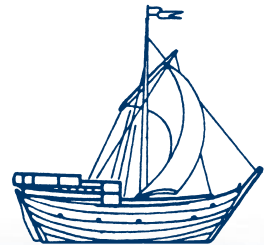


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2011



Bremer Hanse-Kogge

Einzel exemplar € 1,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:  
Sonnenstrahlen und düstere  
Wolken über dem DSM im  
wechselhaften Sommer 2011.  
(Foto: Bernd Ohlthaver) / Pas-  
sagierschiff AMERICA an der Co-  
lumbuskaje auf einem Foto von  
Karl Schemkes (s. S. 26).

### **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**

Oliver Brosenne, Bremerhaven; Erik Hoops, Klaus-Peter Kiedel und Dr. Albrecht Sauer, DSM, Bremerhaven; Stefanie Schmidt, Heidelberg; Prof. Dr. Lars U. Scholl, DSM, Bremerhaven; Sabine Schulz, Bremerhaven; Hanna Thamm, 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](mailto: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. 9, 2011.

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.



	<b>Schiffahrt aktuell</b>	
Oliver Brosenne	Notschlepper Nordsee – 28 Tage mit der NORDIC auf See	2
	<b>Schiffahrtsgeschichte</b>	
Lars U. Scholl	Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864) – Arzt, Naturforscher und Forschungsreisender	6
	<b>Berichte aus dem Museum</b>	
Hanna Thamm	Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums – Ein Verein, der auch Hundertjährige begeistert!	9
Sabine Schulz	Labskaus, Lotsenzentrale und Reeperbahn – Ein attraktives Rahmenprogramm begleitete auch die diesjährige Mitgliederversammlung	13
Lars U. Scholl	Friedel Anderson – Der führende Realist unter den norddeutschen Malern stellt im DSM aus	15
Stefanie Schmidt	Was ein Stück Holz erzählen kann	18
Albrecht Sauer	Erneuter Glücksfall für die Bibliothek: Erwerb der „Großen Reisen“ (1590–1634) aus dem Verlagshaus de Bry	21
Klaus-Peter Kiedel	DSM-Archiv übernimmt bedeutende Sammlung zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie (Hapag)	23
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	26
	Notizen aus dem DSM	31
	Impressum/Titelbild	U2

# Notschlepper Nordsee – 28 Tage mit der NORDIC auf See

Vorbemerkung der Redaktion: Nachdem in der vorigen Ausgabe Inga Brantzky den neuen Notschlepper NORDIC unter technischen Aspekten beschrieben hat, gibt der Nautische Offizier Oliver Brosenne hier einen Eindruck vom Alltag und Leben an Bord des Schiffes.

Ablösung, Proviant, Ausrüstung, Musterung, Bunker, Service, Presse: mal wieder ein „Großkampftag“ für die NORDIC-Besatzung in Cuxhaven.

Volker Herrmann, Nautiker vom Dienst des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Cuxhaven, hat dem Notschlepper nach 28 Tagen auf See die Einlaufgenehmigung erteilt, und wie fast immer hat das Schiff gegen 7.30 Uhr am Helgoländer Kai in Cuxhaven festgemacht. Während von der Besatzung noch die Gangway ausgebracht und gesichert wird, kommen schon erste Vertreter der „Bugsier“-Reederei an Bord.

Bei einem kurzen gemeinsamen Frühstück mit den Vertretern der Inspektion bietet sich der Besatzung die beste Chance, Dinge zu klären, die im späteren Verlauf der Liegezeit untergehen würden oder für die einfach keine Zeit mehr wäre. Kurz bleibt das Frühstück deshalb, weil bereits um acht Uhr Mitarbeiter der ersten Fremdfirmen in der Messe stehen und die Aufmerksamkeit aller gefordert ist. Spätestens gegen zehn Uhr – eher früher – kommen dann die Schiffshändler, der Schlachter und das Bunkerboot, um Proviant, Brennstoff und Ausrüstung zu liefern.

Für ein gemeinsames Mittagessen der Besatzung – wie auf See üblich – bleibt an diesem Tag keine Zeit. Jeder isst in einer sich bietenden freien Minute. Danach geht es weiter. Für den Nachmittag der Liegezeit sind meistens unterschiedlichste Erledigungen vorgesehen: Einweisungen, „Meetings“ oder auch Stellproben – während gleichzeitig der Proviant notdürftig verstaut werden

muss. Auch die gelieferten Ausrüstungsteile stehen noch unausgepackt in den Werkstätten. Für neu an Bord kommende Besatzungsmitglieder und Schiffsmechaniker-Auszubildende findet die Sicherheitseinweisung statt.

Nachdem die Arbeiten abgeschlossen sind, verlässt die NORDIC in der Regel gegen 17 Uhr den Liegeplatz für weitere 28 Einsatztage in der Deutschen Bucht. Die beiden je 16 Mann starken Besatzungen lösen sich im 1:1-Rhythmus ab: Auf 28 Tage an Bord folgen 28 Tage zu Hause. Untergebracht sind alle Besatzungsmitglieder in Einzelkammern, nur die Auszubildenden müssen sich Kammern teilen.

Circa vier Stunden – je nach Tide – dauert bei ökonomischer Fahrtstufe die Reise zur derzeitigen, vom WSA Cuxhaven zugewiesenen Ankerposition südlich der Tonne TG13 am Verkehrstrennungsgebiet German Bight (Deutsche Bucht).

Sofern kein Schleppeinsatz, keine Hilfeleistung oder sonstiger Einsatz die NORDIC erfordert, geht das Schiff – je nach Wind- und Wetterbedingungen – nordwestlich von Norderney in Sichtweite der Insel vor Anker. Die Antriebsmaschinen werden abgestellt und der Reedediesel – eingebaut in einem separaten Raum, abgetrennt von Aufbauten und sonstigem Maschinenraum – übernimmt die Versorgung des Bordnetzes. Auf der Brücke gehen die Nautiker und Schiffsmechaniker im Dreiwachen-System ihren Aufgaben nach. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Hörwache auf den wichtigsten der in der Deutschen Bucht benutzten Funkkanäle.

Wer am Tag nach dem Auslaufen in die Werkstätten blickt, sollte denken, dass alle an Bord in den nächsten Tagen damit beschäftigt sein werden, die Stores aufzuklären. Doch meistens muss diese Aufgabe noch etwas warten, denn zunächst findet ein sogenanntes Stellmanöver statt. Neue Be-



Mit einem dichten Wasservorhang kann sich der Notfallschlepper NORDIC bei einem Löscheinsatz vor der Hitze des Brandherdes schützen. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Besatzung der NORDIC)

satzungsmitglieder machen sich mit dem Brandschutz- und Sicherheitsplan, also der Lage der Notausgänge, Feuerlöschsysteme, tragbaren Feuerlöscher und anderen Besonderheiten des Schiffes vertraut und lernen das Schiff kennen.

Jederzeit gerüstet zu sein für den Ernstfall erfordert auf einem der zurzeit modernsten Notschlepper tägliche Übungen, welche die Besatzung mit dem eingebauten Equipment vertraut machen. Denn es ist zu spät, wenn im Einsatzfall erst einmal die Bedienungsanleitung gelesen werden muss. Zum Trainingsprogramm gehört neben dem Gasschutz, der den größten zu üben Teil darstellt, selbstverständlich unter anderem auch der Umgang mit dem unterschiedlichen Schleppgeschirr, die Bedienung der Windenanlagen oder die Handhabung der Boote. Sicherheit wird auf der NORDIC generell groß geschrieben. Koordiniert mit den sonstigen Arbeiten an Bord findet spätestens alle drei Tage eine Brandschutz- und Sicherheitsübung statt. Komplexe Einsatz-Szenarien werden zunächst gemeinsam ausgearbeitet und dann die Herangehensweise im Rahmen einer Übung trainiert.

Eine besondere Vertrautheit erfordert der Um-

gang mit dem in das Schiff eingebauten außenluftunabhängigen Gasschutzsystem. Eine Vielzahl von explosiven bis hin zu hochgiftigen Stoffen und/oder Gemischen können den Schlepper während eines Gasschutz-Einsatzes erwarten. Um die Gefahr für Leib und Leben so gering wie möglich zu halten, muss im Einsatzfall jeder Handgriff sitzen. Das erfordert viel Disziplin bei vorhergehenden Übungen. Die Atemschutzgeräteträger überprüfen daher täglich die ihnen zugewiesene Ausrüstung, führen Tests durch, machen sich mit allen Details vertraut und üben von Zeit zu Zeit das An- und Ablegen der Chemikalienschutz-ausrüstung. In regelmäßigen Abständen werden komplexere Gasschutzübungen durchgeführt. Die Besatzung stellt dabei mit Hilfe der in Druckflaschen mitgeführten Schutzluft eine in zwei Bereiche unterteilte sogenannte Zitadelle her. Während sich der Schlepper noch in einer nicht-kontaminierten Atmosphäre befindet, erzeugen Booster-Pumpen in den Innenräumen bereits einen Überdruck, der später das Eindringen belasteter Umgebungsluft verhindern soll. Nähert sich der Schlepper der kontaminierten Atmosphäre, so wird auf die außenluftunabhängige Schutzluft-





Rettungsübung mit dem Hubschrauber.

versorgung umgestellt. Der mitgeführte Luftvorrat reicht für circa acht Stunden. Je dichter die Zitadelle ist, desto günstiger ist dies für die Einsatzdauer. Verlassen werden kann die Zitadelle nur über eingebaute Schleusen. Nach Außeneinsätzen in Chemikalienschutzanzügen werden diese beim Passieren der Schleusen in drei Dekontaminationsstufen von Schadstoffen befreit.

Die Wartung und Instandhaltung des Equipments erfordert höchste Aufmerksamkeit und nimmt viel Zeit in Anspruch. Neben den Seeleuten, die für die gewöhnlichen, teils auch recht komplexen Wartungsarbeiten an Deck und in der Maschine zuständig sind, gehören zu jeder Schicht mindestens zwei zum Atemschutz-Gerätewart ausgebildete und zertifizierte Besatzungsmitglieder. In einer eigens dafür ausgerüsteten Atemschutz-Werkstatt kann die entsprechende Ausrüstung, die Masken, Lungenautomaten, Chemikalienschutzanzüge usw. umfasst, bordseitig instandgesetzt und abschließend geprüft werden. Somit ist das Schiff nach Einsätzen oder Übungen schnell wieder voll betriebsbereit.

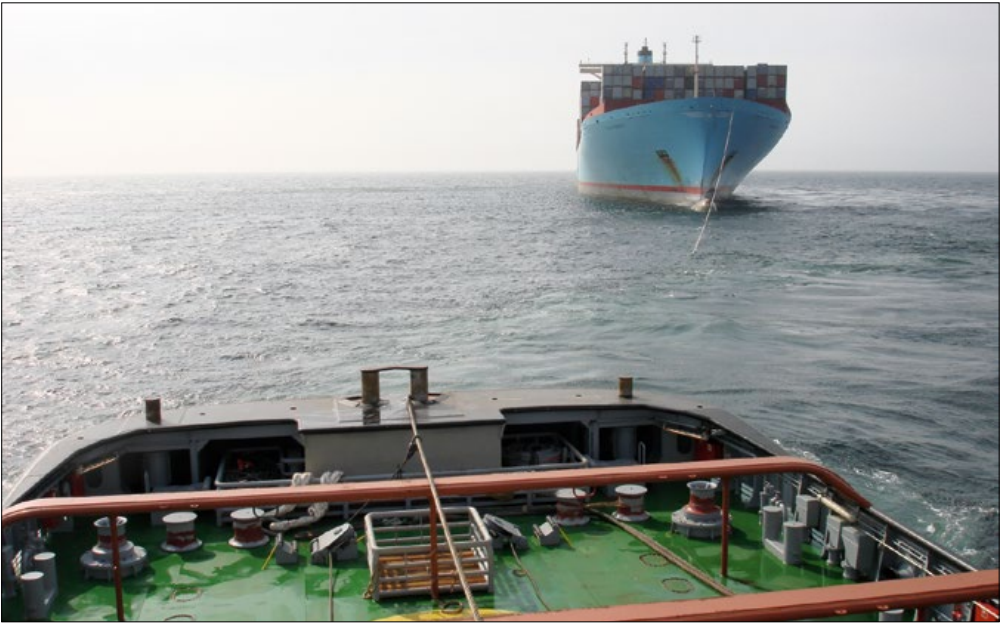
Die NORDIC ist ständig mit 16 Mann besetzt. Zwölf Mann umfasst die Bordbesatzung, vier Mann ge-

hören zum Boarding-Team, welches im Falle einer Havarie oder Hilfeleistung entweder per Hubschrauber oder mit dem Arbeitsboot der NORDIC auf den Havaristen übergesetzt wird. Im Falle, dass die Besatzung eines verunglückten Schiffes voreilig von Bord gegangen oder zum Beispiel der englischen Sprache nicht mächtig ist, erleichtert das Boarding-Team, zusammengesetzt aus einem Nautiker und drei Schiffsmechanikern, die Bergungsarbeiten erheblich. Um für diese Einsätze vorbereitet zu sein, üben die Besatzungsmitglieder in enger Zusammenarbeit mit dem Marinefliegergeschwader „Graf Zeppelin“ aus Nordholz oder den in der Deutschen Bucht stationierten SAR-Marine-Hubschraubern das Auf- und Abwischen am Helikopter.

In welchen Notlagen soll die NORDIC eigentlich zum Einsatz kommen? Als Notschlepper gebaut, soll die NORDIC – wie auch ihre Vorgängerin, die OCEANIC – in Not gekommene Schiffe schleppen. Doch wann kommt es zu einem solchen Einsatz? Bei guten Wetterbedingungen kann ein Schiff, das zum Beispiel durch einen Maschinenausfall manövrierunfähig geworden ist, ankern. Die Wassertiefen in der Deutschen Bucht lassen dies an



Reinigung des Schutzanzugs nach einem Einsatz.



Übung eines Schlepeinsatzes mit einem Containerschiff.

den meisten Stellen uneingeschränkt zu. Doch sollte das Wetter schlechter werden, ist das Anker oft nicht mehr möglich. Was kann nun die Besatzung an Bord eines Havaristen tun, der voll beladen mit Treibstoff und Ladung auf die Ostfriesischen Inseln zutreibt? Genau in solchen Fällen muss notgeschleppt werden. Aber weit häufiger wurde die OCEANIC nicht zum Notschleppen, sondern im Rahmen anderer Hilfeleistungen eingesetzt. Die diesbezügliche Liste ist lang und reicht von der Suche nach über Bord gegangenen Seeleuten über die Begleitung von Tankern mit gefährlicher Ladung bis hin zu weniger „alltäglichen“ Dingen.

Um auf solche Situationen insbesondere bei schlechtem Wetter optimal vorbereitet zu sein, wird der Wetterbericht mehrmals täglich auf der Brücke abgerufen. Sollte für die Deutsche Bucht eine Sturmwarnung mit Windstärken größer als acht Beaufort vorhergesagt werden, so hievt die NORDIC ihren Anker und begibt sich nach Rücksprache mit dem Maritimen Lagezentrum auf die ihr zugewiesene Sturmposition. Diese befindet sich derzeit zwischen den beiden Verkehrstrennungsgebieten – dem sogenannten TG- und GW-

Weg, ca. 25 sm nördlich der Ostfriesischen Inseln. Hier trotz der Schlepper den Stürmen und ist gleichzeitig in erhöhter Alarmbereitschaft. Das gesamte Schiff wurde so konzipiert und ausgelegt, dass die NORDIC unter keinen Wetterbedingungen einen Schutzhafen aufsuchen muss.

Ein wichtiges Anliegen ist den an der Arge Küstenschutz beteiligten Reedereien, die die NORDIC im Auftrag des Bundes betreiben, die Ausbildung von Schiffsmechanikern. Zehn junge Menschen, die teilweise gerade erst die Schule abgeschlossen haben und oft erstmals vom Elternhaus getrennt sind, absolvieren daher als Ausbildungsgruppe an Bord des Notfallschleppers unter der Leitung eines zusätzlich zur Besatzung mitfahrenden Ausbildungskapitäns das erste Lehrjahr zum Schiffsmechaniker. Im Anschluss an die fünf Reisen auf der NORDIC werden die Azubis ihr Erlernen auf den Hafen- und Offshore-Schleppern der beteiligten Reedereien weiter vertiefen.

Jeder Tag auf See bringt neue Herausforderungen, kaum ein Tag gleicht dem anderen. Neigt sich die Reise dem Ende zu, wird die anstehende Liegezeit in Cuxhaven vorbereitet. Dort warten dann schon die Ablöser ...

# Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1864) – Arzt, Naturforscher und Forschungsreisender

Sonderausstellung und Symposium im DSM



Am 24. Juni 2011 wurde im DSM eine Sonderausstellung des Goethe-Instituts Jakarta in Verbindung mit dem Heimatverein der Stadt Mansfeld und der Universität Bremen eröffnet, die sich mit dem Leben und Werk eines Mannes befasst, den man den „Humboldt von Java“ genannt hat. Am folgenden Tag, dem 25. Juni, wurde in einem ganztägigen Symposium das Wirken des in Mansfeld geborenen Wissenschaftlers von sechs Experten näher untersucht.

Die Ausstellung, die in Jakarta aus Anlass des 200. Geburtstages von Junghuhn konzipiert worden war, passt gut zu dem Forschungsschwerpunkt I des DSM, der sich mit dem Themenbereich „Schiffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit“ befasst. 2004 war in der Schriftenreihe des DSM bereits die Arbeit „Das ostindische Abenteuer. Deutsche in Diensten der Vereinigten Ostindischen Kompanie der Niederlande (VOC), 1600–1800“ von Roelof van Gelder erschienen. Zurzeit bearbeitet Alexander Tassis in einem Promotionsvorhaben den Reisebericht des Johann Wolfgang Heydt, 1744 in Deutschland veröffentlicht, der sich um die Erforschung Ceylons, des heutigen Sri Lanka, verdient gemacht hat. Mit Hilfe des Fördervereins hatte das Originalwerk in Südafrika erworben werden können, das über 100 Kupferstiche enthält, die nun wesentlich detaillierter ausgewertet werden können, als es Kopien erlaubt hätten. Wengleich Junghuhn im 19. Jahrhundert gelebt hat, so ist er doch einer von tausenden Deutschen, die sich vom 16. Jahrhundert an in niederländischen Diensten an der Erschließung Ostindiens beteiligt haben.

Das abwechslungsreiche Leben des Gelehrten und Forschers lässt sich kaum in wenigen Zeilen fassen: Junghuhn studiert zunächst Medizin in Halle und Berlin, dient 1831 als Kompaniechirurg in Koblenz, wird 1832 wegen eines verbotenen Duells zu zehn Jahren Festungshaft verurteilt, flieht 1833 nach Frankreich, ohne zu wissen, dass der preußische König ihn begnadigt hat, und tritt in Algerien in die Fremdenlegion ein. 1834 kehrt er jedoch nach Frankreich zurück, wo er in



Paris den bedeutenden Mykologen (Pilzforscher) Christian Persoon trifft, der ihm empfiehlt, sich für eine Tätigkeit in Niederländisch-Ostindien zu bewerben. Am 3. Juni 1835 schiffte sich Junghuhn an Bord des Dreimasters JACOB CATS ein. Nach seiner Ankunft in Batavia (heute Jakarta) arbeitet Junghuhn als Arzt im Militärkrankenhaus. 1838 wird er nach zwei Forschungsreisen und Untersuchungen verschiedener Vulkane Mitglied der Naturkundigen Kommission. Er durchstreift Westjava und arbeitet an einer Beschreibung seiner „Reise durch die östlichen Provinzen Javas“, 1838 und 1839 veröffentlicht er erste Aufsätze, zum Beispiel eine botanische Abhandlung über Pilze auf Java. Von 1840 bis 1842 erforscht er auf Sumatra das unbekannte Gebiet der Bataks. 1847 erscheint in Berlin Junghuhns erste große Veröffentlichung „Die Battaländer auf Sumatra“. Anfang Juli 1842 kehrt der Forscher nach Sumatra zurück und setzt seine botanischen und geologischen Forschungen fort, vom ärztlichen Dienst ist er weiterhin beurlaubt. 1844 bildet die Reise durch Ostjava einen Höhepunkt seines For-

scherlebens. Er hält den Reiseverlauf in sog. Skizzen fest, die später mit Veränderungen im zweiten Band seines Werkes „Java“ veröffentlicht werden. 1845 verbringt Junghuhn das ganze Jahr in Mitteljava. In Deutschland erscheint in Magedeburg sein erstes Buch „Topographische und naturwissenschaftliche Reisen durch Java“. Endlich wird er als ständiges Mitglied in die Naturkundige Kommission übernommen, den ärztlichen Dienst kann er quittieren. 1848 erkrankt Junghuhn schwer und kehrt nach Deutschland zurück. Die nächsten Jahre verbringt er in den Niederlanden und wertet seine Aufzeichnungen über Java aus. 1850 heiratet er die Niederländerin Johanna Koch. 1852/54 erscheint unter dem Titel „Java, seine Gestalt, Pflanzendecke und innere Bauart“ die erste deutsche Ausgabe seines Hauptwerks in Leipzig. 1853 erhält er die niederländische Staatsbürgerschaft. Zwei Jahre später wird die große, aus vier Blättern bestehende „Kaart van het eiland Java“ veröffentlicht. Im Juni 1855 ist Junghuhn in Schloss Sanssouci Gast des preussischen Königs und diniert mit Alexander von



Blick in die Ausstellung. (Foto: Egbert Laska / DSM)

Humboldt. Wenige Tage später verlässt er für immer Europa und tritt seinen Dienst als „Inspektor für naturkundliche Untersuchungen auf Java“ an. 1857 zieht das Ehepaar nach Lembang um, Junghuhns neuem Dienort, wo der einzige Sohn geboren wird. Junghuhn beginnt sich ernsthaft mit der Fotografie zu befassen. 1861 besucht ihn der deutsche Geologe und Forschungsreisende Ferdinand von Richthofen. In den letzten Lebensjahren (1861–1864) gerät Junghuhn zunehmend in die Kritik. Man wirft ihm falsche Anbaumethoden und die Favorisierung der falschen Chinارينdensorte vor. Der deutsche Naturforscher Justus Karl Hasskarl (1811–1894) hatte zuvor Setzlinge und Samen aus Südamerika herausgeschmuggelt. 1864 erkrankt Junghuhn an der Amöbenruhr, an der er am 24. April 1864 stirbt. Begraben ist er

nahe seinem ehemaligen Wohnhaus in einem kleinen Wäldchen oberhalb von Lembang. Junghuhns Forschungen waren für die internationale Wissenschaft von großem Wert. Für die deutschen Lande waren sie auch deshalb von unschätzbare Bedeutung, weil man durch Junghuhn in Berlin, Hamburg, Leipzig oder München umfassende Informationen in Wort, Zeichnung und Fotografie über den Deutschen so fern liegende Inseln wie Sumatra und Java erhalten und über Gebiete und Gewässer lesen konnte, in denen Schifffahrt unter deutscher Beteiligung damals nicht stattfand.

Eine reich illustrierte Broschüre zum Leben und Werk Junghuhns ist unter dem Titel „forschen – vermessen – streiten“ zum Preis von für 5 Euro im DSM zu erwerben.

**DEUTSCHES  
AUSWANDERER  
HAUS  
BREMERHAVEN**

**European  
Museum  
of the Year  
Award  
2007**

**Erlebnismuseum  
Familienrecherche  
Restaurant**

[www.dah-bremerhaven.de](http://www.dah-bremerhaven.de)

# Der Förderverein des Deutschen Schiffahrtsmuseums – Ein Verein, der auch Hundertjährige begeistert!

## Rückblick auf die Mitgliederversammlung

Am Samstag, dem 7. Mai 2011, wurde die Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. im Hörsaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) vom Vorsitzenden, Herrn Schütte, pünktlich um 11.00 Uhr eröffnet. Es folgte die Begrüßung der 170 anwesenden Fördervereinsmitglieder, wobei besonders herzlich der 100-jährige Herr Schievelbein willkommen geheißen wurde, der es trotz seines hohen Alters nicht versäumt hatte, auch in diesem Jahr an der Mitgliederversammlung teilzunehmen. Herr Schütte dankte Herrn Schievelbein für die lange Zugehörigkeit zum Förderverein und versprach, zukünftig jedes hundert Jahre alte Mitglied persönlich zu begrüßen. Bevor in die Tagesordnung eingestiegen wurde, bat der Vorsitzende die Anwesenden, stehend der dreißig Verstorbenen des letzten Jahres zu gedenken. Über den viel zu frühen Tod des Ehrenvorsitzenden, Herrn Friedrich Wilhelm Bracht, waren die Fördervereinsmitglieder schon durch einen Nachruf in der „Deutschen Schifffahrt“ informiert worden. Fast alle Vorstandsmitglieder und viele Mitglieder des Fördervereins hatten Herrn Bracht die letzte Ehre erwiesen. Stellvertretend für alle anderen verstorbenen Mitglieder nannte der Vorsitzende Frau Hella Jübermann, Herrn Jürgen Krüger, Frau Gertrud Terheyden und Herrn Uwe Petermann.

Einige Mitglieder sahen sich aus ge-

sundheitlichen und altersbedingten Gründen nicht mehr in der Lage, den Förderverein weiterhin zu unterstützen. Glücklicherweise konnten aber neben den Austritten auch 60 neue Mitglieder aufgenommen werden. Die erstmalig an einer Mitgliederversammlung Teilnehmenden wurden von Herrn Schütte herzlich begrüßt – verbunden mit der Hoffnung, dass viele von diesen neuen Mitgliedern zukünftig an den angebotenen Veranstaltungen und Versammlungen teilnehmen



Die GRÖNLAND auf der Weser vor Bremerhaven. (Archiv DSM)

werden. Der Vorsitzende bat die versammelten Mitglieder, in ihrem Bekanntenkreis kräftig für den Förderverein zu werben.

Dann berichtete Herr Schütte über die Förderaktivitäten. Von den im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ca. 53.000 Euro aufgewendet worden waren, wurden im laufenden Jahr bereits 48.000 Euro dem Museum zur Verfügung gestellt. Dieses Geld wird benötigt für die GRÖNLAND, das Besucherleitsystem, den Internetauftritt des DSM, das Schulprojekt „Boat People“ sowie – in Zusammenarbeit mit dem Kuratorium zur Förderung des DSM und dem Technikmuseum U-Boot Wilhelm Bauer e. V. – für die Anschaffung der historischen Schrift „Große Reisen“ aus dem Verlagshaus de Bry (vgl. S. 21 f.). Die Mitglieder können den neugestalteten Internetauftritt des Fördervereins über einen Link auf der Homepage des DSM unter [www.dsm.museum](http://www.dsm.museum) erreichen. Der Verein hat finanziell mitgeholfen, diesen Internetauftritt zu ermöglichen.

Auch im Jahr 2011 hängen weitere Fördermöglichkeiten wesentlich von der Spendenbereitschaft der Mitglieder und der großen Sponsoren ab. Der Vorsitzende erklärte, er sähe mit Vertrauen der Zukunft entgegen.

Weiterhin informierte Herr Schütte über den in den Medien viel diskutierten Plan, das DSM auszubauen und die bestehenden Gebäude zu sanieren. Die im Raum stehende Summe von 100 Mio. Euro sei im Vergleich zu den „Rettungsschirmen“ in Milliardenhöhe verhältnismäßig gering, gleichwohl sei dieser Betrag, der vom Bund, dem Land Bremen und der Stadt Bremerhaven aufzubringen sei, so einfach nicht finanzierbar. Der Bund habe eine 50%ige Kostenübernahme zugesagt, aber die Bedingung sei, dass die beiden anderen Träger des Museums auch ihren jeweiligen Teil bereitstellen. Hier gilt es nun, zwischen Bürgermeister Böhrnsen und der Bundesministerin für Bildung und Forschung einen gangbaren Weg zu finden, um das Projekt nicht zu gefährden. Die bestehende Bausubstanz muss jedenfalls dringend saniert werden, und die Notwendigkeit einer Erweiterung ergibt sich aus den Anforderungen der letzten Evaluierungen.

Herr Schütte berichtete ebenfalls über die Suche nach einem Nachfolger für Herrn Prof. Dr. Scholl, der im nächsten Jahr in den Ruhestand gehen wird, und bat ihn, über die Arbeit und weitere Vorhaben des Museums zu sprechen.

Herr Scholl bedankte sich für die Verbundenheit der Mitglieder und des Vorstands des Fördervereins mit dem DSM. Dann ergänzte er die Ausführungen des Vorsitzenden, indem er über die Arbeiten an der Deicherhöhung und die damit verbundenen Änderungen für das Museum berichtete. Die alten Werkstätten mussten abgerissen werden, diese seien nun, bis neue Werkstätten gebaut werden, im ehemaligen Koggebräu-Gebäude untergebracht. Auch die von der Evaluierungskommission geforderten Neubauten für Bibliothek, Archiv und Magazin, die bereits jetzt unter erheblicher Raumnot leiden, müssten dringend in Angriff genommen werden. Die zusätzlichen, vom Förderverein bereitgestellten Mittel erleichterten die Arbeit des DSM wesentlich.

Dann wies Herr Scholl darauf hin, dass die Ausstellung „Nordlandreisen“ unter seiner Führung am nächsten Tag von den Fördervereinsmitgliedern besichtigt werden könne.

Als weitere Ausstellungsvorhaben im DSM wurden für 2011 genannt:

- Eine Gemälde-Ausstellung mit Bildern von Friedel Anderson unter dem Titel „Schiffe“. Im Zusammenhang mit dieser Ausstellung ging noch einmal ein Dank an Herrn Lüken, der seinerzeit dem Maler Anderson erlaubt hatte, auf der Lloyd-Werft tätig zu werden.
- Eine Ausstellung über den Arzt und Java-Forscher Franz Wilhelm Junghuhn (1809–1854).
- Eine Fotoausstellung mit Aufnahmen des Schweizer Fotografen Beat Presser unter dem Titel „Auf Sindbads Spuren“.

Frau Dr. Warnke erinnerte an den geplanten Vortrag von Herrn Huckemann vom Fraunhofer Institut zur Energetischen Sanierung, dem die Mitglieder nachmittags im Hörsaal folgen konnten. Herr Schütte dankte für die Ausführungen und wünschte dem Direktorium für die weitere Arbeit viel Erfolg und stets das erforderliche Quäntchen Glück. Den am Vormittag von Frau Dr. Warnke



Startseite > Über Uns > Fördervereine > Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Startseite Kontakt Impressum Datenschutz AGB Hilfe Suche Suchbegriff eingeben

Info > Ausstellung > Forschung > Kinder > Bibliothek > Archiv > Service > Presse > Über Uns >



**VERANSTALTUNGEN**

**Sa. 02. Juli 2011 - So. 30. Oktober 2011**  
**„Auf Sindbads Spuren“** • Eine Fotoausstellung mit Aufnahmen des Schweizer Fotografen Beat Presser im Deutschen Schifffahrtsmuseum vom 2. Juli bis 30. Oktober 2011  
 ▶ mehr

**Mi. 05. Oktober 2011 - Mi. 07. Dezember 2011**  
**Modellbaukurs „Kurrenkahn“** • Anmeldung für Modellbaukurs am 5. Oktober 2011 gestartet  
 ▶ mehr

**FÖRDERVEREIN DEUTSCHES SCHIFFAHRTMUSEUM E.V.**

Der Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. ist mit ca. 3.000 Mitgliedern eine der größten Fördergesellschaften für eine kulturelle Einrichtung in Deutschland. Die Mitgliedschaft im Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. berechtigt u.a. zu folgenden Vergünstigungen:

- zum freien Eintritt in das Museum und die Sonderausstellungen;
- zum Eintritt zu den Veranstaltungen des Museums, zu Vorträgen, Filmvorführungen, Wettbewerben etc.;
- zur Teilnahme an den Vereinsaktivitäten, wie beispielsweise organisierten schifffahrtsgeschichtlichen Exkursionen;
- zum kostenlosen Bezug der halbjährlich erscheinenden Zeitschrift DEUTSCHE SCHIFFAHRT, mit Informationen über die Tätigkeiten des Museums, Ausstellungen und Forschungen und
- zum Vorzugskauf (10% Ermäßigung) der wissenschaftlichen Schriftenreihen des Deutschen Schifffahrtsmuseums (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Deutsche Maritime Studien), von Bibliographien und Titeln aus der dokumentarischen Reihe bei Erwerb im Museumshop oder Bestellung im Museum.

Informationen zum Förderverein auf der neuen Website des DSM.

gehaltenen Vortrag aus dem Bereich der Archäologie und die Demonstration des „Faro-Arms“, dessen Anschaffung zum großen Teil von Fördervereinsspenden ermöglicht worden war (s. DS 1/2010, S. 10 ff.), lobte Herr Schütte als sehr interessanten Beitrag.

Die Schriftführerin des Vereins, Frau Schulz, berichtete, dass 167 Anmeldungen zur Teilnahme an der Mitgliederversammlung eingegangen seien. 141 Personen hätten das Nachmittagsprogramm (Besuch des Wasser- und Schifffahrtsamtes und des Lotsenhauses) gebucht. Es bestehe auch die Möglichkeit, den Seenotrettungskreuzer HERMANN RUDOLF MEYER zu besichtigen. Die sonn-tägliche Exkursion nach Hamburg zum Internationalen Maritimen Museum hätten 61 Förderer gebucht.

Nachdem sich Herr Schütte für die Ausführungen von Frau Schulz bedankt hatte, informierte Herr Jens Beneken, Mitglied der ehrenamtlichen Crew der GRÖNLAND, über die Arbeit auf dem Museums-

schiff. Der Vorsitzende erklärte danach, dass die Präsentation von Herrn Beneken gezeigt hätte, wie wichtig eine weitere finanzielle Unterstützung vor allem bei dem Rückbau des Schiffes sei, denn dieser eröffne die Möglichkeit zu erfahren, wie seinerzeit auf der GRÖNLAND gearbeitet und gelebt wurde. Er wies darauf hin, dass besonders die Unterhaltung von Holzschiffen viel Geld koste. Der Tagungsordnung folgend trug dann Herr Dr. Ernst als Vertreter des Schatzmeisters die Gewinn- und Verlust-Rechnung des Jahres 2010 vor und erläuterte die Arbeit des Fördervereins. Es seien deutlich weniger Spenden als 2009 zu verzeichnen gewesen.

Herr Schütte dankte dem Vortragenden für die Ausführungen und beantwortete die Frage eines Mitglieds, ob der Förderverein mit Verlusten wegen der Finanzsituation bei einem Sponsor, der Bremer Beluga-Reederei, zu rechnen habe, dahingehend, dass die gemeinsam gesponserten Maßnahmen hinsichtlich der Lagerung und Kon-

# Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie  
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten  
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



Direkt gegenüber dem Deutschen Schifffahrtsmuseum  
Telefon (04 71) 41 62 64 – [www.seutedeern.de](http://www.seutedeern.de)

servierung der geborgenen Weserlastkähne abgeschlossen seien. Weitere Verpflichtungen bestünden nicht.

Daraufhin folgte der Bericht des Rechnungsprüfers, der der Buchführung einen uneingeschränkten Vermerk über die Ordnungsmäßigkeit erteilte. Er empfahl der Mitgliederversammlung, dem Schatzmeister und dem Vorstand Entlastung zu erteilen. Der Vorstand wurde daraufhin bei Stimmhaltung der Betroffenen einstimmig entlastet.

Danach wurde der Vorstand en bloc ohne Gegenstimmen bei Stimmhaltung der Betroffenen einstimmig wiedergewählt. Die anwesenden Vorstandsmitglieder nahmen die Wahl an; die Herren Fründt und Schmidt hatten Herrn Schütte gegenüber bereits im Vorfeld erklärt, dass sie ihre Wiederwahl annehmen würden. Ein Teilnehmer der Mitgliederversammlung regte an, zukünftig nicht mehr en bloc über den gesamten Vorstand abstimmen zu lassen. Herr Schütte beabsichtigt,

diesen Vorschlag bei einer der nächsten Vorstandssitzungen zur Diskussion zu stellen.

Der Vorsitzende erklärte dann, dass sich die langjährigen Rechnungsprüfer freundlicherweise bereiterklärt hätten, auch die Rechnungslegung für das Jahr 2011 prüfen zu wollen. Die Rechnungsprüfer wurden daraufhin einstimmig ohne Gegenstimme bei Stimmhaltung der Betroffenen wiedergewählt. Sie nahmen die Wahl an.

Zum Abschluss der Mitgliederversammlung gab Herr Schütte bekannt, dass für die nächste Mitgliederversammlung der 5./6. Mai 2012 vorgesehen sei.

Herr Schütte schloss die Mitgliederversammlung des Fördervereins des DSM 2011 und wünschte allen Mitgliedern weiterhin viel Vergnügen bei dem folgenden Rahmenprogramm. Die zur Versammlung angereisten Mitglieder begaben sich zum Mittagessen auf die SEUTE DEERN, um anschließend gestärkt bei guter Laune die noch vorgesehenen Aktivitäten zu bewältigen.

# Labskaus, Lotsenzentrale und Reeperbahn

Ein attraktives Rahmenprogramm begleitete auch die diesjährige Mitgliederversammlung des Fördervereins

Es gehört zur guten Tradition, und dabei soll es auch in Zukunft bleiben: Für das erste Mai-Wochenende eines jeden Jahres lädt der Vorstand des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V. zur Mitgliederversammlung nach Bremerhaven ein. Von den fast 3.000 Vereinsangehörigen waren am 7. und 8. Mai 2011 aus 44 Städten – und sogar aus der Schweiz – 165 Mitglieder angereist. Der 1. Vorsitzende Dietrich Schütte und die Schriftführerin Sabine Schulz, die gemeinsam das Tagungs- und Exkursionsprogramm ausgearbeitet hatten, waren über die große Resonanz sehr erfreut und zum Ende des Wochenendes auch sehr zufrieden mit dem Verlauf der größten Jahresveranstaltung des Fördervereins.

Nach dem Abschluss der Regularien der Mitgliederversammlung am Samstagvormittag folgte das

obligatorische Mittagessen mit Labskaus und gebratenem Fisch an Bord der Museums-Bark SEUTE DEERN, das immer in besonderem Maße der Kommunikation unter den teilweise weit angereisten Mitgliedern und der Einstimmung auf das Besichtigungs- und Exkursionsprogramm am Nachmittag dient. Dafür war dieses Mal ein Besuch des Wasser- und Schifffahrtsamtes, der neuen Lotsenzentrale und des Seenot-Rettungskreuzers HERMANN RUDOLF MEYER der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vorgesehen. In drei Gruppen – angeführt von Dietrich Schütte, DSM-Vorstandsmitglied Werner Lüken und Sabine Schulz – erfuhren die Tagungsteilnehmer eine Fülle neuer Informationen, die vor allem für die Mitglieder aus dem Binnenland sehr interessant waren, zumal an allen drei Stationen



Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Bremerhaven. (Foto: Egbert Laska/DSM)





Auch die Exkursion nach Hamburg begeisterte die Mitglieder des Fördervereins. (Hafen Hamburg/Foto: M. Lindner)

auch Fragen geduldig und ausführlich beantwortet wurden. An dieser Stelle sei allen Mitarbeitern der besuchten Dienststellen und den Seeleuten an Bord des Rettungskreuzers noch einmal herzlich für ihr Engagement gedankt.

Für die große Sonntags-Exkursion nach Hamburg hatten sich 60 Mitglieder angemeldet, die schon am frühen Morgen in zwei Bussen Kurs Elbe aufbrachen. Für die „Nicht-Hamburg-Fahrer“ hatte das Direktorium des Deutschen Schifffahrtsmuseums ein eigenes Matinee-Programm mit Musik vorbereitet, um das sich vor allem DSM-Direktor Prof. Dr. Lars U. Scholl kümmerte. Alle Befürchtungen, wegen des Hamburger Hafengeburtstages könnte die Busfahrt mit Hindernissen gespickt sein, waren unbegründet: Pünktlich erreichten die Reisegruppen das Internationale Maritime Museum in der Hamburger Speicherstadt und erlebten die ganz besondere Präsentation der Sammlung von Peter Tamm mit ih-

ren interessanten Exponaten – ein Museum, das zum Wiederkommen einlädt.

Reisen macht Appetit. Dafür hatte der Vorstand das Hamburger Traditions-Restaurant „Alte Krameramtsstuben“ direkt hinter dem Michel ausgesucht, wo es typisch hamburgischen Pannfisch oder auch Fleisch gab sowie anschließend die Gelegenheit, das Hamburger Wahrzeichen, die Hauptkirche Sankt Michaelis, zu besichtigen.

Um halb vier trafen sich die 60 Reisenden wieder am Bus und wurden von den Busfahrern überzeugt, dass noch Zeit für eine mit lustigen Anekdoten gespickte kleine Rundfahrt über die Reeperbahn war, bevor die Rückreise durch das malerische und blühende Alte Land angetreten wurde.

So klang eine rundherum gelungene und erfolgreiche Mitgliederversammlung 2011 aus, begleitet von dem Vorsitz des Vorstands, für die Mitgliederversammlung am 5. und 6. Mai 2012 ein ähnlich attraktives Angebot vorzulegen.



## Friedel Anderson – Der führende Realist unter den nord- deutschen Malern stellt im DSM aus

Es ist mittlerweile Tradition geworden, dass heute schaffende Künstler eingeladen werden, im DSM ihre schiffahrtsbezogenen Arbeiten auszustellen. Die traditionelle Marinemalerei eines Carl Saltzmann oder Hans Bohrdt aus dem 19. und 20. Jahrhundert bis hin zu Cornelius Wagner oder Walter Hemming in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, der seit der Gründung des DSM stets besondere Beachtung zugekommen war, hat sich überlebt. Viel Neues ist wohl nicht mehr zu entdecken. Es gilt jetzt, heute arbeitende Maler zu ermuntern, sich auf einer Werft oder im Hafen umzusehen und das sie interessierende Geschehen auf die Leinwand zu bannen. Völlig frei von irgendwelchen propagandistischen oder nationalistischen Bedürfnissen früherer Zeiten können die

nach dem Krieg geborenen oder nach 1945 ihren Schaffensschwerpunkt erlebenden Maler ihren künstlerischen Möglichkeiten, ja man möchte sagen, freien Lauf lassen. Dem künstlerischen Niveau hat das nur gut getan.

Nach Ausstellungen von Ronald Franke, Hans Peter Jürgens, Egbert Patzig, H. D. Tylle oder Alexander Calvelli sowie nach früheren Ausstellungen von Hans Bohrdt, Felix Schwormstädt oder Otto Bollhagen wurde in diesem Jahr endlich ein seit Jahren vorbereitetes Projekt mit Friedel Anderson verwirklicht. In einem langen Dialog entstand eine Ausstellung, die den völlig unpräzisen Titel *Schiffe* trägt.

Dieser Titel spiegelte ein wenig das Wesen des Künstlers wider. Überflüssige Worte werden nicht



Die Stimmung eines trüben Wintertags am Vorsetzen in Hamburg fing Friedel Anderson 2010 in diesem Bild ein.



Frachtschiffe im Bau bei den Howaldtswerken in Kiel.

gewechselt. Vorschnelle Aussagen gibt es nicht, eine Antwort ist wohl überlegt. Schweigen in der Diskussion setzt einen dauerhaften Akzent, der das Gespräch weiterführt. So arbeitet Anderson auch, wenn er malt. Malen ist für ihn Kopfarbeit. Dort entsteht das Bild, dort ist es fertig, ehe er anfängt, es auf die Leinwand zu bannen. Dieser Transfer vom Kopf, in dem er das Gesehene verarbeitet, zur Fixierung auf dem Skizzenblock ist ein faszinierender Vorgang. Solches Vorgehen gelingt jedoch nur, wenn man wie Friedel Anderson sein Metier beherrscht und nicht unreflektiertes Denken durch schablonenhaftes Übertragen auf die Leinwand festhalten möchte.

Die meisten Bilder entstehen vor der Natur. Staffelei und Schemel wandern von Ort zu Ort. Der Maler hat seinen eigenen Schutzhelm, den er auf der Werft aus Sicherheitsgründen tragen muss. Den Verantwortlichen der Lloyd Werft und den Bremerhavener Motorenwerken sei an dieser Stelle gedankt, dass sie Friedel Anderson auf ihren Werften malen ließen.

Die stärksten Gemälde in der Bremerhavener

Ausstellung sind die Bilder eines riesengroßen, roten Schiffsrumpfs im Schwimmdock, unter dem die Werftarbeiter ihren Aufgaben nachgehen. Das Schiff, dieses mächtige Gebilde, das in der Enge des Docks fast den ganzen Raum ausfüllt, ist ein Produkt von Menschenhand, von Menschen, die an ihrem Arbeitsplatz fast wie marginalisiert erscheinen, weil sie so klein sind. Um diesen Kontrast geht es Anderson unter anderem. Diese virtualisierte Aussage erfährt durch die überlegte Farbgebung noch ihre Steigerung. Der Betrachter glaubt unwillkürlich, dass die Farbe die Wahl des Künstlers sei, was bei näherer Betrachtung ja falsch ist. Denn in dem Moment, in dem Anderson vor Ort steht, ist der Rumpf tatsächlich rot grundiert. Wir haben es also mit einem Abbild der Wirklichkeit zu tun. Die Komposition strahlt die Genialität von Andersons Vorgehen aus, denn man lässt sich mehr empfindungsmäßig als überlegend in die Gedankenwelt des Künstlers entführen, ohne dass man es sogleich merkt.

Die Hängung der Gemälde wurde dementsprechend so vorgenommen, dass man in dem Aus-

stellungsraum in iterativer Weise gleichsam in Wellen auf das die Ausstellung beherrschende Thema zugeht: hier der kleine Mensch als Schöpfer von großer, ihn vielfach überragender Technik und dort das riesige technische Produkt. Friedel Anderson war mehrfach in Bremerhaven und hat sich auf den hiesigen Werften umgesehen. Er ist jedoch auch bei Blohm + Voss in Hamburg oder bei HDW in Kiel gewesen. Anderson hat auch die Umgebung der Werft im Blick gehabt. So sind rund 50 Gemälde von der Weser und von Bremerhaven mit seinen markanten Hafengebäuden entstanden.

Als besondere Zugabe zur Ausstellung hat der Maler drei Motive für jeweils dreißig Farbradierungen ausgewählt. Eine Radierung und eine Katalogschrift kosten 100 Euro. Das die Ausstellung begleitende Buch mit rund 50 Farbbildungen, deren Farbqualität von Anderson vor dem Druck geprüft worden ist, kostet 19,90 Euro und ist im Deutschen Kunstverlag in Berlin erschienen. Das



Der Künstler bei der Arbeit.

auf dem Umschlag abgebildete Gemälde vom Hamburger Hafen ist eines von acht Werken des Malers, die mittlerweile zur Sammlung des DSM gehören.

Wer die um vier Wochen bis zum 16. Oktober 2011 verlängerte Ausstellung im DSM verpasst hat, kann sie im November und Dezember 2011 noch in Glückstadt sehen, wohin sie aus Bremerhaven gewandert ist.





# Was ein Stück Holz erzählen kann ...

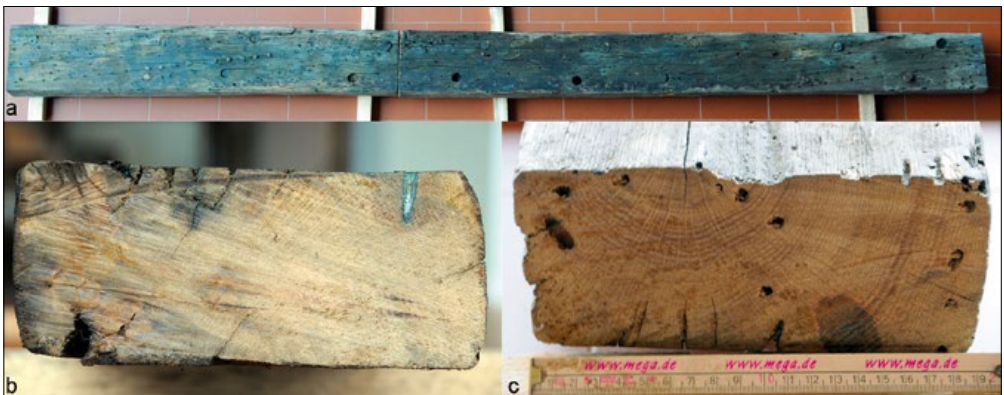
## Ein Praktikumsbericht

Im Mai und Juni dieses Jahres arbeitete ich als Praktikantin im Deutschen Schiffahrtsmuseum und hatte dort die Möglichkeit, einen Blick in alle Bereiche der Museumsarbeit zu werfen; so war ich unter anderem in der Verwaltung, dem Archiv und längere Zeit auch in der Abteilung für Nassholz-Konservierung tätig. Unter der Anleitung der Holz-Konservatorin Dr. Jana Gelbrich und des Modellbauers Reinhard Sachs wurde ich in die Begutachtung eines Stückes Holz einbezogen, das dem Museum vor einiger Zeit privat durch den ehemaligen Lotsen Rainer Wedel gestiftet worden war. Die wenigen vorliegenden Informationen dazu beschränkten sich auf eine ungefähre Angabe zum Fundort, der sich im Seegebiet nördlich des Leuchtturms Roter Sand befindet.

Bei meinem ersten Besuch in der Konservierungsabteilung zeigte Frau Dr. Gelbrich mir an eben jenem Stück, wie der Erhaltungszustand eines solchen lange Zeit wassergelagerten Holzes zu beurteilen ist. Unser Objekt war seit der Ber-

gung vor einigen Jahren an der Luft getrocknet und wegen des als sehr gut zu bewertenden Erhaltungszustands waren keine zusätzlichen Verfahren mehr nötig, um die Stabilität des Objekts zu sichern. Die massive Eichenholzbohle wies kaum Schrumpfungen oder größere Risse auf und die Seitenkanten zeigten eine nahezu natürliche Holzfärbung. Es fand sich nur ein geringer Bohrmuschelbefall, der zudem nur auf einer Seite des Stückes vorhanden und auch nur oberflächlich war.

Wir unternahmen eine genaue Vermessung und fotografische Dokumentation der beiden Teilstücke. Der Vorbesitzer hatte das Gesamtobjekt wegen seiner unhandlichen Größe in zwei Stücke zersägt, die jedoch anhand der Holzstruktur eindeutig wieder zusammengesetzt werden konnten. Über das gesamte Objekt verteilt waren circa drei Zentimeter dicke Holznägel vollständig durch das Holz getrieben und auf einer Seite mit einem Keil versehen. Diese Seite war es auch, die eine Viel-



(a) Das gesamte Fundstück mit den farbig abgesteckten Verläufen der vorgefundenen Nagelreihen. (b) Die Stirnseite am Trennschnitt der Eichenholzbohle mit natürlicher Holzfärbung und einem verbliebenen Kupfernagel. (c) Die untere Stirnseite – rechtes Bohlenende von (a) – mit Spuren eines schwachen Bohrmuschelbefalls. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Jana Gelbrich)



zahl in Reihen angeordneter schmaler Löcher sowie Überreste von Kupfernägeln und Teerfilz aufwies und uns die nötigen Anhaltspunkte gab, Näheres zu dem Objekt zu recherchieren.

Da sich die Bohrmuschelgänge hauptsächlich auf der gegenüberliegenden Seite befanden, gingen wir davon aus, dass der gute Erhaltungszustand der Kupferreste vor allem daher rührte, dass diese Seite von Sedimenten bedeckt gewesen sein musste, während die andere zumindest für gewisse Zeit frei gelegen hatte.

Herr Sachs interpretierte die Kupfernagellöcher als Reste einer Beschichtung mit Kupferplatten, wie sie zum Beispiel lange Zeit an Schiffsrümpfen üblich war. Wir unternahmten einen Versuch, die angenommene Beschichtung objektschonend zu rekonstruieren, in dem wir die einzelnen Reihen mit Bindfäden und Nadeln absteckten. Schon bald stellten wir allerdings fest, dass wir von zwei zeitlich versetzten Beschichtungen und/oder unterschiedlichen Beplattungsarten ausgehen mussten, denn zum einen fanden sich Reihen mit sehr breiten Abständen zwischen den einzelnen Nägeln bzw. den noch erkennbaren Nagellöchern, zum anderen fanden sich aber auch solche mit vergleichsweise kleinem Abstand. Letztere waren es auch, welche die Überreste von Kupfer und Teerfilz aufwiesen und somit gegebenenfalls als die jüngere, letztgenutzte Form angesehen werden konnten. Wir rekonstruierten die Kupferbeplattung daraufhin mit zwei Farben und entdeckten zudem mehrere Löcher, die dem ordentlichen Muster der anderen Reihen widersprachen und von uns schließlich als Resultat von Ausbesserungsarbeiten interpretiert wurden. Auch diese Rekonstruktion wurde fotografisch festgehalten, bevor wir alle Hilfsmittel wieder entfernten und das Stück erst einmal zur Seite legten. Der nächste Schritt bestand darin, die Fachleute und die Bibliothek des Museums zu Rate zu ziehen und die einzelnen Bestandteile des Objekts in einen sinnvollen und für uns verständlichen Zusammenhang zu bringen.

Vor allem die Zuordnung zu einer Gesamtkonstruktion war zu diesem Zeitpunkt noch recht spekulativ. Doch vor dem Hintergrund, dass der



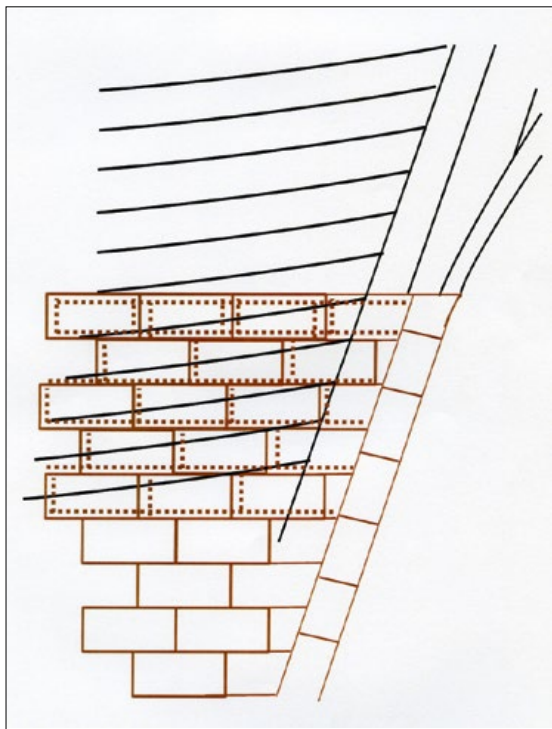
Überreste eines Kupfernagels mit Teerfilzresten (oben) und Holznagel mit erkennbarem Splint.

Fundort im Bereich der beginnenden offenen See liegt, mussten wir davon ausgehen, dass unser Objekt ursprünglich Teil eines Seezeichens oder eines Schiffsrumpfs war. Dass die Anzeichen einer Kupferbeschichtung nur einseitig vorgefunden wurden, sprach zwar eher für eine Schiffsaußenplanke, doch die enorme Dicke des Holzes von neun bis zehn Zentimetern ließ uns anfänglich sehr an dieser Vermutung zweifeln. Basierend auf den Daten, die wir durch die Vermessung der einzelnen Bestandteile erhalten hatten, fanden wir nach entsprechender Recherche historische schiffbauliche Tabellen, welche Maße für Holzschiffe unterschiedlicher Größe aufzeigten. Daraus ging hervor, dass solche Holzabmessungen wie die an dem Untersuchungsobjekt vorgefundenen durchaus für Planken verwendet wurden und dass die Dicke des Holzes auf ein mindestens vierzig Meter langes Schiff verwies.

Ein Vergleich mit den Hölzern im Bereich der Bilge des Museumsschiffs SEUTE DEERN räumte letzte Zweifel aus dem Weg. Anhand der Holznägel am Objekt, welche vormals Spant und Planke miteinander verbanden, konnten die Spantenabstände rekonstruiert werden, was unseren Verdacht ebenfalls bestätigte.

Mit dieser Erkenntnis konnte das Objekt nun auch zeitlich grob eingeordnet werden, da die Kupferbeschichtung von Holzschiffen nur im Zeitraum zwischen etwa 1760 und 1920 angewendet wurde. Des Weiteren gab die Kupferbeschichtung und die dazugehörige Anordnung der Nagelreihen einen groben Eindruck darüber, wo das untersuchte Objekt am Schiff verbaut worden sein musste. Die Tatsache, dass eine Kupferbeschichtung vorlag, verwies uns bereits auf eine Außenplanke unterhalb der Wasserlinie des Schiffes. Die nicht parallel, sondern aufeinander zu laufenden Nagelreihen sprachen zudem für eine Plankenposition, welche eher in Richtung Bug oder Heck ausgerichtet gewesen sein dürfte und nicht mittig am Schiffsrumpf, da dort die Kupferbeschichtung ohne Krümmungsausgleich angebracht worden wäre, was in nahezu parallelen Nagelreihen resultiert hätte. Auch die nicht vorgefundene Krümmung des Objekts widersprach dieser Positionsdefinition nicht. Einerseits setzt die Krümmung in Richtung Bug oder Heck bei einem solch großdimensionierten Schiff ganz allmählich ein. Zum anderen könnte die lange Wasserlagerung sowie die abgeschlossene Trocknung, möglicherweise unterstützt durch flache Lagerung, eine gegebenenfalls vorherige Krümmung wieder „rückgeformt“ haben.

Mit den Ergebnissen aus unseren Untersuchungen dieses 2,25 m langen Eichenholzstücks wäre bei genauerer Kenntnis des Fundortes und unter der Voraussetzung, dass es eine ortsbezogene historische Erfassung von Schiffsunglücken oder -versenkungen gibt, gegebenenfalls sogar eine konkrete Schiffsidentifikation möglich.



Schematische Darstellung eines Bugs mit Kupferbeplattung zur Veranschaulichung der schräg verlaufenden Kupfernagelreihen auf den Planken in diesem Bereich. (Zeichnung: Jana Gelbrich)

Viele Gespräche während der Bearbeitung des Fundstückes hatten immer wieder neue interessante Fragen aufgeworfen und gezeigt, wie viele Informationen ein einzelnes, auf den ersten Blick recht unscheinbares Stück Holz liefern kann. Als Praktikantin schätzte ich vor allem den praxisnahen Bezug, indem ich versuchte, einige dieser Fragen zu klären und mich in die Bauweise von Holzschiffen einlas.

Sämtliche Informationen und auch einige strittige Aspekte, die wir bei dieser Arbeit gesammelt hatten, wurden schließlich in einem Konzept für eine museale Ausstellung zusammen gebracht. Ich hoffe sehr, dass die geplante Präsentation die Schiffsarchäologie und die angrenzenden Wissenschaften für viele Besucher aktiv erlebbar macht und somit die Spannung und Faszination, welche mich während meines Praktikums am DSM gepackt hat, auch anderen vermittelt werden kann.

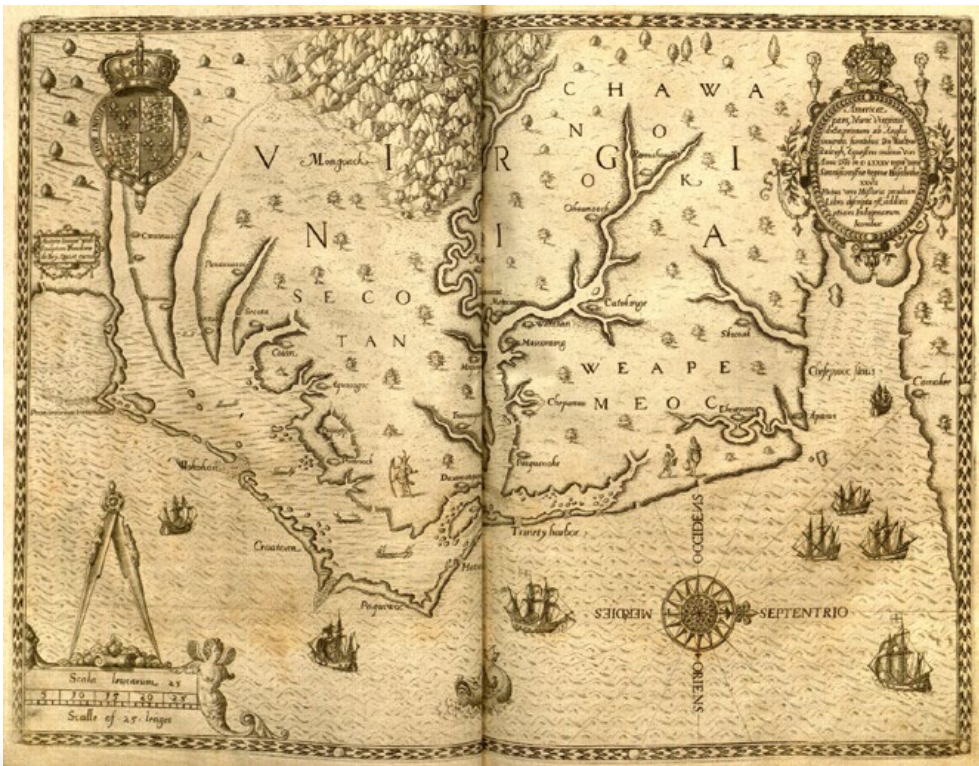


# Erneuter Glücksfall für die Bibliothek: Erwerb der „Großen Reisen“ (1590–1634) aus dem Verlagshaus de Bry

Im vergangenen Jahr konnte in dieser Zeitschrift vermeldet werden, dass die berühmte, zwischen 1601 und 1618 erschienene Buchreihe der sog. „Kleinen Reisen“ aus dem Frankfurter und Oppenheimer Verlagshaus de Bry nahezu vollständig in den DSM-Bestand aufgenommen werden konnte. Diese Akquisition musste bereits als außergewöhnlicher Glücksfall erheblicher Seltenheit gewertet werden. Der Zufall bzw. die in den vergangenen Jahrzehnten aufgebauten Kontakte

in die internationale antiquarische Welt wollten es jedoch, dass bereits kurz danach auch die noch weit selteneren großformatigen, daher so genannten „Großen Reisen“ desselben Verlags, von denen bereits drei Bände vorhanden waren, nun ebenso nahezu vollständig – gemessen an ihrer ursprünglichen Konzeption – ihren Weg in die DSM-Bibliothek fanden.

Möglich wurde dies durch die Bündelung der Kräfte verschiedener Drittmittelgeber, zu denen



Erste bekannte Karte von Virginia, gezeichnet durch John White, gedruckt durch de Bry. Die Karte bildete die Vorlage aller europäischen Karten der Region für annähernd das ganze folgende Jahrhundert.



maßgeblich auch der Förderverein gehörte. Während die „Kleinen Reisen“ die damalige deutsche Leserschaft mit den ost-indischen Unternehmungen bekannt machten, vermittelten ihr die „Großen Reisen“ eine Fülle von Eindrücken von der europäischen Expansion auf dem amerikanischen Kontinent, also in der west-indischen Welt, die gerade in der Zeit um 1600 in Europa auf besonderes Interesse stieß. Dabei wurden zu Lebzeiten des Verlagsgründers Theodor de Bry ab 1590 sechs Bände produziert. Seine Söhne Johann Theodor und Johann Israel de Bry ergänzten die Reihe durch drei weitere Bände (VII–IX, bis 1602), so dass man heute gemeinhin von einer neunbändigen Reihe ausgeht. Allerdings wurde diese weit später noch und entgegen den ursprünglichen Plänen durch das Verlagshaus ergänzt: 1620 folgten zwei Bände (X und XI) und schließlich zwischen 1624 und 1634 noch die Bände XII bis XIV. Das DSM verfügt mit der Neuaquisition über die Bände I bis VIII, also – für frühneuzeitliche Editionsverhältnisse – über nahezu den vollständigen Satz der ursprünglich geplanten Reihe.

Die „Großen Reisen“ zeichneten sich von vornherein nicht nur durch eine große Internationalität der verwendeten Quellen und deren Aktualität aus, sondern besonders auch durch die reichhaltige Illustration der enthaltenden Berichte. Zahlreiche ihrer Kupferstiche wurden wegen ihrer Aussagekraft und Qualität jahrhundertlang immer wieder in entsprechenden Veröffentlichungen verwendet und genießen daher großen Bekanntheitsgrad. Man darf zu Recht sagen, dass sie Standards setzten.

Im Detail enthalten die erworbenen Bände:

- I Thomas Harriots *Wunderbarliche doch Warhafftige Erklärung von der Gelegenheit vnd Sitten der Wilden in Virginia* (1590).
- II Jacques Le Moyne, *Der ander Theyl/der Newlich erfundenen Landtschafft Americæ, Von dreyen Schiffabarten/so die Frantzosen in Floridam (die gegen Nidergang gelegen) gethan* (1591).
- III *Dritte Buch Americæ, Darinn Brasilia durch Johann [Hans] Staden von Homberg*

*auß Hessen/auß eigener erfahrung in Teutsch beschrieben* (1593).

- IV Girolamo Benzoni, *Das vierdte Buch Von der neuwen Welt. oder Neuwe vnd gründliche Historien von dem Nidergängischen Indien so von Christophoro Columbo im Jar 1492. erstlich erfunden* (1594).
- V Girolamo Benzoni, *Americæ Das Fünffte Buch ... Von der Spanier Wüten wider jbre Knecht die Nigruten vnd auch die arme Indianer: wie die Spanier von den Frantzösischn Meerraubern zum offtermal angriffen vnnnd geplündert worden/denn auch wie sie erstlich das neuwe Spanien erfunden haben* (ca. 1595).
- VI Girolamo Benzoni, *Das sechste Theil der neuwen Welt. ... Darinnen warhafftig erzehlet wirdt wie die Spanier die Goldreiche Landschafften deß Peruanischen Königreichs eyngenommen den König Atabalibam gefangen vnd getödtet* (1597).
- VII Ulrich Schmidel, *Das VII. Theil America. Warhafftige vnnnd liebliche Beschreibung etlicher fürnemen Indianischen Landschafften vnd Insulen die vormal in keiner Chronicken gedacht* (1597).
- VIII Walter Raleigh et al, *Americæ Achter Theil In welchem Erstlich beschrieben wirt das Mächtige vnd Goldreiche Königreich Guiana zu Norden deß grossen Flusses Oronoke ... Item Eine kurtze Beschreibung der vmbliegenden Landtschafften Emereia, Arromaia, Amapaia, Topago, &c. ... Zum andern die Reyse deß ... Thomas Candisch [Cavendish], welcher im Jar 1586. mit 3. Schiffen in Engellandt außgefahren vnd nach dem er das Meer bey die 13000. Engelländischer Meil besegelt in Anno 1588. wider an ist gelanget ... Vnd zum dritten die letzte Reyß ... Frantzen Draeck [Francis Drake] vnd Iohan Havckens [John Hawkins], Rittern/welche Anno 1595. ... in Engellandt abgeseget in die Occidentalische Indien/die Statt Panama eynzunemen/ Auff welcher Reyse sie beyde jr Leben beschlossen* (1599).

# DSM-Archiv übernimmt bedeutende Sammlung zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie (Hapag)

Er hat von 1976 bis 1992 die Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums geleitet, ist *der* Chronist der deutschen Passagierschiffahrt und im Katalog der DSM-Bibliothek mit 141 Veröffentlichungen – darunter zum großen Teil Monographien – vertreten und außerdem ein deutscher Schiffahrtshistoriker mit weltweitem Ruf: Dass mit dieser Beschreibung nur Arnold Kludas gemeint sein kann, wird jeder verstehen, der sich mit der Geschichte von Schiffahrt, Schiffbau und Häfen beschäftigt.

Ebenso bekannt dürfte nach zahlreichen entsprechenden Publikationen sein, dass der gebürtige Hamburger Autor insbesondere auch an der Geschichte der Hamburg-Amerika Linie interessiert war und ist, weniger bekannt aber vielleicht, dass er in jahrzehntelanger Arbeit mit Umsicht und Beharrlichkeit eine hervorragende Sammlung zum Werdegang dieser Reederei und ihrer umfangreichen Flotte seit deren Anfängen im Jahre 1847 bis heute zusammengetragen hat. Nachdem nun im vergangenen Jahr auch der letzte, fünfte Band seiner großen Geschichte aller Schiffe der Hapag erschienen war, sah Arnold Kludas den Zeitpunkt gekommen, sich von seiner Sammlung zur Geschichte des bedeutendsten deutschen Schiffahrtsunternehmens zu trennen und diese dem Archiv des DSM zu übergeben, das sein diesbezügliches Interesse „immer mal wieder“ formuliert hatte.

In zahlreichen Schubladen und auf einigen Regalmeter stehen die Schätze nun für die Forschungen von Wissenschaftlern und Hobbyforschern, sicherlich aber auch für die zukünftige Gestaltung von Ausstellungen bereit. Einen ersten Zugang bietet ein umfangreiches Inventarverzeichnis, das die schiffahrtsbegeisterte Sinologin

und Kunsthistorikerin Stefanie Schmidt während ihres mehrwöchigen Praktikums am DSM (s. S. 18 f.) erstellte. In einem weiteren Schritt müssen die Daten in die Datenbank des Archivs einge-



Passagierliste zur „Weltreise des Doppelschraubendampfers Cleveland“ aus dem Jahre 1911 mit einem Motiv des von der Hapag häufig beauftragten Künstlers Felix Schwormstädt.



bracht und die Archivalien in entsprechende Verpackungen gebettet werden, um sie dauerhaft vor Staub und Beschädigungen zu schützen.

Einen kleinen Eindruck von der Vielseitigkeit der Sammlung vermag vielleicht die folgende stichwortartige, keineswegs lückenlose Auflistung zu vermitteln. Danach sind unter anderem enthalten:

- Handschriftliche Listen der abgefertigten Hapag-Schiffe 1869–1888
- Reedereistatuten, Satzungen etc. von 1885 bis in die 1920er Jahre
- Jahresberichte der Reederei 1881–1969, in Kopien auch ab 1847
- Originaldokumente, u. a. Korrespondenz-Durchschläge, aus der Hapag-Geschäftsführung in den Jahren 1933–34
- Beförderungsbedingungen, Reisebeschreibungen, Kreuzfahrtprospekte, Fahrpläne für Passagierschiffe, Kabinenpläne, Passagierlisten etc. von der Kaiserzeit bis in die 1960er Jahre

The advertisement is a composite image. The top part shows two people on a boat. The middle part shows an open book. The bottom part shows a seagull in flight. The text is overlaid on these images.

**Buchhandlung** Thea **MÜGGE** GmbH

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

Bürgermeister-Smidt-Straße 45 27568 Bremerhaven Telefon: 0471-45079 -fax: 0471-40757  
Email: info@buchhandlung-muegge.de



- Großformatige Deckspläne aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts
- Formulare für den Bordbetrieb
- Unterlagen zu einzelnen Schiffen und zur Schiffbaupolitik der Hapag, Ausarbeitungen leitender Reederei-Mitarbeiter zu diversen Themen
- Aufwändig gestaltete Hapag-Taschenkalender aus den Jahren 1902 bis 1906, 1908 und 1938
- Weitere Werbemittel aller Art, wie z. B. ein Schiffsquartett, Anleitungen zu Bordspielen oder eine Schrift über „Die hohe See als Luftkurort“
- Ein umfangreiches, mehrere Aktenordner umfassendes Konvolut großformatiger Original- und Reprofotografien, 2800 Fotografien im Format 10 x 15 cm und 680 Postkarten zu den Schiffen und den Abfertigungsanlagen etc.
- Zwei Ordner mit Korrespondenzen, die die Forschungen zur Geschichte der Hapag-Schiffe in den 1960er und 1970er Jahren widerspiegeln

Es sei noch angemerkt, dass sich hinter diesen Kurzbeschreibungen Hunderte von größtenteils



sehr seltenen und erstaunlich gut erhaltenen Originalbelegen verbergen.

Dafür, dass das DSM die Hapag-Sammlung für sein Archiv erwerben konnte, ist dem Technikmuseum U-Boot Wilhelm Bauer e. V. (<http://www.u-boot-wilhelm-bauer.de>) zu danken, das die erforderlichen Mittel bereitstellte – und natürlich Arnold Kludas, der sich gewiss mehr als einen Ruck geben musste, bevor er sich von seinen mit viel Liebe zusammengetragenen und sorgsam gehüteten Schätzen zu trennen vermochte.



Schnelldampfer IMPERATOR 1914 am Steubenhöft in Cuxhaven – eines von Hunderten hochinteressanter Fotos in der Sammlung Kludas.

## Neues aus der Redaktion

### ■ Schiffe, Helgen, Docks und Kajen

Der Fotograf Karl Schemkes wurde mit seiner Kamera ab 1948 zum Chronisten des Wiederaufbaus von Schifffahrt und Schiffbau in Bremerhaven und an der Unterweser. Werften und Reedereien ließen ihn voller Stolz ihre neu erbauten Fischdampfer und Frachter porträtieren, auf den Kais standen VW-Käfer und andere Exportgüter zur Verladung bereit und an der Columbuskaje fing Karl Schemkes in atmosphärischen Bildern die letzte Phase der transatlantischen Passagierschifffahrt ein.

Der Band präsentiert – zum Teil in Farbe – die schönsten Aufnahmen aus einer Sammlung von insgesamt rund 3500 großformatigen Negativen, die heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum bewahrt werden. Er setzt die Reihe „Schifffahrt und Fotografie“ innerhalb der wissenschaftlichen „Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums“ fort, die im vergangenen Jahr mit einem Fotoband zu Hanns Tschira begonnen wurde und im Jahr 2012 mit Fotografien von Hans Hartz aus

dem Hamburger Hafen in den 1930er Jahren fortgesetzt wird.

*Klaus-Peter Kiedel: Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965. Schifffahrt und Fotografie, Band 2; Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 82. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, über 80 großformatige Duplex- und Farbabbildungen, Querformat 27 × 24 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-082-1, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.*

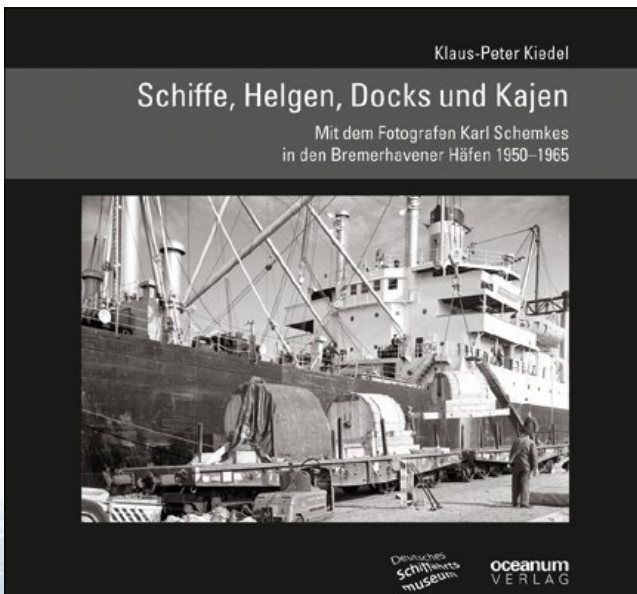
### ■ Unter Dampf von Rostock nach See

In der Mitte des 19. Jahrhunderts nahm Rostock unter den deutschen Hafenstädten nach Hamburg und Bremen den dritten Platz ein. Doch schon nach wenigen Jahrzehnten hatten es Lübeck, Stettin und andere Häfen überflügelt. Wie war das möglich gewesen? Und wie gelang es den Reedern und Kaufleuten, aus diesem Tiefstand

wieder herauszukommen?

Rostock hatte in der Segelschiffszeit eine besondere Position erlangt. Seine Schiffe liefen bis in den Fernen Osten und bis nach Südamerika. Die Hansestadt hatte dies nicht nur der Tüchtigkeit und dem Unternehmungsgeist ihrer Kapitäne und Kaufleute zu verdanken, sondern vor allem der Organisation ihrer Partenreedereien. In anderen Ostseehäfen war diese Geschäftsform längst nicht zu solcher Bedeutung gediehen.

Die Blütezeit ab 1903 erfuhr durch den Ersten Weltkrieg eine Unterbrechung und erlebte in den 1920er Jahren eine zweite



Glanzzeit, die mit dem Ausgang des Zweiten Weltkriegs ihr Ende fand. Danach gingen die verbliebenen Reeder in den Westen, ihre Schiffe wurden zumeist von den alliierten Siegermächten übernommen. Rostock wurde Bestandteil der DDR, deren von der Sowjetunion abhängige Handelsflotte für Westdeutsche mehr oder weniger außer Sicht geriet, wie auch die übrigen Häfen der sozialistischen Ostseeanrainer.

Dieser historische Bruch ist noch immer nicht aufgearbeitet worden. Zur Geschichte der Rostocker Dampferflotte bis 1945 wurden bisher nur einige wenige Darstellungen in Jahrbüchern, Zeitschriften und im Privatdruck veröffentlicht.

In jahrelangen umfangreichen Recherchen vor und nach der „Wende“ haben die Autoren Harald Hückstädt, Erik Larsen und Hans-Günther Wentzel aus verschiedensten Quellen Informationen und Dokumente beschafft, mit deren Hilfe sie ein lebendiges Bild der Hansestadt Rostock von den Anfängen der Dampfschiffahrt über die Zeiten der Hochkonjunktur bis zum Niedergang der Rostocker Dampferflotte nach dem Zweiten Weltkrieg nachzeichnen. Dabei haben sie auch die Biografien der Reeder, Makler und Kapitäne in ihren vielfältigen Beziehungen zueinander, aber auch in ihrer Konkurrenz untereinander berücksichtigt.

Harald Hückstädt und Hans-Günther Wentzel verstarben, bevor diese Arbeit abgeschlossen werden konnte. Sie wurde zu Ende geführt durch den dritten Autor, Erik Larsen, und seit 2007 durch den Schifffahrtsexperten Reinhard Schmelzkopf überarbeitet und ergänzt. Dieser hat den vorliegenden, in der Schriftenreihe des DSM erschienenen Band mit einer ausführlichen Reederei- und Schiffsliste versehen. Damit konnte ein bedeutendes Forschungsdesiderat zur Geschichte

Harald Hückstädt · Erik Larsen · Reinhard Schmelzkopf · Hans-Günther Wentzel

## Von Rostock nach See

Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945



Deutsches  
Schiffahrts-  
museum

oceanum  
VERLAG

der deutschen Dampfschiffahrt geschlossen werden.

*Harald Hückstädt, Erik Larsen, Reinhard Schmelzkopf, Hans-Günther Wentzel: Von Rostock nach See. Die Geschichte der Rostocker Dampfschiffahrt 1850 bis 1945. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 74. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 247 Seiten, 21 × 26,5 cm, 295 teils farbige Abbildungen, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-074-6, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.*

### ■ Bilddokumentation zur Viermastbark PASSAT

Die Viermastbark PASSAT, einer der legendären Flying P-Liner der Reederei F. Laeisz aus Hamburg, feiert 2011 ihren 100. Geburtstag. Aus diesem Anlass ist in Zusammenarbeit mit der Hansestadt Lübeck eine einzigartige Fotodokumentation entstanden. Darin präsentieren zwei ehemalige





*Viermastbark PASSAT. Leben und Lernen an Bord – Eine Bilddokumentation der Reisen 1956 und 1957. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 87 Seiten, 21 × 26,5 cm. 87 teils farbige Abbildungen, Hardcover, gebunden. ISBN 978-3-86927-006-7, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.*

### ■ Bibliographie zur Navigationsgeschichte

Die Navigation hat sich in den letzten Jahrzehnten durch GPS und elektronische Seekarten zu einer quasi-automatischen Anwendung elektronischer Geräte entwickelt. Ihre Geschichte und die ihrer vielfältigen – nun wohl obsoleten – Methoden und Instrumente sind Gegenstand einer Vielzahl von Aufsätzen und Büchern, die allerdings weit verstreut und teilweise schwer zu finden sind.

Die vorliegende Bibliographie sammelt nun – zum ersten Mal seit 200 Jahren – die in Deutschland, in deutscher Sprache und von deutschen Autoren veröffentlichten Beiträge zur Navigationsgeschichte. Neben wissenschaftlichen Abhandlungen finden sich zahlreiche Arbeiten, die auch für Laien einen Einstieg in die jahrhundertalte Kunst des Steuermanns bieten, welche bis vor kurzem das „rechte Fundament der Seefahrt“ war.

Die Bibliographie, für die der Verfasser über 20 Jahre lang recherchierte, verzeichnet neben Originalwerken zur Navigationsgeschichte annähernd

Seeleute der PASSAT, Uwe Hansen und Dirk Poppinga, die eindrucksvollsten Fotos der beiden letzten Reisen des Windjammers 1956 und 1957 aus ihren Alben.

Sie zeigen unter anderem anrührende Bilder der letzten Begegnung der Viermastbark mit der Halbschwester PAMIR, die kurz darauf im Wirbelsturm „Carrie“ unterging, und sie dokumentieren in dramatischen Aufnahmen den Sturm, der dieser Begegnung folgte und um ein Haar auch der PASSAT zum Verhängnis geworden wäre.

Texte der Autoren ergänzen diese Bilddokumentation der wohl aufregendsten Fahrten des betagten Seglers, der viele Jahre Salpeter von Chile nach Europa transportierte, in den 1930er Jahren unter finnischer Flagge in der Weizenfahrt nach Australien beschäftigt war, 1951 noch einmal zum Schulschiff umgebaut wurde und heute in Travemünde am Priwall als Museumsschiff betrieben wird.

*Uwe Hansen und Dirk Poppinga: 100 Jahre*



3400 Einträge zur navigationshistorischen Sekundärliteratur, thematisch klassifiziert und zusätzlich über ein Autorenregister erschließbar.

*Wolfgang Köberer: Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache. Bibliographien aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, Band II. Oceanum Verlag, Wiefelstede. XIV, 297 Seiten, 21 × 26,5 cm, 23 Abbildungen, Hardcover, gebunden. ISBN 978-3-86927-007-4, 49,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 44,90 Euro.*

### ■ Deutsche Seeschifffahrt in Daten

Als Band 16 der Reihe „Deutsche Maritime Studien“ ist ein Handbuch mit Zeitreihen zur Statistik der deutschen Seeschifffahrt des 19. und 20. Jahrhunderts erschienen. Ausgehend von etwa 60 an der Nord- und Ostsee gelegenen Häfen Deutschlands – in den Grenzen von 1821/1871/1937 bzw. 1949/1989 – werden Daten zu Kategorien wie Schiffsbestand, Größe und Antriebsart von Seeschiffen, Güterumschlag und Verkehrsleistung von Seehäfen, Strukturen maritimer Handelsbeziehungen, Verkehrsleistung von Seeschiffahrtskanälen sowie zur Bewegung von wichtigen Einzelgütern wie Getreide oder Kohlen in Tabellen zusammengestellt, annotiert und kommentiert.

Als Drittes in einer Reihe von Datenhandbüchern zur historischen Statistik des Verkehrs gibt der vorliegende Band einen wichtigen Impuls für die schiffahrtsgeschichtliche Forschung. Die verlässlichen Datenreihen garantieren die Vergleichbarkeit der Zahlen der unterschiedlichen Häfen der verschiedenen deutschen Territorien.

*Andreas Kunz und Lars U. Scholl (Hrsg.): Die*

*deutsche Seeschifffahrt 1821–1989. Ein Datenhandbuch. Bearbeitet von Monika Krompiec. Deutsche Maritime Studien, Band 16. Hauschild Verlag, Bremen. 604 Seiten, 17 × 22 cm, 15 Abbildungen, Hardcover, gebunden. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-504-2, 48,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 43,20 Euro.*

### ■ „Wunderbare Reise nach Brasilien und Rio de la Plata“

Europa ist im Aufbruch, denn spätestens nach Kolumbus hat die Welt eine andere Dimension angenommen. Durch dessen „falsche“ Navigation wurde eine „Neue Welt“ entdeckt, die Königen und deren Abenteurern ein unvergleichliches Interessensfeld bot. Man hatte festgestellt, dass es in diesem neuen Kontinent Westindien Gold und Silber im Überfluss gab, was den Herrschern von Portugal und Spanien größere Macht und allen Beteiligten reiche Beute versprach.

Diese Kunde hatte sich zu Beginn des 16. Jahrhunderts über ganz Europa verbreitet, und so macht sich im Frühjahr 1534 auch der junge Straubinger Patriziersohn Ulrich Schmidl auf den Weg und erreicht nach wochenlanger dramatischer Überfahrt die Küste Brasiliens in der Nähe des heutigen Rio de Janeiro.

Ulrich Schmidl beschreibt detailliert seinen Aufenthalt als Landsknecht in diesem Land. Er nennt die Namen der Indiosämme, denen er begegnete, beschreibt die Reisen und ihre Entfernungen, kommentiert Rivalitäten zwischen den Hauptleuten. Stets jedoch steht das Interesse im Vordergrund, Gold und Silber zu finden. Nach zahlreichen Kämpfen mit den Indios bauen sie eine befestigte Stadt am Rio de la Plata – die erste Nennung der Stadt Buenos Aires.

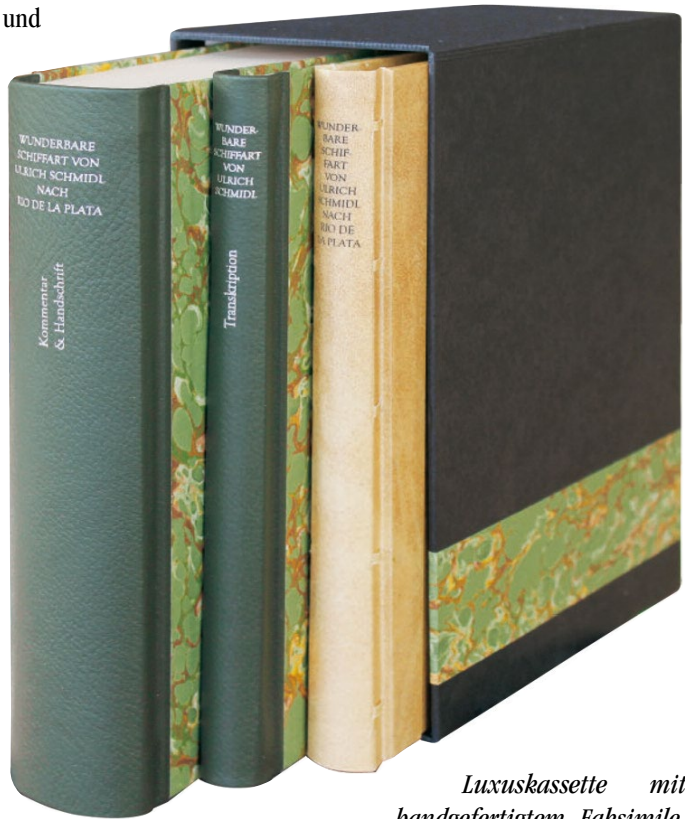
Nach fast 20 Jahren in diesem unwirtlichen Kontinent erreichte Schmidl 1553 ein Brief seines Bruders, der ihn ersuchte, zurückzukehren und seine Nachfolge als Amt des Bürgermeisters von Straubing anzutreten. Für die damalige Zeit unvorstellbar, dass ihn dieser Brief überhaupt erreichen konnte. Daraufhin lässt sich Ulrich Schmidl von seinem Hauptmann beurlauben und macht



sich mit einigen Indios in Kanus und zu Fuß auf den Weg durch den Urwald nach San Vicente, um von dort nach einem Schiffbruch und schweren Unwettern 1554 wieder nach Europa zurückzukehren.

Ulrich Schmidl hat mit seinen Notizen einen frühen authentischen Bericht über die Gegebenheiten am Rio de la Plata und am Rio Paraná bis Asunción geliefert. Diese Aufzeichnungen wurden noch zu seinen Lebzeiten für interessierte Kaufleute und Fürsten abgeschrieben. Schmidls Bericht wurde bereits wenige Jahrzehnte später mehrfach verlegt und in mehrere Sprachen übersetzt. Der hier vorgelegten Faksimile-Ausgabe (siehe auch Deutsche Schifffahrt 2010, Heft 2, S. 23f. und 2011, Heft 1, S.

6–9) liegt die zweite Auflage der „Wunderbaren Reise nach Brasilien und Rio de la Plata“ von Levinus Hulsius aus dem Jahr 1602 zugrunde, deren Original sich im DSM befindet. Sie ist mit allen Originalillustrationen versehen. Der umfangreiche Kommentarband ist u. a. mit Auszügen aus den drei erhaltenen Handschriften illustriert und beinhaltet im Anhang die umfangreiche Original-Handschrift Ulrich Schmidls nebst Transkription. *Warhafftige Historien Einer Wunderbaren Schifffahrt welche Ulrich Schmidel von Straubing bey Brasilia und Rio della Plata gethan. Erlebt in den Jahren 1534 bis 1554 und nach seiner Rückkehr niedergeschrieben (Originalausgabe von Levinus Hulsius, Nürnberg 1602). Raritäten der Seefahrtsgeschichte aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Band 3. Edition Stiedenrod, Wiefelstede. Auf 400 Exemplare limitierte Auflage, in handwerklicher Tradition gefertigt, fortlaufend von Hand nummeriert:*



*Luxuskassette mit handgefertigtem Faksimile, Transkriptionsband und Kommentarband, 42,5 × 26,5 cm, ISBN 978-3-86927-111-8, 995,00 Euro.*

*Schuber mit handgefertigtem Faksimile, Transkriptionsband und Kommentarband, 17,0 × 20,5 cm, ISBN 978-3-86927-112-5, 895,00 Euro.*

*Handgefertigtes Faksimile: Einzelband mit Echt-Kalbspergament-Einband, 130 Seiten, 15,5 × 19,5 cm, 11 Abbildungen, 2 große Karten von Südamerika, ISBN 978-3-86927-113-2, 425,00 Euro.*

*Transkriptionsband: Transkription von Klaus Stiedenrod, Halbleder-Einzelband, 132 Seiten, 15,5 × 19,5 cm, 11 Abbildungen, ISBN 978-3-86927-114-9, 145,00 Euro.*

*Kommentarband: Kommentar von Heinrich Fromm und Handschrift Ulrich Schmidls mit Transkription, Halbleder-Einzelband, 616 Seiten, 15,5 × 19,5 cm, 263 Abbildungen, ISBN 978-3-86927-115-6, 365,00 Euro.*



# Notizen aus dem DSM

Etwa 120 Gäste aus Österreich, Deutschland und der Schweiz konnte DSM-Direktor Prof. Dr. Lars U. Scholl vom 25.–27. Mai 2011 zur sogenannten *Mai-Tagung* („*Museums and the Internet*“) begrüßen. Fachreferate, Projektberichte und Workshops standen im Mittelpunkt der Tagung, die in Sachen Internet – so Scholl – „Impulse und Orientierung für die eigene Arbeit geben und zur Mitgestaltung neuer Strukturen ermutigen soll“. Für den geschäftsführenden Direktor des Nationalmuseums ging es aber auch darum, die mit Themen dicht beladenen beiden Tage als Forum für Gespräche, Erfahrungsaustausch und Kontaktpflege zu verstehen. 31 Referenten aus Deutschland, Österreich, Belgien und den USA standen in sechs Tagungsblöcken für 31 Einzelthemen rund um das Thema moderne Kommuni-

kation, Werbung und Marketing zur Verfügung. Von Seiten des DSM referierte Archivleiter Klaus-Peter Kiedel zum Themenbereich „Digitalisieren, Dokumentieren, Präsentieren“ und stellte dabei das Projekt „DigiPeer“ vor, in dessen Rahmen vier Leibniz-Institute historische technische Zeichnungen erfassen und digitalisieren. Veranstalter der seit Jahren etablierten *Mai-Tagung* ist der IVR Landschaftsverband Rheinland. Ausgewählte Beiträge der diesjährigen Tagung können abgerufen werden unter <http://www.mai-tagung.de/mai-tagung+2011/beitraege2011.htm>



Zu den stets bestaunten Schätzen des Deutschen Schiffahrtsmuseums gehört zweifellos seine



Eines der Prunkstücke unter den Schiffsmodellen des DSM ist das des 1885 gebauten Dampfschleppers RETTER in seiner zeitgenössischen Vitrine.

Sammlung von gut 1.500 Schiffsmodellen aller Arten, Größen und handwerklichen Kunst. Seit zwei Jahren arbeitet Dr. Dirk J. Peters nun an einem Standardwerk zur „Welt der Schiffsmodelle“. Ko-Autoren sind Karl-Heinz Haupt, ehemaliger Schiffsmodellbauer des DSM, und sein Nachfolger, Reinhard Sachs. 2012 soll das Buch nach bisheriger Planung erscheinen, und im Frühjahr 2012 soll es auch noch eine entsprechende Sonderausstellung im Museum geben.



Dhau – das kleine Wort steht für eine ganze Gattung von Holzsegelschiffen, die schon vor Jahrtausenden die arabische und ostafrikanische Küste entlang segelten, den Indischen Ozean

überquerten und noch heute in diesen Gewässern kreuzen. Der international bekannte Schweizer Fotograf Beat Presser ist dorthin gereist, wo die alte und bewährte Tradition der Dhaus noch gelebt wird: im Indischen Ozean. Mit seiner Leica hat er in kraftvollen Bildern den Bootsbau, das Segeln und das Treiben auf den Schiffen eingefangen. Das DSM zeigte eine aus diesen Bildern hervorgegangene Ausstellung unter dem Titel „Auf Sindbads Spuren“ vom 2. Juli bis zum 30. Oktober 2011 zum ersten Mal in Europa.



Im Sommer erhielt das DSM 54 handkolorierte Reproduktionen von Stichen aus dem 19. Jh., die einst in der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ erschienen waren und maritime Szenen aus Bremerhaven zeigen. Die Familie von Ursula Grimmelmann aus Cuxhaven hat diese maritimen Drucke, die allesamt von Hand nachkoloriert sind, gesammelt. Nach ihrem Tod erbeite ihre Cousine Marianne Neumann-Heinrich aus Oldendorf bei Stade den Nachlass. Bei der Sichtung des Erbes fielen ihr die gerahmten Stiche auf. „Die gehören nach Bremerhaven“, entschied sie und schenkte sie dem DSM.



Als am Tag der Seenotretter 2010 Bremerhavens aktiver Rettungskreuzer HERMANN RU-

**Forschen | Reisen | Entdecken**  
Lebenswelten in den Archiven der Leibniz-Gemeinschaft

mitteldeutscher verlag

Unter dem Titel „Forschen – Reisen – Entdecken“ hat der Arbeitskreis Archive in der Leibniz-Gemeinschaft, dem auch das DSM-Archiv angehört, einen Band veröffentlicht, der die sehr unterschiedlichen Archive und – in ausgewählten Beispielen – ihre Schätze vorstellt. Das reich illustrierte Buch (ISBN 978-3-89812-821-6) ist über den Handel zum Preis von 22 Euro erhältlich. Näheres unter: <http://www.mitteldeutscherverlag.de/>



Nach wie vor größter Beliebtheit erfreut sich das speziell auf Schulklassen zugeschnittene Angebot des DSM. So stand im Sommer ein Kurs zum Thema „Peilen“ an. DSM-Museumspädagoge Gero Klemke brachte den teilnehmenden Jungen und Mädchen bei, wie man, mit einem Peilkompass ausgerüstet, den eigenen Standort bestimmen und auf einer Seekarte eintragen kann. (Foto: DSM)

DOLF MEYER im Museumshafen festmachte und für Besucher geöffnet wurde, war dies für Bremerhaven-Touristen und Museumsbesucher ein besonderes Highlight. Angesichts des großen Interesses machte daher auch dieses Jahr am Tag der Seenotretter am letzten Juliwochenende der Rettungskreuzer wieder im Museumshafen vor der SEUTE DEERN fest. Die Mannschaft der HERMANN RUDOLF MEYER bot den Besuchern 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 werden, was sowohl für die kleinen Besucher als auch für die jung gebliebenen Erwachsenen ein großer Spaß war.



In einer seiner letzten Amtshandlungen berief der ehemalige Verteidigungsminister Karl Theodor zu Guttenberg den Direktor des DSM, Prof. Dr. Lars U. Scholl, in die „Gorch Fock Kommission“, die sich mit Fragen der zukünftigen Ausbildung von Offiziersanwärtern befassen sollte, nachdem es auf dem Ausbildungssegler der Deutschen Marine zu zwei Todesfällen gekommen war. Die Kommission, bestehend aus Prof. Dr. Reiner Pommerrin, Vizeadmiral a. D. Lutz Feld, Staatssekretär a. D. Walter Kolbow und Prof. Dr. Lars U. Scholl, übergab dem Verteidigungsminister Thomas de Maizière ihren Bericht am 15. Juli in Berlin. Sie sprach sich dafür aus, die GORCH FOCK auch weiterhin in Fahrt zu halten, nachdem die bisherige Ausbildungspraxis und die Sicherheitsstandards einer intensiven Überprüfung unterzogen worden sind. Hierzu wurden vielfältige Empfehlungen gemacht.



Jetzt bis 31.12. Förderung sichern:  
Über **51% Zuschüsse**  
sind möglich!\*



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](http://www.sparkasse-bremerhaven.de). **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**

\* Die Höhe der staatlichen Förderung ist abhängig von Ihrem Familienstand und Ihrer Lebenssituation.