- das Buch von Bert Becker: »Michael Jebsen 1835–1899 – Reeder und Politiker«;
- das Buch von Klaus Auf dem Garten: »Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen«;
- das Buch von Timo Nüßlein: »Hitlers Architekten – Paul Ludwig Troost (1878–1934)«;
- die Illustrierung einer neuen Ausgabe von Stefan Zweigs »Schachnovelle« durch einen Schulbuchverlag;
- eine Dissertation von Gisela Baumgärtner unter dem Arbeitstitel »Michel Zeno Diemer (1867–1939) – Leben und Werk in einer Zeit des gesellschaftlichen und künstlerischen Wandels«.
- Für die Gestaltung der Außenfassade des DSM (Haus »Koggenbräu«) stellte das Archiv die Fotografien für die Erstellung der Folien für die Fenster bereit.

Service für die Öffentlichkeit

Der auf Gebührenbasis tätige Archiv-Mitarbeiter Klaus Fuest hat wieder Anfragen aller Art, die aus der Öffentlichkeit an das DSM-Archiv herangetragen wurden, bearbeitet. Im Berichtszeitraum erreichten das DSM 634 solcher Anfragen, von denen 76 vom wissenschaftlichen Auskunftsservice gebührenpflichtig beantwortet wurden.

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 Bib-

liothek zu Recht als Kompetenz- und Service-Zentrum zur Schifffahrtsgeschichte für die überregionale Literaturversorgung der scientific community, für Schüler und Studenten, für die Medien 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 der nationalen Fernleihe angeschlossen. Die mit der Fernleihe verbundenen Arbeiten werden gewissenhaft von Karin Poltrock-Zier erledigt.

Die Bibliothek im Jahr 2012

Zeitraum	2012
Externe Besucher	975
Nehmende Fernleihe	162
Gebende Fernleihe	798
Anfragen (Telefon, E-Mail, Brief)	ca. 1000
Zugänge:	
Monographien	890
Antiquarische Zeitschriften	171
Prospekte	93
Gesamtbestand:	
Bücher/Zeitschriftenbände	88 400
Digitale Medien, z.B. CD-ROMs	290
Mikromaterialien, AV-Medien	4023
Laufend gehaltene Periodika:	
Zeitschriften (Papierausgabe)	366
Zeitschriften (elektronisch)	62

Projekte

Um entsprechende Bestandslücken aufzufüllen, die auch andernorts nicht oder kaum vorhanden sind, hat die Bibliothek die bedeutende Sammlung von Arnold Kludas über den Norddeutschen Lloyd und die Hapag angekauft.

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 Längsformate im Katalog dezidiert ausgewiesen. Hierzu waren umfangreiche Signierarbeiten nötig. Der Lesesaal der Bibliothek, dessen Ausstattung grund-



Albrecht Sauer
Zeit auf See
Chronometer und ihre Schöpfer:
High-Tech aus drei Jahrhunderten
Bremerhaven, Wiefelstede 2012

sätzlich 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 im Berichtsjahr auf folgenden Tagungen vertreten:

- Landesverband Bremen im Deutschen Bibliotheksverband e.V.: Mitgliederversammlung;
- Arbeitsgemeinschaft der meereskundlichen Bibliotheken: Jahreshauptversammlung;
- Arbeitskreis »Bibliotheken und Informationseinrichtungen« der WGL: Jahrestagung;
- 101. Deutscher Bibliothekartag;
- Fortbildungsveranstaltungen des Gemeinsamen Bibliotheksverbundes GBV.

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 des Jahres 2012

Rara:

- 't Vergulde Licht Der Zeevaart, Ofte Konst der Stuerlieden. Zijnde een volkomen en klare Onderwijsong der Navigatie ... / Vernieuwt en verbeterd door Claes Hendriksz Gietermaker, Amsterdam 1693.
- Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande; oder Sammlung aller Reisebeschreibungen, welche bis itzo in verschiedenen Sprachen von allen Völkern herausgegeben worden, und einen vollständigen Begriff von der neuern Erdbeschreibung und Geschichte machen: Worinnen der wirkliche Zustand aller Nationen vorgestellt, und das Merkwürdigste, Nützlichste und Wahrhaftigste in Europa, Asia, Africa und America ... enthalten ist ; Mit nöthigen Landkarten ... und mancherley Abbildungen ... versehen / durch eine Gesellschaft gelehrter Männer im Englischen zusammen getragen, und aus demselben und dem Französischen ins Deutsche übersetzt von Johann Joachim Schwabe, Leipzig 1747–1774. Bände 1, 3–5, 8, 10.
- Nouvel Atlas de Marine: composé d'une Carte generale, [et] de XII Cartes Particulieres ; Dedié à M. le Cte. de Schmettau, qui a fourni toutes les cartes et et les Memoires necessaires / Par Isaac Brouckner, Berlin 1749.
- Anleitung zur Steuermannskunst den Weg auf der See zu finden und zu berichtigen / entworfen von Lampert Hinrich Röhl, Greifswald 1778.
- See-Buch, oder Gründlicher ausführlicher Bericht, aller und jeden rechten Coursen, Land-Kennungen, Streckungen, Einläufen oder Einfahrten, Bäncken

und Gründen samt aller blinden und ausser Wasser stehenden Klippen. Der gantzen Ost-See : Allen Seefahrenden zum Nutzen ; in Schwedischer Sprache beschrieben von Johann Manson, . ins Teutsche übersetzt von Hans Wittenburgk. Mit einem Anhang von Morgen- und Abend- auch andern See-Gebe-tern, Lübeck 1786.

- Über das Bestreben der Völker neuerer Zeit einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun/ Johann Georg Büsch, Hamburg 1800.

Das Magazin

Das Magazin im Deutschen Schiffahrtsmuseum bewahrt die umfangreichen Sammlungen. 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 soll. Sobald die Arbeiten zur Deicherhöhung abgeschlossen sind, soll mit den erforderlichen Maßnahmen begonnen werden.

Die Aufgabe der verantwortlichen Restauratoren besteht in der Betreuung aller Exponate nach konservatorischen und restauratorischen Gesichtspunkten, der sogenannten präventiven Konservierung. Im Jahr 2012 wurden insgesamt 342 Datensätze neu aufgenommen (I/10803/12 bis I/10925/12). Bei den genannten Datensätzen handelt es sich nicht um Einzelobjekte, sondern zumeist um Konvolute bzw. auch Sammlungen, die weit über 100 Exponate umfassen können. Besonders hervorzuheben ist der Nachlass des Kapitäns Hero Peters (1867–1954) aus Loga, Kreis Leer. Dieser für seine Gattung typische Nachlass besteht aus zeitgenössischen persönlichen Dokumenten mit soziographischem Hintergrund sowie Gemälden, Modellen, Porzellan und Tafelsilber. Die Akquisition erfolgte durch Dirk J. Peters als Stiftung aus Privatbesitz von Frau Anke Schramm, Oldenburg. Das Konvolut besteht aus 16 Positionen (ca. 70 Stücke) aus dem späten 19. Jahrhundert.

Schwerpunkt Gemäldemagazin

Die Sammlung zur Marinemalerei bildet im Magazin des DSM 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 hat die bis zu seinem Ausscheiden von Lars U. Scholl betriebene Forschungstätigkeit ergänzt, die dem DSM ein Alleinstellungsmerkmal verschafft und die Sonderstellung des DSM auf dem Gebiet der Marinemalerei im nationalen und internationalen Vergleich gefestigt hat. Der Erforschung der bildlichen Darstellungen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte wurde seit der Gründung des DSM ein besonderes Gewicht gegeben. Die Gemäldesammlung ist über Jahre kontinuierlich ausgebaut worden und 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 Schifffahrt ... 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 Kolleg/innen 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 Künstler benötigen.

Im Jahr 2012 wurde die Sammlung um den Nachlass des Malers Rudolf Ressel (1921–2012) aus Elmshorn erweitert. Dieser bedeutende Nachlass wurde von Erik Hoops für das DSM akquiriert. Mit viel Verhandlungsgeschick überzeugte Hoops den Nachlassverwalter, Uwe Wildermann, dass der Nachlass, der aus 76 Stück norddeutscher Landschafts- und Marinebilder besteht, im DSM angemessen bewahrt, für Forschungszwecke genutzt und der Öffentlichkeit präsentiert werden kann.

Die Sammlung des zeitgenössischen Malers Ronald Franke besteht aus Gemälden und Vorskizzen sowie Foto-Zyklen. Das Großkonvolut besteht aus 125 Positionen und setzt sich inhaltlich mit Motiven aus Hamburg, Berlin und Helgoland auseinander. In gekonnter Manier werden Hafenlandschaften in Form von Luftbildern, überwiegend aus der Vogelperspektive, dargestellt. Die Sammlung befindet sich seit Februar 2012 unter der Inventar-Nr. I/10829/12 im Magazin.

»Mittelalterflotte«

Die kurz als »Mittelalterflotte« bezeichnete Sammlung von Schiffsfunden aus der Zeit von 800 n.Chr. bis 1700 ist das Herzstück der archäologischen Sammlung. Mit

den beiden Funden vom Bremer Teerhof ist diese auf über zehn Schiffe gewachsen, die in der folgenden Übersicht aufgeführt sind:

- »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 13./14. Jahrhundert, gefunden 1973 in Krefeld (heute gibt es Zweifel, ob die Typbestimmung richtig ist);
- Mühlen-Schwimmkörper – großer Ponton, gebaut um 1350 n.Chr., gefunden 1963 in der Leine bei Mandelsloh;
- Bremer Hansekogge – große Kogge, gebaut 1380 n.Chr., 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 Floßfähen, der eine angefertigt um 1400, gefunden um 1910 in der Weser bei Minden (die Fähen 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.

Nicht alle Funde werden in der Ausstellung gezeigt. Die beiden Schiffsfunde vom Bremer Teerhof befinden sich in Wasser gelagert in einer Halle, um für die zukünftige Konservierung und für die museale Präsentation aufbewahrt zu werden. Auch die Schlachtekogge ist Teil der aktiven Forschung und kann derzeit nicht besichtigt werden. Die übrigen Objekte der »Mittelalterflotte« sind in der Koggehalle für die Öffentlichkeit zugänglich ausgestellt. Diese Sammlung ist mittlerweile vollständig digital mit FaroArm-Laserscans erfasst.

Freilichtmuseum und schwimmende Flotte

Das Freilichtmuseum mit den Relikten des Alten Hafens ist die Keimzelle des Deutschen Schifffahrtsmuseums. In das Hafenbecken im historischen Zentrum von Bremerhaven wurde im Jahr 1966 die Dreimastbark SEUTE DEERN (Baujahr 1919) gelegt und als Restaurantschiff genutzt. Das Feuerschiff »ELBE 3« (BÜRGERMEISTER ABENDROTH, Baujahr 1909) gesellte sich drei Jahre später zur SEUTE DEERN, es folgten 1969 der Walfangdampfer RAU IX (Baujahr 1939) und 1970 der Bergungs-Hochseeschlepper SEEFALKE (Baujahr 1924). Diese vier Schiffe bildeten den Grundstock der Bremerhavener Museumsflotte und waren ein wichtiges Argument für die Umwandlung des einstigen

Industriearcals und Hafengebiets in ein Freilichtmuseum. 1973 lief das Expeditionsschiff GRÖNLAND (1867 in Norwegen gebaut) in den Museumshafen ein, um Teil der Flotte zu werden. Die engagierte Pflege der Mitarbeiter des Technischen Dienstes und einer ehrenamtlichen Crew macht es bis zum heutigen Tag möglich, die GRÖNLAND in Fahrt zu halten. Sie ist das zweitälteste noch segelnde Seeschiff unter deutscher Flagge. Als Botschafter der Stadt Bremerhaven ist sie viel unterwegs, um der interessierten Öffentlichkeit die traditionelle Seemannschaft zu vermitteln.

1999 wurde im Süden des Freigeländes ein Teil der westlichen historischen Kaimauer des Alten Hafens von 1862 freigelegt und dem Museumshafen zugeschlagen. Ein zusätzlicher Liegeplatz für weitere Schiffe der Museumsflotte entstand. 1986 kam dann der Motorschlepper HELMUT (Baujahr 1923) in die Obhut des DSM. Lange konnte dieser von einer ehrenamtlichen Crew in Fahrt gehalten werden, bedauerlicherweise ist dies aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich. Der letzte existierende pommersche Haffkahn EMMA (Baujahr 1928/29) wurde 1994 in die Obhut des DSM übergeben. Nach der Erneuerung der drei Masten könnte auch die EMMA wieder als aktives Museumsfahrzeug in See stechen. Die vorerst letzte Ergänzung der Flotte war die Übernahme der Rennyacht DIVA, die 1985 für Deutschland den Admiral's Cup gewann. Heute steht sie sehr prominent vor dem Bangertbau und begeistert als Blickfang die Besucher. Nicht nur die Unterschiedlichkeit der Schiffstypen demonstriert die Vielfalt im Schiffbau. Auch die zahlreichen Exponate, die im Freilichtmuseum an Land ausgestellt sind, sind von großer Bedeutung für die deutsche Schifffahrtsgeschichte. So wird dem Besucher am Hafenschlepper STIER der als revolutionär geltende Voith-Schneider-Propeller im Betrieb gezeigt. Auch kann man auf dem Gelände des DSM einen Überblick über die im Hafen genutzten Hebesysteme und -fahrzeuge bekommen. Jeder der ausgestellten Kräne (z.B. Handkurbelkran, Bj. 1875; elektrischer Halbportalkran, Bj. 1925; Dampf-Rangier-Kran, Bj. 1939/40), steht stellvertretend für eine Ära der deutschen Schifffahrtsgeschichte. Als Wahrzeichen der Stadt Bremerhaven wurde das Ensemble der Museumsschiffe mit dem Scharounbau im Jahr 2006 unter Denkmalschutz gestellt. Für die SEUTE DEERN steht eine große Dockungsmaßnahme an, deren Planung im Jahr 2012 mit einer dezidierten Schadenaufnahme begann. Mit der Unterstützung eines Sachverständigen wurde der Sanierungsbedarf festgestellt und mit einer ersten Kostenschätzung hinterlegt. Es ist nun die Aufgabe des Direktoriums, die erforderlichen Mittel von gut € 2 Mio. einzuwerben.

Die Sammlungen des Deutschen Schifffahrtsmuseums werden als Basis für drittmittelfinanzierte Kooperationsprojekte genutzt, die unter dem Vernetzungsgedanken stehen. Dabei ist das Projektziel oftmals die Schaffung von Datenbanken, um Forschungsdaten für die scientific community und die interessierte Öffentlichkeit nutzbar zu machen.

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

Das für einen Zeitraum von 2010 bis 2012 bewilligte SAW-Projekt DigiPEER wurde zum 31. Dezember 2012 termingerecht abgeschlossen. Wie bei Antragstellung erläutert, wurde aus den insgesamt etwa 25 000 Zeichnungen im Archiv des DSM für die Digitalisierung eine Auswahl von 5000 Plänen getroffen, die die folgenden Kriterien erfüllen:

- Die Zeitspanne von etwa 1890 bis 1960 sollte in breiter Streuung erfasst werden,
- die Vielfalt der See- und Binnenschiffstypen sollte widergespiegelt werden,
- die verschiedensten Planarten – z.B. 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.
- Mit der Abschlusskonferenz, die im Dezember 2012 im Deutschen Museum in München stattfand, wurde das Projekt beendet.

Schifffahrt und Fotografie

Schon kurz nach der Eröffnung des DSM im Jahr 1975 wurde mit der Sammlung von rund 3500 Glasplatten-Negativen aus dem Nachlass des Fotografen Karl Schemkes der Grundstein für die Erforschung des Themas Schifffahrt und Fotografie gelegt. Zu den Beständen gehört mittlerweile auch der Teilnachlass des Fotografen Hans Hartz. Im Jahr 2012 wurde dieser von Klaus-Peter Kiedel für den dritten Band der Buchserie »Schifffahrt und Fotografie« aufbereitet. Veröffentlichung: Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schifffahrt und Fotografie, Bd. 3; Schriften des DSM, Bd. 83). Bremerhaven, Wiefelstede 2012.

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

Teil der historisch gewachsenen Sammlungen des DSM ist die herausragende Sammlung von rund 2000 Schiffsmodellen (Dekorationsmodelle, Freizeitmodelle, Spielzeugmodelle, Arbeitsmodelle und Museumsmodelle). Miniaturmodelle und Papiermodelle wurden nicht einbezogen. Die Sammlung wurde in Vorbereitung der Sonderausstellung inventarisiert und wissenschaftlich aufgearbeitet. Daneben entstand die wissenschaftliche Begleitpublikation, die zur Eröffnung der Sonderausstellung veröffentlicht wurde. 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.

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

Günther Oestmann bearbeitete das zweijährige Forschungsvorhaben und schloss es im April 2012 ab. Seine Arbeit publizierte das DSM mit einem 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.

Ungebundene Forschung

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. Zu Beginn des Jahres 2012 wurden die Verhörprotokolle an das DSM übersandt. Sie werden sukzessive übertragen und ausgewertet. Die Untersuchungsergebnisse werden in einem gemeinsamen Beitrag von Reinhard Hoheisel-Huxmann und seinen finnischen Kollegen zweisprachig veröffentlicht, wobei Hoheisel-Huxmann den strategisch-operativen Zusammenhang und den taktischen Verlauf herausarbeitet, 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 Hafenterrassen 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 technischer-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen sowie stadtopografischen Aspekten.

Forschungsprojekt: Dokumentation der Viermastbark PASSAT

Mit finanzieller Unterstützung des Fördervereins des DSM wurde im Dezember 2011 die Viermastbark PASSAT, der letzte in Deutschland (als Museumsschiff)

beheimatete »Flying P-Liner« der Reederei Laeisz, neu vermessen, um aus den Daten exakte Pläne des Umbaus als Schulschiff 1951 sowie des Originalbaus des Jahres 1905 zu generieren. Die Anfertigung der Zeichnungen und die Kommentierungen der Pläne im Maßstab 1:100 standen im Dezember des Jahres 2012 kurz vor dem Abschluss und werden voraussichtlich im Frühjahr 2013 veröffentlicht. Als engagierter Bearbeiter wurde der externe Experte Thomas Böttcher aus Großdubran (Bautzen) gewonnen.

Buchprojekt: Quellenedition des Südseetagebuchs eines Bremer Kaufmanns 1845–1848

Die Arbeiten über das Reisetagebuch des Kaufmannssohn Eugen Carl Wilhelm Traub (1823–1894) über seine Erkundungsreise im Auftrag des Bremer Übersee-Handelshauses Fritze mit der Brigg ARION »nach dem Großen Ocean« sind Teil der Forschungen zu historischen Reisetagebüchern. Im Jahr 2012 hat Ursula Feldkamp die Urschrift interdisziplinär bearbeitet und gemeinsam mit dem Tübinger Ethnologen Dr. Volker Harms und dem Segelschiffexperten Hagen Allmeling für die Veröffentlichung aufbereitet. Die Schilderungen der Erlebnisse des Autors bilden heute wichtige Quellen für Forschungen zur Schifffahrts- und Wirtschaftsgeschichte Bremens in der Mitte des 19. Jahrhunderts sowie zur historischen Ethnographie Ozeaniens und zur Kolonial- und Missionsgeschichte der Pazifik-Inseln.

Deutsch-russisches Forschungsprojekt zur Technikgeschichte der Viermastbark KRUZENSHTERN

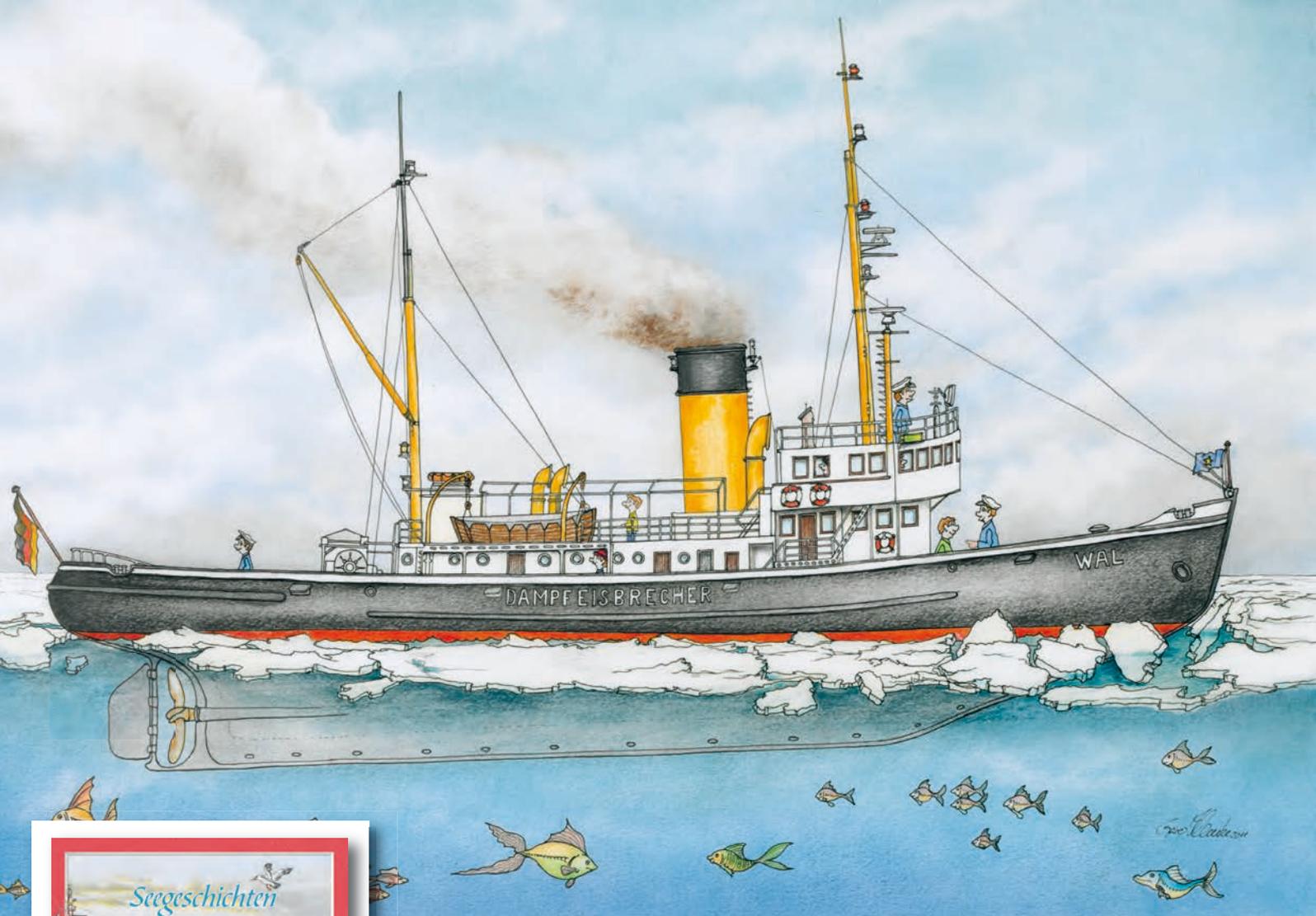
Die Viermastbark PADUA/KRUZENSHTERN stellt in ihrer Bauart den Höhepunkt und Abschluss der technischen und ökonomischen Entwicklung in der Frachtsegelschifffahrt dar und ist als seetüchtiger Großsegler für die Forschung von besonderer schifffahrtshistorischer und technikgeschichtlicher Bedeutung. Sie wurde in Bremerhaven-Geestemünde als Frachtsegler für die Salpeterfahrt um Kap Hoorn nach Chile und Aus-

bildungsschiff für den Offiziersnachwuchs der Handelsmarine erbaut, blieb bis Fahrt und wurde während des Zweiten Weltkriegs mehrfach als Spielfilmkulisse genutzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die PADUA als Reparationszahlung an die Sowjetunion, die das bis heute hochseetüchtige Schiff in den 1960er Jahren unter dem Namen KRUZENSHTERN als Ausbildungsschiff für den seemännischen Nachwuchs wieder in Fahrt setzte. Es gehört heute zur Baltic Fishing Fleet, State Academy Kaliningrad.

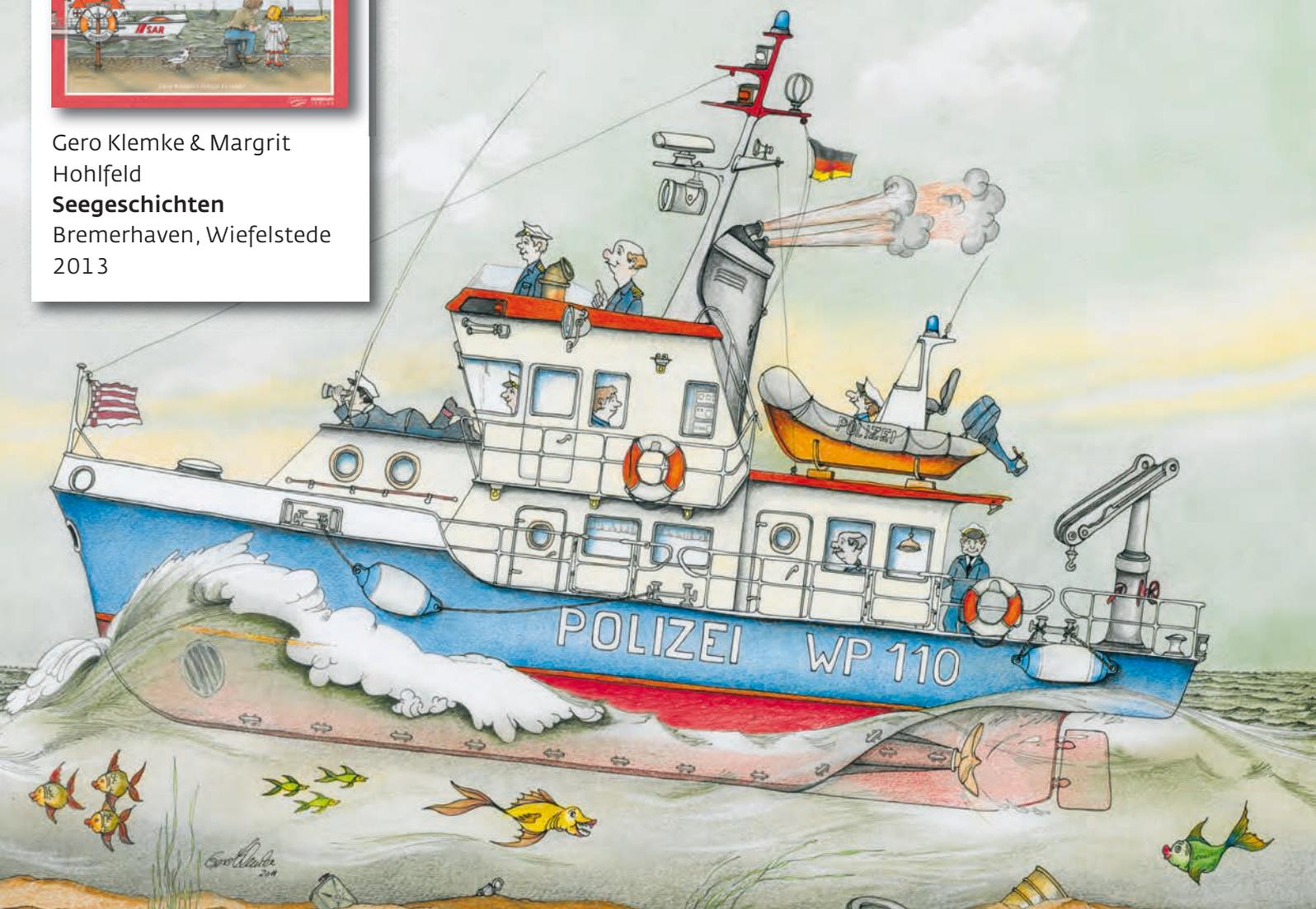
Während der deutsche Teil der Schiffsbiografie in Westeuropa relativ gut erschlossen und bekannt ist, gibt es hier kaum detaillierte Informationen über die Umbauten und den Betrieb des Schiffes unter russischer Flagge. Umgekehrt wissen die russischen Betreiber und Seeleute der KRUZENSHTERN nur wenig über ihr berühmtes Schiff aus der deutschen Zeit.

Das Projekt befasst sich mit der Erforschung der Geschichte dieses letzten in Deutschland gebauten Großseglers ohne Hilfsantrieb aus dem Jahre 1926. Ziele sind eine Gesamtdokumentation der deutsch-russischen Baugeschichte in kommentierten Zeichnungen, Darstellungen der Umbauten des Schiffes sowie Plänen des Riggs im ursprünglichen und veränderten heutigen Zustand sowie die Erforschung der Ausbildungssituation an Bord unter deutscher Flagge von 1926 bis 1939 und unter sowjetischer bzw. russischer Flagge bis heute.

Geplant wurde das Projekt im Jahr 2012 von Ursula Feldkamp in Zusammenarbeit mit dem derzeitigen Kapitän der KRUZENSHTERN, Mikail Novikov, und Christine Hieber, Ausbildungs-offizier der Baltic Fishing Fleet, State Academy Kaliningrad, sowie dem Segelschiffexperten Thomas Böttcher. Mit der Umsetzung wird früh im Jahr 2013 begonnen werden, damit zum 90. Geburtstag der Viermastbark im Jahr 2016 die Arbeitsergebnisse in einer deutsch/englischen sowie einer russischen Edition der Öffentlichkeit vorgestellt werden können. Der vorgefasste Zeitplan kann als sehr ehrgeizig angesehen werden, Redaktionschluss für das fertige Manuskript ist der 1. Dezember 2014.



Gero Klemke & Margrit
Hohlfeld
Seegeschichten
Bremerhaven, Wiefelstede
2013





Feuerschiff

Das Feuerschiff liegt fest an seinen Anker. Es langweilt sich schrecklich. Immer muss es an der gleichen Stelle liegen, obwohl das Meer ringsherum so groß und weit ist. Wann es doch wenigstens einmal bis nach Helgoland fahren könnte!

Die anderen Schiffe fahren immer fröhlich winkend vorbei. Oft bedanken sie sich bei dem kleinen Feuerschiff. Denn sein Licht hat ihnen in der Nacht den Weg gewiesen. Das ist nämlich seine Aufgabe. Immer wenn es dunkel wird und gar kein Land mehr zu erkennen ist, macht das Feuerschiff seine funkelnden Leuchttouren an.

„Ich will auch einmal hinausfahren, so wie die an deren Schiffe“, sagt das kleine Feuerschiff trotz. „Ich will auch einmal etwas erleben.“

Die Gelegenheit kommt, als die Mannschaft eines Tages mit dem Boot abfährt, um Putzmittel für die Lampen zu holen. Die müssen nämlich immer sehr sauber sein.

Als der Morgen anbricht und das Feuerschiff sein Licht abschaltet, geht es nicht schlafen wie sonst. Ganz vorsichtig beginnt es hin und her zu ruckeln,

immer stärker und stärker. Dabei lösen sich langsam und bedächtig die Anker vom Meeresboden.

Nach einer Stunde ist es geschafft. „Hurra, ich bin frei. Jetzt kann ich nach Helgoland fahren!“, jubelt das kleine Feuerschiff.

Es schnauft tief durch, dreht um und stampft durch die Wellen. Immer länger dauert die Fahrt. Allmählich bricht der Abend herein und es wird dunkel. Da liest das kleine Feuerschiff wie immer seine Lichter aufleuchten. So fährt es noch eine ganze Weile.

Plötzlich kommt ihm ein großer dunkler Schatten entgegen. Ein langer Signalton durchbricht die Stille des Abends. Das Feuerschiff bekommt einen furchtbaren Schrecken. Es nimmt seinen ganzen Mut zusammen und ruft: „Hallo, wer bist du und wo willst du hin?“

Der Schatten ist ein großer Frachter. Er ruft zurück: „Ich will nach Hause in meinen Hafen. Ich kann gar nicht verstehen, warum ich ihn noch nicht erreicht habe. Mein Steuermann ist doch immer dem Licht des Feuerschiffs gefolgt!“

Oh weh, da „doh“mt das kleine Schiff aber ein schlechtes Gewissen. Der große Frachter kann ja gar nicht richtig ankommen, weil das Feuerschiff seinen Platz verlassen hat. Nun leuchtet es ganz woanders als alle denken und bringt die ganze Nordsee durcheinander!

Kleinlaut gibt das Feuerschiff seinen Fehler zu. Und bevor der große Frachter schimpfen und lospoltern kann, sagt es: „Jetzt verstehe ich, warum ich immer an meiner Liegestelle bleiben muss. Ich verspreche, nie wieder einfach wegzufahren.“

Dann leuchtet es dem Frachter durch die Nacht. Der brummt noch ein bisschen ärgerlich. Als er aber in der Ferne seinen Heimathafen sieht, wird er wieder etwas freundlicher: „Danke, dass du mir geholfen hast. Da kannst du mal sehen, wie wichtig du bist. Das ist doch eigentlich schön, oder?“



V. TRANSFERLEISTUNGEN FÜR FORSCHUNG UND AUSBILDUNG

Akademische Lehre/Lehrveranstaltungen

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

Dipl.-Prähist. Mike Belasus

Im Rahmen der im Jahr 2008 mit der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster geschlossenen Kooperationsvereinbarung bot Mike Belasus zusammen mit Ursula Warnke eine Übung an:

- WS 2012/2013: Material und Technik (Teil I, Schwerpunkt Holz).

Prof. Dr. Lars U. Scholl

Bis zu seiner Pensionierung im März 2012 nahm Lars U. Scholl seine Lehrverpflichtung wahr, die an die Berufung zum Geschäftsführenden Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums im August des Jahres 2004 gekoppelt war. Auch nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst betreute er weiter Abschlussarbeiten von Studierenden.

- WS 2011/2012: Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt.

Dr. Ursula Warnke

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

- WS 2011/2012: Maritime Archäologie der Nordsee.
- WS 2012/2013: Material und Technik (Teil I, Schwerpunkt Holz). Übung zusammen mit Dipl.-Prähist. Mike Belasus.

Dr. Dirk J. Peters

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

- WS 2011/2012: Sturmfluten, Deichbau und Küstenschutz an der Nordseeküste. Der Wandel einer Küstenlandschaft in den letzten zweihundert Jahren.
- SS 2012: Die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei von den Anfängen (zusammen mit Jan Christoph Greim, M.A.).
- WS 2012/2013: Vom Auswanderersegler zum Cruise-Liner. Die Geschichte der Passagier- und Kreuzfahrtschifffahrt in Deutschland im Wandel.

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

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

Betreuung von Abschlussarbeiten

Abgeschlossene Promotionsvorhaben

Die aus dem Rickmers-Forschungsprojekt, das 2009 mit zwei Dissertationen und eine 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., untersucht. 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 erscheint im Jahr 2013 als Band 22 der Deutschen Maritimen Studien.

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. 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: Tradition und Innovation im neuzeitlichen Klinkerschiffbau der Ostsee am Beispiel der Schiffsfunde Poel 11 und Hiddensee 12 (Betreuer: Prof. Dr. Hauke Jöns, Wilhelmshaven, Dr. Ursula Warnke).

Doktorandenbetreuung

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

Zweites Doktorandenforum der Sektion A der Leibniz-Gemeinschaft in Mainz

Das 2. Doktorandenforum der Leibniz-Gemeinschaft fand am 10. und 11. September 2012 im Römisch-Germanischen-Zentralmuseum in Mainz statt. Das interessante und abwechslungsreiche Programm bot den Doktorand/innen der Mitgliedseinrichtungen die Möglichkeit, ihre eigenen Forschungen zu präsentieren und zu diskutieren. Dipl.-Prähist. Mike Belasus und Jan Christoph Greim, M.A., nahmen diese Chance für sich wahr. Mit seinem Vortrag mit dem Thema: »Tradition und Innovation im Schiffbau im Spätmittelalter und in der Neuzeit« faszinierte Belasus seine Zuhörer. Einige der Anregungen aus den Diskussionsbeiträgen finden sicherlich Eingang in seine Dissertation.

Wissenschaftliches Volontariat

Das wissenschaftliche Volontariat dient der beruflichen Qualifikation zwischen abgeschlossenem Fachstudium und der 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 Qualifizie-

rung für die komplexen Aufgaben und Arbeitsgebiete in einem Museum.

Seit November 2012 ist die Magistra Artium Miriam Stamm als Volontärin angestellt. Sie engagiert sich bei den Vorbereitungen zur Evaluierung und nimmt regelmäßig an den Fortbildungsveranstaltungen für Volontäre teil.

Ausbildung in verschiedenen Berufen

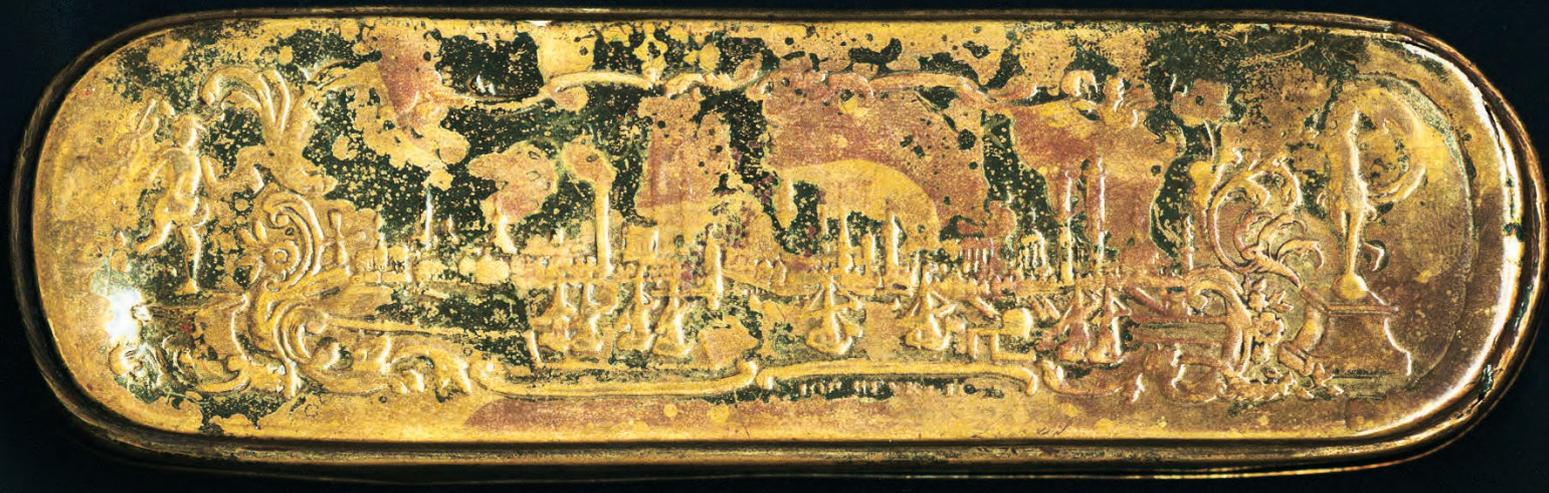
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum hat es sich seit langem zum Ziel gesetzt, nicht nur dem wissenschaftlichen Nachwuchs Qualifizierungs- und Fortbildungsmöglichkeiten zu bieten. Angeboten wird auch eine breite Palette interessanter Ausbildungsmöglichkeiten in handwerklichen oder verwaltenden Berufen. Zu den handwerklichen Berufen zählen Industriemechaniker, Technische Produktdesigner sowie Maler und Lackierer. Weiter werden neben Fotograf/innen 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/in einen dualen Studiengang zur Ausbildung als Fachinformatiker zu absolvieren, hat das DSM sein Angebot an junge Menschen im Jahr 2009 erweitert. Das Studium zum/zur Fachinformatiker/in wird durch eine praktische Ausbildung ergänzt. Sein duales Studium erfolgreich abgeschlossen hat im Jahr 2012 Nico Duden.

Investition in die Zukunft: Der Girls' Day

Der ursprünglich als Informationstag für Mädchen gedachte Girls' Day sollte das Interesse an sog. Männerberufen wecken. Mittlerweile hat sich der Girls' Day zum Zukunftstag für Jungen und Mädchen gewandelt. Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen einen Einblick in die Vielzahl der Arbeitsbereiche im Deutschen Schiffahrtsmuseum bekommen, was es ihnen ermöglichen soll, eine Orientierung für die eigene Berufswahl zu bekommen. Im Jahr 2012 wurden rund 30 Jugendliche in die Abteilungen Modellbau, Holzkonservierungsforschung, Magazin, Tischlerei und Museumspädagogik eingeladen und über alle anfallenden Tätigkeiten informiert.



VI. NATIONALE UND INTERNATIONALE KONTAKTE

Für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ist der Austausch mit der nationalen und internationalen scientific community unerlässlich. Wissenschaftler/innen des DSM forschen als Gäste in anderen Einrichtungen und ausländische Kolleg/innen 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 Forschenden in der Wissenschaftsöffentlichkeit präsent sind, ihre Namen, ihre Interessen- und Forschungsschwerpunkte, Veröffentlichungen und Kontaktdaten. Die bestehenden Netzwerke haben auch im Jahr 2012 zu einer regen Teilnahme an nationalen und internationalen Veranstaltungen geführt.

Kooperationen

Im Jahr 2012 bestanden zehn 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 (AWI), Bremerhaven;
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Hamburg;
- Schiffahrtsmuseum Rostock;
- Deutsches Museum für Meereskunde und Fischerei, Stralsund;
- SPICARIUM, Bremen-Vegesack;
- Institute of Ancient Chinese Ships, Ningbo.

Auch in der täglichen, nicht-wissenschaftlichen Arbeit sind Kooperationen von großer Bedeutung. Es bestehen Kooperationen mit:

- der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS);
- der Schiffergilde Bremerhaven;
- dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven.

Die Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut soll in Zukunft verstärkt und auf weitere Bereiche ausgedehnt werden. In der Vorbereitung ist ein Letter of Intent zu einer gemeinsamen Nutzung des Betreuungsangebots für Kinder unter drei Jahren.

Leibniz-Forschungsverbund »Historische Authentizität«

In einer neuartigen Form der Kooperation zwischen historischen Grundlagenforschungsinstituten, Forschungsmuseen und bildungswissenschaftlichen Einrichtungen, die den Bogen von den Kulturwissenschaften zu den Sozial-, Technik- und Lebenswissenschaften schlagen, soll der Umgang mit der Vergangenheit als eine Art kulturelle Selbstvergewisserung untersucht werden. Die Vergangenheitsvergewisserung unserer Zeit zielt in einer bislang nie gekannten Intensität auf historische Authentizität und wird begleitet von einer intensiven Suche nach dem vermeintlich »Echten« und dem Bestreben, das »Wahre« und »Originale« zu erhalten. Praktisch zeigt sich dies in der Konservierung von historischen Spuren, in der Entwicklung von Schulbüchern und Karten, in der Konzeption von Denkmälern, Museen und Gedenkstätten ebenso wie in Debattenbeiträgen, die auf die kulturelle Speicher- und Formungsfunktion von Sprache zielen.

Die interdisziplinäre und sektionsübergreifende Erforschung dieses Phänomens und der mit diesem verbundenen Bestrebungen zur Autorisierung von Vergangenheit durch Authentifizierung stehen im Mittelpunkt des Leibniz-Forschungsverbunds »His-

torische Authentizität«. Ursula Warnke hat den Forschungsverbund mit initiiert und ausgestaltet.

Führungspositionen in nationalen und internationalen Forschungsnetzwerken

International Journal of Maritime History (IJMH)

Auf dem 9. Internationalen Wirtschaftshistoriker-Kongress in Bern im Jahr 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 Schifffahrtshistoriker dienen. Drei Jahre später erschien erstmals in St. John's in Neufundland das International Journal of Maritime History (IJMH).

Von Anfang an gehörte Lars U. Scholl dem wissenschaftlichen Beirat an. Im Jahr 1995 übernahm er den Vorsitz des Advisory Board und hatte diesen bis zum Frühjahr 2012 inne. Im Frühjahr des Jahres 2012 wurde er für zunächst eine Amtszeit von vier Jahren zum Präsidenten von IMEHA gewählt. Als wichtigstes Ziel hat er sich gesetzt, die IMEHA für alle Schifffahrtshistoriker/innen zu öffnen und die Beschränkung auf maritime Wirtschaftswissenschaftler/innen aufzugeben. Weitere anstehende Aufgaben sind die Vorbereitung des 7. Internationalen Schifffahrtshistoriker-Kongresses im Jahr 2016 in Fremantle/Perth sowie die Verlagerung der Herausgabe des International Journal of Maritime History von St. John's an die Universität Hull in Großbritannien.

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 eineinhalb 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 gehören u.a. die zum Teil in situ erhaltene Heringsladung in sekundär verwendeten französischen Weinfässern. Die Funde erlauben Einblicke in Bootsbautraditionen, inklusive einer Adaption an lokale und individuelle Bedürfnisse sowie Einsatzbereiche. Zielsetzung des Promotionsprojektes ist es, das derzeit bekannte archä-

ologische 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 von schiffsarchitektonischen Merkmalen, 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 Materialaufnahme von für das Promotionsprojekt relevantem Material in westeuropäischen Küstengewässern mit besonderem Schwerpunkt auf dem atlantischen sowie Nordsee-raum. Der geografische Einzugsbereich für die Materialaufnahme erstreckt sich von Norwegen bis Frankreich und erlaubt somit eine weitgefächerte Analyse renaissancezeitlicher Klinkerboote aus archäologischen Fundzusammenhängen.

Die »Eke« aus der »Mittelalterflotte« des DSM wurde vom 2. bis zum 27. April 2012 durch Frau Ewa Karali (Universität Esbjerg) im Rahmen ihrer Bachelorarbeit wissenschaftlich bearbeitet.

Vom 17. bis zum 20. April 2012 waren der Wissenschaftler Paolo Dionisi Vici (The Metropolitan Museum of Art, New York) und die Wissenschaftlerin Susan Braovac (Museum of Cultural History, Oslo) Gäste des DSM. Der Besuch diente einem Interessenaustausch mit Jana Gelbrich zur Planung und Konzeptionierung des Projektes zur Überwachung der Formstabilität der Bremer Hansekogge.

Vom 8. bis zum 11. Mai sowie vom 10. bis zum 13. Dezember 2012 besuchte die Wissenschaftlerin Lore Poelmans des belgischen Forschungsprojektes »De-Kogge« das DSM mit dem Ziel, das methodische Monitoringverfahren und deren mikroskopische Auswertung zu erlernen. Mit Jana Gelbrich bereitete sie ebenfalls eine gemeinsame Publikation vor.

Gremienarbeit

Die wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und 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«
- Expertin 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«)

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

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

Hans-Walter Keweloh (bis Februar 2012)

- Museumsregistrierung Niedersachsen – Kommissionsmitglied
- Jurymitglied Kommission »Kultur und Wissen«, Stiftung Niedersachsen
- 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«

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 Schifffahrts- 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
- Arbeitskreis Chancengleichheit der Leibniz-Gemeinschaft – stellvertretende Sprecherin

Prof. Dr. Lars U. Scholl (bis März 2012)

- 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 Süd-dänischen 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

Dr. Ursula Warnke

- The European Network of Science Centres and Museums (Ecsite)
- MINT aktiv
- 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
- Mitglied des Koordinierungskreises Wissenswelten
- BIS Bremerhaven Touristik: Mitarbeit in verschiedenen Arbeitskreisen (Marketing, Kultur, Bildung)
- Koordinierungskreis Havenwelten
- Presseclub Bremerhaven

Tagungen und Workshops im Jahr 2012

Internationales Symposium zu Aspekten schiffahrtsgeschichtlicher Forschung vom 14.–15. März 2012

Im März des Jahres 2012 trafen sich zahlreiche bekannte Schifffahrtshistoriker zu einem internationalen Symposium im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Neben dem Gedankenaustausch zu den neuesten Forschungsergebnissen bot die Veranstaltung die Gelegenheit, den 65. Geburtstag von Lars U. Scholl zu feiern. Wie hätte man einen Mann besser ehren können, als die Weggefährten seiner über 30-jährigen Karriere im Dienste der Schifffahrtsgeschichte zu bitten, sich in »seinem« Forschungsmuseum zu treffen?

Entsprechend eindrucksvoll war auch die Liste der Vortragenden. Nach der Begrüßung und der Laudatio für Lars U. Scholl durch den Präsidenten des Senats und Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen, Jens Böhrnsen, eröffnete der ehemalige Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Prof. Dr. Detlef Ellmers, die wissenschaftlichen Vorträge. Zwischen den vielen ernsthaften Themen sorgte Prof. Dr. Rainer Slotta mit seinem Vortrag »Cognac war nicht alles. Die Schifffahrt auf der Charente« bei den Zuhörern für amüsiertes Schmunzeln. Der sich dem launigen Vortrag anschließende Mittagsimbiss wurde in entspannter Atmosphäre unter der eindrucksvollen Kulisse der Hansekogge verbracht und ließ Referenten und Zuhörer für das anspruchsvolle Nachmittagsprogramm fit werden.

Zum festlichen Abendessen traf man sich an Bord der SEUTE DEERN. Gerüchten zufolge wurden hier die von Rainer Slotta vorgetragene Forschungsergebnisse einem Praxistest unterzogen. Dennoch ging die Tagung am zweiten Tag wie geplant weiter und wurde nach dem letzten Vortrag mit einer angeregten Diskussion gegen 16:00 Uhr beendet. Die Publikation der auf dem Symposium gehaltenen Vorträge wird vorbereitet.

Tagung der Deutschen Gesellschaft für Chronometrie am 13. Oktober 2012

Die Sonderausstellung »Zeit auf See« schuf für die Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Chrono-

metrie, die zu ihrer Jahrestagung nach Bremerhaven gekommen waren, eine ganz besondere Atmosphäre. Albrecht Sauer hatte, passend zur Sonderausstellung, dazu eingeladen, die Tagung im Deutschen Schiffahrtsmuseum abzuhalten. Umgeben von den interessantesten Chronometern in der Ausstellung tauschten sich die Experten über die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine aus. Als Höhepunkt der Tagung stellte PD Dr. Günther Oestmann die Ergebnisse seines DFG-geförderten Forschungsprojekts zur deutschen Chronometerherstellung vor, das er im April des Jahres erfolgreich abgeschlossen hatte.

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

Dipl.-Prähist. Mike Belasus

- Workshop Bedrohtes Bodennarchiv Nordsee, DSM, Bremerhaven, 11.12.2012

Alexander Cordes, M.A.

- DigiPEER-Arbeitstreffen, Deutsches Bergbaumuseum, Bochum, 2.2.2012 (Eigenbeitrag)
- DigiPEER-Abschlusstagung, Deutsches Museum, München, 27.–28.11.2012 (Eigenbeitrag)

Dr. Jana Gelbrich

- »Basiswissen Normung«, 19.1.2012
- UMSICHT-Workshop »Kulturgutschutz – von der Notwendigkeit der Dekontamination«, 2.2.2012
- Spiegelausschusssitzung des DIN (CEN/TC346), Mai 2012
- Tagung des KUR-Projektes »Nassholzkonservierung im Vergleich – Untersuchung der gängigen Verfahren«, 13.–14.6.2012
- Seminar »Importschädlinge«, 17.7.2012
- Workshop zur Antragstellung ERC Grant, Berlin, 30.8.2012
- 4. Fachtagung der VDR-Fachgruppe Archäologische Objekte »Archäologische Funde – Neue Methoden«, »Evaluierung bakteriell zersetzter Hölzer mittels Fourier-Transformations-Infrarot (FTIR)-Spektroskopie« und »Langzeitverhalten von Stabilisierungsmethoden für große archäologische Holzobjekte – Erste Ergebnisse«, Stuttgart, 18.–20.10.2012 (2 Posterbeiträge)
- Konferenz »Climate for Culture«, München, 6.–9.11.2012

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- Arbeitskreis Geschichte der Meeresforschung, Hamburg, 25.5.2012

Erik Hoops, M.A.

- Internationales Symposium zu Aspekten schiffahrtsgeschichtlicher Forschung, DSM, Bremerhaven, 14.–15.3.2012 (Organisation)

Klaus-Peter Kiedel

- Arbeitskreis Archive in der WGL, GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften, Köln, 27.–28.2.2012 (Vorbereitung und Leitung)
- Internationales Symposium zu Aspekten schiffahrtsgeschichtlicher Forschung, DSM, Bremerhaven, 14.–15.3.2012 (Organisation)
- Sitzung des Technisch-Wissenschaftlichen Beirats der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg, 26.4.2012
- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Internationales Maritimes Museum Hamburg, 9.5.2012 (Vorsitz)
- Arbeitsgruppe »DigiPortA«, Deutsches Museum, München, 22.5.2012 in München
- Sitzung des Technisch-Wissenschaftlichen Beirats der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg, 9.10.2012
- Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Museumsschiff LISA VON LÜBECK, Lübeck, 10.10.2012 (Vorsitz)
- Abschlusstagung DigiPEER, Deutsches Museum, München, 27.–28.11.2012
- Arbeitsgruppe »DigiPortA«, Nürnberg, 5.9.2012
- Workshop zur Polar- und Meeresforschung und zum Archiv des Alfred-Wegener-Instituts, AWI, Bremerhaven, 14.11.2012

Dr. Dirk J. Peters

- Tage der Industriekultur am Wasser, Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Hamburg, 14.02.2012
- Tagung der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland »Faszination Brücken – Denkmalwert und Erhaltung«, Rottweil, 23.–25.4.2012
- Tage der Industriekultur am Wasser, Arbeitsgruppe Kultur der Metropolregion Hamburg, Hamburg, 18.5.2012
- Jahrestagung der Georg-Agricola-Gesellschaft, Berlin, 31.8.–1.9.2012
- Tagung der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik

Deutschland »Elektropolis Berlin – Weltkulturerbe und/oder Europäisches Kulturerbe-Siegel?«, Berlin, 24.–26.9.2012

Dr. Albrecht Sauer

- 6th International Congress of Maritime History, International Maritime Economic History Association/University of Gent, Gent/Belgien, 2.–6.7.2012
- Konferenz des International Committee for the History of Nautical Science (ICHNS), DSM, Bremerhaven, 2.–6.10.2012
- Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Chronometrie, DSM, Bremerhaven, 12.–14.10.2012

Dr. Ursula Warnke

- Vorstandssitzung MINT Aktiv, Wolfsburg, 23.3.2012
- Workshop der Forschungsmuseen im Rahmen von Verwertung Geist, Spezifizierung Forschungsmuseen, Zoologisches Forschungsmuseum Alexander König, Bonn, 3.–4.4.2012
- Wissenschaftlicher Beirat des Marschenrats zur Förderung der Archäologie im Nordseeküstenbereich, Wilhelmshaven, 12.4.2012
- Treffen der Expertengruppe, DSM, Bremerhaven, 26.4.2012
- Sektionssitzung der Leibniz-Gemeinschaft, Mainz, 7.–8.5.2012
- Halbjahrestagung der Leibniz-Gemeinschaft, Berlin, 28.–29.6.2012
- Kick-off-Veranstaltung SSP Häfen, Niedersächsisches Landesamt, Hannover, 20.–21.8.2012
- Internationales Sachsensymposium, Durham/Großbritannien, 1.9.–7.9.2012
- Vorstandssitzung Förderverein »Rettet den Leuchtturm Roter Sand«, DSM, Bremerhaven, 29.10.2012
- Stiftungsrat Technikmuseum Berlin, 19.11.2012
- Jahrestagung der Leibniz-Gemeinschaft, Berlin, 28.–29.11.2012
- Workshop Bedrohtes Bodearchiv Nordsee, DSM, Bremerhaven, 11.12.2012
- Wissen für die Gesellschaft, Mainz, 13.–14.12.2012



Arne Emil Christensen & Wolfgang Steusloff

Das Ebersdorfer Schiffsmodell von 1400

Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa
Bremerhaven, Wiefelstede 2012



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 daher für die Gesellschaft von großer Bedeutung. Sie fördern das Bildungsinteresse der Gesellschaft und erreichen Menschen jeder Herkunft und jeden Alters. Gleichzeitig bildet das DSM mit seiner Arbeit das kulturelle Gedächtnis der Gesellschaft und leistet mit seinen Ausstellungen einen wesentlichen Beitrag 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.

Projekt: »PLACES – Platform for Local Authorities and Communicators Engaged in Science«

PLACES ist ein europäisches Projekt aus dem 7. Forschungsrahmenprogramm zur Gründung und Entwicklung eines gemeinsamen Projekts für europäische Städte der Wissenschaftskultur. Unter der Koordination von ECSITE sollen von der Wissenschaft Unterstützungsstrategien für die Wirtschaft entwickelt werden, die auf intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum zielen. Hierbei spielen Wissenschaftsstädte eine starke Rolle sowohl bei der Förderung einer an die Bürger gerichteten Wissenschaftskultur als auch als Motor für Innovation und Technologie, um die regionale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Das Projekt konzentriert sich auf die Entwicklung und

Stärkung der Partnerschaften zwischen den beteiligten Städten. Insgesamt 67 wissenschaftliche Zentren, Museen, Festivals und Veranstaltungen kooperieren mit lokalen Behörden und zehn europäischen regionalen Netzwerken. Das Projekt verbessert die Zusammenarbeit zwischen diesen Allianzen und strukturiert deren Wissenschaftskommunikation u.a. durch gemeinsame Nutzung von Ressourcen und erfolgreichen Praktiken.

Am 10. und 11. Oktober 2012 fand in Tartu/Estland ein Treffen der Projektpartner statt, bei dem das DSM von Ursula Warnke vertreten wurde. Sie informierte mit dem Vortrag »Bremerhaven – City of Climate« über die neuesten Entwicklungen in Bremerhaven. Dieses Projekt wurde von ihr gemeinsam mit dem Referat für Wirtschaft der Stadt Bremerhaven entwickelt.

Forschungsprojekt: »Verwertung Geist«

Innerhalb der Leibniz-Gemeinschaft bestehen bereits seit längerem Strukturen, die den erfolgreichen Wissens- und Technologietransfer in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen und begleiten. Genutzt wurden diese Möglichkeiten bisher ausschließlich von Instituten aus dem Bereich der Wirtschafts- und Naturwissenschaften. Das Projekt »Verwertung Geist« greift nun die aus Sicht der geistes- und sozialwissenschaftlichen Forschungsinstitute relevanten Verwertungsfragen auf. Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines Konzepts zur systematischen Verwertung von Ergebnissen geistes- und sozialwissenschaftlicher Forschung und Kompetenzen. »Verwertung Geist« ist ein Kooperationsprojekt von GESIS, dem Deutschen Institut für Sprache (IDS, federführend) und dem DSM.

Basis für die Konzepterstellung bildet eine umfassende Analyse der heutigen Verwertung von Forschungsergebnissen und Kompetenzen in den Geistes- und Sozialwissenschaften. Angestrebt wird ein Konzept, das aus einem Vorschlag zu Aufbauorganisation und

Kulturgestaltung, Prozessgestaltung und Methodeneinsatz besteht und geistes- und sozialwissenschaftliche Institute in die Lage versetzt, vorhandenes Know-how und erzielte Forschungsergebnisse zur Anwendung zu bringen.

Im Jahr 2012 fand am 3./4. April ein zweiter Projekt-Workshop im Museum König in Bonn statt. Hier wurden die Zwischenergebnisse diskutiert und die Planungen für die folgenden Monate besprochen. Ursula Warnke besuchte im Rahmen des Projektes zwei Museen in Shanghai und Ningbo in China und traf sich dort mit den Direktorinnen und Direktoren. Auf dem Annual Meeting der Science Center und Wissenschaftsmuseen, das vom 31. Mai bis zum 2. Juni in Toulouse stattfand, konnte sie weitere Recherchen zum Thema Verwertung in europäischen Wissenschaftsmuseen durchführen.

Die Wissenschaftliche Redaktion

Eine wichtige Säule der Vermittlung ist die wissenschaftliche Redaktion des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bearbeitet und 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 in verschiedenen, den jeweiligen Erfordernissen entsprechenden Formaten herausgegeben:

- »Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums«;
- »Schiffahrt und Fotografie«;
- »Deutsches Schiffahrtsarchiv«;
- »Beihefte zum Deutschen Schiffahrtsarchiv«;
- »Deutsche Maritime Studien«;
- »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum« (mit Ausscheiden des Herausgebers Lars U. Scholl eingestellt);
- Einzelveröffentlichungen außerhalb der festen Reihen.

Die Beplanung 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. Innerhalb der Schriftenreihe erscheint seit dem Jahr 2010 zudem die Serie »Schiffahrt und Fotografie«.

Deutsches Schiffahrtsarchiv (DSA)

Das »Deutsche Schiffahrtsarchiv« ist das wissenschaftliche Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 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 Durchlaufen des Peer-Review-Verfahrens mit positivem Ausgang.

Im Oktober 2012 erschien Ausgabe 34, Jahresband 2011, des wissenschaftlichen Jahrbuchs mit einem Umfang von 464 Seiten. Die Ablehnungsquote von eingereichten Manuskripten im Rahmen des Referierungsverfahrens lag bei rund 27 %, die Hälfte der später abgedruckten Beiträge wurde zur vorherigen Überarbeitung an die Autoren zurückverwiesen. Für Ausgabe 34 bearbeitete der Redaktionsleiter insgesamt 14 Beiträge, mehrere mit intensiver Überarbeitung, für einen Beitrag wurden Bildmaterial recherchiert und Reproaufnahmen angefertigt. Daneben wurden die Titelei und Sonderdrucke für die Autoren besorgt. Erik Hoops referierte für Band 34, 2011, zwei Beiträge. Für Band 35, 2012, prüfte er mehrere eingereichte Artikel und reichte diese zur Begutachtung an Fachreferenten weiter. Insgesamt wurden für diesen Band bislang zehn Beiträge referiert, zwei mit einem negativen Ergebnis.

Beihefte zum Deutschen Schiffahrtsarchiv

Im Jahr 2005 wurden erstmalig ergänzend zum wissenschaftlichen Jahrbuch die »Beihefte zum Deutschen Schiffahrtsarchiv« herausgegeben, in denen Texte publiziert werden, die für einen Jahrbuchbeitrag zu lang sind.

Für das Beiheft zum Deutschen Schiffahrtsarchiv 34 (Carl Traub: »Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns«) erfolgte im Jahr 2012 die Schlussredaktion. Die Herausgabe des Beihefts zu Ausgabe 35 wurde vorbereitet, ein infrage kommendes Manuskript wurde geprüft und ein Autorenvertrag über die Herausgabe geschlossen. Drei Beihefte vergangener Jahre wurden in 2. Auflagen vorgelegt, darunter auch das erst 2011 erschienene Beiheft zu DSA 33, die »Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers« von Hermann Sandmann.

Ziel der Gründung der Reihe »Deutsche Maritime Studien« war es, dem wissenschaftlichen Nachwuchs in Deutschland eine Heimat für die Veröffentlichung ihrer 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 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 der Reihe »Deutsche Maritime Studien« sind im Jahr 2012 durch Übernahme des Lektorats durch den Hauschild Verlag fünf Bände (17–21) erschienen, weitere vier Bände sind in Planung, darunter ein Sammelband mit den anlässlich des internationalen Symposiums zum 65. Geburtstag von Prof. Dr. Scholl gehaltenen Vorträgen.

Einzelveröffentlichungen

Außerhalb der festen Publikationsreihen wurde erstmals seit fast 30 Jahren die Herausgabe eines Kinderbuches vorbereitet. Basierend auf Illustrationen des DSM-Museumspädagogen Gero Klemke verfasste Margrit Hohlfeld zu den Illustrationen passende Geschichten, die im Frühjahr 2013 unter dem Titel »Seegeschichten« erscheinen werden.

Im Vorfeld einer ab dem 10. März 2013 gezeigten Ausstellung »Die Welt der Schiffmodelle« wurde Ende November 2012 eine 236 Seiten umfassende Schrift gleichen Titels veröffentlicht, die u.a. 177 Modelle unterschiedlichster Art und Bauweise im Detail vorstellt. Mit dieser Publikation, für die Erik Hoops die Redaktion und das Lektorat übernommen hat, ist es – ähnlich wie den Bildbänden der Serie »Schiffahrt und Fotografie« – gelungen, einen wichtigen Bestandteil der Museumssammlungen zu visualisieren und in die breite Öffentlichkeit zu tragen.

Für die zweisprachige Begleitpublikation zur Sonderausstellung »Zeit auf See – Chronometer und ihre Schöpfer« wurde im Frühjahr die Schlussredaktion geleistet. Der aufwendig gestalteten Broschüre war der größte Verkaufserfolg im Berichtsjahr beschieden (fast 800 Exemplare binnen acht Monaten).

Für eine geplante überarbeitete und erweiterte Neuausgabe des Standardwerkes von Hans Freiherr von Stackelberg: »Im Kielwasser der GORCH FOCK« wurde der Text der letzten vergriffenen Ausgabe erfasst. An Werbemitteln wurden die 32- bzw. 12-seitigen Broschüren »Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2012« und »Erlesenes zur See. Neuerscheinungen 2012« konzipiert und gestaltet.

Monographien und Sammelwerke

Verantwortlicher Redakteur: Erik Hoops, Redaktionsmitarbeiterin: Ursula Feldkamp

- Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 464 S., 209 Abb. (Hoops [verantw.], Feldkamp)
- Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb. (Feldkamp [verantw.], Hoops)
- Reinhard H. Huxmann: Die »Karriere« des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 30, 2007; Beiheft). 2., verbesserte Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 152 S., 210 Abb. (Hoops)
- Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann (Hrsg.): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb. (Hoops)
- 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). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 168 S., 77 Abb. (Hoops)
- René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Kartographische Zeugnisse aus sieben Jahrhunderten als maritimhistorische Bildquellen. (= Schriften des DSM, Bd. 66). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 344 S., 256 Abb. (Hoops)
- Arne Emil Christensen und Wolfgang Steusloff: Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa / The Ebersdorf Ship Model of 1400: An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe. (= Schriften des DSM, Bd. 70). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 126 S., 69 Abb. (Hoops)
- Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schriften des DSM, Bd. 83; Schiffahrt und Fotografie, Bd. 3). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 96 S., 93 Abb. (Hoops)
- Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs: Die Welt der Schiffmodelle. Die Klassifizierung der Schiffmodelle im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Heraus-



Deutsches
Schiffahrtsarchiv 34 · 2011



Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Erik Hoops (Hrsg.)
**Deutsches Schiffahrtsarchiv 34,
2011**

Wissenschaftliches Jahrbuch des
Deutschen Schifffahrtsmuseums
Bremerhaven, Wiefelstede 2012

- gegeben von Dirk J. Peters. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 236 S., 272 Abb. (Hoops)
- Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähennest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012. 214 S., 161 Abb.
 - Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 18). Bremen 2012. XVI, 220 S., 19 Abb.
 - David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012. 336 S., 55 Abb., graph. Darst.
 - Patrick Salmon: Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 20). Bremen 2012. XVI, 270 S., 54 Abb.
 - 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. 500 S., 148 Abb.

Berichte und Broschüren

- Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten / Time at Sea. Chronometers and their Creators: Three Centuries of Cutting Edge Technology. Text und Redaktion: Albrecht Sauer. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 136 S., 185 Abb. (Schlussredaktion: Hoops)
- Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2012. (Info-Broschüre). Bremerhaven 2012. 32 S., reich ill. (Hoops)
- Erlesenes zur See. Neuerscheinungen 2012. (Info-Flyer). Bremerhaven 2012. 12 S., illustriert. (Hoops)

E-Publishings

Kartobibliographie zu René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. E-Publishings unter <http://www.dsm.museum/forschung/projekte/kkschiff.5174.de.html>: Hinweise zur Benutzung (6 S.) und Kartenkatalog (750 Einträge, entsprechend ca. 900 Druckseiten DIN A4). (Hoops) Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–34. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 71 S.
URL: http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa_register.pdf. (Hoops)
Flößerei-Bibliographie. Zusammenestellt von Hans-Walter Keweloh. Stand: 2012. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 79 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-201211191189](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-201211191189).
URLs: <http://www.dsm.museum/static/50/Floesserei>

[bibliographie_2012.pdf](http://www.dsm.museum/bibliographie_2012.pdf); <http://d-nb.info/1027953026/34>. (Hoops)

- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2003. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 80 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914009](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914009).
URL: <http://d-nb.info/1027976379/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2004. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 80 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914021](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914021).
URL: <http://d-nb.info/102797662X/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2005. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 96 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914101](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914101).
URL: <http://d-nb.info/1027976808/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2006. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 111 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914159](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914159).
URL: <http://d-nb.info/1027976956/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2007. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 73 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914245](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914245).
URL: <http://d-nb.info/1027977138/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2008. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 79 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111914571](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111914571).
URL: <http://d-nb.info/1027977219/34>. (Hoops)
- Deutsches Schiffahrtsmuseum – Jahresbericht 2009. Netzpublikation des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 64 S.
URN: [urn:nbn:de:101:1-2012111916214](http://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2012111916214).
URL: <http://d-nb.info/1027977405/34>. (Hoops)

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

Deutsche Schifffahrt. Informationen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. 34. Jahrgang, 2012, Heft 1, 32 Seiten, illustriert.
Dass., Heft 2, 32 Seiten, illustriert.

Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DSM

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

Dipl.-Prähist. Mike Belasus

A Small Ships and tall Ships: Archaeological Evidence for Social Changes during the high and late medieval Period in the Southern Baltic. In: Henderson, Jon (Hrsg.): IKUWA 3: Beyond Boundaries. The 3rd international Congress on Underwater Archaeology. Bonn 2012.

- A (zusammen mit U. Warnke): Maritime Archaeology in the North Sea – From Stone Age Landscapes to Shipwrecks. A Pilot Project of the German Maritime Museum in Bremerhaven: "The North Sea – A Threatened Cultural Archive". In: Recent Impulses to Marine Science and Engineering. Youmares 3 Conference Book "Between Space and Seafloor – aqua vita est". Bremen, Hamburg, Lübeck 2012, S. 82f.
- Alexander Cordes, M.A.**
 A Kooperationsprojekt setzt Maßstäbe. DigiPEER liefert wichtige Erkenntnisse für zukünftige Digitalisierungsvorhaben. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 20–22.
- Ursula Feldkamp, M.A.**
 E (zusammen mit V. Harms und H. Allmeling): Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp. Herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012.
 E (Hrsg.): 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). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012.
- Dr. Jana Gelbrich**
 A »Shipwrecks 2011«. Rückblick auf eine Konferenz zur Nassholzkonservierung. In: Restaura 118, 2012, Heft 1, S. 10f.
 A Warum es besser ist, wenn man nichts sieht ... Hintergründe zur derzeitigen Erhaltung der 2007 am Teerhof geborgenen Weserlastkähne. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 1, S. 22–24.
 A 50 Jahre Bremer Hanse-Kogge. Sonderausstellung zur Konservierungsforschung bis zum 20. Januar 2013. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 10–12.
 A Warum es besser ist, wenn man nichts sieht ... (Teil 2). Zur wissenschaftlichen Überwachung der Lagerungsbedingungen für die 2007 geborgenen Weserlastkähne. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 18f.
 A (zus. mit E.I. Kretschmar, N. Lamersdorf und H. Militz): Studying and Manipulating Bacterial Wood Decay – Results of Laboratory Experiments. In: K. Straetkvern and E. Williams (eds.): Proceedings of the 11th ICOM Group on Wet Organic Archaeological Materials Conference. Greenville 2010, S. 65–78.
 A (zus. 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 (zus. mit E.I. Kretschmar, N. Lamersdorf und H. Militz): Laboratory Experiments as Support for Development of in situ Conservation Methods. In: Conservation and Management of Archaeological Sites, Special Issue: The 4th International Conference on Preserving Archaeological Remains In Situ (PARIS4), 23–26 May 2011, The National Museum of Denmark, Copenhagen. Copenhagen 2012, S. 7–15.
 A Zwei Posterbeiträge auf der 4. Fachtagung »Archäologische Funde – Neue Methoden« der VDR-Fachgruppe Archäologische Objekte, Stuttgart, 18.–20.10.2012: »Evaluierung bakteriell zersetzter Hölzer mittels Fourier-Transformations Infrarot (FTIR)-Spektroskopie« und »Langzeitverhalten von Stabilisierungsmethoden für große archäologische Holzobjekte – Erste Ergebnisse«.
- Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann**
 E Die »Karriere« des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 30, 2007; Beiheft). 2., verbesserte Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012.
 R Patrick Salmon: Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940. (= Deutsche Maritime Studien, Bd.20). Bremen 2012.
- Erik Hoops, M.A.**
 E (Hrsg. für das DSM): Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 464 S., 209 Abb.
 E (Hrsg. für das DSM): Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb.
 E (Hrsg. für das DSM): Reinhard H. Huxmann: Die »Karriere« des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 30, 2007; Beiheft). 2., verbesserte Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 152 S., 210 Abb.
 E (Hrsg. für das DSM): Die Jungfernerreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. Herausgegeben von Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb.
 E (Hrsg. für das DSM): 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). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 168 S., 77 Abb.
- E (Hrsg. für das DSM): Arne Emil Christensen und Wolfgang Steusloff: Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa / The Ebersdorf Ship Model of 1400: An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe. (= Schriften des DSM, Bd. 70). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 126 S., 69 Abb.
- E (Hrsg. für das DSM): Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schriften des DSM, Bd. 83; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 3). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 96 S., 93 Abb.
- E Deutsches Schiffahrtsarchiv – Gesamtregister der Bände 1–34. E-Publishing unter http://www.dsm.museum/medien/17/4565/dsa_register.pdf. 71 S.
- E Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2012. (Info-Broschüre). Bremerhaven 2012. 32 S., reich ill.
- E Erlesenes zur See – Neuerscheinungen 2012. (Info-Flyer). Bremerhaven 2012. 12 S., ill.
- R Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 464 S., 209 Abb.
- R Reinhard H. Huxmann: Die »Karriere« des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 30, 2007; Beiheft). 2., verb. Aufl. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 152 S., 210 Abb.
- R Wolfgang Steusloff in Zusammenarbeit mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann (Hrsg.): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2., unveränd. Aufl. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb.
- R 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). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 168 S., 77 Abb.
- R René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Kartographische Zeugnisse aus sieben Jahrhunderten als maritim-historische Bildquellen. (= Schriften des DSM, Bd. 66). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 344 S., 256 Abb.
- R Kartobibliographie zu René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. E-Publishings unter <http://www.dsm.museum/forschung/projekte/kkschiff.5174.de.html>: Hinweise zur Benutzung (6 S.) und Kartenkatalog (750 Einträge, entsprechend ca. 900 Druckseiten DIN A4).
- R Arne Emil Christensen und Wolfgang Steusloff: Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa / The Ebersdorf Ship Model of 1400: An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe. (= Schriften des DSM, Bd. 70). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 126 S., 69 Abb.
- R Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schriften des DSM, Bd. 83; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 3). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 96 S., 93 Abb.
- R Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs: Die Welt der Schiffmodelle. Die Klassifizierung der Schiffmodelle im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Herausgegeben von Dirk J. Peters. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 236 S., 272 Abb.
- R Flößerei-Bibliographie. Zusammengestellt von Hans-Walter Keweloh. Stand: 2012. E-Publishing unter <http://d-nb.info/1027953026/34> und http://www.dsm.museum/static/50/Floessereibibliographie_2012.pdf. 79 S.
- R (Schlussredaktion): Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 136 S., 185 Abb.
- R (Schlussredaktion): Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb.
- R Deutsches Schiffahrtsmuseum – Programmbudget 2013.
- R Laufende Aktualisierung und Erweiterung des Bereichs »Publikationen«. E-Publishings unter <http://www.dsm.museum>.
- A Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 1, S. 28–31.
- A Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 26–30.
- Intensive Überarbeitungen erforderten die folgenden Beiträge für das wissenschaftliche Jahrbuch:
- A Ronja Mücke: Weserlastkähne im archäologischen Befund. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011, S. 35–86.
- A Robert Domżał: Rechtliche Aspekte der Flussschifffahrt im Deutschordensstaat in Preußen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011, S. 105–115.
- A Wolfgang Matthäus: Die meereskundlichen Expeditionen des Damfers POMMERANIA in den Jahren 1871 und 1872. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011, S. 159–191.
- A Reinhard A. Krause: Carl Koldewey (1837–1908) – Polarforscher und Schifffahrtsexperte. Anmerkungen zu seiner Biographie und seiner Rolle bei der Entwicklung der Meeres- und Polarforschung. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 34, 2011, S. 193–240.
- A Joost Schokkenbroek: Vater und Sohn, Wale und Robben. Die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robben-

fang im 19. Jahrhundert (1830–1841). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 241–255.

- A Christer Westerdahl: The Ritual Landscape of the Seaboard in Historical Times: Island Chapels, Burial Sites and Stone Mazes – A Scandinavian Example. Part I: Chapels and Burial Sites. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 259–370.

Zu folgendem Beitrag wurden intensive Bildrecherchen durchgeführt und Reproaufnahmen angefertigt:

- A Detlev Ellmers: Tabakdosen für Seefahrer. Hollands auf Zielgruppen ausgerichtetes Verpackungsdesign im 18. Jahrhundert. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 7–33.

Klaus-Peter Kiedel

E Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. (= Schriften des DSM, Bd. 83; Schifffahrt und Fotografie, Bd. 3). Bremerhaven, Wiefelstede 2012.

- A Eine Million Seemeilen – 57 000 Negative. Der Nachlass des Bordfotografen Hanns Tschira. In: Rundbrief Fotografie, Vol. 19 (2012), No. 1 [N.F. 73], S. 20–26.

A Fahrt in See mit Gruseffekt. Vor 50 Jahren wurde der Große Vogelsand zum touristischen Ausflugsziel. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 2–4.

A Der Hapag folgt der Lloyd. DSM-Archiv übernimmt 2012 erneut bedeutende Sammlungen. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 15–17.

A DigiPortA – DSM-Archiv beteiligt sich an einem Projekt zur Digitalisierung und wissenschaftlichen Erschließung von Porträts. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 23–25.

Dr. Dirk J. Peters

E (Hrsg.): Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs: Die Welt der Schiffsmodelle. Die Klassifizierung der Schiffsmodelle im Deutschen Schifffahrtsmuseum. Bremerhaven, Wiefelstede 2012.

A Die Sturmflut vom 16./17. Februar 1962 in Bremerhaven. In: Niederdeutsches Heimatblatt (2012), Nr. 745.

A Schiffe, Häfen, Fähren, Werften. Die Oste – Schifffahrtsweg und Kulturlandschaft. In: Niederdeutsches Heimatblatt (2012), Nr. 747.

A Die Entwicklung der deutschen Werftindustrie von 1850 bis 1914 und ihre Beziehung zu Großbritannien. In: Maritime Wirtschaft in Deutschland, Stuttgart 2012, S. 60–76.

A Die Welt der Schiffsmodelle – Sonderausstellung und Buch. In: Deutsche Schifffahrt 34 2012, Heft 2, S. 13f.

Dr. Albrecht Sauer

E Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten / Time at Sea. Chronometers and their Creators: Three Centuries of Cutting Edge Technology. Ausstellungskatalog. Bremerhaven, Wiefelstede 2012.

A Sonderausstellung »Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten«. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 1, S. 17–19.

B Bernd Kappelhoff (Hrsg.), Christina Deggim (Bearb.): Archivalische Quellen zum Seeverkehr und den damit zusammenhängenden Waren- und Kulturströmen an der deutschen Nordseeküste vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Ein sachthematisches Inventar, Göttingen 2011. In: Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte 84, 2012, S. 462f.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

A (zusammen mit M. Sulzer): 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.

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 dann an den Fachherausgeber die Texte weiterzuleiten.

Die Enzyklopädie der Neuzeit ist ein Gemeinschaftsunternehmen vom Kulturwissenschaftlichen Institut im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen in Essen und dem J.B. Metzler Verlag 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.enzyklopaedie-der-neuzeit.de).

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

Dr. Ursula Warnke

A (zusammen mit Mike Belasus): Maritime Archaeology in the North Sea – From Stone Age Landscapes to Shipwrecks. A Pilot Project of the German Maritime Museum in Bremerhaven: "The North Sea – A Threatened Cultural Archive". In: Recent Impulses to Marine Science and Engineering. Youmares 3 Conference Book "Between Space and

Seafloor – aqua vita est“. Bremen, Hamburg, Lübeck 2012, S. 82f.

- A Geleitwort. In: Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs: Die Welt der Schiffsmodele. Die Klassifizierung der Schiffsmodele im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Herausgegeben von Dirk J. Peters. Bremerhaven, Wiefelstede 2012, S. 7f.
- A (zusammen mit Lars Klemm): Energie sparen im Museum. In: Forschungsallianz Kulturerbe (Hrsg.): Dem Zahn der Zeit zum Trotz. Wie Wissenschaftler mit Hightech unser Kulturerbe retten. (= Sonderbeilage Spektrum der Wissenschaft). Heidelberg 2012, S. 16.

Publikationen externer Autoren

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

- A Inês Amorim (zusammen mit Ernesto López Losa): The Fisheries of the Iberian Peninsula in Modern Times. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 253–276.
- A Hagen Allmeling: Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb.
- A Richard A. Barnes: The Law of the Sea, 1850–2010. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 177–225.
- A Peter Bell: Journey from Historical Event to Visual Representation. The Galley of John Palaiologos VIII on Filarete's Bronze Door for Old St. Peters. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 94–101.
- A Søren Byskov: The Socio-Cultural Characteristics of North Atlantic Fishing Communities. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 99–128.
- A John Cherry: Ships, Status and Seals. The Representation of Power on Admiral's Seals in the Renaissance. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 74–80.
- E Arne Emil Christensen (zusammen mit Wolfgang Steusloff): Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa / The Ebersdorf Ship Model of 1400: An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe. (= Schriften des DSM, Bd. 70). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 126 S., 69 Abb.
- A Colin J. Davis: Trade Unionism in the Fisheries. A Comparative Analysis of Britain and the United States in the Twentieth Century. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 79–98.
- A Robert Domżał: Rechtliche Aspekte der Flussschifffahrt im Deutschordensstaat in Preußen. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 105–115.
- A Detlev Ellmers: Tabakdosen für Seefahrer. Hollands auf Zielgruppen ausgerichtetes Verpackungsdesign im 18. Jahrhundert. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 7–33.
- A Piero Falchetta: Schiffsgeschichten. Michele da Rodi und Benedetto Cotrugli. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 140–150.
- A Bjørn-Petter Finstad (zusammen mit Julia Lajus): The Fisheries in Norwegian and Russian Waters, 1850–2010. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 226–237.
- A Jochen Haas: Von Island bis an Rhein und Donau. Über die Darstellung von Hochsee- und Binnenschifffahrt im Nibelungenlied. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 407–449.
- E Volker Harms (Hrsg.): Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb.
- E Karl-Heinz Haupt (zusammen mit Reinhard Sachs): Die Welt der Schiffsmodele. Die Klassifizierung der Schiffsmodele im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Herausgegeben von Dirk J. Peters. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 236 S., 272 Abb.
- E Nicole Hegener (Hrsg., zusammen mit Lars U.

- Scholl): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012. 214 S., 161 Abb.
- A Nicole Hegener (zusammen mit Lars U. Scholl): Vorwort/Foreword. In: Ebd., S. 7–10.
- A Nicole Hegener: Ein Arsenal von Schiffen: Nautische Bildwelten in Kunst, Politik und Wissenschaft. In: Ebd., S. 11–58.
- A Nicole Hegener: Anker, Ruder, Segel. Nautische Motive als Identifikations- und Herrschaftsmetaphern bei Leonello d'Este, Giovanni di Paolo Rucellai und Cosimo I. de' Medici. In: Ebd., S. 102–119.
- E Ingo Heidbrink (Hrsg., zusammen mit David J. Starkey): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012. 336 S., 55 Abb., graph. Darst.
- A Ingo Heidbrink (zusammen mit David J. Starkey): Preface. In: Ebd., S. 9.
- A Ingo Heidbrink: From Sail to Factory Freezer: Patterns of Technological Change. In: Ebd., S. 58–78.
- A Karl-Heinz Hochhaus: Frischwassererzeugung auf Fracht- und Passagierschiffen. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 1, S. 6–9.
- A Jennifer Hubbard: Changing Regimes. Governments, Scientists and Fishermen and the Construction of Fisheries Policies in the North Atlantic, 1850–2010. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 129–176.
- A Gudni Th. Jóhannesson: "Life is Salt Fish". The Fisheries of the Mid-Atlantic Islands in the Twentieth Century. In: Ebd., S. 277–292.
- A Jutta Kappel: Schiffe im Grünen Gewölbe zu Dresden. Ein Sujet der Schatzkunst. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 151–161.
- A Dietrich Peter Kleine. ALEXANDER VON HUMBOLDT II – Ein Traum wurde Wirklichkeit. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 1, S. 2–5.
- A Reinhard A. Krause: Carl Koldewey (1837–1908) – Polarforscher und Schifffahrtsexperte. Anmerkungen zu seiner Biographie und seiner Rolle bei der Entwicklung der Meeres- und Polarforschung. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 193–240.
- A Julia Lajus (zusammen mit Bjørn-Petter Finstad): The Fisheries in Norwegian and Russian Waters, 1850–2010. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 226–237.
- A Stephan Leibfried: Bismarcks Fall 1890 und die Erfindung des deutschen Staatsschiffs: »Der Lotse geht von Bord« als Schiffsbild der deutschen Politik. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 120–128.
- A Ernesto López Losa (zusammen mit Inês Amorim): The Fisheries of the Iberian Peninsula in Modern Times. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 253–276.
- A Wolfgang Matthäus: Die meereskundlichen Expeditionen des Dampfers POMMERANIA in den Jahren 1871 und 1872. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 159–191.
- A Matthew McKenzie: "The Widening Gyre". Rethinking the Northwest Atlantic Fisheries Collapse, 1850–2000. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 293–305.
- A Ronja Mücke: Weserlastkähne im archäologischen Befund. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 35–86.
- E Wolfgang Murrmann (Hrsg., in Zusammenarbeit mit Wolfgang Steusloff und Marianne Störmer): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2., unveränd. Aufl. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb.
- E 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. 500 S., 148 Abb.
- A Barbara Perucka: The Ship and its Meaning in the Illuminations of the *Livre des merveilles* (Paris, BnF, ms. fr. 2810). In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 130–139.
- A Jan Pieper: The Ships in the Berlin *Città Ideale*. Some Observations on Naval Typology, Structural Characteristics and Rigging. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renais-

- sance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 81–91.
- A Chris Reid: Evolution in the Fish Supply Chain. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 27–57.
- A Robb Robinson: The North Sea Littoral and British Isles. In: Ebd., S. 238–252.
- E Patrick Salmon: Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 20). Bremen 2012. XVI, 270 S., 54 Abb.
- 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 Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 168 S., 77 Abb.
- A Jürgen W. Schmidt: Das Gesuch des Seemanns Emanuel Schulz um Anstellung als Bootskommandant im Hafen von Kolberg. Ein historisches Dokument zur Belagerung Kolbergs 1807. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 451–460.
- A Joost Schokkenbroek: Vater und Sohn, Wale und Robben. Die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert (1839–1841). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 241–255.
- A Felix Schürmann: Neue Hilfsmittel zur amerikanischen Walfanggeschichte. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 256–258.
- A Sabine Schulz: Windenergie – ein Schiffsausflug im Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung des Fördervereins. In: Deutsche Schifffahrt 34, 2012, Heft 2, S. 8f.
- A Martina Sitt: Pateniers Vermächtnis. Anmerkungen zur Interpretation von Seestücken des 16. Jahrhunderts. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 164–172.
- E David J. Starkey (Hrsg., zusammen mit Ingo Heidbrink): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012. 336 S., 55 Abb., graph. Darst.
- A David J. Starkey (zusammen mit Ingo Heidbrink): Preface. In: Ebd., S. 9.
- A David J. Starkey: The North Atlantic Fisheries: Bearings, Currents and Grounds. In: Ebd., S. 13–26.
- A David J. Starkey: Fish. A Removable Feast. In: Ebd., S. 327–335.
- E Wolfgang Steusloff (Hrsg., zusammen mit Marianne Störmer und Wolfgang Murrmann): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2., unveränd. Aufl. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb.
- E Wolfgang Steusloff (zusammen mit Arne Emil Christensen): Das Ebersdorfer Schiffsmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa / The Ebersdorf Ship Model of 1400: An Authentic Example of Late Medieval Shipbuilding in Northern Europe. (= Schriften des DSM, Bd. 70). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 126 S., 69 Abb.
- A Wolfgang Steusloff: Maritimer Kulturwandel in den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 371–406.
- E Marianne Störmer (Hrsg., zusammen mit Wolfgang Steusloff und Wolfgang Murrmann): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 31, 2008; Beiheft). 2., unveränd. Aufl. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 80 S., 70 Abb.
- E Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 18). Bremen 2012. XVI, 220 S., 19 Abb.
- E René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Kartographische Zeugnisse aus sieben Jahrhunderten als maritimhistorische Bildquellen. (= Schriften des DSM, Bd. 66). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 344 S., 256 Abb.
- A Elke Tesch: Seestücke. Ein fotografisches Sujet wird zu Wasser gelassen. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 189–199.
- A Ottfried Thümmel: Das meteorologische Tagebuch des Vollschißes SUSANNA. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 117–158.
- E Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp, herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beiheft). Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 204 S., 65 Abb.
- A Richard W. Unger: Ships, Routes and the Discovery of the Sea in the Renaissance. In: Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 17). Bremen 2012, S. 60–73.

- A Rüdiger von Ancken: Marinemaler Rudolf Ressel (1921–2012). Ein Nachruf. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 461–464.
- A Jochen von Fircks: Der Zeesenkahn vom Stettiner Haff. Bericht über die Rekonstruktion. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 87–104.
- E Karl-Wilhelm Wedel (Hrsg., zusammen mit Ursula Feldkamp): Hermann Sandmann: Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers oder Erlebnisse und Beobachtungen von frühester Jugend bis zum 78. Lebensjahre. (= Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beiheft). 2. Auflage. Bremerhaven, Wiefelstede 2012. 168 S., 77 Abb.
- A Christer Westerdahl: The Ritual Landscape of the Seaboard in Historical Times: Island Chapels, Burial Sites and Stone Mazes – A Scandinavian Example. Part I: Chapels and Burial Sites. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011, S. 259–370.
- A Martin Wilcox: Beyond the North Atlantic. In: David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 19). Bremen 2012, S. 306–326.
- VON HUMBOLDT II«, Filmvortrag von Dipl.-Ing. Peter Kamp.
- 27.9.2012: »185 Jahre Schiffbau in Bremerhaven. Wie geht es weiter?«, Vorträge von Werner Lüken, Dieter Petram, Thorsten Rönner und Dirk Harms.
 - 9.10.2012: »Der Container und die Globalisierung: Was ist Ursache, was ist Wirkung?«, Emanuel Schiffer.
 - 10.10.2012: »Segeleigenschaften der Bremer Hansekogge«, Dr. Albrecht Sauer.
 - 11.10.2012: »Hintergründe zur Konservierung der Bremer Hansekogge«, Dr. Jana Gelbrich.
 - 13.10.2012: »Nachbau der Bremer Hansekogge – die Kieler Kogge«, Wolf-Dieter Hoheisel.
 - 17.10.2012: »10 Jahre Gedenkstein Vík«, R. Meiners und H. Wölbing.
 - 30.10.2012: »1957 – mit Kapitän Ernst de Buhr auf der MS WALTER zur Westküste Südamerikas«, Frerich van Dieken.
 - 6.11.2012: »Zukunftsprojekt Erde: Museumsgespräche ›Mensch, Kultur, Nachhaltigkeit‹«, Christoph Greim.
 - 8.11.2012: »Autos, Autos, Autos – Nobelmarken und Co.«, Manfred Kuhr.
 - 20.11.2012: »Der Zeitball Bremerhaven und das Deutsche Zeitballwesen im Netz der weltweiten Zeitdienste der Schifffahrt«, Dipl.-Ing. Egon Wehmeyer.
 - 22.11.2012: »Zauberformel Offshore Windenergie. Was geschieht in Bremerhaven?«, Nils Schnorrenberger
 - 12.12.2012: »Die Antarktis als Lebensraum – über, unter und im Eis«, Prof. Julian Gutt.

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 Schifffahrtsmuseum« hat sich fest etabliert. Traditionell findet auch die Vortragsreihe der Schifffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft im Deutschen Schifffahrtsmuseum 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 Schiffsingenieure Bremerhaven veranstaltete Vortragsprogramm ergänzt die Vortragsreihe des DSM. Im Wechsel mit externen Vortragenden stellen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des DSM ihre Forschungsarbeiten vor.

- 22.2.2012: »Jules Verne: Nobilis in Mobile-Archäologie im marinen Milieu«, Dr. Ulf Ickerodt.
- 18.4.2012: »Von Ostfriesland nach Amerika. Baptisten ziehen übers Meer. Ein Beitrag zur Auswanderergeschichte«, Buchvorstellung von Margarete Jelten und Volkmar Janke.
- 12.5.2012: »Igelbert und das Klimageheimnis«, Buchvorstellung von Ute Voß.
- 20.5.2012: »Klimastadt-Matinée: Versinkt Bremerhaven im Meer?«
- 29.5.2012: »Die innenarchitektonische Ausstattung deutscher Passagierschiffe zwischen 1880 und 1940«, Buchvorstellung von Matthias Trennhäuser.
- 18.9.2012: »Bau des Segelschulschiffs ALEXANDER

Vorträge außerhalb der Vortragsreihe

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

Dipl.-Prähist. Mike Belasus

- 30.3.2012: »Von Schiffen, Krieg und grünem Gold. Neue Ergebnisse zu alten Schiffsfunden aus Mecklenburg-Vorpommern«, Jahrestagung »In Poseidons Reich XVII« der Deutschen Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e.V. (DEGUWA), Stralsund.
- 19.5.2012: »News from the German National Maritime Museum in Bremerhaven«, 6th Annual Meeting of the FRAUG Group for Digital Recording Techniques in Archaeology, Newport, Wales, Großbritannien.
- 3.7.2012: »Alles Koggen?«, Schwedenspeicher, Stade.
- 10.9.2012: »Tradition und Innovation im Schiffbau im Spätmittelalter und in der Neuzeit«, Zweites Leibniz-Doktorandenforum der Sektion A, RGZM, Mainz.
- 12.9.2012: »Das BMBF-Pilotprojekt ›Bedrohtes Bodennarchiv Nordsee‹«, Maritimer Denkmalsschutz, Havenhostel, Bremerhaven.
- 20.9.2012: »Medieval Techniques in 18th Century Ship Building? The Case Studies of the Poel 11 and

Hiddensee 12 Wrecks from the Baltic Coast of Northern Germany«, Tagung »La construction navale et ses objets: nouvelles approches, nouveaux outils«, Nantes, Frankreich.

- 10.10.2012: "Connecting Maritime Landscapes or: Early modern News from two former 'Baltic Cogs'", "13th International Symposium on Boat and Ship Archaeology", Amsterdam, Niederlande.
- 20.10.2012 (zusammen mit U. Warnke): »Das Pilotprojekt Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee«, Jahrestagung des Arbeitskreises für Unterwasserarchäologie im Verbund der Landesarchäologen (AKUWA), Hannover.

Alexander Cordes, M.A.

- 28.11.2012: »Kulturhistorische Entwicklung von technischen Bauplänen im Schiffbau«, DigiPEER-Abschlussstagung im Deutschen Museum, München.

Ursula Feldkamp, M.A.

- 11.06.2012: »Segelschulschiffe«, PAMIR-PASSAT-Vereinigung, Lübeck.

Dr. Jana Gelbrich

- 9.9.2012: »Was ist Holz – Naturwissenschaft leicht gemacht« und »Hölzernes Kulturgut – Erläuterungen konservatorischer Hintergründe«, Tag des offenen Denkmals, Bremerhaven.
- 9.9.2012: Vortrag zur Fachbereichsdarstellung anlässlich des Besuches des Präsidenten der Leibniz-Gemeinschaft.

Klaus-Peter Kiedel

- 26.1.2012: »Schiffe, Helgen, Docks und Kajen – Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965«, Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser, Brake.
- 28.11.2012: »Schiffbaupläne als Forschungsquelle im Archiv: Abschlussstagung DigiPEER – Ein Kooperationsprojekt von Archiven der Leibniz-Gemeinschaft«, Deutsches Museum, München.

Dr. Dirk J. Peters

- 10.2.2012: »Geschichte und Bedeutung des Alten und Neuen Hafens in Bremerhaven«, Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie der Ortsgruppe Bremerhaven/Loxstedt.
- 30.3.2012: »Der Fischereihafen in Bremerhaven im Wandel«, Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie der Ortsgruppe Bremerhaven/Loxstedt.
- 31.3.2012: »Das Friesenzimmer im Schloss Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden«, Heimatbund der Männer vom Morgenstern.
- 3.5.2012: »Hochwasserschutz und Sperrwerke seit der Holland-Flut 1953 bis heute«, Museum für Hamburgische Geschichte und Universität Hamburg.
- 25.5.2012: »Die Entwicklung der Überseehäfen in Bremerhaven«, Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie der Ortsgruppe Bremerhaven/Loxstedt.

- 13.6.2012: »Häfen und Werften in Geestemünde«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 26.6.2012: »Werften und Dockanlagen an der Geestemündung«, Stadtarchiv Bremerhaven.
- 4.7.2012: »Die Schiffbaubetriebe von Rickmers und der Schiffbaugesellschaft Unterweser – SUAG – Geeste-Metallbau«, DSM, Bremerhaven.
- 9.9.2012: »Die Museumsbark SEUTE DEERN des DSM. Der letzte hölzerne Tiefwassersegler«, Tag des offenen Denkmals, Bremerhaven.

Dr. Albrecht Sauer

- 5.7.2012: "What do we know about the Impact of Medieval Written Sailing Directions?", 6th International Congress of Maritime History, International Maritime Economic History Association/ University of Gent, Gent, Belgien.
- 4.10.2012: "Transmission of Scientific Basics and Nautical Knowledge to the Public in a Museum: Exhibiting Historical Chronometers in the 21st Century", XVI Reunion of the International Committee for the History of Nautical Science, Bremerhaven.
- 6.10.2012: "The Bremen Cog: Find, Reconstruction, Preservation, Sailing Properties and Historical Importance", XVI Reunion of the International Committee for the History of Nautical Science, Bremerhaven.
- 10.10.2012: »Segeleigenschaften der Bremer Hansekogge von 1380«, 50-jähriges Kogge-Jubiläum, DSM, Bremerhaven.
- 12.10.2012: »Vor vierhundert Jahren um die halbe Welt: Die Ostindienfahrt des Leipzigers Johann Verken, 1607–1612«, Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser, Brake.
- 27.11.2012: »James Cook und die Seekarte«, Überseemuseum, Bremen.

Dr. Ursula Warnke

- 25.1.2012: "The Scientific Work in a 'Research Museum' of the Leibniz Association", DSM, Bremerhaven.
- 2.2.2012: »Wissenschaftliche Recherche als Grundlage eines Theaterprojekts und die Vermittlung historischer Fakten durch Theater«, Kreisparkasse Bremerhaven.
- 23.2.2012: »Das DSM – eine außeruniversitäre Forschungseinrichtung in Bremerhaven«, Wirtschaftsuni, Bremerhaven.
- Posterpräsentation »Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee« im Rahmen des Sachsensymposiums in Durham vom 1.–7.9.2012.
- 11.10.2012: "Bremerhaven – City of Climate", PLACES-Projekttreffen, Tartu, Estland.
- 27.10.2012: »Qualitätssicherung in einem Forschungsmuseum«, Leibniz-Führungskolleg, Potsdam.
- 20.10.2012 (zusammen mit M. Belasus): »Das Pilotprojekt Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee«, Jahrestagung des Arbeitskreises für Unterwasserarchäologie im Verbund der Landesarchäologen (AKUWA), Hannover



Klaus-Peter Kiedel & Horst
Koperschmidt

Rund um Steubenhöft und Alte Liebe

Mit dem Pressefotografen Konrad
Nonnast in den Cuxhavener Häfen
in den 1950er und 1960er Jahren
Bremerhaven, Wiefelstede 2014



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 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/innen, die als Kuratorinnen und Kuratoren tätig sind, haben sich mehrfach mit Ausstellungsgestaltern getroffen und ihre Überlegungen und Ideen vorgestellt. Seitdem werden die Planungen vorangetrieben. Dementsprechend sind die Arbeiten an der jetzigen Dauerausstellungen weniger intensiv gewesen und beschränkten sich auf zwingend notwendige Veränderungen.

Die Sonderausstellungen

Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmensgeschichte
(23. Februar 2011 bis Sommer 2013)

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 ist auf dem Museumsschiff zu besichtigen.

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 fünfzig 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.

Das Staatsschiff: Deutschland und Europa (4. März bis 3. Juni 2012)

Auf dem von Lars U. Scholl und Nicole Hegener von der Humboldt-Universität in Berlin veranstalteten Symposium »Vom Anker zum Krähenest – Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie«, das im April 2010 im Deutschen Studienzentrum in Venedig mit internationaler Beteiligung abgehalten worden war, hielt Stephan Leibfried einen Vortrag mit dem Titel: »Bismarcks Fall 1890 und die Erfindung des deutschen Staatsschiffs ›Der Lotse geht von Bord‹ als Schiffsbild der deutschen Politik«, der Ausgangspunkt für eine Kabinettsausstellung im DSM wurde. Prof. Dr. Stephan Leibfried ist Sprecher des von der DFG geförderten Sonderforschungsbereichs 597 »Staatlichkeit im Wandel« an der Universität Bremen.

Am 4. März 2012 wurde die von Leibfried und Lars U. Scholl vorbereitete Ausstellung im DSM eröffnet. Sie ging von dem deutschen Gebrauch der Staatsschiffmetapher von 1890 bis zur Gegenwart aus, wurde dann auf EU-Ebene von 1950 bzw. 1957 bis zur Gegenwart ausgeweitet und umfasste einige weitere Länder. Die im Sonderforschungsbereich gesammelten Vorlagen wurden durch die Bestände des DSM ergänzt. Die weltbekannte Karikatur »Dropping the Pilot« von Sir John Tenniel erschien 1890 in der Zeitschrift »Punch«. Sie ist in der Folge mehrfach in leichten Abwandlungen als Vorlage verwendet worden: 1915 zum 100. Geburtstag Bismarcks und 25 Jahre nach der berühmten Karikatur von Bismarcks Entlassung von Bernard Partridge, 1918 mit dem Titel »Dropping the Pirate« aus Anlass der Abdankung Kaiser Wilhelms II. von William H. Walker, von Peter Leger 1974 anlässlich des Rücktritts von Willy Brandt und 1982 von Hermann Degwitz, wenige Tage bevor Helmut Schmidt aufgrund eines konstruktiven Misstrauensvotums das Kanzleramt verlor. Auffallend bei der Schmidt'schen Karikatur ist, dass nur der »Lotte« und kein Kapitän oder eine neue Führungsfigur zu sehen ist. Das Titelbild des »Spiegel« erschien am 20. September 1982, elf Tage bevor Helmut Kohl zum Kanzler gewählt wurde.

Der anschauliche Einführungsvortrag von Stephan Leibfried fesselte die Zuhörer außerordentlich. Während der Dauer der Ausstellung konnten noch weitere Darstellungen eingebracht werden.

Zeit auf See

(6. Mai bis 25. November 2012)

Uhr ist nicht Uhr. Marinechronometer zum Beispiel sind kleine, wertvolle Kunstwerke, die in der Sonderausstellung »Zeit auf See« gezeigt wurden. Fast vier Jahre forschte, suchte und sammelte Albrecht Sauer rund um das Thema Schiffschronometer.

Die präzise Feststellung der Zeit war in der astronomischen Navigation auf See unverzichtbar zur Bestim-

mung des geographischen Längengrades. Zu diesem Zweck dienten Präzisionsuhren, die sogenannten Chronometer. Seit im Jahr 1735 der erste »time keeper« durch den Engländer John Harrison vorgestellt wurde, erfuhren diese Instrumente insbesondere in Großbritannien und Frankreich durch staatliche Förderung eine ständige Verbesserung und fertigungstechnische Vereinfachung, um sie für breitere Kreise der Schifffahrt erschwinglich zu machen. In Deutschland wandte man sich aus unterschiedlichen Gründen erst spät der Chronometerfertigung zu. Dann allerdings – besonders seit der Einführung jährlicher Chronometer-Wettbewerbsprüfungen durch die Deutsche Seewarte 1877 – setzte eine lebhaftere und oftmals auch eigenständige Entwicklung ein. Deutsche Chronometer brauchten bald den Vergleich mit ihren westeuropäischen Konkurrenten nicht mehr zu scheuen, und so widmete sich die Ausstellung neben diesen ästhetischen und faszinierenden Instrumenten besonders auch ihren Herstellern und ihren Werkstätten.

Am Sonntag, dem 6. Mai 2012 wurde die Ausstellung eröffnet und lockte bis zum 25. November besonders viele Gäste nach Bremerhaven. Und es kamen nicht nur Uhren-Enthusiasten. Die Ausstellung war nicht allein eine »ästhetische Freude«, sie war auch ein Erlebnis, das tickte und schnurrte.

SichtRäume

(1. Juli bis 30. August 2012)

Die Bremerhavener Fotogruppe CREATIV besteht aus 16 Mitgliedern aus Bremerhaven und Umgebung, deren gemeinsames Hobby die Fotografie ist. Das Anliegen der Gruppe ist es, ihre Bilder vorzustellen und über die Fotos zu diskutieren. Von der – nach Möglichkeit – offenen Diskussion erhoffen sich die Hobbyfotografen Anregungen für ihre Fotografie. Das Kabinett im Deutschen Schifffahrtsmuseum bot der Gruppe zwischen dem 1. Juli und dem 30. August 2012 für die Ausstellung »SichtRäume« ein geeignetes Forum und erfreute die Besucher mit außergewöhnlichen Ansichten der Architektur und der Ausstellungen des DSM.

Bremerhavens Perspektiven

(13. September 2012 bis 28. Februar 2013)

Eine Sonderausstellung und sieben Vorträge beinhaltete die unter dem Motto »Bremerhavens Perspektiven« stehende Veranstaltungsreihe. In dem Gemeinschaftsprojekt des DSM mit der Nordsee-Zeitung (NZ) erklärten Experten aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Wissenschaft die zukünftigen Möglichkeiten der Stadtentwicklung.

»Die Stadt schaffte den Wandel«, stellte Dr. Jost Lübben, Chefredakteur der Nordsee-Zeitung, in seinem Vorwort zum Luftbild-Buch »Bremerhavens Perspektiven« fast nüchtern fest. Er lobte die Bremerhavener dafür, dass sie nie aufgegeben und dem »Negativ-Image Zuversicht, Kreativität und vor allem Kampfgeist« entgegen gesetzt hätten. Im Mittelpunkt des Luftbildbandes von NZ-Fotograf Wolfhard Scheer stehen des-

halb vor allem die strukturellen Leistungen der vergangenen 40 Jahre. Diese konnten vom 13. September 2012 bis zum 28. Februar 2013 in einer Kabinett-Ausstellung des DSM noch einmal übergroß und eindrucksvoll besichtigt werden. Passend zur Ausstellung äußerten sich Fachleute an sieben Vortragsabenden und boten eine Zeitreise durch 40 Jahre Bremerhaven mit Ausblicken in die Zukunft.

Schrumpfendes Holz – wachsendes Eisen (seit 7. Oktober 2012)

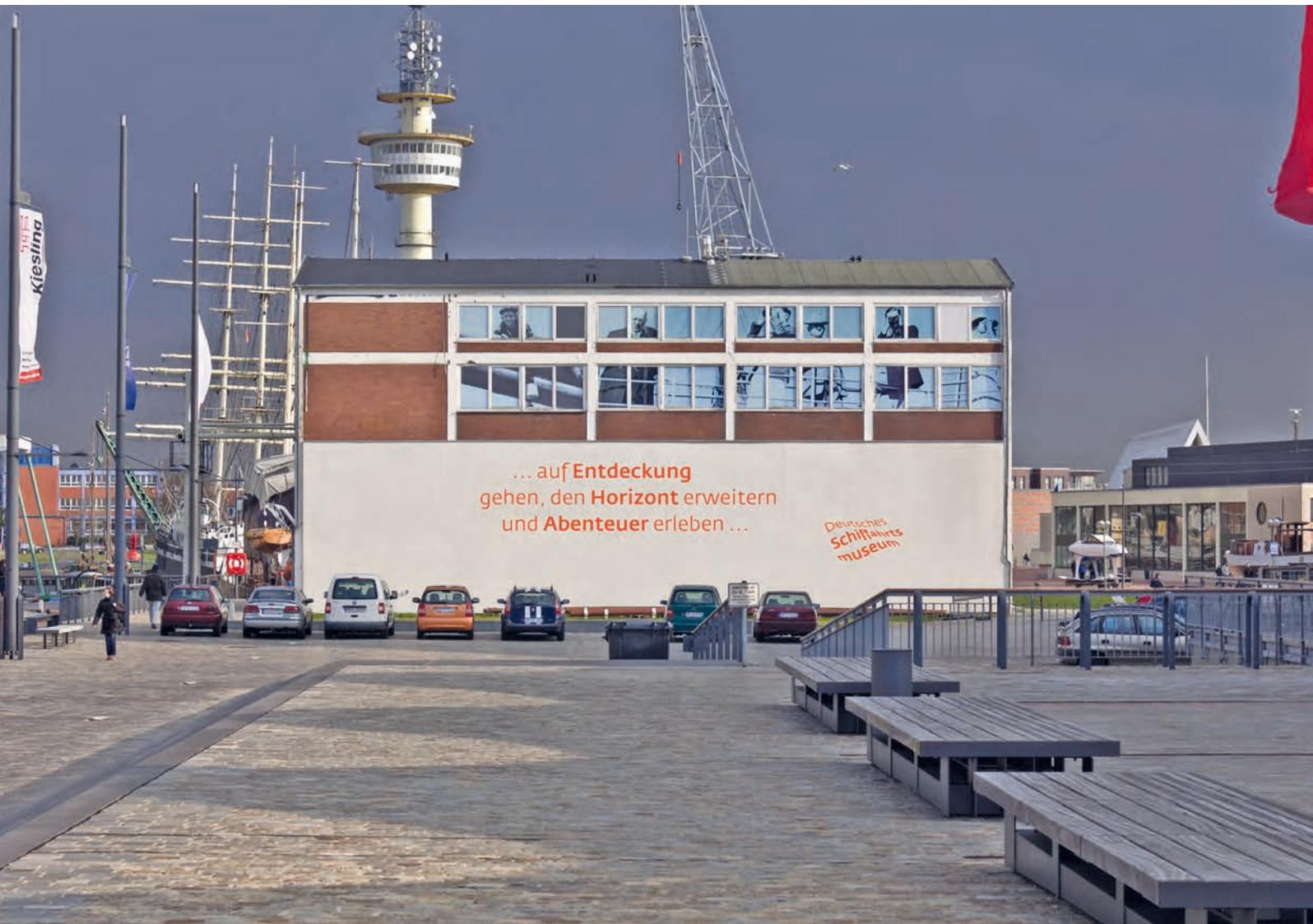
Archäologisches Holz und Eisen gehören zu den am schwierigsten zu konservierenden Materialien: Während sie im Boden mitunter Jahrtausende überdauern haben, beginnen sie häufig sofort nach der Bergung zu zerfallen. Holz schrumpft und zerreißt, wenn es unkontrolliert getrocknet wird, Eisen zerbricht quasi in Zeitlupe durch die neu beginnende voluminöse Korrosion in seinem Innern. Besonders bei großen Fundmengen sind also schnelle konservatorische Maßnahmen erforderlich.

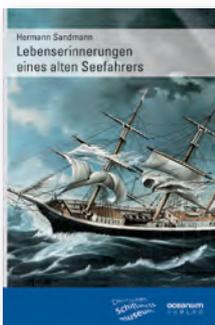
Die Ausstellung »Schrumpfendes Holz – wachsendes Eisen« stellt die Problematik um die archäologischen Materialien Holz und Eisen sowie die verschiedenen Lösungsansätze, die im Projekt behandelt wurden, auch für Laien verständlich vor. Dabei sind nicht nur gut konservierte Objekte zu sehen, sondern es werden gezielt auch Stücke gezeigt, die nicht so sehr unter dem

»Zahn der Zeit«, aber unter einer mangelhaften Lagerung gelitten haben. Neben den archäologischen Funden sind ebenso Pulverproben und Holzproben ausgestellt, die in den Experimenten untersucht wurden. Sie erzählen aus dem Projektalltag und beleuchten die anspruchsvolle naturwissenschaftliche Seite der Restaurierung. Die Ausstellung wurde vom Römisch-Germanischen Zentralmuseum übernommen, das diese aus Anlass eines abgeschlossenen Forschungsprojektes (KUR-Projekt »Massenfunde in archäologischen Sammlungen«) konzipiert hatte.

Frank Rödel. Terra Incognita (9. Dezember 2012 bis 17. März 2013)

Der Berliner Künstler Frank Rödel begleitete das deutsche Forschungsschiff POLARSTERN auf einer Expedition in die Antarktis, um die Forschungsarbeiten der Wissenschaftler auf dem Schiff und an Land fotografisch zu dokumentieren. Die Expedition bot ihm als Künstler Einblicke in eine atemberaubende Landschaft. Von der Weite und Unberührtheit dieser einzigartigen Region erzählt Frank Rödel in seinen Fotos, Gemälden und Collagen, die vom 9. Dezember 2012 bis zum 17. März 2013 in der Ausstellung »Terra Incognita« im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu sehen waren. Die Ausstellung entstand in Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.





Hermann Sandmann
Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers
oder Erlebnisse und Beobachtungen
von frühester Jugend bis zum
78. Lebensjahre
Bremerhaven, Wiefelstede 2012

H. S. SANDMANN



IX. VERANSTALTUNGEN FÜR SEHLEUTE, SEELEUTE UND INTERESSIERTE

Besuch des Präsidenten der Leibniz-Gemeinschaft

Der 9. Februar 2012 war schon lange rot im Kalender angestrichen: Für diesen Tag hatte sich Prof. Dr. Karl-Ulrich Meyer, der Präsident der Leibniz-Gemeinschaft, im Deutschen Schiffahrtsmuseum angesagt. Sorgfältig bereiteten das Direktorium und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Besuch vor. Lange wurde diskutiert und geübt, bis die Präsentation des DSM zur Zufriedenheit aller Beschäftigten gelang. Das Interesse und die Anerkennung des Präsidenten für das Museum und die wissenschaftliche Arbeit ist noch heute ein großer Ansporn, auch weiter an der Optimierung der Einrichtung zu arbeiten. Lars U. Scholl überreichte Karl-Ulrich Meyer eine Schmuckausgabe der Publikation über die Reisebeschreibungen des bayrischen Landsknechts Ulrich Schmidl aus der Reihe »Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum« und freute sich über die Zusicherung des Präsidenten, dass das eindrucksvolle Werk einen Ehrenplatz erhalten solle.

50 Jahre Fund der Bremer Hansekogge von 1380

Am 8. Oktober 1962 wurde bei Baggerarbeiten in der Weser die Bremer Hansekogge von 1380 gefunden. Für das DSM war dieser Fund ein außerordentlicher Glücksfall. Die Entscheidung Bremens, diesen sensationellen Fund an das Museum zu übergeben, war einer der Gründe für die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an der Einrichtung.

Der 50. Jahrestag des Koggefundes wurde im Jahr 2012 gebührend gefeiert. Bremens Bürgermeister Jens Böhrnsen und Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz sprachen zu rund 200 geladenen Gästen. Musikalisch wurde die Veranstaltung durch das Ensemble Qualia mit Renaissance-Musik begleitet. Mit Vorträgen und Veranstaltungen während einer Festwoche, die vom 8. bis zum 14. Oktober dauerte, informierten

interne und externe Experten über Koggen allgemein und die Bremer Hansekogge im Speziellen.

Tag der Seenotretter

Für den mittlerweile traditionell im Museumshafen des DSM begangenen Tag der Seenotretter hatten sich die Organisatoren im Jahr 2012 etwas Besonderes einfallen lassen: Mit Hilfe von 50 Flaggen, einem Boot, 240 PS, 75 Meter Schlepplleine und 750 Kilogramm Zugkraft sollte ein Rekord aufgestellt werden, mit dem ein Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde geschafft werden sollte. Alle 50 Flaggen sollten auf einem selbst gebauten Gerüst durch die Zugkraft des Motorbootes CHRISTIAN, dem Tochterboot der RUDOLF HERMANN MEYER, gleichzeitig gehisst werden. Dazu wurden durch die Mitarbeiter des DSM mit Unterstützung der Kreishandwerkerschaft 50 Flaggenmasten errichtet und mit verschiedenen Flaggen bestückt. Mit Hilfe einer Schlepplleine sollte CHRISTIAN die Flaggen an den Masten hochziehen.

Entwickelt worden war die Idee von Museumspädagoge Gero Klemke, der mit den Kollegen aus dem Technischen Dienst und den Auszubildenden der Kreishandwerkerschaft monatelang an der Umsetzung getüftelt hatte. Die Frage, ob die Zugkraft des kleinen Tochterbootes ausreichen würde, um die Last der 50 Flaggen und Seile in die Höhe zu ziehen, blieb bis zuletzt spannend. Als CHRISTIAN die Schlepplleine mit 240 Pferdestärken anzog, heulte der Motor des Bootes auf wie bei einem Rennen der Formel 1. Nach einer Minute spannte sich die Leine und alle 50 Flaggen stiegen an den Masten empor. Ob die Aktion es in das Guinness-Buch schafft, ist noch nicht entschieden. Eine Mordsgaudi war das Experiment am Alten Hafen am Sonntagmittag auf jeden Fall – für rund 300 Schaulustige rund ums Becken und für die Seenotretter.

Oper »Der Leuchtturm«: Was die Kogge mit dem geheimnisvollen Verschwinden einer Leuchtturmbesatzung zu tun hat

Von 1896 bis 1899 wurde auf den Flannan Isles, die vor allem von Seevögeln bevölkert ist, ein Leuchtturm errichtet, der kaum ein Jahr in Betrieb war, denn am zweiten Weihnachtsfeiertag 1900 meldete der Kapitän des Versorgungsschiffs: »Auf den Flannan Isles ist ein fürchterliches Unglück geschehen. ... Bei unserer Ankunft war auf der Insel keine Spur von Leben zu entdecken. ... Die Uhrwerke waren angehalten und auch alle anderen Anzeichen deuten darauf hin, dass das Unglück ungefähr vor einer Woche passiert sein muss.« Der Vorfall war bald Gegenstand landesweiter Spekulationen. In einer Gerichtsverhandlung wurde versucht, das Verschwinden der Männer zu klären. Schlussendlich einigte man sich darauf, dass die drei Männer am Nachmittag des 15. Dezember von den gewaltigen Wassermassen einer unerwartet hohen Sturzwelle mit unwiderstehlicher Gewalt hinweggespült worden waren.

Diese Gerichtsverhandlung wurde von dem Komponisten Peter Maxwell Davies in einer Kammeroper verarbeitet. Um den Besuchern die mystische Stimmung zwischen Realität und Vision nahe zu bringen, wählte Ulrich Mokrusch, der Intendant des Stadttheaters Bremerhaven, die Koggehalle im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Die Kogge erfüllte die Funktion eines Schiffstorsos, der vorhandene Balkon wirkte wie eine Kommandobrücke. Auf ihr wurde der Prolog mit den drei Offizieren gespielt, im Zuschauerraum stand eine bewegliche Plattform mit einem Mast, die beim Begehen so sehr schwankte, dass man auf diese Weise hohen Seegang imitierten konnte. Das Städtische Orchester Bremerhaven spielte in Kammerbesetzung und begeisterte das Publikum ebenso wie die drei Sänger und der Dirigent. Alle Aufführungen waren ausverkauft und die Zuschauer belohnten die Akteure mit viel Beifall.

Piraten

Ein weiteres Theaterprojekt konnte das DSM im Jahr 2012 in Kooperation mit der Künstlergruppe »Das letzte Kleinod« präsentieren. Im September 2012 zeigte das Ensemble eine dokumentarische Theatervorstellung über die Piraterie. Das Stück entstand nach Aussagen von Zeugen und anhand von Recherchen, für die der Autor und Regisseur Jens-Erwin Siemssen eigens nach Ostafrika gereist war, um etwas über die Hintergründe der Piraterie zu erfahren.

Familiensonntage

In der zweiten Jahreshälfte machte Museumspädagoge Gero Klemke interessierten Familien ein besonderes Angebot: An vier Sonntagen lud er zu speziellen Themenführungen und Mitmach-Aktionen ins Deutsche Schiffahrtsmuseum ein. Beginnend mit dem »Abenteuer Bordalltag« konnten sich große und kleine Teilnehmer am zweiten Termin über Entstehung und Wirkung von Meeresströmungen und Wellen informieren. Der dritte Sonntag stand ganz im Zeichen des Wassersports und eröffnete die Möglichkeit, sich mit den Bedingungen zum Erwerb eines Sportbootführerscheins vertraut zu machen. Den Abschluss der Familiensonntage bildete die Veranstaltung »Flaggen«, aus der kein Teilnehmer hinausging, ohne seinen Namen im internationalen Flaggenalphabet schreiben zu können.

Der Nikolaus im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Wer kennt ihn nicht, den Heiligen Nikolaus? Als Schutzpatron der Seefahrer ist er von ganz besonderer Bedeutung für das Deutsche Schiffahrtsmuseum. So sollte sein Namenstag, der 6. Dezember, im Jahr 2012 in traditioneller Weise begangen werden. An Bord der Bark SEUTE DEERN versammelten sich viele Kinder, um begeistert der Geschichte des Heiligen Nikolaus zu lauschen. Schnell war die Figur des ewig lächelnden dicken Mannes mit Rauschbart vergessen. Der Bischof aus Myhra, der sich den Menschen verbunden fühlte und mit seinen Gaben darum bemüht war, Not zu lindern, zog die Kinder in ihren Bann. Voller Freude hörten sie davon, dass es ursprünglich kein Stiefel war, den man dem Heiligen hinstellte. Vielmehr wurden kleine Schiffe gebastelt, die man mit einer Kerze bestückt ins Wasser setzte und schwimmen ließ. Der Legende nach sah der Heilige Nikolaus das Licht und erfreute die Schiffchensetzer mit kleinen Gaben.

An die Überlieferung anknüpfend bastelten auch die Kinder an Bord der SEUTE DEERN mit den Mitarbeitern der Museumspädagogik ein kleines Schiff. Leider machten die Wetterbedingungen es unmöglich, diese mit einem Licht darauf schwimmen zu lassen. Dennoch zeigte sich Nikolaus großzügig und füllte die Schiffchen mit Mandarinen, Nüssen und ... einem Nikolaus aus Schokolade.



X. ANHANG

Ansprechpartner

Direktorium

Geschäftsführender Direktor:

Dr. Falk Fabich (kommissarisch)
+49 (0)471 48207-49
fabich@dsm.museum

Assistenz:

Mariam Stamm, M.A.
+49 (0)471 48207-16
stamm@dsm.museum

Museumsdirektorin:

Dr. phil. Ursula Warnke
+49 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Sekretariat:

Hanna Thamm
+49 (0)471 48207-43
thamm@dsm.museum

Veranstaltungsmanagement

Elke Kreowski
+49 (0)471 48207-61
kreowski@dsm.museum

Verwaltung

Dipl.-Vw. Beatrix Fromm
+49 (0)471 48207-27
fromm@dsm.museum

Fachbereiche

Schifffahrt in der Vor- und Frühgeschichte:

N.N.

Schifffahrt im Mittelalter:

Hans-Walter Keweloh (bis 02/2012)
+49 (0)471 48207-11
keweloh@dsm.museum

Dr. phil. Ursula Warnke

+49 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Schifffahrt in der Frühen Neuzeit:

Dr. phil. Albrecht Sauer
+49 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Flößerei und Fährschifffahrt:

Hans-Walter Keweloh (bis 02/2012)
+49 (0)471 48207-11
keweloh@dsm.museum

Schifffahrt im Industriezeitalter, Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl (bis 03/2012)
+49 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Technikgeschichte:

Dr. phil. Dirk J. Peters
+49 (0)471 48207-36
peters@dsm.museum

Sozial- und Technikgeschichte:

Klaus-Peter Kiedel
+49 (0)471 48207-64
kiedel@dsm.museum

Segelschiffahrt im Industriezeitalter:

Ursula Feldkamp, M.A.
+49 (0)471 48207-76
feldkamp@dsm.museum

Fischerei und Walfang:

N.N.

Marinemalerei:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl (bis 03/2012)
+49 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Nautik und Gezeitenforschung:

Dr. phil. Albrecht Sauer
+49 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Polar- und Meeresforschung:

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann
+49 (0)471 48207-15
huxmann@dsm.museum

Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe:

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl (bis 03/2012)
+49 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Schiffsarchäologie:

Dr. phil. Ursula Warnke
+49 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Nassholzkonservierung:

Dr. forest. Jana Gelbrich
+49 (0)471 48207-62
gelbrich@dsm.museum

Wissenschaftlicher Service**Archiv:**

Klaus-Peter Kiedel
+49 (0)471 48207-64
kiedel@dsm.museum

Bibliothek:

Dr. phil. Albrecht Sauer
+49 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Leserservice:

Simon Kursawe
+49 (0)471 48207-44
kursawe@dsm.museum

Magazin:

Prof. Dr. Lars U. Scholl (bis 03/2012)
+49 (0)471 48207-49
scholl@dsm.museum

Wissenschaftliche Redaktion:

Erik Hoops, M.A.
+49 (0)471 48207-13
hoops@dsm.museum

Ursula Feldkamp, M.A.

+49 (0)471 48207-76
feldkamp@dsm.museum

Vermittlung:

Gero Klemke
+49 (0)471 48207-48
klemke@dsm.museum

Dr. phil. Ursula Warnke

+49 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Informations- und Kommunikationstechnologie:

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
+49 (0)471 48207-14
schindler@dsm.museum

Technischer Dienst:

Heiko Maischl (kommissarisch)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

Dr. phil. Ursula Warnke
+49 (0)471 48207-67
warnke@dsm.museum

Personalrat:

Vorsitzender:
Dr. phil. Albrecht Sauer
+49 (0)471 48207-25
sauer@dsm.museum

Frauenbeauftragte:

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
+49 (0)471 48207-14
schindler@dsm.museum

Bildnachweis

Titel: Fischereischutzboot POSEIDON in schwerer See. Ausschnitt aus einem Gemälde aus dem 2012 übernommenen Nachlass des Malers Rudolf Ressel. (Repro: DSM)

S. 7: Dr. Falk Fabich. (Foto: Forschungsverbund Berlin)

S. 8/9: Motive aus dem 2012 erschienenen Band 3 der Serie »Schiffahrt und Fotografie«. (Fotos: Hans Hartz/Archiv DSM)

S. 15: FREDERIK VIII begegnet HAPAG-Liner HAMBURG. Ausschnitt eines Gemäldes von Rudolf Ressel. (Repro: DSM)

S. 17: Sonarbild des im Dezember 1944 vor dem Finnischen Meerbusen gesunkenen Zerstörers Z36; vgl. S. 38. (Sonar-Image: Nord Stream, Zug/Schweiz)

S. 18/19: Eine der vielen in der Publikation »Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit« von René Tebel gezeigten Seekarten, hier Ausschnitt aus einer Portulankarte des nördlichen Indischen Ozeans, um 1519. (Repro: BNF, Paris)

S. 22: Silbermodell des Schlüsselfeldpokals aus der zur gleichnamigen Sonderausstellung erschienenen Publikation »Die Welt der Schiffsmodelle«. (Foto: Egbert Laska/DSM)

S. 34: In der Sonderausstellung »Zeit auf See« gezeigtes Chronometer Nr. 48, John Arnold, London 1786. (Foto: Egbert Laska/DSM)

S. 40/41: Im Jahr 2012 vorbereitet wurden die »Seegeschichten«, mit denen das DSM 2013 erstmals seit vielen Jahren wieder eine Veröffentlichung vorlegte, die sich gezielt an Kinder und Jugendliche wendet. (Repros: Gerken Concept, Wiefelstede)

S. 43: Ansicht von Amsterdam auf dem Boden einer

Tabakdose aus Messing. Illustration zum Beitrag »Tabakdosen für Seefahrer« von Detlev Ellmers aus dem Deutschen Schiffsarchiv 34, 2011. (Repro: Erik Hoops/DSM)

S. 48/49: Illustrationen aus der zweisprachigen Publikation zum Ebersdorfer Schiffsmodell, erschienen als Band 70 der wissenschaftlichen »Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums«. (Foto S. 48: Horst Oertel, Chemnitz; Foto S. 49: Vikingskibsmuseet, Roskilde/Dänemark)

S. 52: Der Nachruf von Rüdiger von Ancken auf den Marinemaler Rudolf Ressel im wissenschaftlichen Jahrbuch des DSM – hier Ausschnitt aus einem Gemälde des Fischdampfers HELGOLAND – bildete die Initialzündung zur Übernahme des Nachlasses des Künstlers.

S. 62/63: Im Jahr 2012 begannen die Planungen für Band 4 der erfolgreichen Buchserie »Schiffahrt und Fotografie«, der im Jahr 2014 Fotografien des Cuxhavener Pressefotografen Konrad Nonnast zeigen wird. (Fotos: Konrad Nonnast/Archiv DSM)

S. 65: Blick von Norden auf das Koggebräu-Gebäude mit dem dahinter liegenden Museumsareal. (Foto: polyform, Berlin)

S. 66/67: Mehrere Veröffentlichungen des DSM wurden im Jahr 2012 in Zweitaufgaben vorgelegt, darunter Hermann Sandmanns um Illustrationen ergänzte »Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers«. Hier zu sehen die harte Arbeit des Lenzens bei schwerem Wetter und eine Hafensicht von Singapur im 19. Jahrhundert. (Archiv DSM)

S. 69: Elemente des neuen Leitsystems: Orientierungstelen und »wegweisende« Beschriftungen im Innenbereich. (Fotos: polyform, Berlin)

Impressum

© 2014, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven

Koordinierung und Text:
Dipl.-Vw. Beatrix Fromm

Korrektorat und Bildredaktion:
Erik Hoops, M.A.

Gestaltung und Produktion:
Tobias Gerken GmbH, Wiefelstede



Deutsches
Schiffahrts
museum