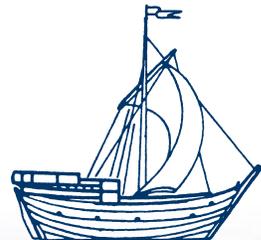


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2011



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:
Der Notfallschlepper NORDIC
wurde in Dienst gestellt
(s. S. 2 ff.). (Foto: Bugsier/
Havariekommando Cuxhaven)

Vom 7. bis 10. Juli 2011 tagt
die Deutsche Flößerei-Vereinigung
im DSM (s. S. 22 ff.).
(Foto: Hans-Walter Keweloh)

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 und Alexander Cordes, DSM, Bremerhaven; Heinrich Fromm, Bremerhaven; Dr. Jana Gelbrich, Erik Hoops, Hans-Walter Keweloh, Reinhard Sachs und Prof. Dr. Lars U. Scholl, 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.

33. Jahrgang, 2011.



	Schiffahrt aktuell	
Inga Brantzky	„Wenn die Möwen zu Fuß gehen ...“ – Der neue Notfallschlepper NORDIC ist mit modernster Technik ausgestattet	2
	Schiffahrtsgeschichte	
Heinrich Fromm	Als die Konquistadoren an den Rio de la Plata kamen	6
	Berichte aus dem Museum	
Lars U. Scholl	Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung – Sonderausstellung im DSM	10
Alexander Cordes	DigiPEER nimmt Fahrt auf – Historische Schiffbauzeichnungen des DSM werden für den Online-Zugriff vorbereitet	13
Lars U. Scholl	Das Doktorandenprogramm des DSM	16
Jana Gelbrich	DSM-Nassholzlabor lüftet das Geheimnis einer Postkarte aus Birkenrinde	19
Hans-Walter Keweloh	Flößerei als historisches Kulturerbe – Die Generalversammlung der internationalen Flößer-Vereinigung findet 2011 im DSM statt	22
Lars U. Scholl	Deutsches Schiffahrtsmuseum – Deutsches Bergbau-Museum – Zur Kooperation zweier Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft (WGL)	25
Reinhard Sachs	Modellbaukurs im DSM	27
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	29
	Notizen aus dem DSM	U3
	Impressum/Titelbild	U2

„Wenn die Möwen zu Fuß gehen, ...“

Der neue Notfallschlepper NORDIC ist mit modernster Technik ausgestattet

„Wenn die Möwen zu Fuß gehen, müssen wir immer noch mit hohem Tempo fahren können“ so Carsten Wibel von der Bugsier-Reederei in Hamburg über die, wie das Hamburger Abendblatt titelte, „stärkste Hamburgerin“ NORDIC, die am 1. Januar 2011 ihre Vorgängerin OCEANIC als Notfallschlepper in der Nordsee abgelöst hat: 78 m Länge, 6 m Tiefgang, knapp 20 kn Höchstgeschwindigkeit und 201 t Pfahlzug – das sind die beeindruckenden Eckdaten des neuen Kraftprotzes.

Das Notschleppkonzept

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit den fünf Küstenländern als gemeinsame Einrichtung das Havariekommando geschaffen. Dieses stellt im Falle einer schweren Havarie im Bereich der Nord- und Ostsee eine einheitliche Einsatzführung für alle Einheiten des Bundes und der Länder sicher und koordiniert von Cuxhaven aus die Einsätze. Das Havariekommando hat auch ein nationales Notschleppkonzept ausgearbeitet, das zunächst einen sehr starken Hochseeschlepper sowie zwei Mehrzweckfahrzeuge in der Nordsee und drei Notschlepper in der Ostsee vorsieht. Die Notschlepper werden strategisch so in der Nord- und Ostsee platziert, dass Havaristen innerhalb kurzer Zeit, in der Deutschen Bucht zum Beispiel in maximal zwei Stunden, erreichbar sind.

Um den Anforderungen des Bundes entsprechen zu können, haben sich die Schleppreedereien Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft in Hamburg, Fairplay Towage in Hamburg, Unterweser Reederei in Bremen sowie das Luftfahrtunternehmen Wiking Helikopter Service in Sande im Frühjahr 2001 zur Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz zusammengeschlossen. Die ARGE konnte sowohl die Ausschreibung für den Neu-

bau eines starken Notschleppers für die Nordsee als auch für die Ostsee für sich entscheiden. Im Sommer 2009 erfolgte der Zuschnitt der ersten Stahlplatte des neuen Schiffes für den Einsatz in der Nordsee auf der Peene-Werft in Wolgast. Dieser Notschlepper, inzwischen auf den Namen NORDIC getauft, ist für die nächsten zehn Jahre an das BMVBS verchartert.

Reederei und Besatzung der NORDIC

Bereedert wird die NORDIC durch die Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft in Hamburg. Einer der beiden Stamm-Kapitäne ist Tobias Pietsch. Nach der Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei einer weltweit operierenden Containerschiffsreederei fuhr er zunächst als Schiffsmechaniker auf verschiedenen Schiffstypen. Im Januar 2005 schloss der heute 30-Jährige sein Nautikstudium ab und arbeitete als Steuermann auf Tankern, Kreuzfahrtschiffen, im Fischereischutz und auf Schleppern. Sein Kapitänspatent erhielt er 2007, seither fährt er als Schiffsführer bei der Bugsier.

Die Besatzung der NORDIC besteht aus insgesamt 16 Mann, alle 28 Tage ist Besatzungswechsel in Cuxhaven. Dafür und um Proviant, Bunker, Frischwasser und Ersatzteile zu übernehmen, verlässt die NORDIC – vorbehaltlich der Wetter- und Einsatzsituation – für etwa 16 Stunden ihre Bereitschaftsposition vor Norderney. Die Crew setzt sich zusammen aus zwölf Mann Stammbesatzung und einem vierköpfigen Boarding-Team mit einem Steuermann und drei Schiffsmechanikern. Aufgabe des Boarding-Teams ist es, gegebenenfalls an Bord eines Havaristen zu gehen, um eine Notschleppverbindung herzustellen, wenn die Besatzung des verunglückten Schiffes dazu Hilfe benötigt oder aber das Schiff bereits verlassen hat. Per Arbeitsboot, Schlepper, Hubschrau-



Der neue Notfallschlepper NORDIC.

(Foto: Bugsier / Havariekommando)

ber oder einem anderen Transportmittel gelangt das Boarding-Team auf den Havaristen, was immer wieder – vor allem mit dem Helikopter – geübt wird.

Zukünftig werden auf dem modernsten Notschlepper der Welt, wie auch bereits auf der Vorgängerin OCEANIC, Schiffsmechaniker ausgebildet. Hierfür stehen fünf Doppelkammern, eine Ausbildungswerkstatt und ein Mehrzweckraum bereit. Auszubildende wie auch ein Ausbildungsoffizier werden zusätzlich zur Besatzung an Bord genommen, dürfen sich aber an einem Notschleppereinsatz aus Sicherheitsgründen nicht beteiligen.

Die Antriebsanlage

Angetrieben wird der neue Notschlepper von zwei je 8.600 kW leistenden Dieselmotoren der MTU-Baureihe 8000. Mit ihrer Kraft können 19,9 kn Geschwindigkeit erreicht werden. Die Motoren wurden speziell für den Einsatz in gefährli-

cher Atmosphäre entwickelt. Dazu gab es umfangreiche Vorversuche an der Braunschweiger Physikalisch-Technischen Bundesanstalt. Wichtig ist, dass die Motoren auch dann sicher arbeiten müssen, wenn sie explosive Gase über ihre Verbrennungsluft ansaugen. MTU war weltweit der einzige Motorenhersteller, der auf umfangreiche Erfahrungen bei der Zulassung kleinerer Motoren im Gasschutzbetrieb, zum Beispiel auf Schadstoffunfallbekämpfungsschiffen und Seenotrettungskreuzern, zurückgreifen konnte.

Um die Forderung des BMVBS nach einer Mindestleistung von 200 t Pfahlzug und 19,9 kn Geschwindigkeit bei einem Tiefgang von maximal lediglich 6 m – für die Befahrung der Flachwassergebiete vor den nord- und ostfriesischen Inseln – erfüllen zu können, wurden durch den schwedischen Propellerhersteller Berg Propulsion in Göteborg zwei spezielle Verstellpropeller mit einem Durchmesser von 4 m geliefert.

Der Gasschutzbetrieb

Die NORDIC löste zum Jahreswechsel 2010/11 die OCEANIC ab. Diese war als Bergungsschlepper für den weltweiten Einsatz und Überseevereschleppungen bis in die Polargebiete gebaut worden und lag seit 1996 auf der ihr zugewiesenen See-position in der Deutschen Bucht für Notschleppaufgaben in Bereitschaft. Die NORDIC hingegen ist darüber hinaus für die unmittelbare Gefahrenabwehr konzipiert worden. Eine Besonderheit in diesem Zusammenhang ist die Ausrüstung für den Einsatz in gefährlicher Atmosphäre. Das Schiff kann unter einem eigens für diese Zwecke entwickelten Gasschutzbetrieb, also bei außenluftunabhängiger Schutzluftversorgung, an Havaristen, aus denen giftige, gesundheitsschädliche, zündfähige und/oder explosive Schadstoffe austreten, heranfahren und eine Schleppverbindung herstellen. Diese Art des Schutzes – entwickelt

von der ARGE Küstenschutz und dem Medizin- und Sicherheitstechnikkonzern Drägerwerk in Lübeck – wäre bei den üblicherweise eingesetzten „ABC-Filtern“ mit Aktivkohle nur eingeschränkt gewährleistet gewesen. Dräger konnte für das umfassende Schutzsystem auf langjährige Erfahrungen im Bau und in der Entwicklung von Lösch- und Rettungsziügen sowie Flucht- und Rettungskammern für den Einsatz im Bergbau, in der Offshore-Industrie und in Tunneln zurückgreifen.

Im Gasschutzbetrieb werden zu Beginn des Einsatzes die gesamten Aufbauten und der Maschinenraum, die so genannte „Zitadelle“, gasdicht verschlossen und neben weiteren Vorbereitungen Hochleistungsgebläse gestartet. Diese erzeugen mit der angesaugten noch sauberen Außenluft einen Überdruck von anfangs ca. 4 bis 6 Millibar. Wenn dieser Druck erreicht ist, werden die Ge-



Im Maritimen Lagezentrum des Havariekommandos in Cuxhaven.

(Foto: Havariekommando)



Die Abmessungen des neuen Notfallschleppers werden beim Vergleich mit dem Schlepper BUGSIER 16 besonders deutlich.
(Foto: Bugsier / Havariekommando)

bläse heruntergefahren und auch deren Luftzufuhr geschlossen. Die Luftversorgung erfolgt von nun an aus außenluftunabhängigen Schutzluftvorräten und reicht für ca. acht Stunden. Durch den Überdruck innerhalb der Zitadelle wird ein Eindringen von Schadstoffen verhindert, so dass die Besatzung hier ihre Aufgaben ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen wahrnehmen kann. Ebenso sind auch alle dort befindlichen technischen Einrichtungen vor gefährlichen Gasen geschützt.

Muss die Zitadelle im Einsatz von Besatzungsmitgliedern verlassen werden, zum Beispiel zur Herstellung einer Schleppverbindung oder zur Abbergung von Personen vom Havaristen, ist – nachdem ein Chemikalienschutzanzug angelegt wurde – die Möglichkeit einer Ein- und Ausschleusung vorgesehen. Die Gasschleusen werden ebenfalls aus dem Schutzluftvorrat – 108 mit

einem Überdruck von je 300 bar gefüllte 50-l-Druckluftflaschen – versorgt. Um vor der Rückkehr in die Zitadelle kontaminierte Chemikalienschutzanzüge reinigen zu können, befinden sich im Windenraum mehrere Duschplätze.

Der Notschlepper NORDIC hat außerdem zwei Feuerlöschmonitore, die über ein Löschvolumen von mindestens je 600 m³ pro Stunde verfügen.

Dank

Ich bedanke mich bei Carsten-S. Wibel von der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft, beim Havariekommando Cuxhaven sowie der Besatzung der NORDIC für die Bereitstellung des umfangreichen Informations- und Fotomaterials zur Erstellung dieses Beitrags. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum wünscht Kapitän, Schiff und Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Als die Konquistadoren an den Rio de la Plata kamen

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven hat es sich zum Ziel gesetzt, literarische Berichte über bedeutende maritime Unternehmungen im Zuge der europäischen Expansionsgeschichte interessierten Lesern zugänglich zu machen. Zu diesem Zwecke hat sein Direktor, Prof. Dr. Lars Ulrich Scholl, vor einigen Jahren die Reihe „Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum“ ins Leben gerufen (vgl. Deutsche Schifffahrt, Heft 2/2010, S. 23 f.). Als nächste Veröffentlichung dieser bibliophil gestalteten Ausgaben erscheint in Kürze die Chronik des bayerischen Landsknechts Ulrich (Utz) Schmidl, der mit seiner sorgfältigen Dokumentierung der Conquista und Kolonisierung des Rio-de-la-Plata-Gebietes zwischen 1535 und 1554 zum ersten Historiker dieser Weltgegend wurde. Er genießt daher besonders in Argentinien, Paraguay und – neuerdings – auch in Uruguay höchste Verehrung. Schließlich war er als Teilnehmer an der Expedition Pedro de Mendozas Mitbegründer von Buenos Aires und von Asunción.

Die Großexpedition des spanischen Edelmannes Mendoza, die im Jahre 1534 von Cadiz aus begonnen wurde, gehört zweifellos zu den nachhaltigsten maritimen Unternehmen des 16. Jahrhunderts. Es hatte langwieriger Verhandlungen mit der Casa de Contratación bedurft, ehe Don Pedro de Mendoza grünes Licht für den Beginn der eigentlichen Vorbereitungen bekam. Die Kaiser Karl V., seit 1516 auch spanischer König, direkt unterstellte Behörde hatte die Federführung bei allen Westindien-Aktivitäten und stellte sicher, dass die Krone das Heft des Handelns in der Hand behielt. Indem sie die finanziellen Mittel bereitstellte, verhinderte sie das Engagement privater Investoren; denn die Renditen sollten ausschließlich dem Kaiser zufließen.

Juan Dias de Solis hatte von 1515 bis 1517 in

spanischen Diensten das Mar Dulce (das „Stißwassermeer“ ist der Unterlauf des Paraná) befahren. Sebastiano Gaboto war von 1525 bis 1527 ebenfalls im Dienste der spanischen Krone unterwegs und gründete in der Nähe der heutigen uruguayischen Stadt Colonia del Sacramento den Ankerplatz San Gabriel. Nach Tauschgeschäften mit den Indigenen war er zu der Überzeugung gelangt, das Mar Dulce in Rio de la Plata (Silberstrom!) umtaufen zu sollen. Trotzdem zeigte die Krone kein Interesse für diese Länder, weil sie vermutlich Investitionen scheute, die vielleicht keine Gewinne abwarfen; denn das Risiko trug sie allein. Auch die begründeten Befürchtungen, dass sich die Portugiesen dort festsetzen könnten, änderten zunächst nichts an der Interessenslage. Die änderte sich erst 1533. In diesem Jahr schloss Francisco Pizarro die Conquista des Inkareiches ab. Nun war eine Vereinigung der Territorien der heutigen Länder Perú und Bolivien mit dem Rio-de-la-Plata-Gebiet auf jeden Fall wünschenswert. Selbst wenn aus diesen Ländern keine Reichtümer herauszuholen wären, könnten sie als Transitland für den Weg des Goldes und Silbers aus dem Inkareich zu den Atlantikhäfen doch wertvoll sein. Die Transportzeit würde merklich verkürzt werden.

So traf Mendozas Bitte um Genehmigung einer Expedition an den Rio de la Plata bei Seiner Majestät auf offene Ohren. Er erhielt sogar die Erlaubnis, 40 000 Dukaten aus seinem Privatvermögen zu investieren. Der Auftrag lautete: Conquista (Eroberung) und Kolonisierung der Länder am Rio de La Plata.

Eine Armada von 14 Schiffen, die 2.650 Menschen, 72 Pferde und alles für eine nachhaltige Landnahme Notwendige an Bord hatten, verließ am 24. August 1534 Spanien und erreichte Anfang Januar 1535 das Zielgebiet. Weil Mendoza

zunächst die Schiffe in dem eingangs erwähnten, heute uruguayischen San Gabriel entladen ließ, trafen seine Leute zuerst auf das Volk der Charruas, die vor allem den Süden des genannten Landes bewohnten. Schmidl schätzte ihre Zahl auf 2.000, was von heutigen Forschern als zu hoch angesehen wird. Weil dieses nomadisch lebende Volk den Spaniern keine Nahrungsmittel liefern konnte – sie ernährten sich ausschließlich von Fisch und Fleisch – ließ Mendoza seine Schiffe den Rio de La Plata überqueren und auf der anderen Seite einen geeigneten Platz suchen. Bei den Querandies hatten sie zunächst mehr Glück und gründeten in der Nähe ihres Fleckens am 2. Februar 1536 Buenos Aires, die heutige Hauptstadt Argentiniens. Aus diesem Grund begann die Conquista im heutigen Argentinien, später in Paraguay, so dass die indigenen Stämme im heutigen Uruguay sehr viele Jahre nur mittelbar unter den Folgen der Conquista litten. Trotzdem erging es den Charruas wie den Angehörigen von zehn

weiteren unter den 45 Stämmen, über die wir bei Schmidl lesen: Sie wurden ausgerottet. Das geschah so gründlich, dass aus den wenigen noch vorhandenen Spuren kaum etwas über diese Menschen zu erfahren ist. Weil es zu keiner belegten Vermischung von Urbevölkerung und Neubewohnern gekommen ist, fließt auch kein Charruablut in heutigen Uruguayern.

Besonders beschämend ist die Ausrottung für die República Oriental del Uruguay vor allem deshalb, weil der Finalschatz gegen diese Menschen erst während des ersten Jahrzehnts nach dem Erreichen der Unabhängigkeit von Spanien, zwischen 1830 und 1840, erfolgte. Dabei hatten die Krieger der Charruas bei den Truppen des Generals Artigas die Unabhängigkeit mit erkämpft. Der Freiheitskämpfer José Gervasio Artigas vertrat die Meinung, dass die Charruas die älteren Rechte besäßen und dass sich deren Verdrängung mit den Ansprüchen einer zivilisierten Nation an sich selbst nicht vereinbaren lasse.



Blick über Montevideo auf den Cerro (spanisch für: Berg / Hügel), der nach einer von mehreren Deutungen der Hauptstadt Uruguays zu ihrem Namen verhalf.



Das 1938 im Parque del Prado in Montevideo errichtete Denkmal „Los ultimos Charruas“.

Als Artigas 1820 ins Exil nach Paraguay gehen musste, verloren die Indigenen ihren einflussreichsten Beschützer. General Fructuoso Rivera – nach dem Rückzug des Artigas einer der starken Männer und von 1830 bis 1834 erster Präsident Uruguays – war der Überzeugung, man müsse die Urbevölkerung mit militärischer Gewalt zur Räson bringen. Im Falle von Unbotmäßigkeit könne die Bestrafung nicht streng genug ausfallen. Das Ergebnis dieser Politik beschreibt der Stabsfeldwebel Silva, der immer wieder längere Zeit mit den Charruas lebte, in einem Rapport, den Renzo Pi Hugarte in seinem Buch „El Uruguay Indigena“ zitiert: „Um 1825 zählte der Stamm der Charruas etwa 500 Personen. 1832 kam es im Mündungsgebiet des Flusses Tigre zur so genannten Entscheidungsschlacht zwischen den Truppen Uruguays und den Charruas. Als ich 1840 wiederum Kontakt zu den Charruas, die sich in den Norden des Landes zurückgezogen hatten, aufnahm, traf ich noch 18 von ihnen. Der Vergleich der beiden

Zahlen aus 1825 und 1840 lässt für das Geschehene keinen anderen Begriff als Völkermord zu.“ Ein spezielles Schicksal traf den Charrua-Häuptling Vaimaca Perú, die Charrua-Männer Senaque und Tacuabé sowie die Charrua-Frau Guyunusa. Mit behördlicher Erlaubnis durfte der in Montevideo ansässige Franzose François de Curel diese vier im Jahre 1830 zu angeblich wissenschaftlichen Zwecken nach Paris bringen, und zwar gegen ihren erklärten Willen. In Wahrheit wurden sie dort in einem Zirkus wie Tiere gehalten. Außer an Samstagen mussten sie sich täglich zahlenden Besuchern zur Schau stellen, um deren Gier nach Exotik zu befriedigen, indem sie zum Beispiel rohes Fleisch aßen.

Am 27. September 1833 verstarb Senaque, im selben Jahr folgte ihm Vaimaca Perú. Seine letzten Worte sollen die Seufzer: „Paris, o Paris!“ gewesen sein. Im September 1833 gebar Guyunusa Tacuabé eine Tochter. Mit Mutter und Kind flüchtete Tacuabé nach Lyon. Im dortigen Hospital

„Hotel Dieu de Lyon“ starb Guyunusa am 22. Juli 1834. Nun wollte die Polizei zu Gunsten der Charruas einschreiten, aber Tacuabé tauchte mit seiner Tochter unter, ohne eine Spur zu hinterlassen. Ein Journalist will 1838 in Lyon von einer Familie mit Charrua-Wurzeln gehört haben.

Wie lange Uruguay diese Geschichte verdrängt hat, konnte ich nicht befriedigend klären. Aber 1938 ehrte die Nation das Andenken der Verschleppten und damit des Stammes durch das Denkmal „Los últimos Charruas“ im Parque del Prado in Montevideo.

Im letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts begannen Verhandlungen zwischen Vertretern Uruguays, Frankreichs und Englands über die Rückführung der sterblichen Überreste Vaimaca Perú's aus den Nationalmuseen für Naturgeschichte in Paris bzw. London nach Montevideo. Diese fanden ihren Abschluss im Jahre 2001. Am 3. Juli 2002 wurden die Gebeine unter großer Anteilnahme der Bevölkerung in einem Staatsakt

als „Bruder Vaimaca“ in Uruguay willkommen geheißen und mit militärischen Ehren im Panteón Nacional beigesetzt. Hier ruht der Charrua-Häuptling ganz in der Nähe seines unversöhnlichen Feindes Rivera und seines Freundes Artigas; denn auch den Letztgenannten hat die Nation fünf Jahre nach seinem Tod im paraguayischen Exil im Jahre 1855 repatriert und mit dem Titel: „Befreier des Vaterlands“ geehrt.

Was bleibt, ist die Frage nach dem Schicksal Tacuabés und seiner Tochter. Während von Tacuabé jede Spur fehlt, bezeugt die im Jahr 2007 aufgetauchte Sterbeurkunde den Tod des Charrua-Kindes in Lyon: Nicht einmal ein Jahr alt, starb es am 25. August 1834.

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.seuteuern.de

Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung

Sonderausstellung im DSM

Am 19. Dezember 2010 wurde die Sonderausstellung *Nordlandreise. Die Geschichte einer touristischen Entdeckung* im DSM eröffnet. Es handelte sich dabei um die Übernahme einer Ausstellung, die im Sommer 2010 in Kiel gezeigt worden war. Das DSM hatte zu dieser Ausstellung zahlreiche Exponate und für den Katalog einen Beitrag von Lars U. Scholl beigesteuert. Die Kuratorin, Dr. Sonja Kinzler, passte mit Lars U. Scholl die Kieler Ausstellung den Räumlichkeiten in Bremerhaven an, wobei wir weitere Teile unserer Sammlungen, die in Kiel nicht hatten gezeigt werden können, mit berücksichtigten. Einem glücklichen Umstand war es geschuldet, dass wir kurz

zuvor zu der ersten Skandinavienfahrt von Kaiser Wilhelm II. im Jahre 1888 eine Gouache von Carl Saltzmann hatten erwerben können, der als Begleiter des Monarchen die Reise nach Norden im Gemälde festgehalten hatte. Es war der deutsche Kaiser, der für seine Landsleute Norwegen als touristische Destination, wie es heute heißen würde, also als Reiseland entdeckte. Bis zum Ausbruch des Krieges 1914 reiste er 23 Mal jeweils nach Ende der Kieler Woche auf seiner Yacht HOHENZOLLERN und in Begleitung seiner durchweg aus Männern bestehenden Entourage nach Norwegen. Maler, Fotografen und schreibende Begleiter sorgten dafür, dass man in



Blick auf den Sognefjord mit der vor Balholm ankernden, von Kriegsschiffen begleiteten Kaiseryacht HOHENZOLLERN.

(Zeitgenössische Postkarte / Archiv DSM)



Plakatwerbung des Norddeutschen Lloyd für eine Polarfahrt im Jahre 1914.

(Archiv DSM)

Deutschland genau wusste, was der Kaiser gerade unternahm.

Bald folgten die großen deutschen Reedereien, die Kreuzfahrten nach Norwegen anboten und nicht selten damit warben, dass man möglicherweise unterwegs den Kaiser treffen könnte. Dieser war begeistert von den „germanischen Verwandten“ im Norden Europas, von der imposanten Naturlandschaft und den freundlichen, der Natur verhafteten Menschen. Als in der Stadt Ålesund nördlich von Bergen im Jahre 1904 bei einem Feuer der Ort mit seinen Holzhäusern niederbrannte, schickte der deutsche Monarch vier Kriegsschiffe, deren Besatzungen Notunterkünfte bauten. Aus Dankbarkeit benannte man daraufhin die Hauptstraße Ålesunds nach ihm. Kaiser Wilhelm besuchte in Balestrand gern seinen Malerfreund Hans Dahl, der in seinen Bildern das Volksleben idealisierte. Für seine Lieblingsorte im Sognefjord stiftete Wilhelm II. Statuen, die Gestalten aus der norwegischen Sagenwelt darstellen.

Nach dem Ersten Weltkrieg flammte der Norwegetourismus erst in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre wieder auf, als die deutschen Reedereien dem Bürgertum, das sich solche Nordlandfahrten leisten konnte, auf ihren Schiffen Kreuzreisen an der Westküste Norwegens bis zum Nordkap und darüber hinaus anboten. Unter dem Hakenkreuz fuhren im Rahmen der KdF-Seereisen verdiente Parteimitglieder und deutsche Arbeiter auf Schiffen wie der WILHELM GUSTLOFF nach Norwegen, allerdings durften sie aus Devisenmangel nicht an Land. Die Besetzung Norwegens durch die deutsche Wehrmacht im Jahre 1940 trübte zwar die Beziehung der Norweger zu den Deutschen nachhaltig, doch als die Kämpfe abgeflaut waren, begannen die Soldaten die Zeit zu nutzen, um mit ihren Kameras die Landschaft zu fotografieren. Manche Fotoalben zeigen den Krieg fast als touristische Unternehmung oder die Wehrmacht als eine Art „Reisebüro“. Doch die Jahre der Besetzung Norwegens endeten in weiten Landesteilen mit sinnlosen Ver-



Landgang für Passagiere der SIERRA VENTANA in der Magdalenenbucht / Spitzbergen im Sommer 1929.

(Foto: Archiv DSM)

wüstungen durch die abziehenden deutschen Truppen.

Nach 1945 erfolgte ein Neubeginn der Reisen nach Norwegen mit der Einrichtung des Fährverkehrs von Kiel nach Oslo. Die Infrastruktur für den Autotourismus wurde immer weiter ausgebaut, und so kamen immer mehr Individual- und Alternativreisende, die statt mit dem Kreuzfahrtschiff an den Küsten entlang zu reisen, nun durchs Landesinnere mit dem VW-Bulli bis ans Nordkap fuhren. Nicht wenige kamen mit einem Rentiergeweih auf dem Dachgepäckträger nach Hause. Aus dem Campingbus entwickelte sich das Wohnmobil. Im Jahre 2000 zählte man 16.000 deutsche Wohnmobile auf Reisen zum Polarkreis und zum Nordkap. Heute wird in fast jeder Reisebeilage der Zeitungen für die Hurtigrutenschiffe

geworben, die zwischen Bergen und Kirkenes verkehren und ihren Passagieren fast Kreuzfahrtstandard bieten.

Das Thema Nordlandreisen interessierte das DSM schon seit langer Zeit, wurde doch in seiner Schriftenreihe bereits 1991 die Arbeit von Birgit Marschall *Reisen und Regieren. Die Nordlandfahrten Kaiser Wilhelms II.* veröffentlicht. Die jetzige Ausstellung, die vom norwegischen Generalkonsul Morten Paulsen als dem Schirmherrn eröffnet worden war, endete Anfang Mai 2011 und wird anschließend in Oslo gezeigt. Sie kommt aber 2012 höchstwahrscheinlich wieder nach Deutschland und wird dann in Hamburg präsentiert. Eine reich bebilderte und sehr instruktive Begleitschrift ist im Mare Verlag in Hamburg erschienen.

DigiPEER nimmt Fahrt auf

Historische Schiffbauzeichnungen des DSM werden für den Online-Zugriff vorbereitet

Zusammen mit drei Partnermuseen – unter Führung des Deutschen Museums in München – konnte sich das DSM im vorletzten Jahr im Wettbewerbsverfahren um finanzielle Zuwendungen aus dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung ins Leben gerufenen Pakt für Forschung und Innovation erfolgreich durchsetzen (siehe Bericht in *Deutsche Schifffahrt*, Heft 1/2010, S. 13 ff). Damit stehen nun Mittel zur Verfügung, um von einem Teil der schiffbautechnischen Zeichnungen aus dem Archiv-Bestand des DSM digitale Kopien herstellen und zur Betrachtung und Recherche über das Internet zugänglich machen zu können. Die Vorarbeiten dazu begannen bereits 2010. Das Projekt tritt jetzt in seine entscheidende Phase.

Bei Projektbeginn wurde festgelegt, dass von den mehr als 20.000 im Archiv lagernden Plänen 5.000 im Rahmen dieses Projekts bearbeitet werden sollten. Die Auswahl, so die Anfangsüberlegung, sollte die ganze Bandbreite der im Archiv lagernden Schiffbaupläne beispielhaft widerspiegeln und innerhalb des Projektzeitraums auch bearbeitbar sein. Das ganze Projekt sollte zudem dazu angetan sein, Arbeitsabläufe für evtl. nachfolgende Digitalisierungsvorhaben prototypisch zu generieren. Wie es der Projekt-Titel (DigiPEER – „Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert“) vorgab, kamen vornehmlich Pläne aus dem letzten Jahrhundert in die engere Wahl. Die Hereinnahme ei-



Die Archivmitarbeiter Eike Behre und Norbert Rebs sichten die zur Digitalisierung bestimmten Pläne.

(Foto: Egbert Laska / DSM)

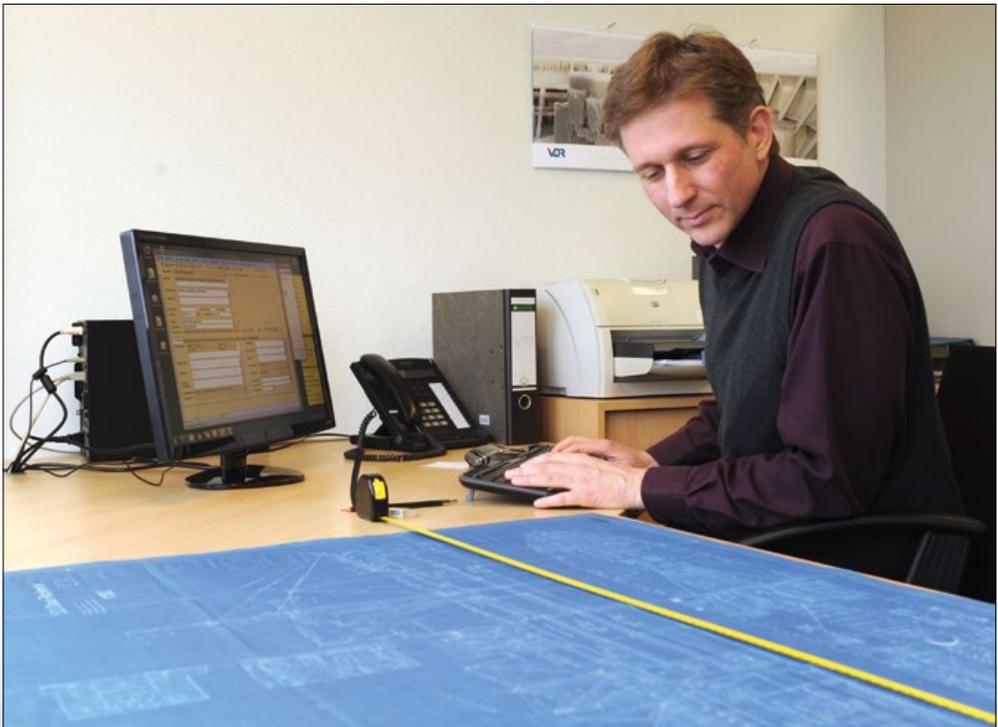
niger weniger Pläne aus dem späten 19. Jahrhundert schien aber dennoch dort vertretbar, wo es sich um wichtige Beispiele für den Fortschritt in der Schiffbautechnik handelte. Im Weiteren wurde darauf geachtet, die Auswahl hinsichtlich der Kriterien

- Schiffstypen (Frachtschiffe, Passagierschiffe, Fischfangschiffe, Spezialschiffe etc.),
- Einsatzgebiete (Seeschiff, Binnenschiff, Küstenschiff etc.),
- Antriebsarten (Propeller, Segel, Schaufelrad, Dampfmaschine, Dieselmotor, antriebslos etc.),
- Bauwerften (Küsten-/Binnenstandorte),
- Bauzeiten (um 1890 bis um 1960),
- Betreiber (Reedereien, Behörden, Privat-eigner),
- Planarten (Generalplan, Ausrüstungsplan, Linienriss, Stabilitätsplan etc.),
- Planinhalte (Quer- und Längsschnitte, Außenhautabwicklung, Takelung, Innenraum-

gestaltung/Möblierung, technische Detailpläne etc.),

- Trägermaterialien der Originalzeichnungen und Pausen (Papier, Leinen, Transparentfolie etc.) und
 - Abbildungsmethoden (Tuschezeichnung, Blaupause, Transparentpause etc.)
- möglichst breit zu fächern.

Nach dieser Festlegung laufen jetzt die weiteren Vorbereitungen zur Online-Stellung auf Hochtoren, das heißt: Die Pläne werden zurzeit für die Digitalisierung vorbereitet und systematisch in der Museumsdatenbank erfasst. Dies erfolgt arbeitsteilig in zwei aufeinander folgenden Schritten. Als erstes werden die ausgewählten Pläne aus der alten Lagerung entnommen, vorsortiert, auf Beschädigungen hin gesichtet, wo noch nicht vorhanden, mit neuen Signaturen versehen und in eigens neu angeschaffte Planmappen im Format DIN A0 umgebettet. Die Pläne werden so weit wie möglich ungefaltet in der Reihenfolge ihrer



Der Autor bei der Erfassung der Daten zu einer technischen Zeichnung in der Datenbank.

(Foto: Egbert Laska / DSM)

Signatur in den neuen Mappen abgelegt, wobei die Menge je Mappe auf 50 bis maximal 70 Zeichnungen begrenzt ist. So vorbereitet können die Pläne im nächsten Schritt mappenweise der Erfassung in der Museumsdatenbank zugeführt werden. Für diese Aufgabe wurde eigens ein zusätzlicher Arbeitsplatz aus Projektmitteln eingerichtet. Hier wird jeder Plan entsprechend einer zuvor festgelegten Schreibweise in die Museumsdatenbank MuseumPlus eingetragen. Wesentliche Angaben, die in die Datenbank eingegeben werden und nach denen auch spä-

ter über das Internet recherchiert werden kann, sind Schiffsname, Hersteller der Zeichnung, Bauwerft, Baunummer und Baujahr, Auftraggeber und Reederei/Betreiber, Schiffstyp, Einsatzgebiet und Antriebsart des dargestellten Fahrzeugs. Fehlende oder unklare Angaben werden dabei anhand der in der Museumsbibliothek reichlich vorhandenen Fachbücher und Zeitschriften und über das Internet so weit wie möglich nachrecherchiert. Größe und Maßstab der Zeichnung werden ebenso vermerkt wie Technik und Trägermaterial. Durch Eintragung der Signatur bleiben das Original wie auch die digitale Kopie später im Archiv schnell auffindbar.

Danach kommen die Mappen zur Digitalisierung. Mithilfe eines großformatigen Auflichtscanners wird Plan für Plan eine hoch auflösende digitale Kopie, auch Digitalisat genannt, hergestellt. Wesentlicher Vorteil für alle beteiligten Institutionen am DigiPEER-Projekt ist, dass über die Projektmittel ein externer Dienstleister mit der entsprechenden technischen Ausrüstung und dem erforderlichen fachlichen Know-how mit den anfallen-



In Archivmappen verpackt, werden die Pläne in einem eigens von dem Zimmermann Andreas Speetzen (l.) konstruierten Transportbehälter für die Reise zum Digitalisierungsdienstleister verstaut. (Foto: Egbert Laska / DSM)

den Digitalisierungsarbeiten beauftragt werden kann. Um einen sicheren Transport der wertvollen Pläne zwischen DSM und Digitalisierungsfirma zu gewährleisten, wurden bereits eigene Transportboxen hausintern angefertigt, die jeweils 25 Mappen aufnehmen konnten. Die ersten Mappen aus dem DSM konnten dann wie geplant Ende März 2011 an den Digitalisierungsdienstleister abgegeben werden.

Alle Daten (Datenbanken und Bilddateien) fließen schließlich beim Projekt-Lead-Partner Deutsches Museum in München zusammen, wo die Digitalisate mit den Angaben aus der Datenbank zusammengeführt und über die Website www.digipeer.de im Internet zugänglich gemacht werden. Sozusagen als Nebenprodukt erhält das DSM auf diesem Wege von den 5.000 verwendeten Schiffbauplänen hochwertige digitale Kopien, die künftig im Archiv für Recherchen und als Grundlage für Abbildungen in Publikationen und Ausstellungen schnell herangezogen werden können. In Zukunft können so die wertvollen Originalpläne weitgehend unangetastet bleiben.

Das Doktorandenprogramm des DSM

Mit der Berufung des Geschäftsführenden Direktors auf eine Kooperationsprofessur an der Universität Bremen im Jahre 2004 bekam das DSM die Möglichkeit, eigene Promotionsarbeiten zu vergeben und Doktoranden zu betreuen oder auch als Gutachter in anderen Verfahren mitzuwirken. Auf diese Weise konnten junge Wissenschaftler mit wichtigen Forschungsaufgaben betraut und der Nachwuchs gefördert werden. Mit der Gründung der wissenschaftlichen Reihe *Deutsche Maritime Studien/German Maritime Studies* im Jahre 2005 stand dann auch eine Publikationsmöglichkeit für die besten Arbeiten zur Verfügung, die aber auch für andere Veröffentli-

chungen genutzt wird. Im Frühjahr 2011 sind mittlerweile zehn Dissertationen veröffentlicht worden, vier weitere werden voraussichtlich bis zum Jahre 2012 abgeschlossen sein, darunter Alexander Tassis' Untersuchung zu Johann Wolfgang Heydts Veröffentlichung über seine Erfahrungen in Ceylon im Dienste der Niederländischen Ostindien-Kompanie aus dem Jahre 1744. Die Themen, die vom DSM vergeben und gefördert werden, sind in der Mehrzahl der Fälle in unseren Forschungsschwerpunkten angesiedelt. Hartmut Rübners Arbeit *Konzentration und Krise der Deutschen Schifffahrt* hat ebenso ihren Schwerpunkt in der Zwischenkriegszeit wie Ste-



Das Gelände der Rickmers-Werft in den 1950er Jahren.

(Foto: Karl Schemkes / Archiv DSM)



Kabeljaufang auf einem Hochseekutter.

(Foto: Fima / Archiv DSM)

fan Kiekels Dissertation über *Die deutsche Handelschiffahrt im Nationalsozialismus*. Peter Doeppen befasste sich mit der deutschen Marinepolitik 1921 bis 1935. Hajo Neumann konnte für seine Arbeit über das Nuklearschiff OTTO HAHN weitgehend unberührte Archivalien auswerten. Melanie Leonhard und Jörn Lindner haben in ihren Dissertationen die Familien- und Unternehmensgeschichte der Reeder und Schiffbauer Rickmers im Hinblick auf das 175-jährige Jubiläum im Jahre 2009 aufgearbeitet. Im Anschluss an diese Forschungen hat Sören Dannhauer begonnen, in einem Dissertationsvorhaben den Reimport von Ostasien nach Bremen durch die Familie Rickmers zu untersuchen.

Kai Käblers Arbeit befasste sich mit Hamburgs öffentlichem Hafenbetrieb in den Jahren von 1910 bis 1970. Stephan Cramer untersuchte *Innovative Sicherheitssysteme im 19. Jahrhundert und ihre unbeabsichtigten Folgen am Beispiel der nordwestdeutschen Segelschiffahrt*, während

Gerd Wegner die *Naturkundlichen Betrachtungen zur Förderung des Seehandels und des Walfangs im 18. Jahrhundert*, die der Hamburger Bürgermeister Johann Anderson 1746 veröffentlicht hatte, einer genauen Analyse unterzog. Katharina Jantzen beendete im Sommer 2010 ihre Doktorarbeit über die Quotierung des Kabeljaufangs in den Jahren 1977 bis 2007 und den damit einhergehenden Versuch, die Überfischung zu verhindern. Die Arbeit wurde auf Englisch geschrieben und erschien unter dem Titel *Cod in Crisis*. Melanie Sulzers Dissertation über die Sozialversicherung war Teil des größeren Projektes „Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger“. Björn Müllers Untersuchung über den Salpetermintransport aus Chile nach Deutschland steht kurz vor der Vollendung. Weitere Promotionsprojekte, an denen der Geschäftsführende Direktor als Betreuer oder Gutachter beteiligt war, die aber nicht in seiner Regie

zu Ende geführt wurden, betrafen zum einen die Sozialgeschichte der deutschen Polarexpeditionen von Ursula Rack, die ursprünglich in Bremen promovieren wollte, dann aber wurde die Arbeit an der Wiener Universität eingereicht. Natalie Moreigneaux's Untersuchung über die Geschichte des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde von der Universität Lorient als Dissertation angenommen und Claus Gosslers Untersuchung über *Aufstieg und Untergang der Hamburger Godefroys in Ost-Polynesien* wurde an der Hamburger Universität beendet. Bernhard Wessels und Albrecht Willer forschten zur Geschichte der katholischen Kirche in Bremerhaven als Antwort auf die Bedürfnisse katholischer Auswanderer bzw. über die Berichte, die der Bremer Amtmann in den ersten Jahren nach der Gründung der Hafencity an der Unterweser nach Bremen sandte. Mit insgesamt zwölf Promotionen seit 2005 und zu erwartenden drei weiteren Promotionen im Verlaufe der nächsten zwölf Monate kann das DSM auf eine sehr erfolgreiche Bilanz blicken.

Nimmt man die Arbeit von Judith Kestler über *Kriegsgefangenschaft und Weltreise. Untersuchungen zur Biographie eines unfreiwilligen Teilnehmers am Zweiten Weltkrieg* hinzu, die von so überzeugender Qualität war, dass von dem Prinzip, keine Magisterarbeiten zu veröffentlichen, abgewichen wurde, sind sechs Frauen in der einen oder anderen Weise gefördert worden. Dies geschieht im Einklang mit dem Bestreben der Leibniz-Gemeinschaft, den Anteil von Forscherinnen im Bereich der Geisteswissenschaften zu erhöhen. Mit der Betreuung der Forschungsvorhaben endet allerdings die Möglichkeit des DSM, dem wissenschaftlichen Nachwuchs den Weg in das Berufsleben zu ebnen. Immerhin hat ein ehemaliger Doktorand auch eine unbefristete Stellung in einem Museum gefunden. Wichtig wäre es, in größerem Umfang Positionen bereitzuhalten, damit der Nachwuchs, der sich im Bereich der Schiffahrtsgeschichte qualifiziert hat, vermehrt auch weiterhin Schiffahrtsgeschichte betreibt.

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

DSM-Nassholzlabor lüftet das Geheimnis einer Postkarte aus Birkenrinde

Mit dem Nassholzlabor des DSM wird vor allem die Forschung und Konservierung zum Erhalt von hölzernen Schiffsfunden verbunden. Das vorrangige Betätigungsfeld liegt auch tatsächlich im Erhalt archäologischer Kulturgüter, welche hauptsächlich aus dem Naturstoff Holz bestehen und meist gerade durch die Lagerung unter Wasser oder in nassen Böden überhaupt so lange bestehen konnten. Auf ihrer Grundlage können wir den Geheimnissen weit zurückliegender Zeiten, welche meist durch den Verlust von Informationen über Jahrhunderte hinweg entstehen, nachgehen und sie lüften.

Doch auch innerhalb von Jahrzehnten können schon Geheimnisse entstehen, deren Entschlüsselung Menschen fesselnd in ihren Bann ziehen. So zum Beispiel ist Frau Magdalena Huck den Geheimnissen aus der Soldatenzeit ihres Vaters auf der Spur. In Schuhkartons und Zigarrenkisten gesammelte Erinnerungen weckten ihre Neugier, darunter eine – vielleicht mangels Papier? – aus russischer Birkenrinde gefertigte Feldpostkarte. Sie wollte wissen, was in den Kriegsjahren geschehen war, welchen Weg ihr Vater gegangen war.

Durch Ahnenforschung erhielt sie die Informationen, zu welcher Einheit ihr Vater gehörte, wo er zuletzt kämpfte, und sammelte Zeugnisse wie Wehrpass, polizeiliches Führungszeugnis, Urkunden und Kartenmaterial, welche sie nach zeitraubenden Recherchen zu einem sehr persönlichen Buch zusammenfügte. Alles war geklärt, bis auf eines: Magdalena Huck wollte wissen, was auf der Feldpostkarte aus Birkenrinde steht, welche eingerollt und starr war und somit den Inhalt bis dahin nicht preisgab.

Mit der Bitte, ihr zu helfen, die Birkenrindenpostkarte bei Erhalt der Schrift zu entrollen, wandte sich Frau Huck nach langer Suche nach einem



Der verfestigte eingerollte Zustand der Postkarte machte es unmöglich, ihren Inhalt zu lesen. (Foto: Fam. Huck)

geeigneten Ansprechpartner schließlich an das Nassholzlabor im DSM. Trotz der Abweichung vom eigentlichen Betätigungsfeld konnte ihr fach- und sachkundige Unterstützung zugesichert werden, da am Haus bereits Erfahrungen mit der notwendigen Behandlung von Birkenrindenpostkarten gemacht wurden.

Aufbauend auf den bisher publizierten Erkenntnissen und durch fachlichen Austausch über die Ländergrenzen hinaus, entschieden wir uns für die Plastifizierung, also Weichmachung mit Ethanol. Bevor es jedoch zur konkreten Anwendung kam, wurde an einer kleinen Probe getestet, ob die verwendete Tinte den Alkoholdämpfen stand-



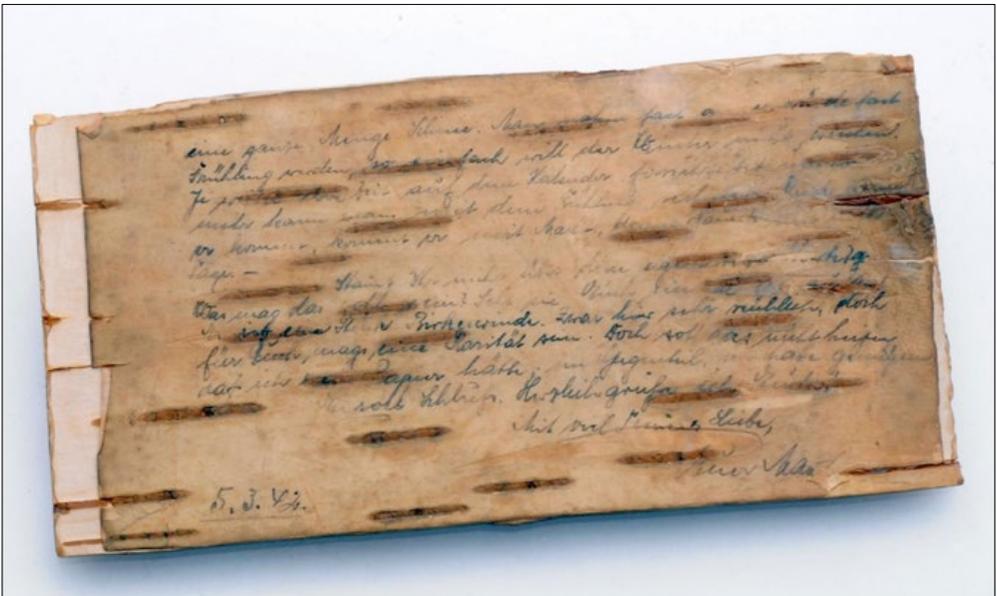
Der Versuchsaufbau zur alkoholischen Plastifizierung: Die Birkenrinde wird durch Ethanolämpfe und leichte Gewichte nach und nach in eine Planlage gebracht.

(Foto: Verf.)

halten würde. Sie hielt stand und so wurde ein objektgerechtes Restaurierungskonzept erstellt und auch hausintern durchgeführt.

Die Birkenrindenpostkarte wurde in einem geschlossenen Gefäß über einer Schale mit Ethanol gelagert. So hatte das Objekt keinen direkten Kontakt mit der Lösung, was wegen deren zu hoher Aggressivität objektschädigend gewesen wäre, und doch konnte das Ethanol in Form von Dämpfen als Weichmacher wirken. Nach vierwöchiger Lagerung über dem Ethanol war die Birkenrindenpostkarte weich genug, um völlig entrollt zu werden. Doch hätte die Birkenrinde diese Form nicht gehalten und wäre beim Trocknen sofort wieder eingerollt. Daher musste die Karte während der achtwöchigen Trocknung in der gestreckten Form gehalten werden, was durch Einspannung zwischen hartem Schaumstoff und Brettchen realisiert wurde.

Allerdings besitzt die Rindenstruktur ein gewisses „Erinnerungsvermögen“ (so Dr. Per Hoffmann, 1998) an ihren aufgerollten Zustand, da sie ja ursprünglich als Baumaußenschicht auch eine gekrümmte Form aufwies. Daher ist selbst nach der



Die restaurierte Karte ist vollständig lesbar und weist keine Verfärbungen oder Verwischungen auf.

(Foto: Egbert Laska / DSM)



Frau Huck (l.) nimmt die restaurierte und in einem Plexiglasrahmen gefasste Birkenrindenpostkarte aus der Hand der Verfasserin entgegen. (Foto: Egbert Laska / DSM)

geschilderten Behandlung eine dauerhafte Lagerung solcher Rindenschriftstücke in erzwungener gestreckter Form ratsam, um ein Wieder-Einrollen zu verhindern. Für die Birkenrindenpostkarte von Frau Huck wurde daher nach der Trocknung ein Rahmen aus Plexiglas gefertigt, welcher die gestreckte Form erhält und gleichzeitig die Betrachtung und Lesbarkeit beider Seiten ermöglicht.

Heute können wir feststellen, dass die Rückformung der Karte mit der angewendeten Methode vollständig gelungen und der gesamte Text wieder lesbar ist.

Max Gronefeld sendete mit dieser Birkenrindenpostkarte am 5. März 1942 Grüße an seine Verwandten, berichtete, dass es ihm gesundheitlich gut gehe, es seit langem wieder geschneit habe, obwohl schon der Frühling erwartet wurde, und ging auf die Besonderheit der Karte ein – mit dem ausdrücklichen Verweis, dass diese Karte kein Zeichen von Papiermangel sei.

Ich freue mich, dass mit dieser Arbeit wiederum ein in Holz verborgenes Geheimnis gelüftet wurde und damit Frau Huck ein wichtiges Puzzleteil für die Rekonstruktion der Soldatenzeit ihres Vaters geliefert werden konnte.

Max Gronefeld ist auf Grund einer Verwundung der russischen Gefangenschaft entkommen und konnte heimkehren. Sein der Familie gegenüber beharrliches Schweigen über seine Soldatenzeit bis zu seinem Tode lässt die tiefen Einschnitte der Kriegserlebnisse in sein Leben nur erahnen.

(Weitere Informationen zum Thema: Per Hoffmann: Postkarten aus Birkenrinde – Wie sind sie zu entrollen? In: *Restauro* 4/98)

Flößerei als europäisches Kulturerbe

Die Generalversammlung der Internationalen Flößer-Vereinigung findet 2011 im Deutschen Schifffahrtsmuseum statt

Über Jahrhunderte war der Rohstoff Holz für den Menschen unverzichtbar; er spielte in allen Lebensbereichen eine wichtige Rolle. Häuser und Schiffe wurden ebenso aus Holz gebaut wie Wagen und Kutschen. Holz war notwendig zum Heizen, zum Kochen, zum Bierbrauen oder auch zum Brennen von Schnaps. Holz war erforderlich im Bergbau, bei der Eisenverhüttung wie bei der Glasherstellung. Besonders die Salinen verbrauchten beim Salzsieden eine Unmenge Holz. Wegen dieser Abhängigkeit der Menschen von dem begehrten Holz hat der Soziologe und Volkswirt Werner Sombart die Zeit vor der Industrialisierung auch als „hölzernes Zeitalter“ bezeichnet.

Angesichts der großen Nachfrage nach Holz wurde der Rohstoff vor allem im Umfeld größerer

Städte Mangelware. Schon im Mittelalter musste Holz zum Teil über größere Entfernungen aus waldreichen in waldärmere Gebiete gebracht werden. Da die Straßen in der Vergangenheit nicht in gleicher Weise befestigt und befahrbar waren wie wir dies in der Gegenwart gewohnt sind, war der Transport von Baumstämmen mit Pferdefuhrwerken über längere Strecken nicht möglich. Als alternative Transportwege boten sich Bäche und Flüsse an. Sie bildeten vor allem in Deutschland ein eng geknüpftes Verkehrsnetz, das eine Holzbringung auch über größere Entfernungen möglich machte. Da Schiffe für den Transport von Baumstämmen vor allem kleinere Bäche und Flüsse in den Waldgebieten nicht befahren konnten, verfiel man auf eine andere Transportart: das Floß. Zu einem Floß zusam-



Flößer aus Schiltach im Kinzigtal (Schwarzwald) erproben mit einem nachgebauten Kinzigfloß die Technik einer Wehrüberfahrt. (Foto: Schiltacher Flößer)



Die Weserflößer Reinhardshagen waren im Juli 2008 unter der Ankündigung „Ein uraltes Gewerbe wird wieder entdeckt und eine historische Flusslandschaft neu entdeckt“ vierzehn Tage mit einem Floß von der Oberweser bis Bremen unterwegs. (Foto: Verf.)

mengebunden, konnten die Baumstämme dank des Auftriebs des Holzes, das leichter als Wasser ist, schwimmend befördert werden. Wegen unterschiedlicher geologischer und hydrologischer Verhältnisse von Gewässern, wegen unterschiedlicher Arten und Formen der Hölzer, aber auch wegen unterschiedlicher Gepflogenheiten der Flößer waren Floßformen und Floßstypen ebenso wie die Abwicklung des Flößereigeschäfts regional sehr verschieden.

Die Einführung neuer Transportmittel, wie die Eisenbahn und später der Lastkraftwagen, führte seit dem 19. Jh. zunehmend zum Rückgang der gewerblichen Flößerei. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand sie in Deutschland und in den meisten europäischen Ländern ihr endgültiges Ende. 1974 schwamm in Deutschland das letzte kommerzielle Floß auf der Oder und dem Oder-Havel-Kanal. Heute erinnern touristische Floßfahrten, wie zum Beispiel die bekannten Gaudifloß-

fahrten auf der Isar von Wolfratshausen nach München, an das untergegangene Gewerbe der Flößerei.

Nachdem das DSM 1985 das Thema Flößerei in Deutschland in einer Sonderausstellung, die bis Ende der 80er Jahre als Wanderausstellung an verschiedenen Orten in der Bundesrepublik gezeigt wurde, in Verbindung mit einer Begleitpublikation aufgearbeitet und 1987 eine Tagung „Auf den Spuren der Flößer“ mit Unterstützung der Thyssen-Stiftung in Schiltach im Schwarzwald durchgeführt hatte, wurde das Museum die zentrale Anlaufstelle für diejenigen Institutionen und Personen, die sich mit der Flößerei befassen.

Nach den jährlichen Treffen des Personenkreises, der an der Erforschung der Geschichte der Flößerei interessiert ist und sich um die Weitergabe des alten Handwerkswissens bemüht, wurde 1992 in Höxter an der Weser die Deutsche Flößerei-Vereinigung gegründet. Seither sind in

Deutschland zahlreiche neue Vereine und Vereinigungen entstanden, die sich an ihren Orten und in ihren Regionen um das Kulturerbe der Flößerei kümmern und die alte Tradition zum Beispiel durch Floßfahrten lebendig halten. Das jährliche Tagungstreffen der nationalen deutschen Flößerei-Vereinigung ist der Deutsche Flößertag, zu dem heute jeweils ein rund 80 Seiten umfassendes Mitteilungsblatt erscheint, das sich schwerpunktmäßig mit der Flößerei in der Tagungsregion befasst.

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre des 20. Jh. begann auch in anderen europäischen Ländern wie Spanien, Frankreich, Italien und Österreich eine neue Beschäftigung mit dem kulturellen Erbe der Flößerei. Im November 1989 gründete sich in Barcelona die Internationale Flößer-Vereinigung (International Timber Raftsmen Association), um den unterschiedlichen Bemühungen um die Flößereigeschichte ein europäisches Dach zu geben. In den Zielsetzungen folgte man dabei dem durch das DSM in Deutschland angestoßenen und koordinierten Beispiel.

2006 wurde ich als Vorsitzender der Deutschen Flößerei-Vereinigung zum Vizepräsidenten der Internationalen Flößer-Vereinigung gewählt und 2009 im polnischen Ulanow in diesem Amt bestätigt. 2010 nahmen die internationalen Flößer in Rovereto am Adige die Einladung des DSM nach Bremerhaven zur Durchführung der Generalversammlung 2011 an. Sie wird vom 7. bis 10. Juli 2011 im Museum stattfinden. Die Vertreter der Mitgliedsvereine aus den verschiedenen europäischen Ländern werden sich in Bremerhaven u. a. mit der Frage der Anerkennung der Flößerei als bewahrenswertes Kulturerbe („intangible cultural heritage“) durch die UNESCO und mit der Planung einer gemeinsamen Veröffentlichung zur Flößerei in Europa befassen. Eine Exkursion an die Aller zu den Flößern des Winsler-Heimatvereins sowie ein Besuch im Dom zu Verden an der Aller, dessen Dachstuhl nach neuesten Forschungserkenntnissen aus Floßholz errichtet wurde, wird die Tagungsteilnehmer mit der Flößereigeschichte im Weserraum bekannt machen.



Flößer aus Uhlstädt vor der Abfahrt eines Floßes auf der Saale in Höhe des Burgauer Wehrs. (Foto: Flößerverein Uhlstädt)

Deutsches Schiffahrtsmuseum – Deutsches Bergbau-Museum

Zur Kooperation zweier Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft (WGL)

In einem Positionspapier über die Forschungsmuseen in Deutschland heißt es, dass der aktive Dialog zwischen Forschung und Gesellschaft ein wichtiger Bestandteil der Arbeit in den Institutionen ist. Eine besondere Aufgabe fällt hier den Museen zu. Diese haben quasi per definitionem, neben der Sammlungstätigkeit, den Auftrag zu forschen und zu vermitteln. Eine ebenso wichtige Aufgabe ist die Bündelung der Ressourcen und der optimale Einsatz der Gelder, die der Bund und die Länder zur Verfügung stellen. Deshalb sind die Vernetzung und die Kooperation der Forschungsmuseen unter Ausnutzung der jeweiligen Kompetenzen von großer Wichtigkeit.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven und das Deutsche Bergbau-Museum (DBM) in Bochum haben ihre enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit bereits zu einem Zeitpunkt begründet, als es die Leibniz-Gemeinschaft noch gar nicht gab. In jenen Jahren lernten sich Dr. Werner Kroker (DBM) und Dr. Lars U. Scholl (DSM) näher kennen. Als das DSM Anfang der 1980er Jahre ein Forschungsprojekt zur maritimen Industriear-



Dass Schiffe Kohle transportieren und lange Zeit auch ihre Kessel mit Kohle befeuert wurden, sind nur zwei von vielen Aspekten, die eine Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen Bergbau-Museum und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum sinnvoll machen. (Foto: Gottfried Hilgerdenaar)

chäologie begründete, half der heutige Direktor des DBM, Prof. Dr. Rainer Slotta, der sich seit den 1970er Jahren mit der Erfassung von deutschen Industriedenkmälern einen Namen gemacht hatte, beim „Stapellauf“ in Bremerhaven. Auf der Archivebene nahmen auch damals bereits Dr. Evelyn Kroker vom DBM und der Archivleiter des DSM, Klaus-Peter Kiedel, erste Kontakte auf. Der heutige Archiverantwortliche beim DBM, Dr. Mi-

chael Farrenkopf, und Klaus-Peter Kiedel arbeiten zurzeit gemeinsam mit dem Deutschen Museum in München und dem Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner bei Berlin an der Erfassung und Digitalisierung technischer Zeichnungen, die in Zukunft über das Internet zugänglich sein sollen. Das so genannte DigiPEER-Projekt, im Wettbewerbsverfahren genehmigt, wird von der WGL im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation gefördert (vgl. Deutsche Schifffahrt 1/ 2010, S.13–15 und in diesem Heft, S. 13 ff.).

Im Jahre 2005 wurde die neue „Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ gegründet. Vor diesem Hintergrund begriff man das 2010 anstehende 750-jährige Jubiläum der Gründung eines Vorgängers der ehemaligen Bundesknappschaft als Chance und Aufforderung, eine der bedeutendsten Institutionen der deutschen Sozialversicherung von ihren Wurzeln her umfassend zu untersuchen und ihre Aufstellung für die Zukunft unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung zu analysieren. Als federführende Leibniz-Einrichtung stellte das DBM mit Prof. Slotta als Projektleiter beim Senatsausschuss Wettbewerb der WGL im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation den Antrag auf Förderung des interdisziplinären Forschungsprojektes „Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger“, der für die Jahre 2007 bis 2009 bewilligt wurde. Das DSM übernahm dabei die Aufarbeitung der Seesozialversicherung. Eine Nachwuchsforscherin wurde mit einem Dissertationsprojekt beauftragt, das inzwischen erfolgreich abgeschlossen worden ist. Den Schlusspunkt der DSM-Beteiligung bildete die vielbeachtete Sonderausstellung „Seemann – Kumpel – Eisenbahner“, die vom Juni 2010 bis zum Januar 2011 in Bremerhaven gezeigt wurde. Hätten wir geahnt, wie viel auswärtiges Interesse der Ausstellung entgegengebracht werden würde, hätten wir sie als Wanderausstellung konzipiert. Im Kontext der wissenschaftlichen Forschungen am DSM hat die Segelschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert einen hohen Stellenwert. Die gefahr-

volle Fahrt um Kap Hoorn spielt in vielen Veröffentlichungen eine prominente Rolle. Die aus Chile nach Europa transportierten Güter Guano und Salpeter fanden immer wieder Erwähnung, aber nie wurden die Salpetergewinnung und der Salpetertransport systematisch untersucht. Deshalb wurde im Jahre 2007 vom DSM unter der Federführung von Lars U. Scholl zusammen mit dem DBM, der Informationsgesellschaft in Bremen und dem Institut Input in Dortmund ein Forschungsprojekt im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation bei der WGL beantragt, das für die Jahre 2008 bis 2010 genehmigt wurde. Dieses Projekt diente unter anderem der Klärung der Frage, ob die interessierte Öffentlichkeit unter Nutzung des Internets zur Mitarbeit gewonnen werden könne. Für das DSM untersuchte ein Doktorand das Thema Salpetertransport, für das DBM erforschte Prof. Dr. Rainer Slotta die Salpetergewinnung und als wichtigste Verbindungsperson zwischen den Historikern und den Internet- und Bildungsexperten fungierte der stellvertretende Direktor des DBM, Dr. Stefan Brüggerhoff, als unermüdlicher, stets einsatzbereiter Anchorman. Wie es sich für ein solches Projekt geziemt, endet es nicht mit der Präsentation von Exponaten im Museum, sondern mit einer virtuellen Ausstellung.

Bei solchen großen Forschungsprojekten sind viele Personen für den Erfolg verantwortlich. Im DSM und im DBM waren „the two Ingas“, Inga Brantzky und Inga Schnepel, für die Koordination zuständig, Barbara Torres hielt unsere Verbindungen nach Chile, Dr. Christian Ostersehlte diente mit vielen Beiträgen als unsere „Allzweckwaffe“ für das Projekt.

Um die umsichtige finanzielle Steuerung haben sich Dipl.-Vw. Beatrix Fromm vom DSM und Uwe Barthel von DBM verdient gemacht. Sie haben stets die Geldtasche auf-, aber auch rechtzeitig wieder zugemacht.

Aus der vielfältigen Zusammenarbeit zwischen Bochum und Bremerhaven ist viel Vertrauen und auch Freundschaft erwachsen, ein nicht zu unterschätzender Nebeneffekt, wofür wir unseren Partnern aufrichtig danken.

Modellbaukurs im DSM

Wie schon in der Vergangenheit, findet auch in diesem Jahr auf Anregung des Modellbauers wieder ein Modellbaukurs im DSM statt. Zweck der Veranstaltung ist es, interessierten Teilnehmern den Modellbau näher zu bringen.

Dazu ist seitens des DSM eine gewisse Vorbereitung nötig. So muss ein für den Laien überschaubarer Bauplan besorgt bzw. selbst gezeichnet werden. Außerdem sollte vorab ein Lehrmodell angefertigt werden, von dem der Kursteilnehmer Formen und einige Maße abgreifen kann, da nicht jeder Zeichnungen lesen und danach arbeiten kann.

Unter Leitung des Modellbauers werden dann kleine Boote in einem noch „begreifbaren“ Maßstab, nämlich 1:20, gebaut. Es sind relativ einfach

zu bauende Fahrzeuge, die mit wenigen technischen Mitteln auch zu Hause gefertigt werden können. Als eventuelle Werkzeug-Neuanschaffungen wären nur eine Laubsäge und kleine Leimklemmen zu nennen. Andere benötigte Utensilien wie Bleistift, Maßband oder scharfe Messer sind gewöhnlich in jedem Haushalt vorhanden.

Zu beobachten ist die große Begeisterung der Teilnehmer am Werkeln und an der Umsetzung der kleinen Tricks, welche ihnen vermittelt werden. In den letzten Jahren war lediglich ein vorzeitiger Abgang eines Teilnehmers auf halber Kurslänge zu verzeichnen, dessen Welt wohl doch nicht die des Modellbaus war.

Es zeigte sich aber auch, dass nach den ersten Kursen schon einige Mitglieder eigene kleine



Der Modellbaukurs bei der Arbeit: Hier werden im Maßstab 1:20 Donau-Plätten nachgebaut. (Foto: Egbert Laska / DSM)



Donau-Plätten sind traditionelle Fahrzeuge, die früher häufig als Fähr- und Beiboote genutzt wurden und noch heute zum Beispiel für Sportangler gebaut werden. Die breite Palette der Anwendungsmöglichkeiten spiegelt auch die Flotte am Ende des Modellbaukurses wider. (Foto: Verf.)

Spezialwerkzeuge angeschafft hatten, um sich künftig die Arbeit zu erleichtern. Auch wurden eigene Ideen entwickelt, um die Modelle besser zu gestalten. Der Verfasser hatte angeregt, kleine Holzfiguren auszusägen, um den Maßstab des Modells besser erkennbar zu machen. Auch diese Idee wurde begeistert aufgenommen. Bei der Herstellung eines Torfkahnmodells vor zwei Jahren wurden zur Darstellung der Torfsoden Versuche gemacht mit echtem Torf sowie mit braunem Filzteppich. Beide Varianten fielen akzeptabel aus und fanden Anklang.

Während des Kurses werden nicht nur Schiffe im

Modell gebaut, sondern wird auch über das Einsatzgebiet, den Verwendungszweck und die damit verbundenen baulichen Besonderheiten des originalen Schiffes diskutiert. Tipps zur themenbezogenen Literatur werden begeistert aufgenommen. Interessant sind die verschiedenen Berufe der Teilnehmer, vom Elektriker bis zum Zimmermann, wobei letzterer einen Nagel von 0,5 mm Durchmesser hier wohl zum ersten Mal zu sehen bekam.

Nach der Fertigstellung aller Modelle stellt man fest, dass sie sich durch die verschiedene „Handschrift“ der Teilnehmer doch alle voneinander unterscheiden. So hat

schließlich jeder sein eigenes, individuelles Modell geschaffen.

Aus der Sicht des Verfassers ist der Modellbaukurs eine gute Möglichkeit, den Menschen die Bedeutung der Schiffsmodelle näher zu bringen. So hoffe ich, dass die Teilnehmer nicht nur ein ansehnliches Modell mit nach Hause nehmen, sondern auch ein differenziertes Verständnis vom Bau, von der Interpretation und der Bedeutung von Schiffsmodellen.

Darüber hinaus sind auch sogar schon gute Bekanntschaften und einige Modellbauten am heimischen Herd entstanden.

Neues aus der Redaktion

■ Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010

Gewohnt vielschichtig präsentiert sich die jüngste Ausgabe des wissenschaftlichen Jahrbuchs des DSM. Die Themenvielfalt des rund 400 Seiten umfassenden Bandes vermag am ehesten eine Auflistung des Inhalts zu verdeutlichen.

Jens Auer und Mike Belasus: Die britische Brigg *WATER NYMPH* oder: „... das solche [...] Verhöhnungen von Beamten auf deutschem Boden auch selbst einem Engländer nicht gestattet sind ...“; *Klaus Bartbelmess † und Wolf-Rüdiger Grobmann:* Drei Monate auf der deutschen Walfangstation „Germania“ im Faskrudsfjord, Island. Das Reisetagebuch der Bertha Stapel, 1905; *Ernst Beplate:* „... in Augenschein genommen und für jetzt gesund befunden“. Die mysteriöse Landung eines farbigen Matrosen im Wremer Watt, 1819;

Detlev Ellmers: Design im 18. Jahrhundert. Von der Radierung zum Fayenceteller;

Harald Focke, Christian Ostersehlte und Dirk J. Peters: Bibliographie zum Norddeutschen Lloyd seit 2000;

Karl-Hermann Kock: Whaling and Whale Management in the Southern Ocean, and German Participation and Interests Therein;

Hajo Neumann: Das Unternehmen Krupp in der Schiffsreaktorenentwicklung 1955–1980;

Martin Rheinheimer: Waldarstellungen auf alten Grabsteinen der Wattenmeerinseln;

Wolfgang Rudolph: Mukran, Smelte und Kemi. Drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute;

Jobann Schmidt: Im Sanitätsdienst der deutschen Reichsflotte. Briefe des Marinearztes 2. Klasse Dr. Buchheister vom 4. Juli 1849 bis 12. August 1850;

Jürgen W. Schmidt: Reichskanzler Fürst von Bismarck und eine Matrosenschlägerei in Smyrna im Januar 1877. Die erfolgreiche Entschärfung eines drohenden deutsch-französischen Konflikts;



Ein Thema aus dem neuen Deutschen Schifffahrtsarchiv: Waldarstellungen auf alten Grabsteinen der Wattenmeerinseln. (Foto: Prof. Dr. Martin Rheinheimer)

Gert Sdouz: Die Marshallinseln aus der Sicht des Kapitäns Otto Kessler (1861–1933);

Heinrich Stettner: Treideln – teilen – trekken – jagen – bomätschen ... Vormaschinerer ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten – 3. Teil einer kommentierten Bildauswahl und Erweiterung der Teile 1–2;

Wolfgang Steusloff: Mittelalterliche Kalkritzungen in der Kirche von Bobbin/Rügen;

Christer Westerdahl: Ancient Sea Marks. A Social History in a North European Perspective.

Der reich, teilweise in Farbe illustrierte Band 33 des „Deutschen Schifffahrtsarchivs“ ist, wie es schon lange Tradition hat, mit englischen und französischen Zusammenfassungen aller deutschsprachigen sowie zusätzlich deutschen Zusammenfassungen der beiden englischsprachigen Beiträge versehen.

Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010. Wissen-



Der Lotse kommt. Holzstich nach einer Zeichnung von Ferdinand Lindner aus den „Erinnerungen eines alten Seefahrers“.

*schaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiff-
fahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede.
Ca. 400 Seiten, mit ca. 250 teils farbigen Abbil-
dungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem
Umschlag. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-
033-3, Abonnementpreis 19,50 Euro, Einzel-
preis 23,50 Euro.*

*Weiterhin lieferbar sind die Bände 13–32, teils
zu Sonderpreisen. Ein Gesamtregister aller
bisher erschienenen Beiträge ist im Publikati-
onsbereich auf der Homepage des Deutschen
Schiffahrtsmuseums (www.dsm.museum) ab-
rufbar. Abonnementverwaltung: Oceanum
Verlag e.K., Thienkamp 93, 26215 Wiefelstede,
Tel. (0 44 02) 5 95 56 99, Fax (0 44 02) 5 95 56 98,
E-Mail: info@oceanum.de.*

■ Erinnerungen eines alten Seefahrers

Die Memoiren des 1818 in Papenburg geborenen Hermann Sandmann über seine 38-jährige See-
fahrtszeit lesen sich spannend wie ein Roman. Al-
lein 24 Jahre lang bereiste er als Kapitän alle
Meere und umrundete mehrfach das berühmte
Kap Hoorn.

Hermann Sandmann schildert nicht nur einzelne

Reisen und die Ladungen seiner Schiffe, der Le-
ser wird auch informiert über die Produktion der
beförderten Güter, z. B. die Salzgewinnung in Ca-
diz, Spanien, oder die Schlachtung und Verarbei-
tung von Rindern in Argentinien. Sandmann reise-
te mit deutschen Auswanderern nach Australien
und berichtet über die dortige Besiedlungspoli-
tik. Als erster deutscher Kapitän gelangte er mit
seinem Schiff nach Bangkok, erlebte in Brasilien
die Vermählung des 13-jährigen Kaisers und in
Stettin den sogenannten „Kartoffelkrieg“. 1848
hielt er seine Eindrücke der deutschen Revoluti-
on fest und geriet wenige Jahre später mit seinem
Schiff in den Russisch-Türkischen Krieg. In Ar-
changel'sk nahm er in der deutschen Kolonie an
einem Ball teil und feierte im Buenos Aires der
1850er Jahre Karneval.

Im Gegensatz zu vielen anderen Seeleuten des 19.
Jahrhunderts beschreibt Sandmann den Arbeits-
platz Schiff in seinen Erinnerungen auch als ei-
nen Ort humaner Begegnungen. Er berichtet,
dass er während seiner ersten Reise um 1830,
die er als Vollwaise antrat, väterliche Zuwendung
durch den Kapitän und andere Besatzungsmit-
glieder erfahren habe.

Die Aufzeichnungen von Hermann Sandmann wurden erstmals 1896 von ihm selbst als Privatdruck für seine Familie herausgegeben. Der Pappenburger Heimatverein publizierte 1982 und 1986 zwei weitere Editionen als Reprint. Mit dieser neuen Publikation liegen die Aufzeichnungen von Hermann Sandmann erstmals als kommentierter Neudruck vor. Der Herausgeber Karl-Wilhelm Wedel, ein Urenkel von Hermann Sandmann, hat die Ausgabe um einige originale Bilder sowie authentische Dokumente und Briefe, die Sandmann seiner Frau nach Hause schrieb, ergänzt.

Hermann Sandmann: Erinnerungen eines alten Seefahrers. Herausgegeben von Ursula Feldkamp und Karl-Wilhelm Wedel. Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, 2010; Beibef. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 168 Seiten, mit ca. 80 teils farbigen Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1868-9434,

ISBN 978-3-86927-133-0, 17,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 16,10 Euro.

■ Die deutsche Handelsschifffahrt im Nationalsozialismus

Unmittelbar nach der nationalsozialistischen Machtübernahme entbrannte zwischen einflussreichen Interessengruppen ein erbitterter Machtkampf um die Vorherrschaft in der deutschen Handelsschifffahrt. Die „traditionellen“ Akteure wie das Reichsverkehrsministerium oder die Verbände der Reederschaft sahen sich nach 1933 unversehens einem verbissenen Abwehrkampf gegen selbstbewusste NS-Parteiorganisationen und die erstarkende Kriegsmarine ausgesetzt.

In Band 12 der Reihe „Deutsche Maritime Studien“ untersucht Stefan Kiekel das Gegeneinander dieser Akteursgruppen anhand der vier konfliktträchtigsten Brennpunkte der deutschen Schifffahrtsgeschichte der Jahre 1933 bis 1941, näm-



Der Hamburger Hafen in den 1930er Jahren.

(Farbdia von Hans Hartz / © DSM).

lich der „Gleichschaltung“ des Verkehrswesens nach 1933, der Reorganisation der deutschen Handelsschifffahrt 1934/35, der Reprivatisierung der Großreedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd 1940/41 sowie des spannungsreichen Verhältnisses von Handelsschifffahrt und Kriegsmarine in Friedens- und Kriegszeit.

Im Zentrum der Betrachtung stehen der Verband Deutscher Reeder als klassischer privatwirtschaftlicher Wirtschaftsverband und damit die Frage nach den Möglichkeiten lobbyistischen Handelns auch unter diktatorischen Bedingungen. Untersucht werden ebenfalls die Hintergründe des 1933 in Gang gesetzten Personalkarussells in den Führungsgremien der deutschen Großreedereien. Dabei deckt diese Arbeit bis heute unbekannt gebliebene brisante Affären in den Vorstandsetagen von Hapag und Norddeutschem Lloyd auf und kommt zu überraschenden Entdeckungen.

Stefan Kiekel leistet einen anregenden Beitrag zur Frage der Wechselwirkungen zwischen politischer, militärischer und wirtschaftlicher Macht im Nationalsozialismus und untersucht darüber hinaus zum ersten Mal systematisch die Organisation der deutschen Seeschifffahrt samt ihrer Brüche und Kontinuitäten. Der Autor entwirft ein facettenreiches Gesamtpanorama der deutschen Schifffahrtsgeschichte nach 1933 und liefert Antworten auf die kontroversen Fragen: „Was ist nationalsozialistische Schifffahrtspolitik?“ und „In welchem Maße sind in ihr ideologische Elemente erkennbar?“.

Ein biographischer Anhang mit 200 Kurzbiographien zeitgenössischer Reeder, Politiker und Wirtschaftsführer rundet die Arbeit ab.

Stefan Kiekel: Die deutsche Handelsschifffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41. Deutsche Maritime Studien, Band 12. Hauschild Verlag, Bremen. 544 Seiten, 59 Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-454-0, 45,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 40,50 Euro.

■ Fangquoten und nachhaltige Fischerei

Im Laufe des 20. Jahrhunderts, in einer Periode globaler Marktveränderungen, mussten sich Akteure in der Fischerei an neue Technologien, offene Marktstrukturen und politische Umwälzungen anpassen. Einerseits wurden Marktbarrieren reduziert und Kooperationsmechanismen zwischen Handelspartnern forciert, andererseits jedoch stand das Fischereimanagement vor der Aufgabe, marine Ressourcen vor Überfischung zu schützen.

Um den Fischereiaufwand zu verringern und den gemeinsamen Ressourcenpool zu erhalten, begannen die Küstenstaaten Mitte der 1970er Jahre, ihre Hoheitsgewässer auf 200 Seemeilen vor der Küste auszuweiten. Der Nachhaltigkeitsansatz gewann an Bedeutung und wurde in nationales Fischereimanagement integriert, das vor der Aufgabe stand, Regulierungsmechanismen zu implementieren und Fischereiakteure zu deren Befolgung zu bewegen, um die Ressourcen für eine zukünftige Fischerei erhalten zu können. Es galt verstärkt, den Fischereiakteuren Anreize zu bieten, um Regulierungen zu befolgen. Individuell übertragbares Quotenmanagement sollte diese Anreize bieten.

Katharina Jantzen untersucht in ihrer englischsprachigen Arbeit, inwiefern anreizbasierte Mechanismen, allen voran das Instrument der Fangquoten, in der nordatlantischen Fischerei zu einer nachhaltigen Entwicklung beigetragen haben. Zu Vergleichszwecken konzentriert sich die Autorin auf die Kabeljaufishereien in den Fanggebieten um Island und Großbritannien im Nordostatlantik und der Nordsee sowie auf die Fanggebiete bei Labrador und Neufundland im Nordwestatlantik zwischen 1977 und 2007.

Katharina Jantzen: Cod in Crisis? Quota Management and the Sustainability of the North Atlantic Fisheries, 1977–2007. Deutsche Maritime Studien, Band 15. Hauschild Verlag, Bremen. XVI, 160 Seiten, 23 Abbildungen, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-499-1, 24,00 Euro.

Notizen aus dem DSM

Zur vertieften Bearbeitung längerfristiger Aufgaben hat der Präsident der Leibniz-Gemeinschaft, zu der als Forschungsmuseum neben 86 weiteren Einrichtungen auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum gehört, zurzeit insgesamt elf Arbeitskreise (AKs) eingerichtet. Geleitet werden diese von ihren Sprechern, die auch gehalten sind, dem Präsidium regelmäßig über die geleistete Arbeit zu berichten. Gleich zwei der insgesamt elf Arbeitskreise werden zurzeit von Mitarbeitern des DSM geleitet: Seit dem Ende des vergangenen Jahres ist die Leiterin der IT-Abteilung am Deutschen Schiffahrtsmuseum, Birgit Schindler, Sprecherin des Arbeitskreises IT, während der Leiter des DSM-Archivs, Klaus-Peter Kiedel, bereits seit drei Jahren den Arbeitskreis Archive in der Leibniz-Gemeinschaft gemeinsam mit einem Kollegen vom Institut für Länderkunde in Leipzig leitet.



Eigentlich hatte Gero Klemke nach seiner Pensionierung nur noch ein wenig als Aufseher im Deutschen Schiffahrtsmuseum arbeiten wollen, doch bald zeigte sich, dass der ehemalige Nautiker und Marineoffizier sein breites Wissen zur Schiffahrtsgeschichte bestens mit seinen Vermittlungsfähigkeiten zu verbinden weiß. So wechselte er mehr und mehr in das museumspädagogische Fach und geleitete mit viel Geschick im Laufe des vergangenen Jahres 164 Schulklassen durch das Museum, das damit sein Serviceangebot für Besucher wesentlich ausbauen konnte.

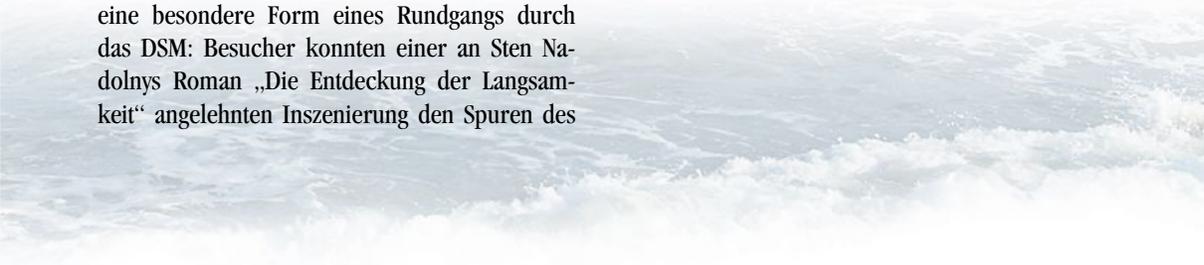


Mitglieder des Ensembles des Bremerhavener Stadttheaters entwickelten im vergangenen Jahr eine besondere Form eines Rundgangs durch das DSM: Besucher konnten einer an Sten Naldyns Roman „Die Entdeckung der Langsamkeit“ angelehnten Inszenierung den Spuren des

Nordpolfahrers John Franklin folgen. Jeweils an verschiedenen Punkten der Ausstellung wohneten die Zuschauer, ausgerüstet mit Klappstühlen, den einzelnen Akten der Aufführung bei, die die Architektur des Museums ebenso in die Szenen einbezog wie die Exponate in seiner Ausstellung. Das Interesse des Publikums an der „theatralen Museumsführung“ war so groß, dass die Aufführungen zum Teil schon auf Wochen im voraus ausverkauft waren.



Der estnische Dampfer *BRIIM* berührte auf seinen Reisen durch die Ostsee in den 1920er und 1930er Jahren viele deutsche bzw. damals noch deutsche Häfen wie Lübeck, Stettin, Danzig oder Königsberg. Die dabei anfallenden Geschäftspapiere – zum Beispiel Rechnungen von Stauereien, Hafenbehörden, Schiffsversorgern, Lotsenbruderschaften oder Schlepperreedereien – blieben in einem Konvolut erhalten, das das DSM jetzt in einem Antiquariat im lettischen Ventspils erwerben konnte. Die Papiere geben nicht nur einen interessanten Einblick in die vielfältigen Geschäftsbeziehungen des Kapitäns der *BRIIM*, sondern sind auch mit ihren schön gestalteten Briefköpfen Zeugnisse zahlreicher ehemaliger deutscher Firmen im Umfeld der Ostseehäfen.



Jetzt Finanz-Check
machen!



Das Sparkassen-Finanzkonzept: ganzheitliche Beratung statt 08/15.

Service, Sicherheit, Altersvorsorge, Vermögen.

 Sparkasse
Bremerhaven

Geben Sie sich nicht mit 08/15-Beratung zufrieden – machen Sie jetzt Ihren individuellen Finanz-Check bei der Sparkasse. Wann und wo immer Sie wollen, analysieren wir gemeinsam mit Ihnen Ihre finanzielle Situation und entwickeln eine maßgeschneiderte Rundum-Strategie für Ihre Zukunft. Mehr dazu in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.sparkasse-bremerhaven.de.
Wenn's um Geld geht – Sparkasse.