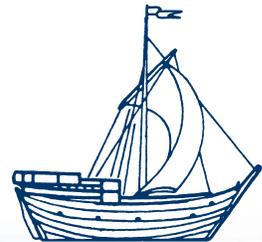


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2010



Bremer Hanse-Kogge

Einzelexemplar € 1,50, für Mitglieder frei
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:

Die hölzerne Bark SEUTE DEERN ist das Wahrzeichen der DSM-Museumsflotte und beherbergt zugleich eines der beliebtesten Bremerhavener Restaurants.

(Fotos: Klaus-Peter Kiedel)

Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums:

1. 4.–31. 10.: täglich 10–18 Uhr

1. 11.–31. 3.: täglich, außer montags, 10–18 Uhr

24., 25. und 31. 12.: geschlossen

Der Förderverein in eigener Sache

Der Vorstand bittet alle Mitglieder, Adressenänderungen der Geschäftsstelle mitzuteilen, da der Förderverein jedes Jahr durch nicht gemeldete Anschriftenänderungen Mitglieder verliert. Gleichzeitig wird um Mitteilung bei Statusänderungen gebeten, zum Beispiel, wenn aus einem Studenten ein Berufstätiger oder aus dem Ehepaar eine Familie wird. Vielen Dank!

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Krischan Förster, Bremen; Erik Hoops, Klaus-Peter Kiedel, Dr. Dirk J. Peters, Dr. Albrecht Sauer, Prof. Dr. Lars U. Scholl und Michael Sietz, DSM, Bremerhaven; Wilfrid Sorgenfrei, Wehdel; Christina Voigt, DSM, Bremerhaven.

Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.,

Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 4 82 07-0, Fax (04 71) 4 82 07-55

Internet: <http://www.dsm.museum>; E-Mail: Fv@dsm.museum

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte.

Verantwortlicher Redakteur: Klaus-Peter Kiedel.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder.

Bankverbindungen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Konto-Nr. 1 008 200

Swift-Bic.: SBRE DE 22; IBAN DE 57 2905 0101 0001 0082 00

Dresdner Bank Bremerhaven (BLZ 292 800 11) Konto-Nr. 452 660 000

Swift-Bic.: DRES DE FF 292; IBAN DE 45 2928 0011 0452 6600 00

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 8, 2009.

Satz, Druck und Layout: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

DEUTSCHE SCHIFFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 1,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

32. Jahrgang, 2010.



Deutsche Schiffahrt 1.2010

	Schiffahrt aktuell	
Krischan Förster	German Tanker Shipping – Bremer Reederei erfolgreich im Tankschiffmarkt	2
	Schiffahrtsgeschichte	
Wilfrid Sorgenfrei	50 Jahre Dienst an Bord – ein beruflicher Werdegang	5
	Berichte aus dem Museum	
Michael Sietz	Hightech für die Schiffsarchäologie – Der Förderverein stiftet einen Digitalisierungsarm zur Dokumentation archäologischer Schiffsfunde am DSM	10
Klaus-Peter Kiedel	Technische Zeichnungen im Internet – DSM mit drei Partnermuseen erfolgreich beim Wettbewerbsverfahren der Leibniz-Gemeinschaft	13
Albrecht Sauer	Neues Highlight für die Bibliothek im DSM: Die „Kleinen Reisen“ (1601–1618) aus dem Verlag de Bry	16
Lars U. Scholl	„Alte Werft“ – Ein Gemälde des pommerschen Künstlers Hans Hartig	18
Lars U. Scholl	BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje – ein Gemälde des Berliner Künstlers Ulrich Hübner	20
Christina Voigt	Servicequalität als Marketinginstrument – Qualitätsmanagement im DSM	22
Dirk J. Peters	Historische Trockendocks in Japan – Internationale Tagung in Tokio zum Technologietransfer von Europa nach Japan im 19. Jahrhundert	25
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	27
	Notizen aus dem DSM	30
	Impressum/Titelbild	U2

German Tanker Shipping

Bremer Reederei erfolgreich im Tankschiffmarkt

Vorbemerkung der Redaktion: Zu den Mitgliedern des Fördervereins des Deutschen Schifffahrtsmuseums gehört auch die noch junge Bremer Reederei German Tanker Shipping. Krischan Förster stellt das Unternehmen mit dem folgenden Beitrag vor.

Vor mittlerweile zwölf Jahren wurde in den ersten Januartagen über einem alten Speichergebäude nahe der Bremer Innenstadt eine neue Flagge gehisst: die Buchstaben G und T auf viergeteiltem weiß-blauen Grund. Es war die Geburtsstunde der neuen Reederei German Tanker Shipping. Der Eigner war ein alter Bekannter: Emil Hartmann, ein in Bremen überaus geschätzter Kaufmann und Tanker-Experte. Mit 70 Jahren war der gebürtige Hesse, der nach dem Krieg nach Bremen gekommen war, bereits in einem Alter, in dem sich andere längst zur Ruhe gesetzt hätten. Stattdessen beendete er Ausgang des Jahres 1997 eine Ära. Ein halbes Jahrhundert hatte er beim Bremer Traditionsunternehmen Carl Büttner ge-

wirkt, bei dem er 1947 als Lehrling begann, 1971 Mitinhaber und geschäftsführender Gesellschafter wurde, bis er schließlich nach Differenzen um den künftigen Kurs des Unternehmens ausschied. 1998 wagte er noch einmal den Neuanfang. Das neue Unternehmen startete damals mit sieben Schiffen, heute fahren 13 moderne Doppelhüllentanker mit der „GT“-Flagge über die Meere. German Tanker Shipping unterhält damit die größte Tankerflotte unter deutscher Flagge.

Der jüngste Neubau, die erst im vergangenen Sommer in Dienst gestellte SEAPIKE, ist mit knapp 200 Metern Länge und einer Tragfähigkeit von 43.550 Tonnen der größte je in Deutschland gebaute Doppelhüllentanker. Wie all die Vorgänger- und Schwesterschiffe stammt auch die SEAPIKE von der Lindenau-Werft in Kiel. Es gehört zum Vermächtnis des im Sommer 2007 verstorbenen Firmengründers Emil Hartmann, Schiffe ausschließlich in Deutschland zu ordern. Er war der Lindenau-Werft treu verbunden, auch in Zeiten, als



Die Ostsee – hier eine Winterimpression von Bord der SEATURBOT – ist seit jeher ein wichtiges Fahrtgebiet der Bremer German Tanker Shipping. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Reederei-Archiv)



Flagge zeigen im Panamakanal: Die SEAMARLIN passiert die Gatun-Schleuse, die den Kanal vom Atlantik trennt.

andere längst zur Konkurrenz ins Ausland übergewechselt waren. Seine Nachfolger an der Spitze der Reederei, Ilse Hartmann und Frank Jungmann, setzten den Kurs bis zum vorerst letzten Neubau fort, trotz der Schwierigkeiten, in die die Lindenau-Werft durch die Insolvenz im vergangenen Jahr geraten war.

Der Erfolg wurde hart erarbeitet. Anfangs steuerte das junge Unternehmen durch schwere See. Die Flotte von German Tanker Shipping war damals im Schnitt bereits knapp zehn Jahre alt. Hartmann handelte getreu seinem Motto „Nicht verzagen – wieder wagen“ und bestellte noch im Jahr 1998 die ersten neuen Schiffe. Ein klares Signal auch an alle Skeptiker: Es ging volle Kraft voraus. Sukzessive wurden die kleineren, älteren Schiffe aus dem Dienst genommen und durch moderne Neubauten ersetzt. Der europaweit größten Serie von neun 32.000-Tonnern für das europäische Fahrtgebiet folgten vier Schiffe der neuen 40.000-Tonnen-Klasse für die Transatlantikkfahrt. Als fünftes, noch einmal vergrößertes Schiff folgte schließlich die SEAPIKE.

Schon Emil Hartmann hatte von Anfang an und lange vor verheerenden Tanker-Unglücken, wie zuletzt dem Untergang der PRESTIGE im Atlantik,

auf eine größtmögliche Sicherheit auf seinen Schiffen gesetzt. Der Schutz der Umwelt war dem Bremer Reeder ein besonderes Bedürfnis. Als ein Schlüsselerlebnis beschrieb er immer einen Ostsee-Urlaub, bei dem seine damals noch kleinen Töchter mit ölverschmierten Füßen vom Baden wiederkehrten. Damals durften Tanker noch auf offener See ihre Tanks reinigen und giftige Ölrreste ins sensible Ökosystem spülen. „Wir haben die Verantwortung, unseren Kindern eine gesunde Umwelt zu hinterlassen“, erklärte Emil Hartmann damals. „Und deshalb lassen wir sichere Schiffe bauen, selbst wenn sie teurer sind.“ Eine zwei Meter dicke Doppelhülle schützt auf allen Tankern die gefährliche Ladung, die Schiffe fahren ausschließlich unter deutscher Flagge und sind mit überwiegend deutschen Offizieren besetzt.

Alle Schiffe der Reederei German Tanker tragen die Namen von Fischen – von SEABASS (Barsch) bis SEATROUT (Forelle). Die Tradition reicht weit zurück bis ins Jahr 1971, als Emil Hartmann das Tankmotorschiff STÖR bauen ließ. Bei German Tanker beginnen die Schiffsnamen mit einem „Sea“, auch wenn die Vorsilbe strenggenommen nicht zum Namen dazugehört. Die GT-Tanker

PANORAMA CAFÉ

WESERBLICK

im Deutschen Schiffahrtsmuseum
 Hans-Scharoun-Platz 1, Bremerhaven, Tel. (04 71) 4 82 07 34

Wir servieren Ihnen täglich von 10 bis 18 Uhr
Kaffee und Kuchen, Eisspezialitäten und kleine Gerichte

sind nicht nur am Schriftzug an Bug und Heck zu erkennen. Zusätzlich tragen sie ihren Namensgeber an der Brücke über die Meere – in Form eines bunt bemalten Stahlblechfisches.

Zur Philosophie bei German Tanker Shipping gehörte es vom ersten Tag an, sich als „echte“ Reederei rundum um ein Schiff zu kümmern. Bauaufsicht, Bemanning, Befrachtung, Buchhaltung, Finanzierung, EDV, Zahlungsverkehr, Versicherungen, Versorgung mit Vorräten und Ersatzteilen, Wartung und Inspektionen sowie die ständige Überwachung und Verbesserung aller Qualitäts- und Sicherheitsstandards wurden und werden zentral aus der Hans-Böckler-Straße in Bremen gesteuert. Im Laufe der Jahre wurde das Fahrtgebiet deutlich ausgeweitet. Zunächst waren die Schiffe im Spot-Markt in europäischen Gewässern zwischen Russland, England, Nord- und Ostsee bis hinunter an die französische Atlantikküste und ins Mittelmeer unterwegs. Im achten Jahr des Bestehens von German Tanker Shipping richtete sich der Blick weit nach Westen. Beginn-

end mit dem ersten 40.000-Tonnen-Tanker SEATROUT, bei einer Länge von 188 Metern um ein Viertel größer als alle Vorgänger, begann die Transatlantikfahrt.

Bislang war der Kurs erfolgreich. Die Tonnage bei German Tanker hatte sich seit 1998 von 126.000 auf heute etwa 465.000 Tonnen Tragfähigkeit (tdw) fast vervierfacht. Zwar bekommt auch German Tanker Shipping derzeit die Folgen der Weltwirtschaftskrise deutlich zu spüren. Experten des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) sehen jedoch weitere gute Perspektiven in der Tankschifffahrt, vor allem auch für Produktentanker, wie sie für die Bremer Reederei fahren. Bei German Tanker sieht man sich gut aufgestellt, wieder ansteigende Raten machen zudem Mut. „Mit der guten Qualität der Schiffe und unserem hervorragenden Team werden wir als Reederei unsere Position im Markt halten und sogar noch ausbauen können“, sagt Frank Jungmann, geschäftsführender Gesellschafter bei German Tanker Shipping.

50 Jahre Dienst an Bord – ein beruflicher Werdegang



Dampfschlepper durchpflügten in den 1950er Jahren zunächst noch in großer Zahl den Hamburger Hafen. Um 1960 waren viele von ihnen aber bereits abgewrackt oder zu Motorschleppern umgebaut worden.

(Foto: Walter Lüden, © DSM)

Gerade 15 geworden, werde ich nach neun Schuljahren im April 1960 zum Zeitpunkt einer ersten, aus heutiger Sicht leichten Rezession nach dem Wiederaufbau in den 50er Jahren in das Leben entlassen. Was soll der Junge nun werden? Es ist schwer, Lehrstellen zu finden.

Der spätere Ehemann meiner Mutter fährt damals als Maschinist auf den Dampfschleppern der bekannten Hamburger Reederei Petersen & Alpers, und so habe ich schon als Schuljunge manchen Tag und manche Nacht im Hamburger

Hafen verbracht – an Bord von WILLY CHARLES, EMIL, KARL oder auch JAN, dem letzten Dampfschlepper-Neubau der Nachkriegszeit für die Seeschiffsassistenten im Hamburger Hafen – mit stolzen 750 PS!

Bei P & A gibt es leider keine Lehrstelle für mich. Man ist aber behilflich und verweist auf einen neuen, seit 1958 angebotenen Lehrberuf im Hafen, nämlich den des Hafenschiffers, der für die Tätigkeit auf den über 700 Hafenfahrzeugen wie Barkassen, Fährschiffen und kleinen Kahn- und Schutenschleppern ausgebildet wird.

Am 1. April 1960 darf ich bei der Firma Johann Lüdders auf dem Schlepper TRANSPORT meine Hafenschifferlehre beginnen. Die Dampfmaschine leistet 160 PS, die Besatzung besteht aus drei Mann: dem Schipper, wie man den Schiffsführer in Hamburg nennt, dem Maschinisten mit Heizerqualitäten und mir als Lehrling an Deck.

Zum Arbeitspensum gehört alle Wochentage einschließlich samstags das Deckwaschen mit Pütz und Dweil (Wischmob), das Messingputzen an Bullaugen, Glocke und Windhutzen und das Trimmen der Positionslampen. Diese werden noch mit Petroleum betrieben und müssen gereinigt und wegen der Befahrung der Tankschiffshäfen nach dem Zünden mit Funkengittern versehen werden. Kohle wird jede Woche einmal gebunkert, maximal acht Tonnen. Greifer geben die Kohlen an Deck, von wo sie durch die runden, im Durchmesser etwa 60 cm großen Eisenluken in die etwa 1,20 m breiten Bunkerräume zwischen Kessel und Bordwand fallen und dort gestaut werden müssen. Bewaffnet mit einer großen, aber kurzstieligen Kohlenschaufel, ist es meine Aufgabe, vor dem Bunkern den restlichen Kohlevorrat dem Meister vor das Feuerloch zu trimmen. Die anfallende Asche befördern alle Dampffahrzeuge täglich in die Elbe, möglichst im Dunk-



Nach getaner Arbeit: Körperpflege an Deck.

len oder tagsüber an Stellen, wo niemand zuschaut.

Nach dem ersten Jahr und zwei Monatsblöcken Berufsschule mit Motorenausbildung ist der Fortschritt nicht mehr aufzuhalten. Der Dieselschlepper JONNY mit einem 360 PS leistenden Deutzmotor wird mein Arbeitsplatz im zweiten und dritten Lehrjahr. Die Motorisierung bringt es mit sich, dass auf den kleinen Schleppern eine Zweimann-Besatzung üblich ist, bestehend aus Schipper und Decksmann. Der Maschinist, der auf dem Dampfschlepper die Maschine entsprechend den über den Telegraphen unter Deck signalisierten Anweisungen aus dem Ruderhaus bedient, ist dem direkt von der Brücke zu steuernden Wendegetriebene zum Opfer gefallen. Die Arbeit mit Kohle und Asche entfällt. Mein tägliches Brot sind Pflege- und Wartungsarbeiten an Deck, an der Maschine und im Maschinenraum sowie im Winter die Bestückung des mit Koks betriebenen Heizkessels. Über den Anblick, den unser Schiff damals bietet, würde heute jeder Museumsbesucher staunen: Alles, was aus Kupfer und Messing ist, egal ob an Deck oder in der Maschine, muss glänzen. Selbst Wasserflecken auf den Flurplatten werden mit Gasöl und Schmirgelleinen beseitigt. Die Lehrzeit endet am 31. März 1963. Mit der

Freisprechung durch die Handelskammer Hamburg in der Hamburger Börse bin ich nun Hafenschiffer.

Nach Fahrtzeiten im Hamburger Hafen, auf der Unter- und Oberelbe, den Binnenwasserstraßen vom Rhein bis Berlin, auf Binnenmotorschiffen sowie nach bestandenen Prüfungen zum See-Motorenführer C-KÜ und zum Maschinisten für Binnenmotorschiffe sind schließlich alle Voraussetzungen für den Erwerb des Binnenschiffer- und des Hafenpatents erfüllt – nur alt genug bin ich dafür noch nicht.

Unser Berufsschullehrer, ein Kapitän mit Patent für die Große Fahrt und auch sonst mit Weitsicht, impft uns ein, dass ein Hafen- und Unterelbepatent in wenigen Jahren nicht mehr gefragt sein werde, da Lastkraftwagen und moderne Binnenmotorschiffe sowie der aufkommende Containerverkehr die Kleinschiffahrt, Schlepper und Barkassen aus dem Hafenbild verdrängen würden. Ich habe zum Glück die Lehr- und Gesellenzeit auch genutzt, die Welthandelswege und die großen Reedereien für mich einzuordnen. Im Dezember 1963 wechsele ich daher gezielt in die Seeschiffahrt. Zwei Jahre meiner berufsverwandten Lehrzeit werden mir angerechnet, daher kann ich am Abend des 24. Dezember als Leichtmatrose auf dem Stückgutmotorschiff R. C. RICKMERS der Hamburger Reederei Rickmers einsteigen. Nach einer sechsmonatigen Reise und anschließendem Urlaub wechsele ich für zwei Reisen zur Hamburger Reederei John T. Essberger auf die in der Afrikafahrt eingesetzte ULANGA. Damit habe ich hinsichtlich der Fahrzeiten die Voraussetzungen für die Matrosenprüfung erfüllt. Auf der Seefahrtsschule auf der Halbinsel Priwall gegenüber von Travemünde schließe ich im April 1965, nach einem einmonatigen Vorbereitungslehrgang, eine zweite Lehre mit der Matrosenprüfung ab.

Es folgen Fahrzeiten als Matrose in der Großen Fahrt bei Woermann auf der NATAL und bei der Rickmers-Linie. Angemeldet in der Seefahrtsschule Hamburg, bleibe ich 1967 in der Hansestadt und warte in meiner kleinen Wohnung am Stadtpark auf den Beginn der Schule für

die Ausbildung zum Nautiker. Arbeit finde ich zwischenzeitlich bei den Howaldtswerken in der Transportabteilung für ausgebauten Maschinenteile. Nach vier Wochen wechsle ich zur Festmacherfirma Hellm, in deren Auftrag ich wieder mit dem Boot durch den Hamburger Hafen fahren kann. Das Frühjahr kommt und vom Seebäderschiff WAPPEN VON HAMBURG, das an den St. Pauli-Landungsbrücken zur Fahrt nach Helgoland startet, begrüßen mich morgens nach meiner Nachtschicht als Festmacher meine Schulkameraden aus der Hafenschifferklasse, die bei der HADAG die vorgeschriebene Seefahrtzeit sammeln und mich schließlich als Matrosen an Bord locken. Die Pläne für den Besuch der Seefahrtsschule geraten angesichts des zufrieden stellenden Jobs in den Hintergrund und nach der Saison 1968 laufe ich in den Hafen der Ehe ein. Als im Mai des folgenden Jahres die Geburt unseres Nachwuchses ansteht, bin ich Bootsmann auf einem Seebäderschiff in der Ostsee zwischen Dänemark und Schweden, bleibe also in häuslicher Nähe.

1969 wechsle ich zur Esso AG und fahre fortan auf dem Schlepper Esso 55, einem zum Schubschlepper modernisierten, mit Fluss-Radar, Funk und Beckerruder ausgerüsteten Alleskönner. Mit einem vorgespannten Schubleichter bebunkern wir Schiffe in Lübeck, Glückstadt und Hamburg mit Brennstoff.

Als die Altersuntergrenze für die Erlangung von Patenten auf Binnenwasserstraßen 1969 erreicht ist, erwerbe ich das Schifferpatent Klasse II auf westdeutschen Wasserstraßen und der Unterelbe bis zur Seegrenze und das Elbschifferzeugnis für die Oberelbe. Die Tätigkeit auf dem Schubverband beende ich im Frühjahr. Die Seeluft und die Freude am Seebädersdienst locken mich und meine kleine Familie. Nach einem Sommer als Bootsmann in der Passagierschiffahrt auf der Route zwischen Sylt und Helgoland – die Familie wohnt in Hörnum auf Sylt – beginnt im Oktober 1970 die Ausbildung zum Kapitän an der Seefahrtsschule Grünendeich. Nach bestandener Prüfung im Februar 1972 mit dem W im Patent,



Die ULANGA auf der Reede vor Abidjan.

(Foto: Verf.)

das Fahrten als Alleinsteuermann in Nord- und Ostsee erlaubt, heuere ich zunächst auf einem Schiff der Hamburger Firma Hausschild an. Zum Saisonbeginn am 1. Mai 1972 wechselte ich zurück zur HADAG und fahre als 2. Offizier die WAPPEN VON HAMBURG vom ersten Tag an verantwortlich im Revier der Elbe nach Helgoland. Die folgenden Einsätze auf den Schiffen HELGOLAND, ALTE LIEBE und wieder WAPPEN VON HAMBURG in der Nord- und Ostsee wie auch die zeitweise Tätigkeit als Bauaufsicht sind familienfreundlich.

Enttäuscht davon, dass der Traum vom Kommando als Kapitän durch die Vercharterung des vorgesehenen Schiffes platzt, wende ich mich dann aber doch wieder der Schleppschiffahrt zu.

Die Reederei Lütgens & Reimers zieht mich zunächst im September 1973 an, doch drei Monate Sektions-Verschleppungen und Dienst für die Stord Verft in Norwegen bei Unterbringung in einer Viermannkammer bewegen mich dann, trotz der Aussicht auf Beförderung wieder an Land zu gehen. Es folgt ein Jahr Ausbildung an der Polizeifachhochschule Hamburg im Dienste der Wasserschutzpolizei. Finanzielle Abwägungen vor dem Hintergrund meiner kleinen Familie bringen mich dann aber doch noch einmal zur

HADAG zurück auf die ALTE LIEBE. Ab März 1976 bin ich wieder bei Lütgens & Reimers und werde als 1. Offizier in der Schleppschiffahrt im Hafen, anlässlich von Überseeschleppungen aber auch in der Kleinen, Mittleren und Großen Fahrt eingesetzt und besuche 1978 erneut die Seefahrtsschule Grünendeich, um das Patent für die Mittlere Fahrt zu machen. An der Hochschule für Nautik in Bremen nehme ich im März 1979 an einem fünf Tage dauernden Lehrgang am Radarsimulator teil.

Von August 1980 bis August 1982 folgen Jahre in der Großen Fahrt als Kapitän eines Schleppverbandes mit dem Schlepper TS 61 FORCE und einem der damals größten absenkbaren Transportpontons, P. 10 genannt, des Hamburger Traditionsunternehmens Lütgens & Reimers im Fahrtgebiet US-Golfküste und Mexiko für den Transport von elf Mississippi-Bargen. Ab dem Herbst 1982 geht es für die gleiche Reederei als Kapitän mit dem Schlepper EXPERT auf Reisen nach Norwegen. Im März 1983 wird der Schlepper für Seereisen ab Bremerhaven eingesetzt und geht 1984 in den Besitz des Hapag-Lloyd-Tochterunternehmens Transport & Service mit Sitz in Bremen über. Der Wechsel an die Weser kommt für mich im Rah-



Mit dem Schlepper TS 61 FORCE im Einsatz an der mexikanischen Küste.

(Foto: Verf.)



Mit Schlepper BRAKE im Bugsierdienst am Bremerhavener Containerterminal.

(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

men eines Sozialplans für den ehemaligen Eigner in Hamburg.

Meine Familie und ich werden nun an der Weser sesshaft. Bei T & S begleite ich Überseetransporte in der Mittleren und Kleinen Fahrt als Steuer- mann und Superkargo. Als Tow Master, wie der leitende Kapitän in der Branche genannt wird, bin ich zuständig für die Beladung und Sicherheit eines Schleppzuges, habe ich Schwerguttransporte von rollender und schwimmender Ladung auf absenk- baren Transportpontons verantwort- lich zu laden.

Im Januar 1986 ist die Stelle eines Kapitäns auf den im Schlepperpool Weser-Jade arbeitenden Schleppern der Midgard DSAG in Nordenham zu besetzen. Ich bewerbe mich und nachdem zu meinen Gunsten entschieden worden ist, fahre ich in den folgenden Jahren vor allem auf Bug- sierschleppern in den Bremerhavener Häfen. 1995 absolviere ich einen von der See-Berufsgesellschaft als Voraussetzung für den Einsatz auf Drei-Mann-Schleppern vorgeschriebenen viertägigen Radarlehrgang an der Seefahrtsschule Cuxhaven. Ferner nehme ich an zahlreichen Lehrgängen an der Landesfeuerwehrschule Niedersachsens bis hin zur Ausbildung zum Zugfüh-

rer und Leiter einer Feuerwehr teil, da der von mir geführte Schlepper MIDGARD III mit seiner umfangreichen Feuerlöscheinrichtung Einsatzfahrzeug der Feuerwehr Nordenham ist. Schiffssi- cherungslehrgänge der Wasser- und Schifffahrts- direktion Nord folgen in regelmäßigen Abstän- den und im April 2004 ein Seminar unter dem Titel „Company/Ship Security Officer Training“ nach Vorgabe der International Maritime Orga- nization.

Die Midgard-Schlepperflotte wird zum Juli 2004 mitsamt ihrem Arbeitsanteil im Pool und Perso- nal von der Unterweser Reederei (URAG) in Bre- men übernommen. Der Schlepper MIDGARD III wird in BRAKE umbenannt und ich werde in der gesamten Flotte der URAG eingesetzt, mein Stammschlepper wird die ROTESAND.

Die letzten knapp sechs Jahre im Dienst der URAG sind noch einmal besonders interessante Jahre auf modernen Schleppern, an deren Aus- rüstung und Technik immer wieder gearbeitet wird. Jetzt, im Frühjahr 2010, gehe ich mit dem Erreichen des 65. Lebensjahrs in den Ruhestand – nach einem 50 Jahre währenden, abwechs- lungsreichen Arbeitsleben im Dienste der Schiff- fahrt.

Hightech für die Schiffsarchäologie

Der Förderverein stiftet einen Digitalisierungsarm zur Dokumentation archäologischer Schiffsfunde am DSM

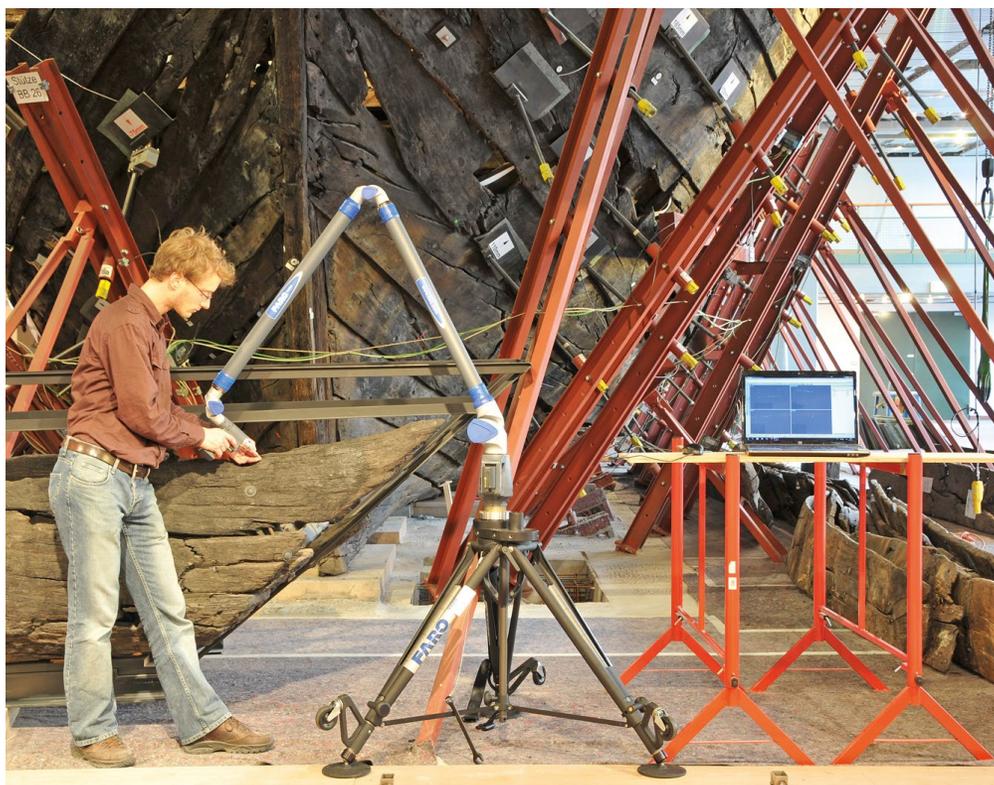
Seit Anfang der 70er Jahre ist das DSM im Bereich der Schiffsarchäologie aktiv. Nun konnte durch die Unterstützung des Fördervereins ein Digitalisierungsgerät erworben werden, mit dessen Hilfe sich neue Möglichkeiten für die Dokumentation archäologischer Objekte eröffnen. Bislang ist es in der Schiffsarchäologie üblich, Funde manuell durch 1:1-Handaufmaße zu dokumentieren. Insbesondere bei umfangreichen Objekten, die in zahlreichen Einzelteilen geborgen werden, wie zum Beispiel den 2007 entdeckten Weserlastkähnen vom Teerhof in Bremen, be-

deutet dies einen immensen Arbeitsaufwand. In jüngerer Zeit beginnt sich jedoch international ein neuer Standard in der Schiffsarchäologie durchzusetzen, der zahlreiche Vorteile gegenüber dem bisherigen manuellen Verfahren hinsichtlich Zeiteffizienz, Präzision und Weiterverarbeitung der erfassten Daten bietet.

Zum Einsatz kommen digitale Messarme, die es ermöglichen, komplexe Formen durch Messung einzelner Punkte zu erfassen. Hierzu wird die Spitze des Gelenkarms auf den zu messenden Punkt gesetzt, um seine Koordinaten im Raum di-



Freilegung eines auf dem Gelände des Bremer Teerhofs gefundenen Lastkahns, 2007. (Foto: Landesarchäologie Bremen)



Der Verfasser bei Digitalisierungsarbeiten an dem so genannten „Oberländer“.

(Foto: Philipp Schmidt)

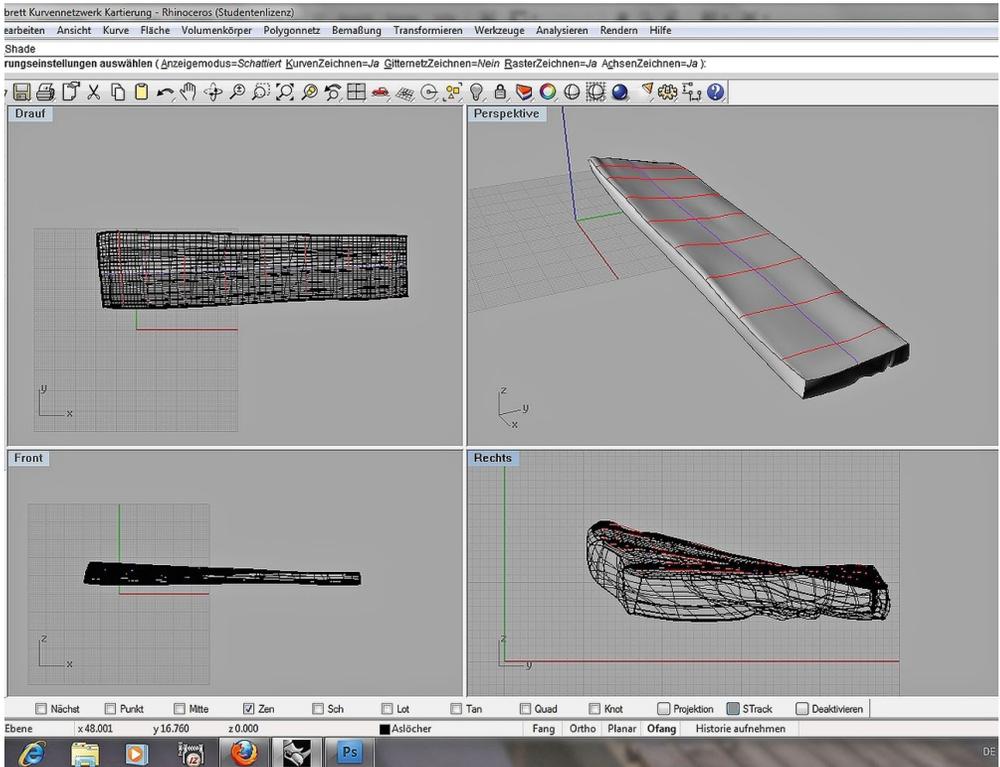
rekt in eine CAD-Software zu übertragen. Auf diese Weise entsteht ein digitales 3-D-Modell des Messobjekts, das beliebig weiter verarbeitet werden kann. Der Vorteil dieser Technik gegenüber tachymetrischen Messverfahren, die in der schnellen Geländevermessung angewendet werden, ist die allseitige Zugänglichkeit bei verwinkelten Objekten. Es ist möglich, sowohl kleinste Plankenfragmente als auch komplexe, mehrere Meter lange Schiffskonstruktionen zu vermessen und ohne Zwischenschritte digital weiter zu bearbeiten.

Wie beim Handaufmaß hat der Bearbeiter weiterhin die Möglichkeit, Beobachtungen unmittelbar am Objekt zu interpretieren und entsprechend zu dokumentieren. So können etwa Nutzungs- und Herstellungsspuren, die Hinweise auf die Geschichte eines Fundes geben, detailliert erfasst und mit Hilfe der angeschlossenen Software kartiert werden. Dem Restaurator ermöglicht die

Technologie eine präzise und reproduzierbare Zustandsdokumentation.

Gleichzeitig können schwer zu handelnde Datenmengen wie bei kompletten Laserscans vermieden werden. Dort, wo ein detailliertes Abbild der Oberflächentopografie eines Objekts gewünscht wird, ist ein hoch auflösender Scan durch einen zuschaltbaren Laserscanner möglich. Auf diese Weise können interessante Details oder vollständige Objekte – etwa für digitale Animationen im Rahmen einer Ausstellung – aufgenommen werden.

Gegenüber herkömmlichen Handaufmaßen bietet der Einsatz eines Messarms den Vorteil deutlich präziseren Arbeitens bei gleichzeitig geringem Zeitaufwand. So können in einem Arbeitsgang dreidimensionale Formen dokumentiert und direkt weiter verarbeitet werden. Auf diese Weise ist zum Beispiel die Voraussetzung dafür gegeben, Daten durch automatisierte Fertigungs-



Digitales 3-D-Modell eines Stützbalkens der Bremer Hansekogge.

verfahren ohne manuelle Umwege direkt in ein Modell umzusetzen. Schiffsfunde, die durch langwierige Konservierungsverfahren für Öffentlichkeit und Wissenschaft unzugänglich sind, können im Vorfeld erfasst und bereits während der Konservierung im Modellmaßstab rekonstruiert werden. Schon unmittelbar nach der Vermessung kann sich die wissenschaftliche Auswertung zudem auf digital ermittelte Daten zu Volumen, Verdrängung und Zuladung eines Wasserfahrzeugs stützen.

Durch die zunehmende Anwendung von Messarmen der Firma FARO Europe in Kombination mit CAD-Software von Rhinoceros ist es in jüngster Zeit möglich geworden, archäologische Schiffsfunde nach international einheitlichem Maßstab zu dokumentieren. In enger Zusammenarbeit entwickeln Anwender in der FARO-Rhino Archaeological Users Group (FARUG) Standards zur Vermessung und Kartierung kontinuierlich weiter.

Die breite Palette an Anwendungsmöglichkeiten erlaubt den Einsatz des Geräts bei mehreren kurz- und mittelfristig geplanten Dokumentationsvorhaben in der archäologischen Sammlung des DSM. Ein vergleichbarer Schiffsfund bei Arnhem hat den Anlass gegeben, zunächst den so genannten „Oberländer“ aus der „Mittelalterflotte“ des DSM zu dokumentieren und in Zusammenarbeit mit dem Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed Lelystad zu publizieren. Hier wird sich die Verwendung eines einheitlichen Dokumentationsstandards bereits bewähren. Darüber hinaus sind die standardisierte Aufnahme aller Flussschiffe und Einbäume aus der „Mittelalterflotte“ sowie die umfassende Dokumentation der Weserlastkähne vom Bremer Teerhof geplant. Die aufwändige Dokumentation von vielen hundert Einzelteilen bei den Weserlastkähnen wird durch den Einsatz des FARO-Systems deutlich erleichtert werden.

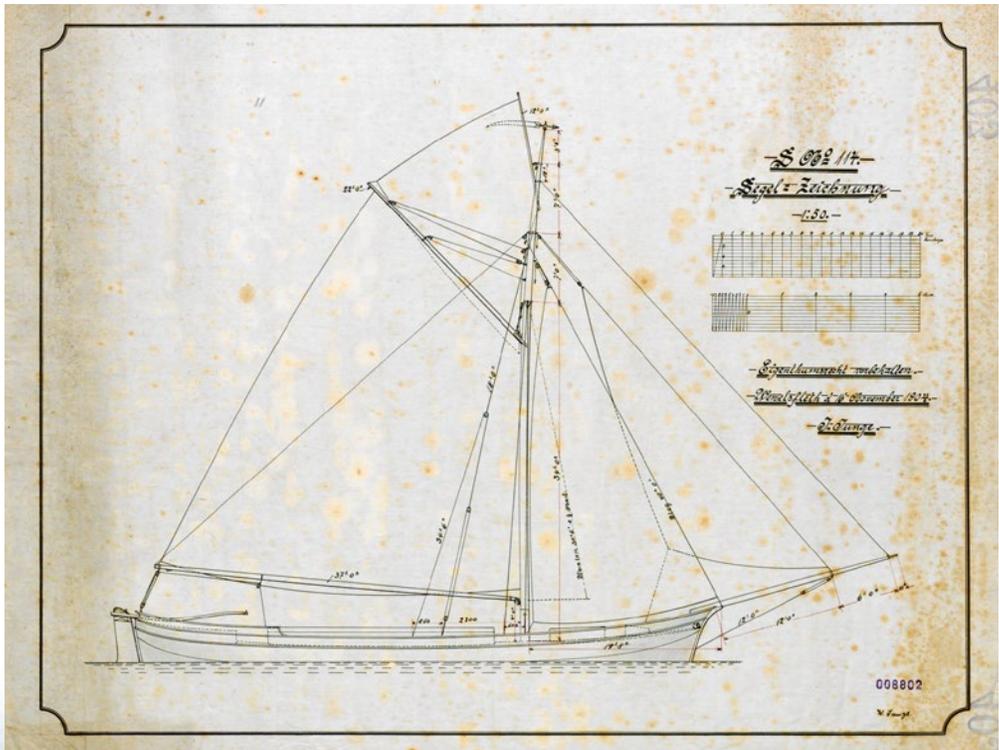
Technische Zeichnungen im Internet

DSM mit drei Partnermuseen erfolgreich beim Wettbewerbsverfahren der Leibniz-Gemeinschaft

Für die Vergabe von Mitteln in Höhe von jährlich etwa acht Millionen Euro aus dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung ins Leben gerufenen Pakt für Forschung und Innovation hat die Leibniz-Gemeinschaft (WGL) ein wettbewerbliches Verfahren entwickelt, an dem sich die zu ihr gehörenden Einrichtungen beteiligen können. So haben sich im vergangenen Jahr 69 Institute mit Anträgen beworben, von denen natürlich nur eine Auswahl in den Genuss der Förderung kam.

Einer dieser Anträge wurde gemeinsam von vier Museen der Leibniz-Gemeinschaft formuliert,

nämlich dem Deutschen Museum in München als federführendem Institut sowie dem Deutschen Bergbau-Museum in Bochum, dem Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Der Antrag bezog sich auf die Bereitstellung von Mitteln für die Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert und wurde auf der Grundlage externer Gutachten sowie eines ausführlichen Prüfungsverfahrens des Senatsausschusses der Leibniz-Gemeinschaft schließlich zur Förderung



Mit Tusche auf Transparentleinen zeichnete J. Junge in Wewelsfleth 1904 den Giekewer ELFRIEDE. Im folgenden Jahr lieferte die Werft das Schiff an einen ortsansässigen Schiffer ab.

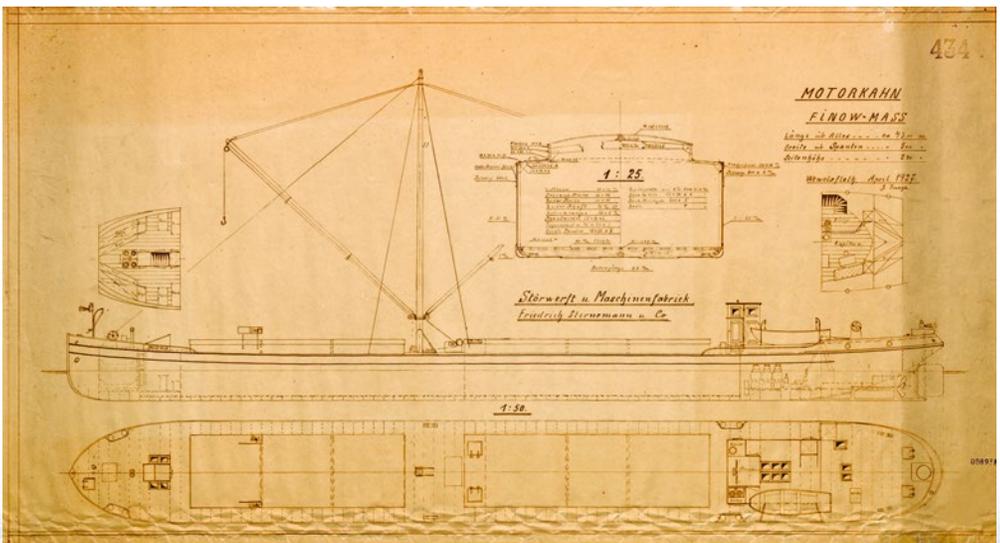
empfohlen – ein schöner Erfolg angesichts der großen Konkurrenz!

Geplant ist die prototypische Erschließung von insgesamt rund 20.000 Zeichnungen, die digitalisiert und im Internet der Forschung sowie auch der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen. Die beteiligten Institute wollen in diesem Zusammenhang gemeinsame Erschließungsnormen entwickeln, die eine Beschreibung der Objekte und ihre Online-Recherche ermöglichen. Gleichzeitig leisten die beteiligten Archive mit ihrer Initiative auch einen Beitrag zur Open-Access-Initiative.

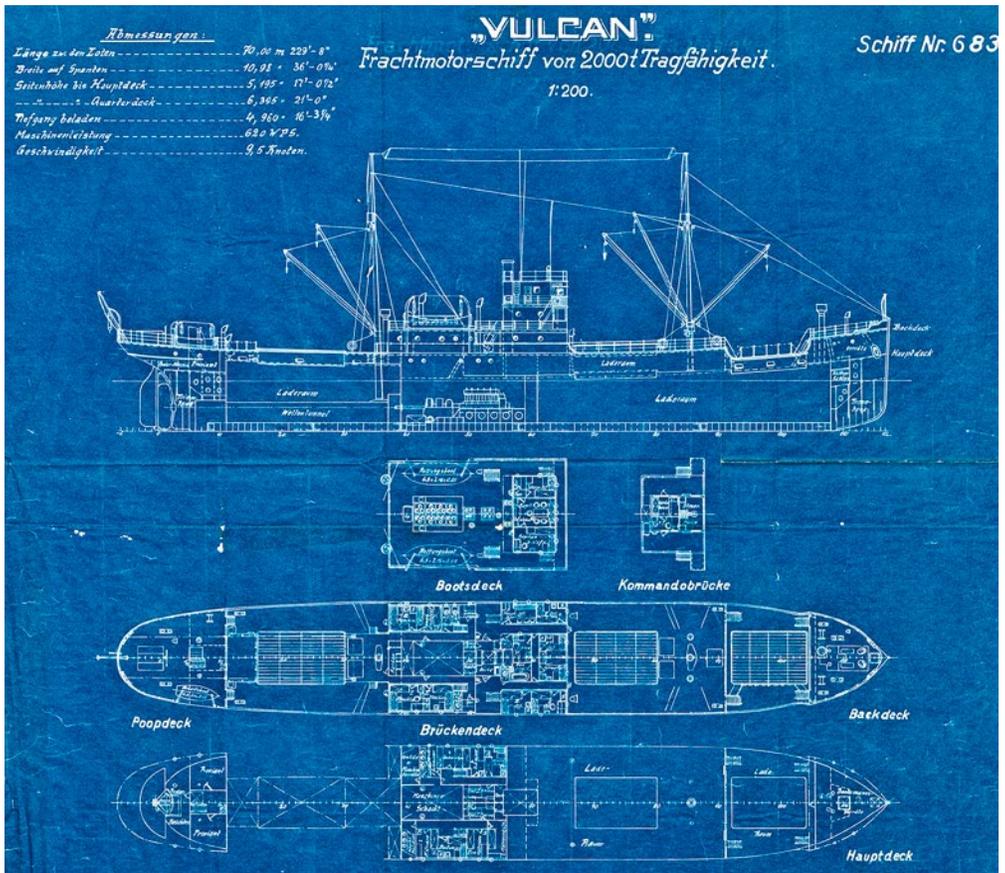
Das Deutsche Schifffahrtsmuseum bewahrt in seinem Archiv mehr als 20.000 technische Zeichnungen auf, darunter auch umfangreiche Nachlässe einzelner Werften wie beispielsweise Ruthof in Mainz, Berninghaus in Köln, Lübecker Maschinenbau in Lübeck, Schlichting in Travemünde, Junge in Wewelsfleth und Roland in Bremen. Vorwiegend anhand so genannter Generalpläne geben die Zeichnungen vor allem Seitenansichten, Längs- und Querschnitte sowie Decksaufsichten deutscher oder in Deutschland gebauter Schiffe wieder. Leider nicht so häufig wie gewünscht sind auch Darstellungen der Schiffsformen als Linien-

oder Spantenrisse vorhanden. Weitere Zeichnungen zeigen Antriebsanlagen sowie nautische, sicherheitstechnische, Lade- und Lösch- oder Fangausrüstungen sowie die Inneneinrichtung der Schiffe vom Logis oder von den Kammern der Besatzungen bis zu den Kabinen oder Suiten der Passagiere, um nur einige Beispiele zu nennen.

Noch vielfältiger als die Zeichnungen sind nahezu die Forschungsprojekte der Wissenschaftler, die sie als Quellen nutzen. Selbst Jahrzehnte alte Konstruktionen können übrigens neben der historischen auch durchaus eine aktuelle Relevanz haben. Ein Beispiel aus dem Schiffbau sind in diesem Zusammenhang die in den 1920er Jahren gebauten Rotorschiffe, die damals ihrer Zeit weit voraus waren, deren Technik heute aber im Rahmen der Nutzung der Windenergie wieder studiert und praktisch umgesetzt wird. Und natürlich gibt es auch auf Seiten der Modellbauer, ob sie nun für Museen und Ausstellungen arbeiten oder privat im Hobbykeller, eine rege Nachfrage nach Zeichnungsunterlagen. Nicht immer allerdings sind die Wünsche nach Einsichtnahme in historische Zeichnungsbestände leicht zu befriedigen, da sich viele Zeichnungen durch den Gebrauch auf der Werft, durch mehr oder weniger



Diese Tuschezeichnung auf Karton aus dem Jahre 1927 zeigt den Generalplan für einen Motorkahn-Neubau der ebenfalls in Wewelsfleth ansässigen Störwerft.



Auf einer Blaupause ist der Ausschnitt aus einem Generalplan zu dem Motorfrachter VULCAN wiedergegeben, den die Hamburger Vulcan-Werke 1924 bauten.

fachgerechte Faltungen oder jahrzehntelange Lagerung in Kellern nicht gerade in allerbestem Zustand befinden.

Die Digitalisierung auf Großformatscannern bietet hier, wie schon bisher die Mikroverfilmung, die Möglichkeit einer das Original schonenden Reproduktion und darüber hinaus die Möglichkeit der Verbreitung über das Internet. Im Rahmen des von den vier Archiven entwickelten Projekts sollen dabei dem Benutzer unterschiedliche Recherchestrategien eröffnet werden. So soll er unter anderem auf die Zeichnungen ebenso Zugriff bekommen wie auf ihre Beschreibungen und durch eine hohe Auflösung in der Zoomfunktion auch Details studieren können. Selbstverständlich werden Farbscans angefertigt wer-

den, sowohl um alle Informationen einer Zeichnung zu übertragen als auch um dem Original, beispielsweise im Falle der berühmten Blaupausen, in der Reproduktion möglichst nahe zu kommen.

Die Arbeiten an dem Projekt, das mit knapp einer Million Euro gefördert wird, haben die vier beteiligten Institute im Januar dieses Jahres aufgenommen. Bis Ende 2012 sollen dann rund 20.000 Zeichnungen über die Website des Deutschen Museums aufgerufen werden können. Probleme in der Kooperation sind eher nicht zu erwarten, stehen die beteiligten Archivleiter doch schon seit Jahren über den Arbeitskreis Archive in der WGL (<http://www.wgl.de/?nid=akrar&nidap=&print=0>) in regem Kontakt miteinander.

Neues Highlight für die Bibliothek im DSM: Die „Kleinen Reisen“ (1601–1618) aus dem Verlag de Bry

Den Lesern dieser Zeitschrift dürfte die rege Sammel­tätigkeit der Bibliothek im DSM vertraut sein, was maritime Reise- und Entdeckungsberichte der Frühen Neuzeit anbelangt. Schon oft wurde hier darüber berichtet. Vor kurzem gelang nun ein geradezu sensationeller neuer Erwerb, der die in den vergangenen rund eineinhalb Jahrzehnten nach Bremerhaven geholten Bestände hervorragend ergänzt: Zwischen 1590 und 1634 produzierte das Frankfurter bzw. Oppenheimer Verlags­haus Theodor de Bry und Söhne eine aufwändig ausgestattete und reich illustrierte großformatige Buchserie für die deutsche Leserschaft, die über die vergangenen und aktuellen Entdeckungs-, Eroberungs- und Handelsreisen der westeuropäi­schen Nationen informieren sollte. Die Bände erschienen in lateinischer und in deutscher Sprache. Zum einen ging es in 14 Foliobänden um die Fahrten zu den amerikanischen Kontinenten seit Kolumbus, dem „westlichen Indien“, zum anderen um die Fahrten zur wirtschaftlichen Erschließung des ostasiatischen Raumes, des „östlichen Indiens“, vornehmlich durch niederländische Aktivitäten, die in 13 Foliobänden erschienen. Wegen des etwas größeren Formates der Bände über das „westliche Indien“ bürgerte sich die Sammelbezeichnung der „Großen“ und der „Kleinen Reisen“ ein. Elf von eben diesen „Kleinen Reisen“ konnten jetzt in der deutschen Fassung erworben werden, eine für die Verhältnisse frühneuzeitlicher Verlagsproduktionen nahezu vollständige Sammlung also, die mit ihren insgesamt 903 Seiten, 217 großformatigen Abbildungen und 15 Faltkarten in zwei Kalbslederbänden zeitgenössisch zusammengebunden und in hervorragendem Zustand sind und keinerlei Reparaturen oder Restaurierungen aufweisen.

Möglich wurde diese exzeptionelle Akquisition nur durch die großzügige Unterstützung durch das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. und den Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum, die den ausgehandelten Betrag übernahmen.

Inhaltlich werden die Leser im Verlauf der Bände sehr geschickt zunächst mit dem Bericht Fillipo Pigafettas über das Königreich Kongo auf den weiten Weg nach Ostasien mitgenommen. Auch der für die Niederlande folgenreiche Bericht des Haarlemers Jan Huygen van Linschoten wird vorausgeschickt, der als junger Mann sechs Jahre für einen portugiesischen Kaufmann in Indien arbeitete und dabei – unerlaubt – zahlreiche nautische Unterlagen kopierte, die er schließlich mit in sein Heimatland brachte, veröffentlichte und damit erheblich zu den ersten Unternehmungen niederländischer Kaufleute beitrug. Erst jetzt folgen die eigentlichen Berichte über diese ersten ertragreichen, aber mit hohen Verlusten an Menschenleben verbundenen Fahrten aus den Jahren 1595–1600. Um ein Gesamtbild – nach den Maßstäben der Zeit – zu bieten, folgen Berichte wie der des Pieter de Marees über das Königreich Guinea oder des Joris Spilbergen über Ceylon u. w. m. sowie der eindrucksvolle früheste Bericht eines deutschen Teilnehmers der Fahrten der 1602 gegründeten Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC), Johann Verken, von den Eroberungskämpfen der VOC auf den Molukken in den Jahren 1607–1609. Natürlich fehlen auch die Berichte über die damaligen Versuche eines Willem Barents oder Henry Hudson nicht, einen nordöstlichen oder einen nordwestlichen Seeweg nach Asien zu finden.



Aufbruch eines Konvois von Ostindienfahrern von der Reede der Stadt Veere (Walcheren). Kupferstich aus de Brys sog. „Kleinen Reisen“, gedruckt in Frankfurt am Main im Jahre 1605.

Alle Berichte bzw. Bände sind reichhaltig mit graphischem Material ausgestattet, das den Lesern die Länder und Völker, ihre Städte, Schiffe, Feste, Handelsprodukte, Währungen – auch Land- und Seeschlachten etc. näherbringt. Zudem gibt es viele großräumige Karten der beschriebenen Gebiete, die oftmals die ersten entsprechenden Darstellungen überhaupt sind, sowie großmaßstäbiges nautisches Kartenmaterial von bestechender Qualität.

Und damit ist bereits auch der wissenschaftliche Wert der Bände für die schiffahrtsgeschichtliche Forschung angesprochen. Die Fülle nicht nur des graphischen Materials, sondern auch der enthaltenen Berichte über die Alltagsbedingungen der Reisen und an Bord ist überwältigend. Sie wird

im Zusammenhang mit dem bis dato gesammelten Material das Bild der Alltagsschiffahrt der Frühen Neuzeit erheblich verdichten.

Für Interessierte: Die Titel und Daten aller Bände sind im Detail auch über den alphabetischen Online-Katalog der Bibliothek unter dem Suchwort „de Bry“ abzurufen: www.dsm.museum/bibliothek.

„Alte Werft“ – Ein Gemälde des pommerschen Künstlers Hans Hartig

Stets darum bemüht, seine bedeutende Gemäldesammlung um wichtige Werke zu ergänzen, wird der Auktionshandel vom Deutschen Schifffahrtsmuseum sorgsam beobachtet. Werden Bilder von Malern angeboten, die noch nicht im Bestand des Museums vertreten sind, die künstlerisch bedeutsame und vom Sujet her wertvolle Quellen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte darstellen, dann setzt eine gründliche Recherche ein, die die Grundlage für die Entscheidung bildet, ob man versuchen soll, das Bild zu ersteigern. Auf Grund sorgfältiger, in der Kürze der Zeit jedoch nicht immer erschöpfender Vorforschung gelingt es häufiger, so genannte „Schnäppchen“ zu machen, wenn entweder der Anbieter die Bedeutung eines Künstlers und seines Gemäldes nicht erkannt hat oder die Beschreibung so vage oder vielleicht sogar irreführend ist, dass bei der Kundschaft kein Interesse geweckt wird. Dann schlägt die Stunde der Museumsleute, die nun mit ihren relativ geringen finanziellen Mitteln gezielt in die Auktion eingreifen können. Auf diese Weise konnten in der Vergangenheit zu sehr moderaten Preisen Gemälde von Eduard Edler, Felix Schwormstadt, Karl Storch und anderen Künstlern erworben werden.

Kurz vor Jahresschluss 2009 ist erfolgreich für ein Gemälde von Hans Hartig geboten worden, der noch mit keinem Werk im DSM vertreten war. Es zeigt eine Werft, auf der mehrere Zimmerleute unter offenem Himmel am Rumpf einer hölzernen Galeasse arbeiten, die aus dem Wasser geholt auf dem Slip liegt. Das Gemälde (Öl auf Karton: 36 cm × 45 cm) ist deutlich sichtbar unten rechts mit Hans Hartig signiert, aber nicht datiert. Rückseitig auf der Malpappe ist handschriftlich vermerkt *Hans Hartig, Berlin W 30 „Alte Werft“ unverkäuflich*. Gestützt wird der Malkarton im Bilderrahmen durch eine Sperrholzplatte, die ein

rundes Etikett trägt mit den Angaben *V.B.K. No 5476*. Die Abkürzung steht für den Verein Berliner Künstler, dessen Mitglied Hartig war. Diese Hinweise lassen darauf schließen, dass das Gemälde auf einer der Berliner Kunstausstellungen gezeigt worden ist. Leider ist nicht festgehalten, um welche Werft es sich handelt und wann das Gemälde entstanden ist.

Im Sommer 1913 verbrachte der Maler, der mittlerweile in Berlin lebte, mehrere Monate in dem kleinen Fischernest Neuwarp am Stettiner Haff (heute polnisch Nowe Warpo), das er 1912 für sich entdeckt hatte. In seinen Erinnerungen heißt es: „Sehnsucht nach der Nordsee. Ersatz (ist dafür die) Ostsee. ... Von nun an dem Wasser verfallen. Reise nach Neuwarp am Haff. Von früh bis spät am Wasser, auf dem Steg. Wasser, Schiffe, Wolken studiert. Sturmtage, Bootsfahrten, Wiederbelebung Sylter Eindrücke.“ So zitiert Wieland Barthelmess den Künstler in seinem 1986 in Fischerhude veröffentlichten Buch: *Hans Hartig. Ein Malerleben 1873–1936*.

Zahlreiche Ölgemälde mit Motiven aus Neuwarp entstanden, von denen Barthelmess einige abgebildet hat. Sie haben exakt dieselben Maße wie die „Alte Werft“ und sind ebenfalls in pastosem Farbauftrag auf Karton gemalt. Auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1914 war ein Gemälde mit dem Titel „Die alte Werft (Neuwarp)“ ausgestellt. Professor Theodor Siersdorfer spricht in diesem Zusammenhang in einem Artikel über Hartig aus dem Jahre 1975 von einem Riesengemälde, für das Hartig die Goldene Staatsmedaille für Kunst erhielt, die ihm der Kaiser eigenhändig überreichte. Das Werk, das nun im Bestand des DSM seine neue Heimat gefunden hat, könnte eine Vorarbeit zu dem in Berlin ausgezeichneten Bild sein. Professor Siersdorfer teilte auf Anfrage mit, dass Hartig zahlreiche Motive in



Seit Ende 2009 neu in der Sammlung des DSM: Hans Hartigs Gemälde „Alte Werft“.

mehreren Versionen gemalt hat. Das Gemälde wird nach einer konservatorischen Behandlung einen Platz in der Ausstellung zum Bootsbau neben dem Gemälde von Karl Storch bekommen, das einen Zimmermann beim Bootsbau in Sarkau an der Kuhrischen Nehrung zeigt. Darstellungen von Menschen bei der Arbeit sind nicht so häufig zu finden, wie es wünschenswert wäre. Deshalb ist Hartigs Gemälde nicht nur auf Grund der künstlerischen Ausführung, sondern auch vom Thema her für das DSM sehr interessant.

Hans Hartig wurde 1873 als Sohn eines Landpfarrers in Carvin, Kreis Kolberg-Körlin (Pommern) geboren. Nach dem Abitur schrieb er sich 1895 an der Berliner Akademie ein und wurde Schüler von Professor Paul Vorgang (1860–1927). Im Jahre 1900, nach Ableistung des Militärdienstes, wurde er in die Landschaftsklasse von Professor

Eugen Bracht (1842–1912) aufgenommen, dem er 1902 als Assistent nach Dresden an die dortige Kunstakademie folgte.

1907 gründete Hartig mit mehreren Malerkollegen, darunter Leonhard Sandrock (1867–1945), dessen maritimes Werk 1997/98 im DSM ausgestellt wurde, den „Club Berliner Landschaftler“. Hartig beteiligte sich an der Berliner Secession und war viele Male vor und nach dem Ersten Weltkrieg auf der Großen Berliner Kunstausstellung vertreten, in deren Jury er verschiedentlich berufen wurde. Der Ehrenbürger Neuwarps starb in seiner Berliner Wohnung in der Gleditschstraße 34 am 14. Februar 1936. Hartig war ein begabter Vertreter des „gemäßigten Impressionismus deutscher Prägung“, der maßgeblich dazu beigetragen hat, „die von den französischen Impressionisten propagierte Kunst in Deutschland zu verbreiten“ (Barthelmess).

BREMEN und EUROPA an der Columbuskaje

Ein Gemälde des Berliner Künstlers Ulrich Hübner



Der Maler Ulrich Hübner auf einer Fotografie aus der Zeit um 1930. (Aus: Ulrich Hübner 1872–1932, Katalog des Museums für Kunst und Kulturgeschichte zur Ausstellung vom 31. 1. bis 6. 3. 1988)

Zum Jahresende 2009 ermöglichte das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e. V., einer der vier Stifter des DSM, den Ankauf eines herausragenden Gemäldes, das die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA* des Norddeutschen Lloyd an der Columbuskaje in Bremerhaven zeigt. Das Gemälde ist unten rechts signiert mit *Ulrich Hübner*, aber nicht datiert. Die Entstehungszeit ist jedoch leicht einzugrenzen. Das erste Zusammentreffen der beiden Schnelldampfer in Bremerhaven fand am 28. Februar 1930 statt. Der Landschaftsmaler, Radierer und Lithograph Ulrich Hübner verstarb am 29. April 1932 in Neubabelsberg. Dieses Zeitfenster von zwei Jahren kommt für die Entstehung des Gemäldes infrage.

Die Schiffe liegen hintereinander, die *BREMEN* links im Vordergrund, die *EUROPA* rechts im

Hintergrund, so wie es ein bekanntes Foto vom Februar 1930 zeigt. Leider ist nicht überliefert, ob Hübner sich in jenen Tagen in Bremerhaven aufgehalten hat. Ich halte das jedoch für sehr wahrscheinlich. Denn nach einer Fotografie malend, hätte er nicht das Besondere des Moments und die stimmungsvolle Atmosphäre einfangen können, die das Gemälde ausstrahlt.

Auf der Kaje drängen sich die Menschen, die auf das Achterschiff der *BREMEN* schauen, auf dem auf mehreren Decks Reisende zu sehen sind. Noch liegt der Dampfer an den Leinen, die Kräne sind jedoch bereits eingeschwenkt, die Abfahrt steht wohl unmittelbar bevor. Lediglich die Heckpartie ist präziser ausgeführt. Ab dem achteren Schornstein werden die Konturen nur noch angedeutet.

Die künstlerische Qualität der in impressionistischer Malweise wiedergegebenen Szene wird unterstrichen durch die lichte und kräftige Farbpalette, die jedoch mit einem gewissen Schuss ins Dekorative durchsetzt ist. Hübner war von den Lehren des französischen Impressionismus, speziell von Monet, geprägt, gab jedoch „dem impressionistischen Sehen eine ausgesprochen deutsche Note.“ (Thieme-Becker 18, S. 49f.). In dem um die Jahrhundertwende in Berlin tobenden Richtungsstreit in der Kunst schlug sich Hübner auf die Seite der Secessionisten um die Maler Max Liebermann und Walter Leistikow. Die Berliner Secession, der Hübner seit 1902 angehörte, verhalf dem Impressionismus und Neoimpressionismus und ihren deutschen Varianten zum Sieg. Zu den Malern, die in der zweiten Hälfte des ersten Jahrzehnts dazustießen, gehörten Lyonel Feininger, Wassily Kandinsky, Ernst Barlach, Emil Nolde und Christian Rohlf. Hübner vertrat die Marinedarstellung. 1909 besuchte ihn Lovis Corinth in seinem Atelier und porträtierte Hübner und dessen Frau Irma.



Ulrich Hübner war 1872 in Berlin geboren und entstammte einer Gelehrten- und Malerfamilie. Sein Großvater väterlicherseits war der Historienmaler und Dresdener Galeriedirektor Julius Hübner, sein Großvater mütterlicherseits war der Historiker Johann Gustav Droysen. Sein Bruder Heinrich war Architekt und Architekturschriftsteller. Von 1892 bis 1895 besuchte er die Kunstakademie in Karlsruhe und war u. a. Schüler von Carlos Grethe (1864–1913) und Gustav Schönleber (1851–1917), die auch als Marinemaler wirkten. Um die Jahrhundertwende entdeckte er seine Liebe zur Ostsee. Er malte in Rostock und Travemünde, hielt sich aber auch wiederholt in Hamburg auf. 1908 erwarb er ein Haus in Travemünde, verbrachte bis 1921 jeden Sommer dort und lebte nur im Winter in Neubabelsberg. Mehrfach zeigte er auf den Kunstausstellungen der Berliner Secession Motive aus Travemünde und von der Ostsee. 1914 entstand das Gemälde „Ausfahrt der Torpedoboote aus dem Hafen von Travemünde“. Zu Kriegsbeginn ver-

herrlichte er 1914/1915 noch den U-Boot-Krieg. Eine Arbeit, die sich mit der Versenkung von drei britischen Panzerkreuzern durch U 9 unter der Führung von Otto Weddigen im September 1914 befasste, trug die Unterschrift „Umgürte Dich mit Deiner ganzen Flotte, England –!“ Ebenfalls 1914 übertrug man Hübner die Meisterklasse für Landschaftsmalerei an der Königlichen Akademie der Künste in Berlin.

In den 1920er Jahren wurde der Impressionismus durch neuere Stilrichtungen überholt und galt nicht mehr als modern, sondern etabliert. Deshalb ließ das öffentliche Interesse an Hübner, der auch von Selbstzweifeln geprägt war, und seiner Kunst nach. Am 29. April 1932 verstarb der Maler an einem Schlaganfall. Das Gemälde von der BREMEN und EUROPA aus dem Ende seiner Schaffenszeit stellt eine wertvolle Ergänzung der Gemäldesammlung des DSM dar, in der Hübner bisher nicht vertreten war. Dem Kuratorium gebührt großer Dank dafür, dass dieses wichtige Gemälde erworben werden konnte.

Servicequalität als Marketinginstrument

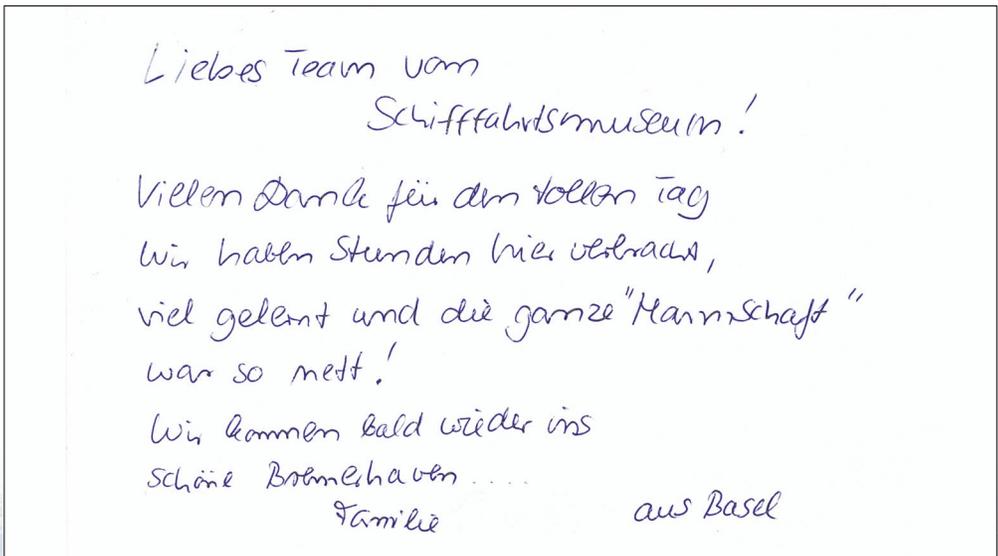
Qualitätsmanagement im DSM

Die Initiative „ServiceQualität Deutschland“ hat ein branchenübergreifendes Qualitätsmanagementsystem entwickelt, das auf die Verbesserung und Sicherung der Dienstleistungsqualität im Bereich Tourismus abzielt. Außer Hamburg haben alle anderen Bundesländer das Qualitätssiegel „ServiceQualität“ eingeführt und verwenden ein großes „Q“ als einheitliches Logo. Zu den Unternehmen, die sich dieser Initiative angeschlossen haben, gehören u. a. gastronomische Betriebe, Hotels, Freizeiteinrichtungen, Theater, öffentliche Nahverkehrsbetriebe und immer mehr Museen. Voraussetzung für die Einführung dieses Qualitätsmanagementsystems ist die Erbringung einer Dienstleistung für Gäste aus nah und fern. Entscheidend für den Gesamteindruck von einem Bremerhaven-Besuch ist für die Gäste die Servicequalität aller Unternehmen, deren Dienstleistungen sie während ihres Aufenthalts in Bremerhaven in Anspruch nehmen. Daher wirkt sich ein

Branchenmix bei den zertifizierten Unternehmen positiv auf die Servicequalität des Standorts Bremerhaven aus. Das DSM als kultureller Dienstleister und bedeutende touristische Destination in den Bremerhavener „Havenwelten“ wurde im Jahr 2006 erstmals zertifiziert und mit dem Qualitätssiegel der Stufe I ausgezeichnet.

Um die Anforderungen der Besucher/innen an das DSM, ihre Wünsche, Verbesserungsvorschläge und Kritik sammeln und auswerten zu können, liegen seit dem Jahr 2008 fortlaufend Gästebücher im Foyer des Forschungsmuseums aus. Ergänzend dazu gibt es ebenfalls seit 2008 die „Feedback-Karte“. Dieses Formular wurde von der Verfasserin entwickelt. Es ist an der Kasse des DSM erhältlich und bietet Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit, ihre Anregungen und Kritik schriftlich zu äußern.

Die Gästebücher und Feedback-Karten sind Grundlage eines kontinuierlichen Verbesse-



Lobende Worte einer offensichtlich mit dem Besuch zufriedenen Familie aus Basel im DSM-Gästebuch.



Auf sie kommt es an: Erika Bauer, Hans-Joachim Peterson, Brigitte Seib, Nicole Fröhlich, Ralph Brickwedel und Rainer Klink vom Kassen- und Aufsichtspersonal heißen die Besucher des DSM willkommen. (Foto: Egbert Laska/DSM)

rungsprozesses zur Steigerung der Servicequalität im DSM. Sie helfen dabei, kleine und große Mängel in der Servicequalität und Ausstattung des Museums aufzudecken und sie kurz- oder langfristig zu beseitigen, je nach finanziellem, technischem und personellem Aufwand.

Falls Gäste freiwillig ihre Kontaktdaten auf den Karten hinterlassen haben, nimmt ein Qualitäts-Coach des DSM nach vorheriger Rücksprache mit der Museumsleitung per E-Mail oder Telefonanruf Kontakt zu den Gästen auf, die aus Freude über das Dankeschön vom DSM für ihre guten Anregungen und größtenteils berechtigte Kritik bisher immer positiv reagierten. Viele Besucher/innen hatten Schwierigkeiten, sich im Gebäudekomplex zu orientieren und wünschten sich ein Leitsystem innerhalb der Ausstellung, einige vermissen zweisprachige Gruppentexte und Exponatbeschriftungen, für andere bot die Ausstellung zu wenige Sitzgelegenheiten.

Erfreulicherweise stößt man bei der Auswertung der Gästebuch-Einträge und Karten nicht nur auf

konstruktive Kritik, sondern auch auf viel Lob für die abwechslungsreiche Ausstellung und das freundliche und hilfsbereite Personal im Bereich Kasse und Aufsicht. Schließlich sind es diese Kolleginnen und Kollegen, die im direkten Kundenkontakt stehen und auf alle Beschwerden freundlich reagieren müssen. Um sie zu entlasten und eine etwaige Unzufriedenheit der Gäste von ihnen abzulenken, ist die Feedback-Karte sehr hilfreich. Unzufriedene Besucher/innen können ihre Beschwerde schriftlich fixieren und müssen ihren Unmut nicht länger an den Aufsichten auslassen. Mit der täglichen Kassenabrechnung gelangen die ausgefüllten Karten in die Verwaltung. Hier werden sie an den Qualitäts-Coach weitergeleitet. Sie/Er entscheidet, ob die Museumsleitung im Einzelfall informiert werden muss, damit sie über das weitere Prozedere entscheiden kann, oder ob es sich um ein Problem handelt, das bereits bekannt ist und an dessen Lösung schon gearbeitet wird, wie etwa im Falle eines zu schaffenden Leitsystems.

Die kontinuierliche Verbesserung der Servicequalität im DSM ist ein ständiger Prozess, der nur durch den stetigen Austausch von Informationen und die aktive Beteiligung vieler verschiedener Arbeitsbereiche im DSM gewährleistet werden kann. Ich möchte hierfür folgendes Beispiel anführen: Als die Neugestaltung der Kogge-Halle 2009 mit der Sanierung des Dachs begann und die Kogge durch blickdichte Bauplanen vor Staub geschützt werden musste, beschwerten sich viele Besucher/innen bei den Aufsichten, denn die Hansekogge von 1380 ist als Hauptexponat des DSM ein großer Publikumsmagnet. Viele Menschen reisen extra nach Bremerhaven, um sie zu sehen. Daher waren einige Besucher/innen enttäuscht, andere sogar empört, dass sie nicht vor ihrem Museumsbesuch auf diese Einschränkung hingewiesen worden waren. Ich habe daraufhin mit der Museumsleitung gesprochen und vorge schlagen, Hinweisschilder für den Eingangsbereich und den gesperrten Zugang zur Kogge-Halle zu entwickeln. Ein ebenfalls für die Öffentlich-

keitsarbeit zuständiger Kollege schlug vor, auf der Homepage des DSM einen Hinweis in Form eines Spruchbandes zu platzieren. An Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Beschwerden über die verhüllte Kogge waren schließlich außerdem die Aufsichten, ein wissenschaftlicher Mitarbeiter, ein Mitarbeiter der Pressestelle, der Leiter des Fotolabors, die Leiterin der IT-Abteilung und ihre Auszubildenden, der Technische Leiter, Mitarbeiter der Werkstatt und ich beteiligt.

Letztendlich kann allerdings kein noch so originelles Hinweisschild ein Lächeln und die freundlichen Worte einer Aufsicht ersetzen, es kann sie höchstens ergänzen. Die einzigartige Ausstellung über die deutsche Schifffahrtsgeschichte bestimmt nicht allein den Grad der Attraktivität des Forschungsmuseums. Nur wenn sich die Besucher/innen im DSM wohl fühlen, weil man auf ihre Bedürfnisse und Wünsche eingeht, werden sie ihren Besuch als positives Erlebnis werten und das DSM und Bremerhaven im Freundes- und Familienkreis weiterempfehlen.

Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



Direkt gegenüber dem Deutschen Schifffahrtsmuseum
Telefon (04 71) 41 62 64 – www.seutedeern.de

Historische Trockendocks in Japan

Internationale Tagung in Tokio zum Technologietransfer von Europa nach Japan im 19. Jahrhundert

Vom 28. bis zum 30. November 2009 fand im nationalen japanischen Schifffahrtsmuseum in Tokio auf der einstigen Eisenbahnfähre YOTEI MARU, die heute Bestandteil des Museums ist, ein internationales Symposium anlässlich der vierhundertjährigen Handelsbeziehungen zwischen Japan und den Niederlanden statt. Einen wichtigen Aspekt dieser Handelsbeziehungen stellte der Technologietransfer im Schiffbau, bei der Marine und besonders bei der Konstruktion von Trockendockanlagen von Europa nach Japan im 19. Jahrhundert dar. Wissenschaftler und Historiker von maritimen und technischen Museen und von Universitätsinstituten aus ganz Japan sowie Kollegen aus den Niederlanden diskutierten die Bedeutung dieses Technologietransfers im 19.

Jahrhundert und die Auswirkungen für das moderne Japan als eine der führenden Industrienationen im Zeichen der Globalisierung. Es ging aber auch um die Probleme bei der Erhaltung des maritimen industriellen Erbes in Japan, in den Niederlanden sowie in Deutschland. Als Technikhistoriker, Industriearchäologe und Experte, der sich mit der Dokumentation und der Erhaltung der historischen Trockendockeinrichtungen in Deutschland beschäftigt hat, hatte auch ich von Professor Dr. Kunio Wakamura von der Okayama University of Science, der diesen internationalen Kongress organisiert hat, eine Einladung erhalten. Seit 2006 stehen wir in engem wissenschaftlichen Kontakt und Austausch. Schon 2008 hatte Dr. Wakamura die Relikte der histori-



Das Museum of Maritime Science in Tokio.

(Foto: Verf.)



Trockendock in Ziegelbauweise in Uraga.

(Foto: Verf.)

schen Trockendocks in Bremerhaven, Husum und Kiel, die teilweise aus einem Ziegelmauerwerk bestehen, untersucht. Auch haben wir gemeinsam an der 14. Internationalen TICCIH-Konferenz in Freiberg/Sachsen vom 30. August bis zum 5. September 2009 teilgenommen, die das industrielle Erbe zwischen Ökologie und Ökonomie zum Thema hatte. Die Abkürzung TICCIH steht für The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, eine weltweite Vereinigung für Industriearchäologen.

Das Museum of Maritime Science in Tokio liegt in einem ungenutzten ehemaligen Hafengebiet an der Bucht von Tokio. 1974 eröffnet, besteht es aus einem der Form eines Schiffskörpers nachempfundenen Gebäude mit einem Aussichtsturm und ist von einem großen Freilichtmuseum mit originalen Schiffen und Exponaten umgeben. In den Ausstellungen wird die gesamte Bandbreite der japanischen Schifffahrts- und Marinegeschichte mit Schwerpunkt auf dem 19. und 20. Jahrhundert dargestellt. Als Inselstaat, der vom Meer und seinen Ressourcen lebt und abhängig ist, spielt die maritime Wirtschaft für Japan bis heute eine entscheidende Rolle.

Für die industrielle und maritime Entwicklung des Landes im 19. Jahrhundert hatte der Aufbau von Werften mit Dockkapazitäten eine wichtige Funktion. Ingenieure und Techniker aus Frankreich, den Niederlanden und aus Großbritannien waren an der Konstruktion der Trockendocks in Yokosuka, Nagasaki, Uraga und Osaka beteiligt. Japanische Techniker reisten damals nach Europa, um in den Marinearsenalen in Frankreich, den Niederlanden und in England eine Ausbildung zu erhalten. Heute gehören die erhalten gebliebenen historischen Trockendocks in Yokosuka, Uraga und Yokohama zum maritimen industriellen Erbe Japans.

Besonders bei der Entwicklung der Trockendocks in Ziegelbauweise, die es in Japan nur in Uraga gibt, war das Know-how niederländischer Techniker gefragt. Ähnlich wie in den Niederlanden und in Deutschland sind die historischen Trockendockeinrichtungen in Japan, wenn sie nicht mehr in Funktion sind, vom Abbruch bedroht. Eine Bestandssicherung dieser Technikenkmale kann wohl nur durch eine sinnvolle Umnutzung erfolgen, die im musealen oder im touristischen Bereich liegen kann.

Neues aus der Redaktion

■ **Schiffahrtsgeschichte in ihrer ganzen Vielfalt**

Im Mai 2010 erscheint der 32. Band des wissenschaftlichen Jahrbuchs des DSM, wie gewohnt aufwändig illustriert und versehen mit Zusammenfassungen in englischer und französischer Sprache. Die dreizehn in der jüngsten Ausgabe des „Deutschen Schiffahrtsarchivs“ versammelten Beiträge, davon einer in englischer Sprache, illustrieren mit ihrem breiten Themenspektrum die Vielgestaltigkeit deutscher Schiffahrtsgeschichte und zugleich die Vielfalt schiffahrtshistorischer Forschung.

Das Titelbild des rund 450 Seiten starken Bandes zeigt einen Ausschnitt aus einem Gemälde eines unbekannt holländischen Meisters aus der Zeit

um 1700, der in seinem Werk die Schiffahrt als Gleichnis für den menschlichen Lebensweg darstellt. Das Gemälde entfaltet das künstlerische Repertoire des 17. und 18. Jahrhunderts, aus dem sich je nach eigener Akzentsetzung norddeutsche Kaufleute und Schiffer das für sie passende Motiv zur eigenen Repräsentation auswählten, wie Detlev Ellmers in seinem Beitrag „Gemälde und Fayencen statt Zinn“, ausgehend von unterschiedlichen Sammlungsbeständen des DSM, herausarbeitet.

Ebenfalls auf einen Sammlungsgegenstand des Deutschen Schiffahrtsmuseums greift Klaus Barthelmess mit einem Beitrag zur Typologie niederländischer Versteigerungsplakate für Walfangausrüstung im 18. Jahrhundert zurück, während



Walfang im Eismeer. Ölgemälde von Abraham Storck, vor 1708.

Deutsches Schiffahrtsarchiv 32 · 2009



Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums

schiffen und SOS-Rufen“ an zwei außergewöhnliche Reisen im Indischen Ozean anfangs der 1990er Jahre.

Deutsches Schiffahrtsarchiv 32, 2009. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 448 Seiten und lose Beilage, mit 250 teils farbigen Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-032-6, Abonnementpreis 19,50 Euro, Einzelpreis 23,50 Euro.

Weiterhin lieferbar sind die Bände 13-31, teils zu Sonderpreisen. Ein Gesamtregister aller bisher erschienenen Beiträge ist unter der Adresse www.dsm.museum/Pubs2/dsa_register.pdf abrufbar. Abonnementverwaltung: Oceanum Verlag e. K., Thienkamp 93, 26215 Wiefelstede, Telefon (044 02) 595 56 99, Fax (044 02) 595 56 98, E-Mail: info@oceanum.de.

Lars U. Scholl und Rüdiger von Ancken in ihrer Serie über deutsche Marinemaler mit Schaffensschwerpunkt im norddeutschen Raum Leben und Werk des Hamburger Künstlers Martin Fräncis Glüsing (1886–1957) in den Blick nehmen.

Weitere Beiträge namhafter Autoren befassen sich mit den Eigentumsverhältnissen der ersten Rostocker Handelsdampfer, dem Betonschiffbau in Deutschland und der von Stilllegungen, Schließungen und Fusionen gekennzeichneten Entwicklung der deutschen Werften in der Krisenzeit von 1924–1934. Reinhard A. Krause beleuchtet das Leben des Seemanns, Wissenschaftlers und Wissenschaftsorganisors Matthew Fontaine Maury (1806–1873), Jochen Haas analysiert die nautisch-maritime Symbolik im altenglischen Gedicht „The Seafarer“ und Gunther D. Neuen erinnert sich unter dem Titel „Von Geister-

■ Amerikanische Schoner für deutsche Handelshäuser

Matthew Turner, geboren 1825 in Geneva, Ohio, kam 1850 auf dem Höhepunkt des Goldrausches nach San Francisco. Nach einigen erfolgreichen Jahren als Goldsucher zog es ihn als Kapitän und Eigner von Segelschiffen zur See. In dieser Eigenschaft war Turner immer unzufrieden mit den Segeleigenschaften seiner Schiffe. So entwarf er 1868 schließlich selbst ein Modell einer Brigg und ließ das Schiff nach den eigenen Plänen in der Humboldt Bay bauen. Die neue Schonerbrigg NAUTILUS erwies sich als vorzüglicher Segler, schnell und mit großer Ladekapazität. Für ihre erste Reise von Tahiti nach San Francisco benötigte sie gerade einmal zwanzig Tage und stellte damit eine neue Bestmarke für Segelschiffe auf.

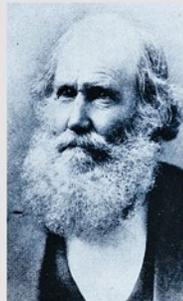
In Turners Auftrag und unter seiner Aufsicht entstanden in Eureka an der Humboldt Bay in der Folgezeit weitere auf seinem Entwurf basierende Schoner, bevor Turner 1875 in San Francisco das Schiffbaugeschäft in eigener Regie aufnahm. Hier setzte er alsbald weitere Ideen und Neuerungen um. So bevorzugte er vom Kiel bis zum Flaggenknopf aus einem Stück gefertigte Unter- und Toppmasten. Auch das Bermudasegel, ein großes Dreieckssegel ohne Gaffel, wurde von Turner an der Westküste der Vereinigten Staaten eingeführt. Innerhalb von nur acht Jahren fertigte „Turner's Shipyard“ in San Francisco mehr als 70 Neubauten: Zwei- und Dreimastschoner, Schonerbriggs und -barken, Lotsenschoner, Schleppdampfer und Yachten. Seine Schiffe standen in dem Ruf, ausgezeichnete und außergewöhnlich schnelle Fahrzeuge zu sein, und tatsächlich hielten viele von ihnen herausragende Segelrekorde.

1883 wurde die Werft in die Bucht von Benicia verlegt, wo in den folgenden zwanzig Jahren weitere 160 Neubauten die Helgen verließen, darunter nach der Jahrhundertwende mehrere Viermaster von über 1.000 Tonnen für Turners eigene Reederei. Von der Eröffnung des Werftbetriebs 1875 bis zum letzten Stapellauf 1904 waren im Namen von Kapitän Matthew Turner mehr als 230 hölzerne Schiffe gebaut worden, eine Zahl, die bis heute von keinem anderen amerikanischen Schiffbauer übertroffen wurde.

Viele der von Turner gebauten kleinen Schoner wurden an deutsche Interessenten verkauft oder waren von deutschen Handelshäusern bestellt worden, vor allem von Joh. César Godeffroy & Sohn, der Société commerciale de l'Océanie und der Jaluit-Gesellschaft. Neben einer Gesamtübersicht der Turner'schen Schiffsbauten werden die abwechslungsreichen Geschichten und die

Herbert Karting Schiffbaumeister Matthew Turner

Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner



Deutsches
Schiffahrts
museum

oceanum
VERLAG

Schicksale aller 26 von Matthew Turner gebauten Südseeschoner unter deutscher Flagge vorgestellt.

Herbert Karting: Schiffbaumeister Matthew Turner. Zur Geschichte der produktivsten Segelschiffswerft an der amerikanischen Westküste und der auf ihr gebauten deutschen Südseeschoner. Deutsches Schiffsarchiv 32, 2009; Beiheft. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 120 Seiten, 55 Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-132-3, 14,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 13,40 Euro.

Notizen aus dem DSM

Vom 29. November 2009 bis Mitte April 2010 zeigte das DSM eine Sonderausstellung unter dem Titel „Rudolph Haack (1833–1909) – Industrie-Pionier unter drei Kaisern“. Zwei große Abschnitte prägten das Arbeitsleben Rudolph Haacks: Sein Aufstieg vom Schiffszimmermann zum Schiffbau-Direktor der jungen Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulcan“ und seine Aufgaben und Tätigkeiten als Zivilingenieur, Sachverständiger, Gutachter, Forscher, Vortragender und Publizist. Die Biographie des am 12. Dezember 1909 in Eberswalde bei Berlin verstorbenen Schiffbau- und Zivilingenieurs Rudolph Haack ist ein Spiegel für zentrale Entwicklungen der deutschen Schiffbauindustrie im kaiserlichen Deutschland. In seinem beruflichen Netzwerk finden sich zahlreiche, für diese Entwicklungen ebenfalls bedeutsame Persönlichkeiten. Bisher unbekannt waren die Verbindungen zu Kaiser Wilhelm II. Auf den Grundlagen neuer Forschungen und Quellen warfen die Ausstellung und das

Begleitbuch Schlaglichter auf das Arbeitsleben Haacks und auf die Schifffahrtsgeschichte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ausstellung und Begleitbuch sind Ergebnisse der Forschungs-Kooperation des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM), Bremerhaven und des IWL-Industriemuseums (IWL-IM), Dortmund. Eine Fortsetzung des Projekts ist geplant



Anlässlich des Weltkindertages am 20. September 2009 lud das Deutsche Schifffahrtsmuseum ganz besonders den Nachwuchs ins Museum ein. Der Eintritt war an diesem Tag für Kinder bis 14 Jahre kostenlos. Zudem wurden zwei interaktive Familienführungen zum Thema „Seenot“ in der Abteilung „Rettungswesen“ und auf dem Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN angeboten. Die Führungen vermittelten spannend und hautnah die Arbeit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung



Blick in die Sonderausstellung zu Rudolph Haack.



Am 5. November 2009 bugsierten zwei Spezialschiffe des Wasser- und Schifffahrtsamts Bremerhaven bei zeitweise dichtem Nebel das U-Boot **WILHELM BAUER** und den Bergungsschlepper **SEEFALKE** aus dem Museumshafen zum Dock der Motorenwerke, wo Überholungsarbeiten ausgeführt wurden. Die Crew des WSA meisterte die Passage der Nadelöhre – u. a. der schwenkbaren Fußgängerbrücke zwischen dem Columbus-Center und dem neuen Geschäftszentrum „Mediterraneo“ – mit Bravour. (Fotos: Egbert Laska/DSM)



Schiffbrüchiger (DGzRS). Außerdem erhielt man wertvolle Tipps, wie man sich verhalten soll, falls man selbst einmal in Seenot gerät.

Modellbauer der Interessengemeinschaft Schiffmodellbau (IGS) Hansa aus Bremen führten am 23. Januar 2010 im Miniport, dem Modellfahrbecken des Deutschen Schiffahrtsmuseums, ihre Fahrzeuge vor. Unter dem Titel „Arbeitsschiffe“ war eine Vielzahl von Schiffstypen zu sehen, wie Schlepper, Fischdampfer und Krabbenkutter, Tonnenleger, Forschungsschiffe, Yachten und viele mehr. Das Besondere: Die Schiffe fahren nicht nur, sie waren auch mit einer Vielzahl von Sonderfunktionen ausgestattet. Die Besucher hatten außerdem Gelegenheit, Fragen an die angereisten Fachleute zu stellen und in den Vorführpausen die Funktionsmodelle des Museums auch selbst zu steuern.

Das U-Boot WILHELM BAUER ist Ende 2009 einer gründlichen Überholung unterzogen worden. U. a. wurden der Rumpf konserviert und das Heck fast komplett erneuert, der Turm in den Zustand von 1944 zurückgebaut und ein neues Sehrohr installiert. Erich Wilke, Geschäftsführer des Vereins „Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER“, der das Boot im Museumshafen des DSM betreibt, konnte sich zudem über gestiegene Besucherzahlen im Jahre 2009 freuen.



Buchhandlung Thea MÜGGE
GmbH



Die
Traditions-Buchhandlung
mit der
umfassenden Auswahl
an
maritimer Literatur.



Bürgermeister-Smidt-Straße 45 27568 Bremerhaven Telefon: 0471-4 50 79 -fax: 0471-4 0757
Email: info@buchhandlung-muegge.de

ab Frühjahr
2010

ATLANTIC Hotel Lübeck

ATLANTIC Hotel SAIL City

ATLANTIC Grand Hotel Bremen

ab Sommer
2010

ATLANTIC Hotel Airport

HERZLICH WILLKOMMEN!

Wer Wert auf Individualität legt, liegt mit den **ATLANTIC Hotels** richtig. Ob Geschäftsreise, Konferenz, Familienfeier oder Wochenendtrip – bei uns erwartet den Gast außergewöhnlicher Komfort und individueller Full-Service zu fairen Preisen.

Erfahren Sie mehr über unsere fünf Häuser in Bremen und Bremerhaven sowie die drei in Kürze öffnenden in Lübeck, Kiel und der Altstadt Bremens: www.atlantic-hotels.de

ATLANTIC Hotel Galopprennbahn

ab Sommer
2010

ATLANTIC Hotel Kiel

ATLANTIC Hotel Vegesack

ATLANTIC Hotel Universum

**ATLANTIC
HOTELS**



Unser Giro X-tra-Konto.
Das Girokonto
mit extra viel drin.



Top-Service statt 08/15. Das Girokonto der Sparkasse.

Bundesweit 16.000 Geschäftsstellen, 25.000 Geldautomaten,
130.000 Berater u. v. m.*

 **Sparkasse
Bremerhaven**

Geben Sie sich nicht mit 08/15 zufrieden. Denn bei unseren Giro X-tra-Konten ist mehr für Sie drin: mehr Service, erstklassige Beratung rund ums Thema Geld und zahlreiche Extras über die gewohnten Kontovorteile hinaus. Mit Angeboten für alle Ansprüche – von der Kontoführung über Kreditkarten und Reisebuchungs-Service mit 5% Rückerstattung bis hin zum Kundenmagazin mit zahlreichen Vergünstigungen bei unseren Partnern. Informieren Sie sich bei uns und sichern Sie sich Ihr persönliches Giro X-tra-Konto. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**

*Jeweils Gesamtzahl bezogen auf die Sparkassen-Finanzgruppe.