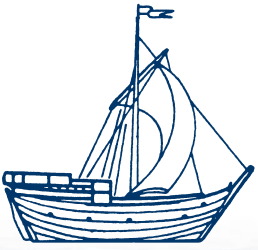
Deutsche *Schiffahrt*

Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2010



Bremer Hanse-Kogge

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

Zu den Titelbildern:
Dank der Hilfe des Fördervereins steht dem Fachbereich Holzkonservierung des DSM seit Anfang 2010 ein neues Forschungsmikroskop zur Verfügung. Weitere Informationen dazu auf den Seiten 15 bis 19. (Foto: Egbert Laska, DSM)

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
Inga Brantzky, Dr. Jana Gelbrich und Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Dr. Christian Ostersehlte, Bremen; Prof. Dr. Lars U. Scholl, Hanna Thamm und Dr. Ursula Warnke, 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 SCHIFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 1,50 Euro.
Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.
32. Jahrgang, 2010.

Inhalt 2.2010

Schifffahrtsgeschichte

Lars U. Scholl — Neue Erkenntnisse zum Ölgemälde „Alte Werft“ von Hans Hartig aus dem Jahre 1912/13 — 2

Berichte aus dem Museum

Zum Tode von Friedrich Wilhelm Bracht — 5

Hanna Thamm — Der Förderverein des DSM: Ein Verein im Aufwind — 6

Inga Brantzky und Christian Ostersehlte — Com.Pakt – Abenteuer Salpeter — 9

Ursula Warnke — Das Leitsystem des Deutschen Schiffahrtsmuseums — 12

Jana Gelbrich — Das neue Mikroskop – Exkurs in die mikroskopischen Arbeiten der Nassholzkonservierungsforschung am DSM — 15

Klaus-Peter Kiedel — Von Dortmund nach Bremerhaven: Otto-H. Nachtigall übergibt seine Fotografien und Filme an das DSM — 20

Lars U. Scholl — Weitere Faksimile-Ausgaben aus der Raritätensammlung der Bibliothek des DSM — 23

Erik Hoops — Neues aus der Redaktion — 25

Notizen aus dem DSM — 31

Impressum/Titelbild — U2

Lars U. Scholl

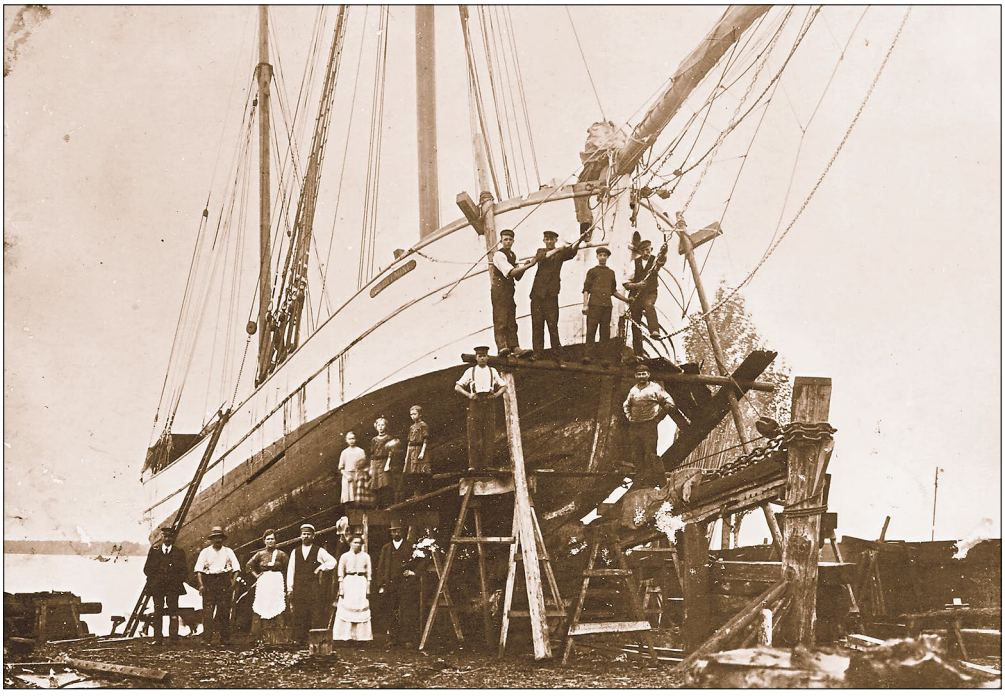
Neue Erkenntnisse zum Ölgemälde „Alte Werft“ von Hans Hartig aus dem Jahre 1912/13

In der Ausgabe 1.2010 dieser Zeitschrift wurde auf den Seiten 18 bis 19 über den Ankauf des Gemäldes „Alte Werft“ des Malers Hans Hartig berichtet. Alles, was über das Gemälde hatte in Erfahrung gebracht werden können, war zusammengetragen worden, unter anderem mit Unterstützung von Prof. Theodor F. Siersdorfer aus Essen, der sich bestens mit dem Maler und dessen Werk auskennt.

Immer, wenn Neuerwerbungen publiziert werden, schwingt bei allem Stolz über eine geglückte Akquisition auch der Gedanke mit, dass es vielleicht eine Person gibt, die weitere Einzelheiten dazu mitteilen kann. Dass man jedoch, wie jetzt geschehen, den Namen einer auf einem nicht datierten Gemälde dargestellten Galiot auf einer Slipanlage einer nicht benannten Werft herausbekommen und die Geschichte zu dieser Situation ermitteln kann, grenzt an ein Wunder, wenn es kein Werkverzeichnis des Künstlers gibt.

In Itzehoe lebt ein Schifffahrtshistoriker, der nicht nur viele Bücher zur Schifffahrt unter Segeln geschrieben hat, sondern auch Hunderte

Dieses Bild von der Galiot WILHELMINE wurde in Schulau aufgenommen. (Foto: Slg. Herbert Karting)



Die WILHELMINE auf der Werft von Fünning in Neuwarp im August 1913. (Foto: H. Löschmann / Slg. Herbert Karting)

von solchen Schiffen kennt und sogar auf einem Gemälde zu identifizieren vermag, das nicht unbedingt ganz realistisch gemalt sein muss. Kaum war die vorige „Deutsche Schiffahrt“ ausgeliefert, da meldete sich Herbert Karting, der auch Mitglied des Fördervereins ist, und teilte mir Einzelheiten zu der gemalten Galiot mit (vgl. dazu auch sein Buch: Schiffe aus Wewelsfleth, Bd. 1, Itzehoe 1981, S. 92–94).

Die Galiot Wilhelmine mit dem Rufzeichen RLNW wurde im Mai 1900 auf der Peterswerft in Wewelsfleth gebaut. Auftraggeber war Kapitän Michel Peters Claasen, der das Schiff in Hamburg registrieren ließ. Bei 21,27 m Länge und 5,83 m Breite war die Wilhelmine mit 69,2 Bruttoregistertonnen vermessen und damit die größte jemals bei Peters gebaute Galiot. Sie hatte keinen Klippersteven, sondern einen leicht nach vorn geneigten Vorsteven, das Hinterschiff entsprach mit der runden Form und dem angehängten Ruder dem anderer Galioten. Anstelle von Seitenschwertern war ein eisernes Mittelschwert im Laderaum untergebracht. Somit war das Schiff nicht für flache Gewässer geeignet und konnte nur in Gewässern eingesetzt werden, in denen keine Grundberührung zu erwarten war – aber doch vorkommen konnte. Im August 1900 waren jedenfalls eine Bodenbesichtigung und die Reparatur des Mittelschwerts erforderlich.

Im Januar 1905 verkaufte Kapitän Claasen das Schiff an den Schiffer Hermann Christopher Woltmann aus Schulau. Da die Galiot im Dezember 1905 in Århus neue Masten erhielt, vermutet Karting, dass sie eine Havarie gehabt hatte. Denn die Masten wären nach so kurzer Einsatzzeit wohl kaum verbraucht gewesen.

Am 12. Juni 1912 erwarb Kapitän Otto Klünder aus Stralsund das Schiff, das nun zunächst dort und ab 1921 in Stettin beheimatet war. Unmittelbar nach der Überführung ließ der neue Eigner auf der Werft von Leopold Fünning in Neuwarp eine Bodenbesichtigung vornehmen. Im August 1913 lag die Wilhelmine ein zweites Mal auf dem Slip, und dies war die Situation, die Hans Hartig

auf seinem Gemälde abgebildet hat. Abgesehen vom Ruder, das repariert werden musste, war das Schiff in tadellosem Zustand, so dass problemlos die Klasse des Germanischen Lloyd bestätigt werden konnte.

1921 wurde die Galiot an Kapitän Richard Heide aus Augustenborg auf der Insel Alsen verkauft, der den Heimathafen nach Flensburg verlegte. Im September desselben Jahres strandete sein Schiff bei schlechtem Wetter im Amerikahafen in Cuxhaven und wurde im Bodenbereich schwer beschädigt. Während der umfangreichen Reparaturarbeiten auf der Werft in Oberndorf an der Oste wurde auch ein 35 PS starker Zweitaktmotor eingebaut. 1923 wurde die Galiot im nach der Volksabstimmung von 1920 dänisch gewordenen Augustenborg beheimatet und in Fremad (Vorwärts) umbenannt. In der Folge verkehrte sie vorwiegend in dänischen Ostseegewässern. Auf einer Fahrt von Ekensund nach Kopenhagen brach im März 1933 ein Brand im Maschinenraum aus. In sinkendem Zustand wurde das mit Ziegelsteinen beladene Schiff – die Ziegeleien in der Flensburger Förde sind übrigens vielfach von Mitgliedern der Ekensunder Künstlerkolonie als Motiv gewählt worden – in der Nähe der Insel Møn aufgegeben, jedoch erst drei Jahre später im Februar 1936 im dänischen Register gelöscht. Überraschenderweise konnten somit der Name des Schiffes auf unserem Gemälde, die Namen der Eigner und der Werft sowie der ungefähre Zeitpunkt und der Grund für die Bodenbesichtigung ermittelt und der weitere Lebenslauf des Schiffes skizziert werden. Ich bin Herbert Karting für seine Hinweise und für die zur Verfügung gestellten Fotos sehr dankbar. Denn nun kann unsere Gemäldekartei um wichtige Angaben ergänzt werden.

Zum Tode von

Friedrich Wilhelm Bracht

Am 5. September 2010 verstarb – viel zu früh – unser Ehrenmitglied Herr Bankdirektor i. R. Friedrich Wilhelm Bracht. Bis zu seiner Pensionierung war er Leiter der Bremer Bank, und darüber hinaus bekleidete er verschiedene Ehrenämter, unter anderem das des Präsidenten des „Club zu Bremen".

Von 1996 bis 2009 war Herr Bracht 1. Vorsitzender des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V. und gleichzeitig – wie es guter Brauch ist – vertretender Vorsitzender des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e. V. Mit seiner 13-jährigen Amtszeit war er somit der „längstgediente" Vorsitzende unseres Vereins. Unter die Ägide von Herrn Bracht fiel die Fertigstellung des Anbaus (=„Bangertbau") des DSM, die Stabilisierung der Hansekogge von 1380, die große Instandsetzung der Seute Deern, der Erwerb des Audio Guide Systems und der Bau des Labors für die Nassholzkonservierung, um nur die größten Projekte zu nennen.

Friedrich Wilhelm Bracht bei Antritt seines Amtes als Vorsitzender des Fördervereins im Jahre 1996.
(Foto: Egbert Laska / DSM)

Aber auch die Pflege des Kontaktes zu den Vereinsmitgliedern lag Herrn Bracht besonders am Herzen. So führte er ein, dass mindestens einmal jährlich eine Mitgliederversammlung einberufen wurde, zu welcher er in seinem „Weihnachtsbrief" jeweils für ein Maiwochenende des Folgejahres einlud. Fast jedes Jahr erschienen an die 200 Mitglieder, die dann auch an dem zweitägigen Programm teilnahmen.

Besonders engagiert und erfolgreich war Herr Bracht, wenn es um die Spendenakquisition ging. So gelang es ihm, während seiner aktiven Zeit zusätzlich zu den Mitgliedsbeiträgen ca. 1,5 Millionen Euro einzuwerben. Damit war der Förderverein in der Lage, während der besagten 13 Jahre das DSM mit insgesamt ca. 1,7 Millionen Euro zu unterstützen. Darüber hinaus verstand es Herr Bracht, neue Mitglieder, vor allem Firmen aus dem maritimen Sektor, zu gewinnen. Bei seiner Amtsübergabe konnte er auf einen Bestand von mehr als 3.000 Mitgliedern stolz sein.

Im Verwaltungsrat des DSM hatte Herr Bracht als Vorsitzender unseres Vereins Sitz und Stimme und brachte sich verschiedentlich in die Arbeit dieses Gremiums ein. Ebenso pflegte er den Kontakt und die Zusammenarbeit mit dem Direktorium und den Wissenschaftlern des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Anlässlich seiner Verabschiedung aus dem Vorstand unseres Vereins wurde sehr zu Recht hervorgehoben, dass Herr Bracht sich während seiner Amtszeit zu einer „Lichtgestalt" des Fördervereins entwickelt hat, die einen langen Schatten wirft. Wir werden ihn sehr vermissen und uns seiner in Dankbarkeit erinnern.

Der Vorstand des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmueum e.V.

■ Hanna Thamm

Der Förderverein des DSM: Ein Verein im Aufwind

Wieder einmal hatte der Vorstand des Fördervereins – diesmal erstmalig unter dem Vorsitz von Herrn Schütte – die Mitglieder des Fördervereins zur Jahresversammlung eingeladen. Sicherlich hatte auch das von der Schriftführerin Frau Schulz zusammengestellte Rahmenprogramm bereits zu einer Steigerung der Anmeldungen geführt, so dass man 180 interessierte Mitglieder erwartete. Dass dann aber tatsächlich über 200 Mitglieder am 1. Mai zur Jahresversammlung erschienen, überstieg alle Erwartungen und ließ auf ein neuerlich gesteigertes Interesse an der Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums und des Vorstandes des Fördervereins schließen.

Herr Schütte eröffnete im voll besetzten Vortragssaal des DSM das Treffen pünktlich um 11.00 Uhr. Zunächst erhoben sich der Vorstand und die Mitglieder, um die im letzten Jahr verstorbenen Mitglieder zu ehren. Dazu zählte auch Herr Lothar Wolf, der lange Jahre mit besonderem Engagement und Herzblut als ehrenamtlicher Mitarbeiter im Archiv und als Stellvertreter des Kuratoriumsvorsitzenden das Deutsche Schiffahrtsmuseum unterstützt hatte. Bis zuletzt galt sein Interesse den Ereignissen im DSM. Die Mitarbeiter und das Direktorium werden des Wirkens von Herrn Wolf stets dankbar gedenken.

Leider waren auch im letzten Jahr Austritte aus dem Förderverein zu verzeichnen; in den meisten Fällen aus gesundheitlichen und altersbedingten Gründen. Zum Glück konnten jedoch auch 60 neue Mitglieder willkommen geheißen werden. In diesem Zusammenhang erklärte Herr Schütte, dass die Mitgliedersituation des Fördervereins recht genau die demographische Entwicklung der Bevölkerung des Landes widerspiegelt. Er äußerte die Bitte, möglichst viele potenzielle neue Mitglieder anzusprechen.

Der Förderverein konnte auch im letzten Jahr viele Aktivitäten des DSM unterstützen. Herr Schütte berichtete, dass zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief erwähnten Maßnahmen, für die der Verein 120.000 Euro aufgewendet hatte, weitere 30.000 Euro zur Verfügung gestellt werden konnten. Dieses Geld kam jeweils zur Hälfte der Instandsetzung der GRÖNLAND und der Erweiterung des im Jahre 2009 mit Hilfe des Fördervereins angeschafften FARO-Messsystems, über das in der vorigen Ausgabe der „Deutsche Schiffahrt“ ein interessanter Artikel zu lesen war, zugute.

Der Verein war ferner vom Direktorium gebeten worden, einen noch zu beschließenden Betrag für die Instandhaltung des historischen Wasserstandsanzeigers, der auf dem Deich vor dem Museum steht, zur Verfügung zu stellen. Über diesen Antrag wird demnächst sicherlich vom Vorstand wohlwollend entschieden werden. Ob und gegebenenfalls wie viel Geld der Förderverein bis zum Jahresende 2010 noch bereitstellen kann, hängt weitestgehend von der Spendenbereitschaft der Mitglieder und einiger großer Sponsoren ab. Dabei ist auch die weitere Entwicklung der Wirtschaft ein wichtiger Faktor, flossen doch im vergangenen Jahr die Gelder der großen Sponsoren verständlicherweise nicht mehr so üppig.

Herr Schütte sprach auch das betrübliche Thema an, dass im vergangenen Jahr in der örtlichen Presse von Differenzen zwischen einigen Mitarbeitern und dem Direktorium des DSM zu lesen war. Er betonte, der Förderverein wolle und könne in dem Konflikt nicht Partei ergreifen, forderte aber alle Betroffenen auf, solche für das DSM schädlichen Aktivitäten zu unterlassen. Eine sachliche und respektvolle Art und Weise der Krisenbewältigung sei selbstverständlich, der Konflikt dürfe nicht in der Öffentlichkeit ausgetragen werden.

Anschließend berichtete das Direktorium über seine Arbeit und weitere geplante Vorhaben. Nach der Begrüßung verwies Herr Prof. Dr. Scholl auf die Sonderausstellung: „175 Jahre Rickmers“, die viele Besucher angezogen habe und deren Laufzeit aus diesem Grunde verlängert wurde. Im Zusammenhang mit dieser Ausstellung wurden unter der Betreuung von Prof. Dr. Scholl zwei Doktorarbeiten zu dem Thema geschrieben und in der Reihe „Deutsche Maritime Studien“ veröffentlicht. Da sich die Firma Rickmers nicht nur mit dem Schiffbau und Reedereibetrieb beschäftigte, sondern auch mit Reis handelte, wird jetzt noch eine weitere Doktorarbeit über Reis-Importe angeschlossen werden.

Geplant sei ferner eine Sonderausstellung zum Thema: „Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930“, die inzwischen bereits gezeigt wurde.

Herr Prof. Dr. Scholl konnte auch die erfreuliche Mitteilung machen, dass die Koggehalle wieder für die Besucher freigegeben ist. In den nächsten Monaten wird das Konzept zu der dazu gehörenden Ausstellung noch verfeinert werden.

Frau Dr. Warnke erläuterte in ihrem Beitrag zunächst den so genannten „FARO-Arm“, dessen Kauf vom Förderverein ermöglicht worden war. Es handelt sich dabei um einen digitalen Messarm, mit dessen Hilfe man zum Beispiel 3-D-Modelle der Einzelteile eines Schiffsfundes erzeugen und für Forschungszwecke oder zur Herstellung von Modellen nutzen kann.

Die Mitglieder erfuhren ferner interessante Details über Maßnahmen zur Sanierung des DSM-Gebäudes im Zuge des Konjunkturprogramms 1: Die gesamte Haus- und Klimatechnik des „Scharounbaus“ wurde erneuert, das Dach abgedichtet und gedämmt. Frau Dr. Warnke verwies dabei auch auf eine Sonderausstellung mit von Werner Krömeke gemalten Bildern zum Thema „Spektakuläre Architektur am Wasser“,

in der der „Scharounbau“ und ein Modell des Erweiterungsbaus des DSM zu sehen seien. Der Masterplan sehe vor, dass 2011 der erste Spatenstich zu den das DSM erweiternden Neubauten erfolgen solle. Anschließend sei die weitere Sanierung des „Scharounbaus“ und des „Bangertbaus“ geplant. Mit dem Ende der Bauzeit sei 2016 zu rechnen. Nach der „Sail 2010“ werde zunächst auch in Höhe des DSM mit der Deicherhöhung begonnen. Vorgesehen sei dann 2011 der Beginn des Baus eines neuen Sonderausstellungsraums an der Nordseite des „Scharounbaus“. Der Eingangsbereich solle mit dem Bau eines Turms in der Mitte beider Gebäude völlig neu gestaltet werden. Ferner sei geplant, zunächst den „Bangertbau“ zu schließen, zu sanieren und dann die Ausstellung neu aufzubauen und dem Publikum zugänglich zu machen. Darauf folge dann die Schließung des „Scharounbaus“, in dem die Dämmung und die Haustechnik komplett erneuert werden sollen. Es sei nun noch sehr viel weitere Planung nötig. Außerdem seien Spenden zusätzlich zur öffentlichen Förderung dringend erforderlich. Deshalb sei eine entsprechende Spendenkampagne bereits geplant.

Die Frage eines Mitgliedes, ob die bisher gegebenen staatlichen Zusagen an Bedingungen geknüpft sind – wie etwa bei der Finanzierung der Kunsthalle Bremen – verneinte Frau Dr. Warnke, denn es handele sich beim DSM nicht um einen Verein (wie bei der Kunsthalle Bremen), sondern um das nationale Deutsche Schiffahrtsmuseum.

Die Mitglieder des Fördervereins lauschten danach interessiert den Ausführungen der Schriftführerin Frau Schulz. Sie berichtete, dass die über 200 anwesenden Mitglieder aus 37 Städten angereist seien. Frau Schulz hatte 30 Hotelzimmer und 150 Essen auf der Bark Seute Deern bestellt, die im Museumshafen des DSM liegt. 167 Personen hatten sich den bereits am frühen Morgen vor der Mitgliederversammlung stattgefundenen Vortrag von Herrn Prof. Dr. Scholl zum Thema „Das Polarschiff Grönland als Botschafter der CO_2-Kampagne des Bundesumweltministeriums“ angehört.

Nach dem Essen war von 170 Mitgliedern ein Besuch des neuen Klimahauses geplant. Deshalb waren dort acht Führungen organisiert worden. Für die Fahrt mit dem Hafenbus zur Exkursion durch den Überseehafen mit den Schwerpunkten Containerterminal, Autoterminal und Lloyd Werft lagen 128 Anmeldungen vor.

Als weniger erfreuliches Thema sprach Frau Schulz die ausstehenden Mitgliederbeiträge an. Zum Zeitpunkt der Jahresversammlung fehlten noch ca. 6.400 Euro, entsprechend den Beiträgen von 308 Mitgliedern. Die Zahl der Einzelmitglieder war gegenüber dem Vorjahr um 53 verringert, die Zahl der Rentnerehepaare um 14 gestiegen. Es wurden die gleichen Werbemaßnahmen durchgeführt wie im letzten Jahr, wobei wieder einmal die Werbung der im Kassenbereich des DSM tätigen Damen und Herren besonders erfolgreich zu Buche schlug.

Der Rechnungslegung des Schatzmeisters Herrn Schmidt und dem Bericht der Rechnungsprüfer, Herr Krämer und Frau Feist, folgte die Entlastung des Vorstandes. Die Rechnungsprüfer wurden für das Jahr 2010 wiedergewählt.

Eine geplante Änderung des § 11 der Satzung, die dringend erforderlich war, um einer eventuellen Aberkennung der Gemeinnützigkeit zu entgehen, wurde mit drei Gegenstimmen und vier Enthaltungen angenommen, so dass das höchste Gut, die Gemeinnützigkeit des Fördervereins, erhalten bleibt.

Bevor Herr Schütte die Mitgliederversammlung beendete, dankte er insbesondere Herrn Kiedel für dessen hervorragende redaktionelle Arbeit bei der Erstellung der „Deutsche Schiffahrt“ und der Besatzung der Grönland für deren wichtige ehrenamtliche Arbeit. Dabei rief er vor allem junge Männer und Frauen auf, sich bei Herrn Beneken zur freiwilligen Arbeit auf dem Museumsschiff zu melden.

Die nächste Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtmuseum e. V. findet am 7. Mai 2011 statt. In derem Rahmen soll am 7. und 8. Mai 2011 eine Tagesfahrt nach Hamburg zur Sammlung von Prof. Peter Tamm im Internationalem Maritimen Museum angeboten werden.

Inga Brantzky und Christian Ostersehlte

Com.Pakt – Abenteuer Salpeter

Lange Zeit galt der Salpeter als „weißes Gold“ Chiles. Er wurde zwischen 1830 und 1930 in der nordchilenischen Atacamawüste abgebaut und per Schiff nach Europa verfrachtet, wo man ihn als Düngemittel und zur Sprengstoffherstellung einsetzte. Sein Abbau und Transport stellten ein Abenteuer dar, an dem unzählige Menschen in Lateinamerika und Europa beteiligt waren. Die heutige Beschäftigung mit diesem Thema zeigt auch deutlich, dass man die Schifffahrt nicht isoliert betrachten darf, sondern dass maritime Geschichte mit benachbarten historischen Themenbereichen verknüpft werden kann und muss. Das Stichwort dazu im heutigen Wissenschaftsdeutsch heißt „Interdisziplinarität“.

„Com.Pakt“, ein gemeinsames Projekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums, des Deutschen Bergbau-Museums in Bochum, des Dortmunder Instituts für Schulung und Medienentwicklung Input und der Bremer Internetagentur Die InformationsGesellschaft mbH hat zur Salpetergewinnung und zum Salpetertransport in den vergangenen beiden Jahren viel zusammengetragen und befindet sich nunmehr auf der Zielgeraden.

Seit kurzem sind unter www.com-pakt.net erste Projektergebnisse online verfügbar. Die Plattform zur Wissenschaftskommunikation und zur Präsentation von Forschungsergebnissen bietet anhand des wissenschaftlichen Beispielthemas der Salpetergewinnung in Chile und des Salpetertransportes nach Europa ein breites Spektrum an Möglichkeiten, sowohl interessierte Laien als auch Wissenschaftler über das Internet kommunizieren zu lassen. Das Ziel soll vor allem der Wissensaustausch sein.

So kann die Plattform dazu genutzt werden, sich nach einer Anmeldung über im Rahmen des Projektes stattfindende Veranstaltungen zu informie-

Ausschnitt aus der Projekt-Website www.com-pakt.net.

Im Rahmen des Chiletages gab es auch Vorführungen chemischer Experimente, bei denen Salpeter eine Rolle spielte. Hier fährt Dr. Hans Rose von der Lerngemeinschaft für Kinder, Dortmund Hafen auf einem „Auto“ mit Gasantrieb. (Foto: Arnold Chetty)

ren, in Blogs die neuesten Forschungsergebnisse nachzulesen oder sich im Forum auszutauschen. Ferner bietet sie die Möglichkeit, sich über den üblichen Rahmen hinaus mit Hilfe einer Zeitleiste, einer Weltkarte, kurzen enzyklopädischen Beiträgen, einer Bildergalerie und vor allem einer kommentierten Literaturliste umfassend über das gewählte Thema zu informieren. Nach einer entsprechenden Anmeldung auf der Startseite ist es dem Nutzer auch möglich, sich selbst aktiv an der Gestaltung und dem Ausbau der Seite zu beteiligen. Auch eine erste virtuelle Ausstellung wird in Kürze fertig gestellt sein. Eine besondere Attraktion der Plattform besteht jedoch in der virtuell begehbaren chilenischen Oficina Santa Laura, in der von 1872 bis 1960 Salpeter abgebaut wurde. Unter einer Oficina versteht man eine Salpetergrube mit Aufbereitungsanlagen, in denen der Rohsalpeter kleingemahlen und versandfertig gemacht wird. Santa Laura gehört seit 2005 zum Weltkulturerbe der UNESCO und wurde im Frühjahr 2010 durch Projektmitarbeiter bereist und aufwändig fotografiert. Die konservatorischen Probleme vor Ort gestalten sich allerdings sehr umständlich und kostenaufwändig, sind also noch nicht zufriedenstellend gelöst. So bietet der virtuelle Rundgang Einblicke in Bereiche, die wegen Baufälligkeit längst für die Öffentlichkeit geschlossen wurden.

Um eine, wie der einschlägige Fachbegriff lautet, „Community“ um die Plattform herum aufzubauen, fand in den beiden Museen in Bochum und Bremerhaven jeweils ein Projekttag rund um das Thema Chile und Salpeter statt. Neben spannen-

den Vorträgen über das Leben und Arbeiten in einer Oficina oder auch an Bord eines Frachtsegelschiffes wurden die Besucher durch eine Vorführung chemischer Experimente zum Thema Salpeter begeistert und sahen sich den Film „Weißes Gold – Das Salz der Wüste“ von Robert Krieg und Monika Nolte an. Während im Bergbau-Museum chilenische Musik die Besucher begeisterte, wurden sie im Außenbereich des DSM von lebenden Alpakas, einer im südamerikanischen Hochland gezüchteten Nutztierart, empfangen und verzaubert.

Geplant ist nunmehr eine Abschlusspublikation, die nicht nur über den Projektverlauf berichtet, sondern vor allem noch einmal über alle wichtigen Aspekte rund um den Abbau, den Transport und die Verwendung des Chilesalpeters anschaulich informiert und den Ertrag des Projekts kompakt zusammenfasst.

Als Vertreter Chiles in Bremerhaven bevölkerten Alpakas aus der „Alpaka-Zucht Wittekind“ in Ganderkesee am Chiletag das Außengelände des DSM. (Foto: Inga Brantzky)

Seute Deern
Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen

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

Ursula Warnke

Das Leitsystem des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Seit Juli dieses Jahres hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum ein modernes Leitsystem. Wir hatten bereits seit einigen Jahren festgestellt, dass sich die Besucher nur eingeschränkt in der Ausstellung orientieren und zurecht finden konnten. Einzelne Abteilungen oder sogar die Zugänge zum Neubau wurden mitunter nicht gefunden.

Aus dem 2006 ausgelobten Wettbewerb zum Corporate Design, Leitsystem (LIS) und zur Ausstellungsgrafik (AGRA) ging das Berliner Gestaltungsbüro Polyform unter sechs eingeladenen Büros als Sieger hervor. Ende 2006 wurde mit der Umsetzung begonnen, Ende 2007 war das Corporate Design abgeschlossen. Das Ganze war nur durch die freundliche Unterstützung und Finanzierung des Fördervereins möglich geworden. Seit 2008 arbeitet Polyform nun an der Entwicklung und Umsetzung von LIS und AGRA und seit 2009 an der Gestaltung des Internetauftritts des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Die Zielvorgaben für die Entwicklung des Erscheinungsbildes (Corporate Design) waren:

- die Erweiterung der Ansprache von Fachleuten bis hin zu Jugendlichen und jungen Familien ohne Vorkenntnisse;
- die Einbeziehung aller Aspekte der Schifffahrt;
- ein stärkerer Gegenwartsbezug und Offenheit für Entwicklungen der Zukunft;
- die Verlagerung des Kommunikationsschwerpunktes von der Technik hin zum Erlebnis unter gleichzeitiger Berücksichtigung des ausgewogenen Nebeneinanders von seriöser Forschung und musealem Erlebnis;
- die Verstärkung der Präsenz des Hauses in den Medien regional und überregional und die Schärfung des Profils angesichts zunehmender Konkurrenz im unmittelbaren Umfeld;
- die Einbeziehung aller Kommunikationsebenen einschließlich des Leitens und Orientierens sowie der Ausstellungsgrafik.

Der inhaltlich-grafische Aufbau des neuen Leitsystems im DSM.

Beispiel für den Einsatz des neuen Leitsystems im Bereich des Übergangs zwischen dem Scharoun- und dem Bangert-Bau des DSM. (Foto: Egbert Laska / DSM)

Zum Konzept gehören auch die „signalhafte“ Schrift und Farbigkeit in Anlehnung an die Farb- und Formwelt der Schifffahrt.

Die Farben des Deutschen Schiffahrtsmuseums leiten sich direkt aus dem maritimen Umfeld ab und besitzen Signalcharakter. Primäre Hausfarbe ist ein eigens für das Museum definierter Rot-Ton. Die Leuchtfarbe erzeugt in Kombination mit Cyan, das ist ein heller Blau-Ton, ein frisches und prägnantes Druckbild. Daher sollte diese Farbkombination bevorzugt eingesetzt werden. Die Tagesleuchtfarbe steht grundsätzlich für Ausstellungsinhalte und Erlebnis, Cyan für Informationen über das Haus und Organisatorisches. Aus diesem Grund ist auch das Leitsystem in hellblauen Buchstaben gehalten.

Charakteristisch für das Erscheinungsbild ist ein großer Weißanteil im Layout, der für Klarheit und Frische sorgt. Beim Leitsystem wird dazu mit der Fläche der weißen Wand gearbeitet. Als Hausschrift für das Deutsche Schiffahrtsmuseum wird die Fedra Sans verwendet.

Die Zielvorgaben für das Leit- und Informationssystem (LIS) und die Ausstellungsgrafik (AGRA) waren:

- die Berücksichtigung der historisch gewachsenen relativ großen Unterschiedlichkeit der Ausstellungsgestaltung in den einzelnen Abteilungen und der Verschiedenheit der Architektur in den beiden Gebäudeteilen der Architekten Scharoun und Bangert;
- die Berücksichtigung des Denkmalcharakters des Scharoun-Baus;
- die Einbeziehung auch der neuen Windjammer-Ausstellung in alle Kategorien von AGRA und LIS;
- die Anwendung von Zweisprachigkeit – deutsch und englisch – in allen Kategorien;
- die Möglichkeit, Exponatbeschriftungen und Vertiefungstexte hausintern herzustellen.

Nicht gewünscht wurde eine Verortung von LIS-Elementen an Decken und Fußböden des Museumsgebäudes.

Weitere Anforderungen an die Konzeption von LIS und AGRA waren:

- dass AGRA und LIS Teile eines aufeinander abgestimmten Gesamtkonzepts sein sollten;
- dass AGRA und LIS angesichts großer Unterschiede in der Ausstellungsgestaltung als verbindendes und die Identität stärkendes Element wirken sollten;
- dass LIS als »Angebot« erscheinen, aber sich nicht aufdrängen soll;
- ein hohes Maß an Flexibilität, da sich die Veränderung der Ausstellungsgestaltung als Prozess über einen längeren Zeitraum erstreckt;
- die Erschließung neuer Zielgruppen;
- in eingeschränktem Maße die Beachtung der Barrierefreiheit;
- die Einbeziehung des akustischen Führungs- und Informationssystems Audioguide und die Bezugnahme darauf;
- die Sicht auf die Architektur zu erhalten bzw. freizumachen und Sichtachsen zu berücksichtigen;
- keine Hervorhebung oder Sonderstellung einer einzelnen Abteilung zu betreiben;
- die Betonung bzw. Herstellung des Zusammenhaltes von Innenbereich und Freigelände;
- keinen Rundgang vorzugeben, da dies im Widerspruch zur Architektur und Ausstellungskonzeption stehen würde;
- bei grafischer Unterscheidbarkeit die Gleichbehandlung deutscher und englischer Texte zu gewährleisten.

Das neue Leitsystem: Die Verortung

Aufgrund räumlich weitläufiger Kreuzungen erfolgt Leiten und Orientieren dezentral und getrennt voneinander, kleinteilig und körperlos, d. h. die Typographie wird direkt auf die Wände gebracht. So wird die Wahrnehmung des Gebäudes gestärkt. Dies funktioniert gut, weil die Architektur keine klare Trennung der Abteilungen vorsieht. Die Besucher werden über den Raum verteilt und eine „Pulkbildung“ vermieden. Im Bereich des Gebäudezentrums, also im Eingangsbereich, wird auf alle Abteilungen hingewiesen, an den äußeren Rändern der Gebäude nur auf die Abteilungen des jeweiligen Gebäudeteils. Zu bisher eher „versteckten“ Bereichen, wie zum Beispiel der Schiffsbrücke, sollen die Besucher in Zukunft mit deutlichen Wegweisungen geleitet werden.

Das neue Leitsystem: Der inhaltlich-grafische Aufbau

Das LIS wird direkt auf die Wand gebracht, in einer zeitlichen Übergangsphase als Klebeplot, das heißt, die Bezeichnungen werden aufgeklebt. Nachfolgend sollen die Hinweise mit Farbe und Schablonen auf die Wand aufgetragen werden. Alle Servicebereiche, wie Toiletten, Aufzüge usw., werden durch Piktogramme dargestellt. Durch die prägnante formale Gestaltung der einzelnen Richtungsangaben werden Pfeile überflüssig. Lediglich in den Fällen, in denen nur auf den Weg zu einer einzelnen Abteilung hingewiesen wird, kann ein Pfeil eingesetzt werden. Ansonsten sind die Schriftblöcke selbst pfeilförmig ausgerichtet und machen somit über den Inhalt hinaus auch eine Aussage zur Laufrichtung. Die dem Standort nächste Abteilung ist in der größten, die am weitesten entfernte in der kleinsten Schriftgröße gesetzt. Hinsichtlich des Schriftgrads gibt es einen Spielraum von 60 bis 140 Punkt. Die Reihenfolge der einzelnen Abteilungstitel orientiert sich an der räumlichen Abfolge der Abteilungen im Grundriss.

Jana Gelbrich

Das neue Mikroskop – Exkurs in die mikroskopischen Arbeiten der Nassholzkonservierungsforschung am DSM

Was wären die Naturwissenschaften ohne das Mikroskop? Dieses grundlegende Hilfsmittel, vor allem eingesetzt für Arbeiten im biologischen und medizinischen Bereich, ermöglicht unterhalb des Auflösungsvermögens des menschlichen Auges die Erforschung von Zellen und Zellstrukturen als Grundlage allen Lebens. Durch die fortschreitende Weiterentwicklung der Technik ist die Mikroskopie, kombiniert mit der digitalen Bildaufnahme, nunmehr auch in anderen Bereichen, wie etwa der Materialprüfung, ein wichtiges Visualisierungsinstrument.

Da die Nassholzkonservierungsforschung am DSM Tätigkeiten und Analysen aus dem biologischen wie auch aus dem materialprüferischen Bereich vereint, ist die Mikroskopie ein herausragendes Instrument zur Untersuchung und Visualisierung verschiedenster Sachverhalte. Zur Untersuchung von Holz werden Mikroskope mit einer vielfältigen Kombinationsmöglichkeit für die Beobachtung, Messung und Bildverarbeitung benötigt. Von Bedeutung sind Einrichtungen für Durch- und Auflicht, Hell- und Dunkelfeld, Polarisation, Fluoreszenz und digitale Bildaufnahme sowie Bildauswertungsmöglichkeiten.

Durch die finanzielle Unterstützung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V. konnte Anfang 2010 ein Mikroskop, das dem aktuellen Stand der Technik entspricht, für die Anwendungsbereiche der Nassholzkonservierungsfor-

Herstellung von Holzschnitten für die mikroskopische Untersuchung im DSM-Nassholzlabor. (Foto: Egbert Laska / DSM)

schung erworben werden. Sein Anwendungsspektrum möchte ich in diesem Beitrag vorstellen.

Holz ist ein Naturstoff, welcher aus verschiedenen Zellarten mehr oder weniger regelmäßig aufgebaut ist. Die spezielle Holzanatomie ist artspezifisch und macht daher bei genauer Kenntnis eine Holzartenbestimmung möglich. Die holzanatomischen Unterschiede sind jedoch oft nicht im makroskopischen Bereich nachweisbar, weshalb das Mikroskop ein grundlegendes Instrument zur Holzartenbestimmung ist. Gerade im Bereich der Nassholzkonservierung, in dem mit archäologischen und damit zersetzten Hölzern gearbeitet wird, ist die Mikroskopie zur Holzartenbestimmung unerlässlich.

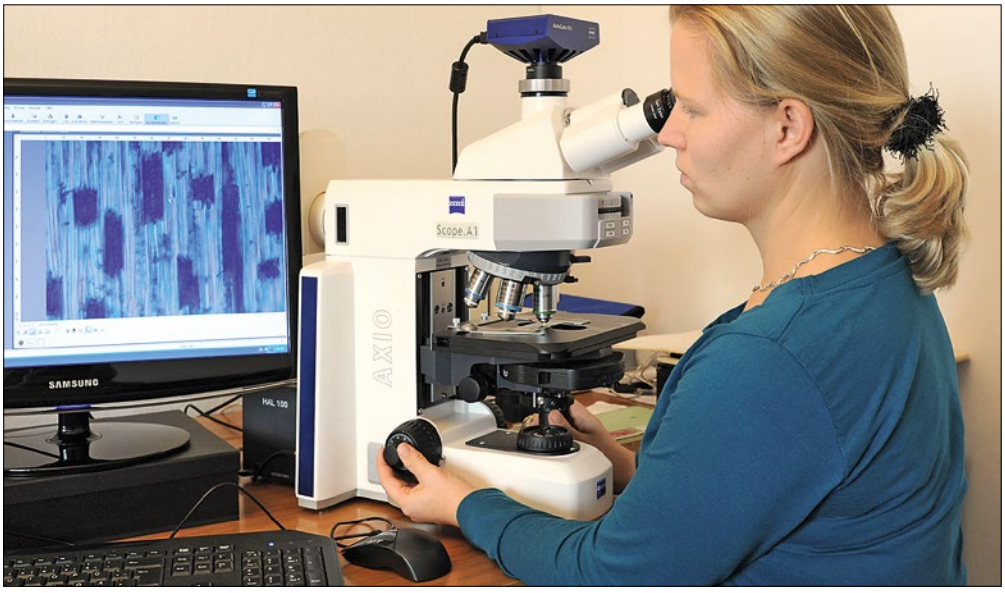
Für die Konservierungsplanung zu einzelnen Nasshölzern ist der Grad der Zersetzung von entscheidender Bedeutung. Dieser wird zumeist über physikalische Methoden ermittelt. So liefert etwa der maximale Wassergehalt Zersetzungswerte, da im Holz zersetzte Substanz mit Wasser aufgefüllt wird. Mit steigendem Zersetzungsgrad ergibt sich also ein höherer maximaler Wassergehalt der Proben. Diese zahlenmäßige Bestimmung des Zersetzungsgrades kann mittels Mikroskopie zwar nur mit hohem Aufwand bestimmt werden, dafür aber liefert die Mikroskopie ein Bild zur Verteilung der Zersetzungsschäden, welches ebenfalls für die Konservierungsplanung ein wichtiger Faktor ist. So besteht für zwei Proben, deren maximaler Wassergehalt vergleichbar erscheint, dennoch die Notwendigkeit einer unterschiedlichen Behandlung, wenn sich der Wassergehalt bei der einen Probe aus einem stark zersetzten Randbereich und einem nahezu intakten Innenbereich ergibt, bei der anderen Probe jedoch eine gleichmäßige Zersetzung im Gesamtquerschnitt vorliegt. Der mikroskopische Überblick über den Zersetzungsgrad im Probenquerschnitt liefert zudem auch Abschätzungsmöglichkeiten für die mechanischen Eigenschaften der Holzobjekte vor und nach der Konservierung.

Im Arbeitsfeld der Archäometrie, welche den Oberbegriff für alle naturwissenschaftlichen Me-

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



Echtzeit-Auswertung der digitalen Abbildung einer mikroskopischen Aufnahme. (Foto: Egbert Laska / DSM)

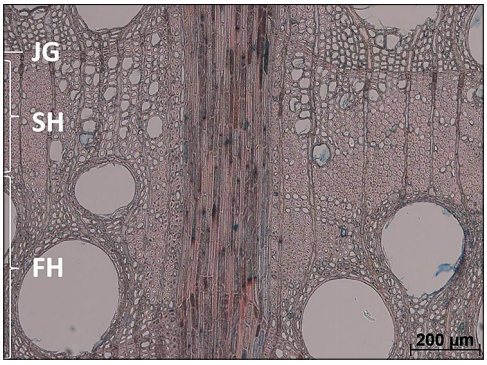
thoden zur Klärung archäologischer und zum Teil auch historischer Fragestellungen (Alter, Herkunft, Fundgeschichte, Umweltbedingungen etc.) bildet, ist neben der Frage nach dem Zersetzungsgrad auch die nach der Zersetzungsursache bei Holzfunden von hohem Interesse. So kann Holz mechanisch durch Insekten, Larven und Muscheln oder chemisch durch Pilze und Bakterien zersetzt werden. Dies lässt sich mittels verschiedener Färbe- und Kontrastmethoden ebenfalls mikroskopisch untersuchen und liefert wichtige Hintergrundinformationen zum Objekt, welche gegebenenfalls Rückschlüsse auf die Objektgeschichte zulassen. Liegt beispielsweise ausschließlich bakterielle Holzzersetzung durch so genannte Erosionsbakterien vor, kann man von einem plötzlichen Übergang des Holzobjektes in sauerstoffarme Konditionen ausgehen, zum Beispiel durch das Sinken eines Schiffes. Erosionsbakterien sind die Hauptursache dafür, dass archäologische Nasshölzer biologisch zersetzt werden. Die aus dem Alltag, zum Beispiel aus dem Garten bekannten Holz zersetzenden Pilze benötigen Sauerstoff für den Abbau von Holz, Erosionsbakterien hingegen sind in der Lage, Holz unter sauerstoffarmen bis sauerstofffreien Umweltbedingungen, so auch unter Wasser, zu zersetzen.

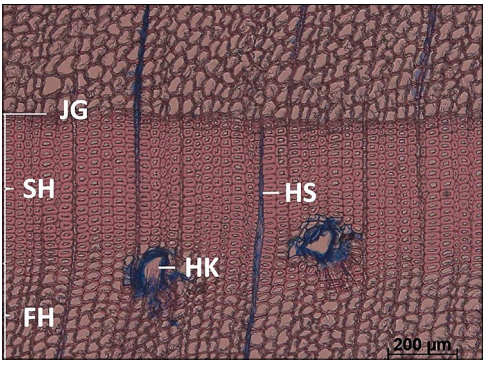
Auch die chemische Zusammensetzung von Holz lässt sich mikroskopisch nachweisen. Ein wichtiger Grundbaustein des Holzes ist mit 40 bis 44 Prozent Zellulose, welche strangförmig aus Glucose-Einheiten aufgebaut ist. Diese Zellulose-Einzelstränge bündeln sich – vergleichbar mit dicken Trossen, die durch das Verdrillen mehrerer dünnerer Seile hergestellt werden. Die Zellulose-Stränge werden durch chemische Bindungen (Wasserstoffbrückenbindungen) zusammengehalten, was zu einer so genannten kristallinen Struktur führt. Diese kristalline Zellulose erscheint im Mikroskop unter polarisiertem Licht, durch die Eigenschaft der Doppelbrechung des Lichtes, strahlend leuchtend. Kann die Doppelbrechung des Lichtes nicht nachgewiesen werden, spricht dies für die Zersetzung der Zellulose innerhalb der Holzzellwände.

Holz ist des Weiteren chemisch durch den 20- bis 35-prozentigen Anteil von so genanntem Holzstoff, dem Lignin (lateinisch lignum = Holz) charakterisiert. Erst das Lignin hat die Entste-

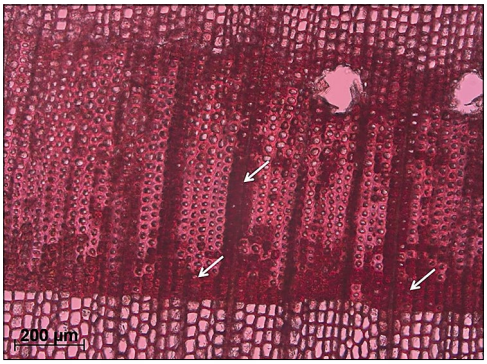
hung mehrjähriger Samenpflanzen ermöglicht und damit der Evolution der Bäume den Weg bereitet, denn nur mit Ligninen können Pflanzen Festigungselemente ausbilden, welche auch außerhalb des Wassers die Stabilität größerer Pflanzenkörper gewährleisten. Lignin ist ein aromatisches dreidimensional vernetztes Molekül, dessen Größe wegen vielfältiger chemischer Verbindungsmöglichkeiten schwer festzulegen ist. Es wird zum Teil vermutet, dass das gesamte Holzgewebe möglicherweise von einem einzigen, riesigen Lig-ninmolekül durchzogen wird. Mittels UV-Licht können die aromatischen Bestandteile des Lig-nins durch ihre Fluoreszenz, bei der UV-Licht aufgenommen und in sichtbares Licht umgewandelt wird, mikroskopisch sichtbar gemacht werden, was die Analyse der Ligninverteilung im Objekt ermöglicht.

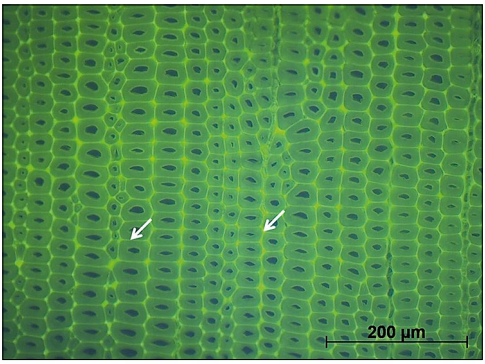
Doch nicht allein durch verschiedene Lichtarten- und -techniken wird die chemische Zusammensetzung verholzten Materials mikroskopisch sichtbar. Durch verschiedene Färbe- und Kont-



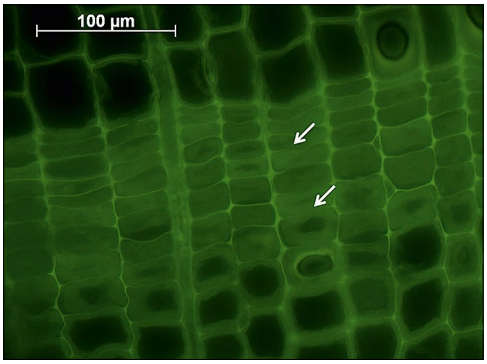


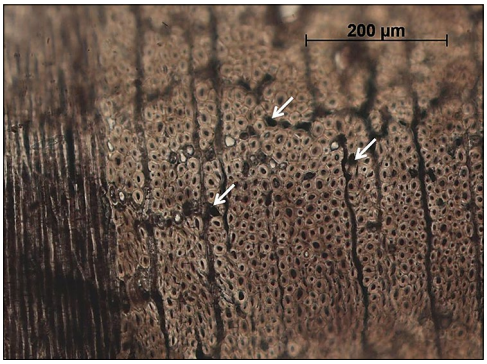
Links: Querschnitt von Eichenholz, gefärbt mit Safraninrot und Astrablau. JG = Jahrringgrenze; FH = Frühholz, wird mit Beginn der Vegetationsperiode gebildet und ist durch große Gefäße für den notwendigen Stofftransport charakterisiert; SH = Spätholz, wird zur Stabilität im späteren Verlauf der Vegetationsperiode gebildet und ist durch dichtes, dickwandiges Festigungsgewebe charakterisiert. / Rechts: Querschnitt von Kiefernholz, gefärbt in Safranin und Astrablau. Sehr deutlich ist hier der Effekt der Färbungsmischung zu erkennen, so dass die nichtverholzten Bereiche in den Holzstrahlen (HS) und Harzkanälen (HK) deutlich blau erscheinen, während das Lignin das Safraninrot annimmt und somit alle verholzten Zellen rötlich erscheinen. JG = Jahrringgrenze, FH = Frühholz, SH = Spätholz, HK = Harzkanal, HS = Holzstrahl.





Links: Kiefernholz mit künstlich erzeugtem Bakterienbefall. Zu erkennen ist dieser an den dunkler rot gefärbten Zellen. Durch die bakterielle Zersetzung der Zellulosebestandteile weisen diese Zellen eine erhöhte Ligninkonzentration auf, die sich in der intensiveren Färbung widerspiegelt. / Rechts: Unbefallenes Kiefernholz, welches durch Fluoreszenz die Verteilung von Lignin zeigt. Es ist deutlich zu erkennen, dass in allen Zellwänden Lignin enthalten ist, dieses jedoch in der Mittellamelle (Pfeile), welche zwei angrenzende Zellen miteinander verbindet, mit bis zu 90 % die höchsten Konzentrationen aufweist.





Links: Eine Nadelholzprobe der im Bremer Teerhof gefundenen frühneuzeitlichen Weserlastkähne (400-fach vergrößert) zeigt zersetzungsbedingt ein anderes Fluoreszenzbild als die zuvor abgebildete Probe. Die Zellwandsubstanz ist so stark zersetzt, dass lediglich das feinkörnige, ligninreiche und somit grün diffus erscheinende Abbaumaterial erkennbar ist. Sogar die ligninreichen Mittellammellen sind schon vom Abbau betroffen (Pfeile), so dass bei dieser Probe die vollständige Zersetzung der Zellulosen und damit der eigenständigen Festigkeit zu erkennen ist. / Rechts: Eine Eichenholzprobe der Weserlastkähne zeigt, dass nicht immer mikroskopische Färbungen zur Erkennung des Zersetzungsgrades notwendig sind. Durch die Lagerung im nassen Boden drangen Bodenpartikel in das Holz ein. Auf Grund der Partikelgröße können sich diese nur in zersetzten Bereichen ablabgern, so dass uns diese Probe durch die schwarzen Einlagerungen einen schnellen Eindruck über die Verteilung und die Intensität der Zersetzung liefert. Verglichen mit der Nadelholzprobe ist die Eiche noch recht gut erhalten.

rastierungsmethoden sind ebenfalls Rückschlüsse auf den chemischen Aufbau des Objektes möglich. Beispielhaft sei hier die Färbung von Holz mittels Safranin und Astrablau zu nennen. Diese Färbungskombination hat sich zur gleichzeitigen Kontrastierung verholzter und unverholzter Zellwände (Parenchymzellen oder Pilzhyphen) bewährt und macht eine allumfassende mikroskopische Untersuchung von Holzpräparaten möglich. Safranin ist ein roter Farbstoff, welcher die verholzten Zellwände anfärbt, während Astrablau die nichtverholzten Bestandteile, vor allem Zellulose, aber auch Eiweiße färbt.

Die hier aufgezählten Methoden geben einen kleinen Einblick in die mikroskopischen Untersuchungsmöglichkeiten von archäologischem Holz vor der Konservierung, doch auch während und nach der Konservierung ist die Mikroskopie von Bedeutung. So ist im mikroskopischen Bild auch die Einlagerung der verwendeten Konservierungsmittel nachweisbar und können Eindringtiefen und Wirkungsorte von Konservierungsmitteln analysiert werden. Gerade bei der Erforschung neuartiger potenzieller Konservierungsmittel ist die Wirkungsweise von Interesse. Fragen wie die, ob ein Konservierungsmittel sich chemisch an Zellwandbestandteile bindet und somit innerhalb der Zellwand einlagert und/oder (nur) die Hohlräume im Holz ausfüllt, in welcher Intensität die Einlagerung stattfindet oder die zur Stabilisierung notwendige Eindringtiefe erreicht wird, können durch mikroskopische Verfahren geklärt werden.

Die beschriebenen vielfältigen Anwendungsgebiete der Mikroskopie in der Nassholzkonservierungsforschung nehmen durch den aktuellen Stand der digitalen Bildverarbeitungstechnik einen noch höheren Stellenwert als vorher ein. Durch die einfache und schnelle Möglichkeit, die mikroskopischen Bilder digital zu erhalten und zu bearbeiten – zum Beispiel durch die Vermessung und Auszählung von Parametern –, ist die Mikroskopie mit ihrer einzigartigen Dokumentationsweise ein wichtiges Nachweisinstrument verschiedener Sachverhalte in der naturwissenschaftlichen Forschung des DSM und kann dank der Unterstützung durch den Förderverein auf aktuellstem und damit höchstem Niveau betrieben werden.

Klaus Peter Kiedel

Von Dortmund nach Bremerhaven: Otto-H. Nachtigall übergibt seine Fotografien und Filme an das DSM

Otto-H. Nachtigall wurde laut eigener Aussage nicht geboren, sondern lief vom Stapel. Im September 1914 war das, und so konnte der immer noch rüstige ehemalige Seemann vor zwei Monaten in Dortmund den 96. Geburtstag feiern.

Seine seemännische Laufbahn begann der aus Darmstadt stammende Otto H. Nachtigall 1931 nach dem Besuch des Gymnasiums noch unter Segeln. Besonders gern erinnert er sich an seine Fahrenszeit als Leichtmatrose auf dem hölzernen Frachtlogger Dorsch, einem zum Küstenfrachter umgebauten ehemaligen Glückstädter Fischereifahrzeug, auf dem Kapitän Jacob Both seine kleine Besatzung „korrekt, hart und zugleich human“ zu führen wusste.

Nach Aufenthalten auf Kuba und in den USA sowie weiterer Seefahrtszeit und dem Besuch der Seefahrtschule in dem damals noch selbständigen Altona, erwarb Otto-H. Nachtigall 1937 das Patent für Große Fahrt und steckte ein Jahr später in der schicken Uniform eines IV. Offiziers auf dem Passagierschiff Berlin des Norddeutschen Lloyd. Im Range eines III. Offiziers folgten Einsätze an Bord der Lloyd-Schiffe Sierra Cordoba und Ems. 1939 begleitete der junge Nautiker im Auftrag seines Kapitäns vor Korfu eine Passagierin auf einer Bootstour und zu einem Landausflug. Man ahnt es schon: Das ursprünglich dienstliche Unternehmen blieb privat nicht folgenlos. Irene und Otto wurden ein Paar und führten eine glückliche Ehe bis zum Tode Irenes Anfang dieses Jahres.

Der Zweite Weltkrieg sah Otto-H. Nachtigall zunächst bei der Vorbereitung der Ems für ihren Einsatz als Hilfskreuzer Komet, ab 1941 dann als Kommandanten eines Minensuchboots und schließlich ab 1943 der U-Boote U 430, U 1171 und U 3513. Von 1945 bis 1947 beteiligte er sich, wiederum als Kommandant, an Bord des Minensuchers M 598, der nicht zuletzt durch eine enorme Qualmentwicklung auffiel und daher den Beinamen „Ruhrzeche“ trug, an der Minenräumung.

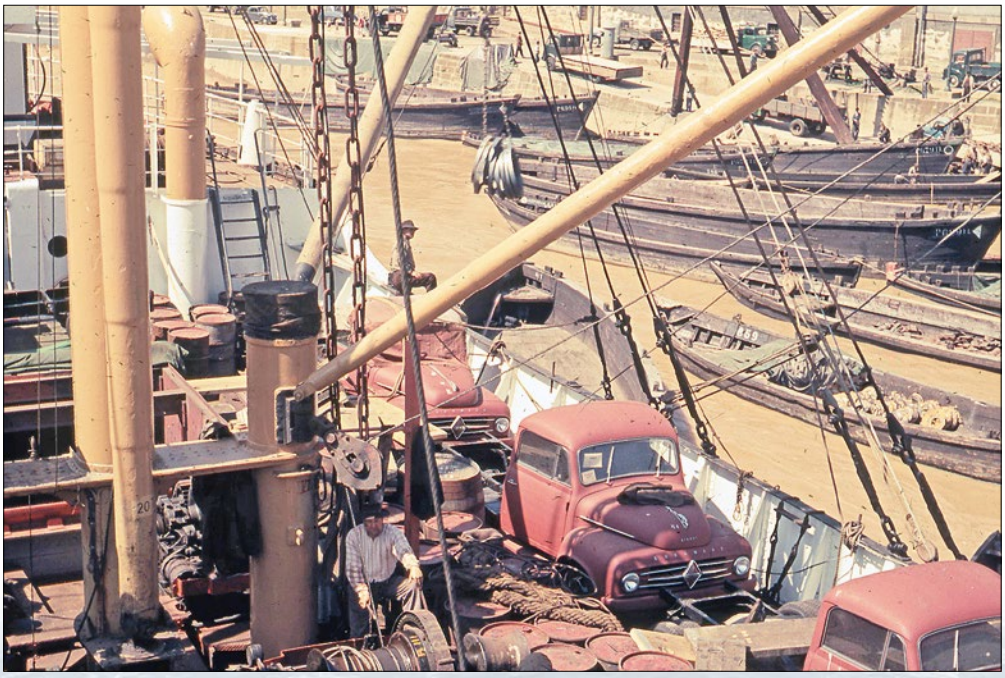
Damit endete die aktive Seefahrtszeit Otto-H. Nachtigalls, denn für eine Rückkehr in die Handelsschifffahrt gab es nach der weitestgehenden Ablieferung der deutschen Handelsflotte an die Alliierten für ihn wie für die meisten deutschen Seeleute, die den Krieg glücklich überstanden hatten, kaum eine Chance. Doch der eloquente Ex-Seemann wusste sich auch an Land in Szene zu setzen, ob als nebenberuflicher Marktschreier auf dem Hamburger Fischmarkt, Kaugummivertreter oder Dressman – mit einer Tagesgage von damals sagenhaften 300 DM –, als Volontär bei der „Welt“ oder als Markt- und Meinungsforscher – unter anderem für das von Elisabeth Nölle-Neumann 1947 gegründete Institut für Demoskopie Allensbach. Zur gleichen Zeit wurde aber auch in Hamburg ein Studium absolviert, das den Weg ebnete in das spätere Tätigkeitsfeld als Werbe- und Pressechef zunächst in einem führenden Unternehmen der Kaffeebranche, dann bei der Dortmunder Union-Brauerei. Die Tätigkeit bei dem zeitweiligen Branchen-Primus in Europa brachte nicht nur gutes Geld ein, sondern auch weltweite Verbindungen. Erwähnt sei hier nur die langjährige Freundschaft mit Amerikas talentiertestem Film-Cowboy John Wayne, der sich alljährlich zu Weihnachten auf einen „flaschenen“ Gruß aus Dortmund freuen durfte.

So erfolgreich die Karriere an Land verlief, die Sehnsucht nach der See blieb und führte bis in die jüngste Zeit zu ungezählten Seereisen auf vielen bekannten deutschen und internationalen Passagierschiffen, mitunter auch auf Kombischif-

fen und Frachtern. Seine offene Art, sein Charme, seine mitreißende Beredsamkeit öffneten Otto H. Nachtigall auf diesen Reisen anscheinend mühelos den Zugang zu den Kommandobrücken und zu den hochmögendsten Kapitänen, wie etwa denen der britischen „Queens“ und natürlich auch zu denen der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd.

Beweise dafür gibt es viele, denn alles, was Otto-H. Nachtigall auf seinen Reisen erlebte, wurde seit jeher mit der Foto- und Schmalfilmkamera dokumentiert. Und hier kommt nun das DSM ins Spiel, denn der langjährige Freund unseres Hauses entschloss sich inzwischen, seine Bilder und Filme dem Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums zu schenken. So reisten mein Kollege Reinhold Breden und ich am 22. Juni nach Dortmund, um in einer ganztägigen Aktion und mit freundlichster Unterstützung durch Herrn Nachtigalls Tochter Filme und Dias in zahlreiche Umzugskisten zu packen, die schließlich die gesamte Ladefläche und -höhe des VW-Caddy füllen sollten.

Otto H. Nachtigall als Nautiker in Diensten des Norddeutschen Lloyd, 1937.



1956 reiste Otto H. Nachtigall auf der SAFI der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei und fotografierte die Lade- und Löscharbeiten in Porto. Man beachte die Deckladung von Borgward-Kleinlastwagen.

Auf einer für ihn unvergesslich schönen Reise nach Ostasien nahm Otto H. Nachtigall 1966 die Nautiker des Kombischiffes SCHWABENSTEIN des Norddeutschen Lloyd in der Backbordnock auf.

Es wird einige Zeit dauern, bis das umfangreiche Material gesichtet sein wird. In einem ersten Schritt sind schon einmal die Schmalfilme den Kollegen am Landesfilmarchiv in Bremen übergeben worden, mit dem das DSM einen Kooperationsvertrag geschlossen hat und das über die technischen Möglichkeiten verfügt, die Filme zu digitalisieren und auf DVDs zu kopieren. Wir sind gespannt darauf, was Otto-H. Nachtigall alles vor die Linse geraten ist. Erste Blicke in die Fotografien sind jedenfalls viel versprechend gewesen.

Blick über das Heck der SCHWABENSTEIN auf der Reede vor Hongkong.

Lars U. Scholl

Weitere Faksimile-Ausgaben aus der Raritätensammlung der Bibliothek des DSM

Vor einem Jahr konnte in dieser Zeitschrift (2.2009, S. 21–22) von dem Erscheinen der Faksimile-Ausgabe des ältesten niederdeutschen Navigationshandbuchs von Jacob Alday aus dem Jahre 1578 in der Edition Stiedenrod berichtet werden. Diese Faksimile-Ausgabe, die um einen Transkriptions- und einen Kommentarband ergänzt wurde, eröffnete eine Veröffentlichungsreihe, die zum Ziel hat, Bibliotheken, Wissenschaftlern und Buchliebhabern den relativ günstigen Erwerb dieser seltenen Schriften aus dem Bestand des DSM zu ermöglichen.

Mit Hilfe des Fördervereins des DSM und des Technikmuseums U-Boot Wilhelm Bauer e. V. ist es kürzlich erneut gelungen, mit den „Kleinen Reisen“ (1601–1618) aus dem Frankfurter bzw. Oppenheimer Verlagshaus Theodor de Bry und Söhne eine Rarität zu erwerben. Dabei handelt es sich um eine aufwändig ausgestattete und reich illustrierte Buchserie für die deutsche Leserschaft, die über die vergangenen und aktuellen Entdeckungsreisen der westeuropäischen Nationen informieren sollte (vgl. A. Sauer, „Deutsche Schiffart“ 1.2010, S. 16–17). Für die heutige Forschungsarbeit im DSM sind diese Berichte von unschätzbarem Wert. Sie werden im Forschungsschwerpunkt I „Erschließung neuer Welten“ systematisch ausgewertet.

Aus dem Konvolut von Beschreibungen, die der Nürnberger Verleger Levinus Hulsius 1598 herausgegeben hat und deren Ankauf der Förderverein ebenfalls großzügig unterstützt hat, ist für

Nebensonnen, beobachtet in der Arktis. (Aus: Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870, Leipzig 1874)

den Band 2 der Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum die „Beschreibung der drei neuen Schiffahrten, um nach Cathay und China zu kommen“ ausgewählt worden. Es handelt sich um: Die Reisen des Willem Barents über das Nordmeer in den Jahren 1594, 1595 und 1596, notiert und erlebt von Gerrit de Veer. Seit Marco Polos Reisen hatte auch für die Niederländer ein großes Interesse bestanden, sich am Gewürzhandel mit den Ländern Asiens zu beteiligen. Jedoch war der Weg um das Kap der Guten Hoffnung voller Unwägbarkeiten, zumal dieser auch von den Portugiesen kontrolliert wurde. Eine neue Herausforderung war daher die Suche nach einem kürzeren Weg durch das Nordmeer. Einer der spannendsten und anschaulichsten Berichte über die drei von niederländischen Kaufleuten finanzierten Versuche von Willem Barents, einen nordöstlichen Seeweg nach China zu finden, stammt von dem Niederländer Gerrit de Veer. Eines der wenigen Exemplare der deutschen Ausgabe befindet sich im DSM und wird durch eine faksimilierte Ausgabe und die Übertragung in die heutige Sprache für den Leser erlebbar gemacht und durch einen ausführlichen Kommentar ergänzt.

Band 3 der Raritäten ist ebenfalls der Hulsius-Sammlung entnommen und erscheint in gleicher Aufmachung. Es handelt sich um die „Vierte Schiffahrt. Wahrhafftige Historien einer Wunderbaren Schiffahrt, welche Ulrich Schmidel … bei Bahia und Rio della Plata gethan“. Der Straubinger Kaufmannssohn Schmidel, geboren zwischen 1500 und 1510, hatte im Jahre 1534 seine Heimatstadt verlassen. Über Antwerpen gelangte er nach Cadiz und schloss sich einer mächtigen spanischen Armada auf der Fahrt in die Neue Welt an zum Mündungsgebiet des La Plata. Er begleitete das Expeditionsheer den Paraná aufwärts, durchquerte den Gran Chaco, die grüne Hölle des tropischen Urwalds, und stieß bis zu den Anden vor. Man wollte – es war die Regierungszeit Karl V. (1519–1556), in dessen Reich die Sonne nicht unterging – den Portugiesen bei der Erschließung Südamerikas zuvorkommen und von der Ostseite her das Goldland der Inka erreichen, um Gold und Silber zu finden. Nach 20 Jahren kehrte Schmidel 1554 endgültig in seine Heimat zurück. Er starb 1581 in Regensburg. Die Niederschrift seiner Erlebnisse ist vermutlich gleich nach seiner Rückkehr erfolgt. Die erste Druckfassung erschien 1567 in Frankfurt. Hulsius druckte 1599 und 1602 jeweils eine Auflage. Schmidel wird noch heute in Argentinien als einer der Gründer von Buenos Aires und als der erste Historiker des südamerikanischen Landes verehrt.

Weitere Faksimile-Ausgaben in limitierter Auflage sind in der Planung. Die Editionen in der Luxusausführung eignen sich auch gut als repräsentative Geschenke.

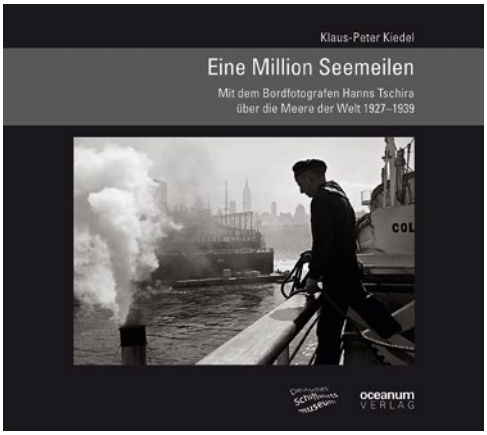
Erik Hoops

Neues aus der Redaktion

Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt

Hanns Tschira gehört, was Qualität und Umfang seines Werkes angeht, zur ersten Garde der Bordfotografen, die ab dem Ende des 19. Jahrhunderts die Meere der Welt durchkreuzten. Während seiner Seefahrtszeit von 1927 bis 1939 belichtete er mit einer Plattenkamera und Leica-Kleinbildkameras mehr als 55.000 Negative, die heute im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) gehütet werden. Sie zeigen die Schiffe und ihre Besatzungen, das mondäne Leben der Passagiere auf den Ozeanriesen, Impressionen von der Fahrt über See, von Küsten und Häfen in eindrucksvollen Bildern.

Eine Auswahl der schönsten Aufnahmen hat



Klaus-Peter Kiedel, Leiter des DSM-Archivs, für das im Oceanum Verlag, Wiefelstede, erschienene

Seine ersten Reisen als Bordfotograf führten Hanns Tschira nach Ostasien. In Hongkong nahm er den geschäftigen Lade- und Löschbetrieb rund um den Dampfer SAARBRÜCKEN auf.

Bell Boys – die guten Geister der Luxus-Passagierschiffe. Hanns Tschira interessierte sich stets auch für die Besatzungen und die Arbeitswelt an Bord.

Buch „Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939“ zusammengestellt. Mit diesem Bildband eröffnet das Deutsche Schiffahrtsmuseum eine Buchserie „Schifffahrt und Fotografie“, in der ausgewählte fotografische Nachlässe und Sammlungsbestände aus dem Archiv des Nationalmuseums der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Geboren wurde Hanns Theodor Tschira am 17. August 1899 im elsässischen Mühlhausen. Vater Carl Tschira führte den Titel eines großherzoglich-badischen Hoffotografen, und so ist es kein Wunder, dass auch der junge Hanns bereits im Alter von fünf Jahren eine erste „Plattenbox“ sein Eigen nennen durfte. Schon 1915 übernahm Tschira den väterlichen Betrieb und verdiente fortan sein Geld zunächst als Porträt- und Pressefotograf. 1927 entschloss er sich dann, als selbständiger Bordfotograf zu arbeiten.

Auf Schiffen des 1857 in Bremen gegründeten Norddeutschen Lloyd fuhr Tschira zunächst in drei- bis viermonatigen Reisen nach Ostasien. Ab etwa 1930 wurde die Transatlantikfahrt an Bord des Passagierdampfers Columbus und des Turbinenschiffes Bremen sein wichtigstes Einsatzgebiet. Mehr als 150 Mal reiste Tschira auf diesen berühmten Luxuslinern über den „großen Teich“ von Bremerhaven nach New York, nahm aber in den Wintermonaten auch an deren Kreuzreisen teil. Dutzende Male ging es nach Westindien und in das Mittelmeer, zu den Atlantischen und Britischen Inseln, nach Norwegen und in die Ostsee.

An Bord fotografierte Tschira nicht nur die Passagiere und verkaufte diesen anschließend bleibende Erinnerungen an ihre Reisen, sondern schuf darüber hinaus ein riesiges Archiv, das auch die besuchten Häfen und Landschaften sowie Impressionen vom Reisen auf See einfing. Häufig porträtierte er Besatzungsmitglieder in ihren Funktionen an Bord. Mehrfach standen ihm für Aufnahmeserien zur Passagierschifffahrt auch Models zur Verfügung, mit denen er vor allem die vom Luxus geprägte Atmosphäre der I. Klasse in den Kabinen und Gesellschaftsräumen der großen Fahrgastschiffe einfing. Diese Motive wurden von der Reederei für die Gestaltung ihrer Kundenzeitschrift, Reiseprospekte, Fahrpläne und Speisekarten eingesetzt, aber auch von Zeitschriften- und Buchverlagen angekauft und genutzt.

Der Beginn des Zweiten Weltkrieges brachte für Tschira das Ende seiner Seefahrtszeit. Seine Familie verlegte ihren Wohnsitz zunächst von Bremen nach Berlin und dann in das niederschlesische Dorf Lübchen. Die Flucht von dort nach Westen im Januar 1945 dokumentierte Tschira ebenfalls in eindrucksvollen Bildern. 1946 richtete Tschira in Baden-Baden ein Büro für Pressefotografie ein, an das er 1950 ein Porträtatelier angliederte. Zugleich engagierte er sich in der Werbe- und Reportagefotografie sowie als Hausfotograf des städtischen Theaters. Sein Wunsch, noch einmal an Bord auf große Fahrt zu gehen, erfüllte sich allerdings nicht mehr. Am 23. August 1957 verstarb der Fotograf im Alter von 58 Jahren.

Klaus-Peter Kiedel: Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die

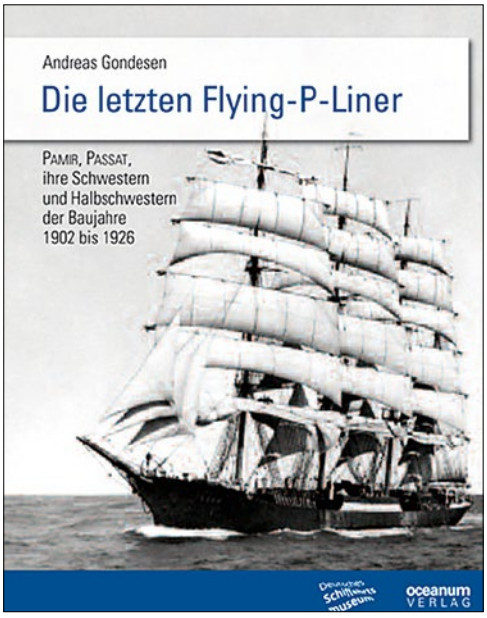
Meere der Welt 1927–1939. Schifffahrt und Fotografie, Band 1; Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 81. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, über 80 großformatige Duplex-Abbildungen, Querformat 27 × 24 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-081-4, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

Die Geschichte der letzten Flying P-Liner

Der technische Fortschritt im Schiffbau mit der Entwicklung von überseetauglichen Dampfschiffen bedeutete in den 1870er Jahren eine Wende für die Frachtsegelschifffahrt. Die meisten Reeder begannen in dieser Zeit, sich von ihren Seglern zu trennen. Englische Schiffseigner verkauften ihre Segler nach Deutschland, wo man an den Niedergang der Segelschifffahrt noch nicht glauben wollte. Noch nach 1900 gaben hier und in Frankreich einige wenige Reeder weiterhin neue Frachtsegler in Auftrag, die größer waren als je zuvor. Mit diesen nach neuen Konzepten gebauten „Hightech"-Fahrzeugen gelang es einigen von ihnen noch bis in die 1920er Jahre, der Konkurrenz der Dampfschiffe Stand zu halten.

Das optimale Frachtsegelschiff nach der Jahrhundertwende war die Viermastbark. Mit diesem Schiffstyp konnte die deutsche Segelschiffsreederei Laeisz noch nach dem Ersten Weltkrieg mit Massengut, vor allem Salpeter und Getreide, Gewinne einfahren. Durch viele neue Entwicklungen, wie z. B. die Jarvis-Brasswinde, eigenes Ladegeschirr sowie Laufbrücken auf den Schiffen, konnten die Viermastbarken mit minimaler Besatzung betrieben und in kürzester Zeit be- und entladen werden.

Die letzten acht für die Reederei Laeisz gebauten Viermastbarken, ihre Bauausführung, ihre Einrichtungen und ihre Reisen sind Thema des neuen Buchs „Die letzten Flying P-Liner" von Andreas Gondesen. Drei der angesprochenen Schiffe existieren noch heute. Während die Passat und die Peking in Lübeck-Travemünde und in New York als Museumsschiffe betrieben werden, ist die Padua als russisches Ausbildungsschiff Kruzenshtern noch heute hochseetüchtig. Weitere legendäre Viermastbarken sind die Priwall, berühmt für ihre Kap-Hoorn-Umrundung 1938 in einer Rekordzeit von 5 Tagen und 14 Stunden, und die 1905 gebaute Pamir, die durch ihren Untergang als Schulschiff mit 80 Mann Besatzung 1957 traurige Berühmtheit erlangte. Die Pola als baugleiche Schwester der Priwall hingegen konnte niemals für ihre deutsche Reederei zum Einsatz kommen. Zu den modernen acht Seglern der Reederei zählten schließlich auch Pangani und Petschili.



Der Autor, Andreas Gondesen, der sich seit vielen Jahren mit den großen Frachtsegelschiffen des 20. Jahrhunderts und ihren Seeleuten beschäftigt hat und selbst Modellbauer ist, stellt die Schiffe vor und vergleicht sie miteinander. Vor dem Hintergrund der wesentlichen handelsgeschichtlichen Zusammenhänge, der Geschichte der Reederei Laeisz, der Salpeterfahrt zur Westküste Südamerikas und der Australienfahrt, die mit diesen Segelschiffen betrieben wurden, beschreibt er anhand von Zeichnungen und Fotografien die einzelnen Frachtsegler und schildert besondere Ereignisse auf ihren Reisen, die er lückenlos mit den jeweiligen Ladungen und Zwischenhäfen auflistet. Dabei werden Schiffszeichnungen und

historische Fotos präsentiert, die der Autor in den vergangenen zehn Jahren in aller Welt zusammengetragen hat. Viele stammen aus privaten Sammlungen und wurden bisher noch nie publiziert.

Der Band mit seinen zahlreichen Schiffsplänen, die von Bauwerften und Archiven aus aller Welt stammen, bietet vielfältige Anregungen als Handbuch für Modellbauer und Segelschiffsexperten. Zugleich ist er mit seiner reichhaltigen Illustration mit Fotos zum Leben und Arbeiten an Bord aber auch eine eindrucksvolle Bereicherung für alle Liebhaber großer Segelschiffe.

Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. Pamir, Passat, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 69. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 276 Seiten, zahlreiche Schwarzweiß- und Farbabbildungen, Großformat, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag und beigelegtem Bauplan. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-069-2, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.

Hamburgs Hafenbetrieb im Wandel

Zu den Besonderheiten in den Hafenverwaltungen der kontinentalen Nordseehäfen gehörte die staatliche Kaiverwaltung in Hamburg. 1865 im Interesse des hamburgischen Handels gegründet, oblag ihr die wettbewerbsneutrale Abfertigung aller Dampfschiffe an den neuen Kaianlagen. Tiefer als in anderen Hafenstädten griff die öffentliche Hand in Hamburg damit in den Hafenbetrieb ein. 1910 geriet diese Organisationsform in die Kritik. 1935 erfolgte eine Zwangsvereinigung mit der ebenfalls staatlichen Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HHLA). 1970 wurde das Staatsunternehmen in den freien Wettbewerb mit der privaten Hafenwirtschaft gestellt und die Hafenbetriebsorganisation nach dem Vorbild der Wettbewerbshäfen dereguliert.

Die Untersuchung Kai Kählers zeichnet den Verlauf der politischen Debatte um diese Neuordnungen zwischen 1910 und 1970 in Hamburg nach. Sie beschreibt dabei einen Transformationsprozess des öffentlichen Hafenbetriebs von einem Instrument der Wirtschaftsförderung zu einem Wirtschaftsbetrieb im freien Wettbewerb.

Kai Kähler: Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb. Hamburgs öffentlicher Hafenbetrieb im Wandel, 1910–1970. Deutsche Maritime Studien, Band 10. Hauschild Verlag, Bremen. XVI, 383 Seiten, 13 Abbildungen, Hardcover, ge-

bunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-449-6, 42,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 37,80 Euro.

Kriegsgefangenschaft und Weltreise

Mit diesem Buch liegt die erste wissenschaftliche Studie zur Internierung von Seeleuten der deutschen Handelsmarine während des Zweiten Weltkrieges vor. Im Mittelpunkt steht ein Seemann, der bei Kriegsausbruch auf einem deutschen Handelsschiff fuhr und 1941 nach einem missglückten Blockadedurchbruch und der Selbstversenkung seines Schiffes in britische Kriegsgefangenschaft geriet. Bis 1946 war er in mehreren Lagern in Indien und Kanada interniert.

Mittels archivalischer Quellen rekonstruiert die Autorin zunächst die Erlebnisse des Seemannes in den Jahren 1939 bis 1946. Die anschließende Analyse seines Erinnerungsalbums legt seine eigene Deutung der Ereignisse offen. Qualitative Interviews innerhalb seiner Familie beleuchten schließlich die familiäre Kommunikation des Erlebten.

Über die Schifffahrtsgeschichte hinaus liegen die Ergebnisse der Arbeit sowohl im Bereich der Kriegsethnologie wie der volkskundlich-kulturwissenschaftlichen Biographieforschung, der Familien- und der Erzählforschung. Zentral ist hierbei der Prozess der kommunikativen Umdeutung und Aufwertung von (Kriegs-)Erlebnissen in der Familie: Aus dem einfachen Heizer wird der Kapitän, aus unfreiwilligen Reisen unter Kriegsbedingungen das größte Abenteuer des Lebens.

Judith Kestler: Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg. Deutsche Maritime Studien, Band 11. Hauschild Verlag, Bremen. XXIV, 124 Seiten, 41 Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-478-6, 19,50 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,50 Euro.

Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930

Als eines der Ergebnisse eines gemeinsam mit dem Deutschen Bergbau-Museum in Bochum und vier weiteren Kooperationspartnern im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation der Leibniz-Gemeinschaft durchgeführten Forschungsprojektes zur „Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger“ präsentierte das DSM vom 19. Juni bis zum 17. Oktober 2010 die Sonderausstellung „Seemann, Kumpel, Eisenbahner – Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930“.

Die zu der Ausstellung erschienene gleichnamige Begleitschrift skizziert die Grundlagen der modernen Sozialversicherung in Form der Bismarck’schen Sozialgesetzgebung der 1880er Jahre, die hinsichtlich der Kranken-, Unfall-, Alters- und Invalidenversicherung für die Branchen Seefahrt, Bergbau und Eisenbahn eine unterschiedliche Rolle spielte. Anhand typischer berufsbedingter Krankheiten wie Malaria (Seefahrt), Staublunge (Bergbau) und Rheuma (Eisenbahn) sowie der gesetzlichen Absicherung bei Arbeitsunfällen werden diese Unterschiede und die Entwicklung der Sozialversicherung bis 1930 verdeutlicht.

Lars U. Scholl (Hrsg.): Seemann – Kumpel – Eisenbahner. Sozialversicherung zwischen 1880 und 1930. Eine Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. Selbstverlag DSM, Bremerhaven, und Oceanum Verlag, Wiefelstede. 104 Seiten, reich illustriert, 2 Umschlagklappen, broschiert, mit farbigem Umschlag, durchgehend vierfarbig. ISBN 978-3-86927-217-7, 9,90 Euro.

Blick in die Ausstellung „Seemann – Kumpel – Eisenbahner“. (Foto: Egbert Laska / DSM)

Notizen aus dem DSM

Leuchtturm Roter Sand in der Wesermündung.
(Foto: Norddeutscher Lloyd / Archiv DSM)

Der Leuchtturm Roter Sand in der Außenweser ist einer der markantesten und berühmtesten Leuchtfeuerbauten an der deutschen Küste. Am 1. November 1885 wurde er in Betrieb genommen. Seit der Fertigstellung des Leuchtturms ALTE WESER im Jahre 1964, der die Funktion seines Vorgängers weitgehend übernahm, ist der Turm unbesetzt. 1986 verlor er auch seine Bedeutung als Nachtsichtzeichen und wurde endgültig außer Dienst gestellt. 1987 wurde das Fundament durch das Überstülpen einer Stahlmanschette saniert. Damit konnte der Leuchtturm an seinem Standort an der Grenze zur offenen See erhalten werden. Seit 1999 besteht die Möglichkeit, den Turm zu besuchen und dort zu übernachten. Der Förderverein „Rettet den Leuchtturm ROTER SAND“ und die Deutsche Stiftung Denkmalschutz kümmern sich um die Erhaltung des maritimen Wahrzeichens. Anlässlich seines 125-jährigen Jubiläums ist im Deutschen Schiffahrtsmuseum am 31. Oktober in Zusammenarbeit mit den beiden genannten Institutionen eine Sonderausstellung zum Leuchtturm Roter Sand eröffnet worden. Die Deutsche Post hat am 1. November im DSM einen Sonderstempel zu dem Ereignis herausgegeben. In Kooperation mit der Bundesingenieurkammer sowie der Ingenieurkammer Niedersachsen und Bremen ist außerdem in der Schriftenreihe „Historische Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“ von Christine Onnen, Wolfgang Neß und Dirk J. Peters eine Publikation erschienen, die gleichzeitig auch als Begleitband zur Sonderausstellung dient. Die Ausstellung wird noch mindestens bis zum 30. Januar 2011 gezeigt werden.

■

Am 23. Juli 2010 lief Bremerhavens Rettungskreuzer Hermann Rudolf Meyer anlässlich des Tags der Seenotretter den Museumshafen des DSM an. Zustande gekommen war dieses besondere Ereignis durch die gute und langjährige Beziehung des Deutschen Schiffahrtsmuseums zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Gero Klemke, zuständig für die Museumspädagogik im DSM und selbst ehemaliger Seenotretter, war schon seit längerem der Gedanke durch den Kopf gegangen, den Museumsbesuchern einmal einen aktiven Seenotrettungskreuzer aus nächster Nähe zu präsentieren. Um das enge Nadelöhr an der Holländerbrücke passieren zu können, musste das Museumsschiff Emma extra um eine Länge verholt werden. Der Kreuzer ging schließlich am ehemaligen Liegeplatz der Grönland, vor der Bark Seute Deern, vor Anker. Am Samstag, dem 24. Juli, und Sonntag, dem 25. Juli gab es dann von 10 bis 13 Uhr und 14 bis 18 Uhr „Open Ship“. Die Mannschaft der Hermann Rudolf Meyer bot ein vielfältiges und spannendes Programm für Jung und Alt. Beispielsweise konnten die Brücke, das Bordhospital sowie Arbeits- und Mannschaftsräume besichtigt oder mit dem Tochterboot eine Runde durch den Alten Hafen gedreht

(Foto: Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger)

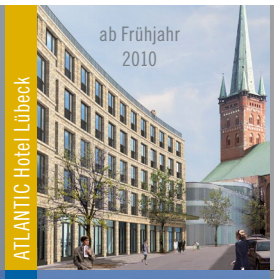
werden, was besonders für die kleinen Besucher ein großer Spaß war.

■

Am 4. November erhielt das DSM in Erfurt das so genannte TOTAL E-QUALITY-Prädikat. Eine Institution, die mit diesem Prädikat ausgezeichnet wird, hat sich für ihr beispielhaftes Handeln im Sinne einer an Chancengleichheit ausgerichteten Personalführung verdient gemacht, denn der Verein TOTAL E-QUALITY Deutschland e. V. hat es sich zum Ziel gesetzt, die Chancengleichheit von Frauen und Männern im Beruf zu etablieren und nachhaltig zu verankern. Der Schwerpunkt liegt auf der Förderung von Frauen in Führungspositionen. Neben der Vereinbarkeit von Beruf und Familie geht es um eine chancengerechte Personalbeschaffung und -entwicklung, um die Förderung partnerschaftlichen Verhaltens am Arbeitsplatz und um die Berücksichtigung von Chancengleichheit in den Unternehmensgrundsätzen. Das TOTAL E-QUALITY-Prädikat wird für drei Jahre verliehen. Danach erfolgt eine erneute Auszeichnung, wenn die wiederholte Bewerbung weitere Fortschritte auf dem Weg zur Chancengleichheit nachweist oder die Nachhaltigkeit des eingeschlagenen Weges deutlich macht.

■

Mit der jährlichen Herausgabe der Briefmarkenserie „Für die Jugend“ unterstützt der Bundesminister der Finanzen die Stiftung Deutsche Jugendmarke e. V. und deren Arbeit für Kinder und Jugendliche. Für das diesjährige Thema „Historische Dampfschiffe“ hatte das Deutsche Schifffahrtsmuseum als fachlicher Ansprechpartner beratend zur Seite gestanden. Anlässlich der Übergabe der Jugendmarken 2010 am 12. August im Deutschen Schiffahrtsmuseum veranstalteten die Briefmarkenfreunde des Landesringes Niedersachsen/Bremen zusammen mit dem Museum am folgenden Samstag, dem 14. August 2010, von 10 bis 18 Uhr ein Sonderpostamt. Die Briefmarkensammler konnten dabei ihre Belege mit dem Sonderstempel „Schnelldampfer Columbus“ abstempeln lassen.



ATLANTIC Hotel Lübeck

ATLANTIC Hotel SAIL City

ATLANTIC Grand Hotel Bremen

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

ATLANTIC Hotel Kiel

ATLANTIC Hotel Vegesack

ATLANTIC Hotel Universum

ATLANTIC
HOTELS

Sparkassen-Finanzgruppe

Alt werden lohnt sich.
Mit der Sparkassen-Altersvorsorge.

Sparkasse
Bremerhaven

Sie können zwar nicht ewig jung bleiben – aber sich aufs Alter freuen. Mit der Sparkassen-Altersvorsorge entwickeln wir gemeinsam mit Ihnen ein auf Ihre individuellen Bedürfnisse zugeschnittenes Vorsorgekonzept und zeigen Ihnen, wie Sie alle privaten und staatlichen Fördermöglichkeiten optimal für sich nutzen. Vereinbaren Sie jetzt ein Beratungsgespräch in Ihrer Geschäftsstelle oder informieren Sie sich unter www.sparkasse-bremerhaven.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**

* Die Höhe der staatlichen Förderung ist abhängig vonIhrem Familienstand und Ihrer Lebenssituation.