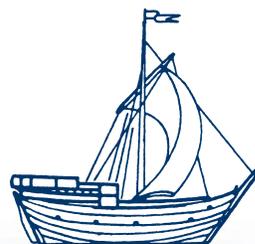


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

1.2012



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Die Sonderausstellung „Zeit auf See“ wird am 6. Mai 2012 eröffnet (s. S. 17 ff.). Ab dem 22. Juli ist dann auch die Sonderausstellung „Die Welt der Schiffsmodelle“ zu sehen. Das Foto vom Bau eines Modells der GORCH FOCK bei Blohm & Voss machte Walter Lüden. ©DSM.

Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums:

1.4.-31.10.: täglich 10-18 Uhr

1.11.-31.3.: täglich, außer montags, 10-18 Uhr

24., 25. und 31.12.: geschlossen

Der Förderverein in eigener Sache

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Dr. Mike Belasus und Dr. Jana Gelbrich, DSM, Bremerhaven; Dr.-Ing. Karl-Heinz Hochhaus, Meckelstedt; Erik Hoops und Hans-Walter Keweloh, DSM, Bremerhaven; Dietrich Peter Kleine, Homburg/Saar; Dr. Albrecht Sauer, Prof. Dr. Lars U. Scholl und Dr. Ursula Warnke, DSM, Bremerhaven.

Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

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

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

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte.

Verantwortlicher Redakteur: Klaus-Peter Kiedel.

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

Bankverbindungen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.:

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

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

Commerzbank 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.

34. Jahrgang 2012.



	Schifffahrt aktuell	
Dietrich Peter Kleine	ALEXANDER VON HUMBOLDT II – Ein Traum wurde Wirklichkeit	2
	Schifffahrtsgeschichte	
Karl-Heinz Hochhaus	Frischwassererzeugung auf Fracht- und Passagierschiffen	6
	Berichte aus dem Museum	
Lars U. Scholl	Abschied	10
Ursula Warnke	Erste Maßnahmen zur Umsetzung des Masterplans	13
Albrecht Sauer	Sonderausstellung „Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten“	17
Mike Belasus	Das Pilot-Projekt „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ des Deutschen Schifffahrtsmuseums	20
Jana Gelbrich	Warum es besser ist, wenn man nichts sieht ... – Hintergründe zur derzeitigen Erhaltung der 2007 am Teerhof in Bremen geborgenen Weserlastkähne	22
Hans-Walter Keweloh	25. Deutscher Flößertag und 20 Jahre Deutsche Flößerei-Vereinigung – Eine Ausstellung und ihre Folgen	25
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	28
	Notizen aus dem DSM	32
	Impressum/Titelbild	U2

ALEXANDER VON HUMBOLDT II – ein Traum wurde Wirklichkeit



Das neue Schiff auf der Weser. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Verf.)

„Ich taufe dich auf den Namen ALEXANDER VON HUMBOLDT II und wünsche dir stets fröhliche, motivierte Besatzungen, fair Winds, immer genügend Wasser unter dem Kiel und allzeit eine glückliche und gute Fahrt.“ Gleich im Anschluss an diese Worte holte Taufpatin Brigitte Rönner, Mutter des Werftchefs der zur Heinrich Rönner Gruppe gehörenden BVT Brenn- und Verformtechnik Bremen, die Wurfleine weit aus und ließ die Sektflasche am Bug der neuen Bremerhavener Bark zerplatzen. Bei Kaiserwetter wurde mit dieser traditionellen Zeremonie am 24. September 2011 erstmals seit 1958 wieder ein vollständig in Deutschland neu gebauter Großsegler ge-

tauft. Begleitet von jubelnden Gästen und dem Dröhnen der Schiffstypheone klatschten und riefen begeisterte „Alex“-Fans dazu den Bord-schlachtruf „7-3-1-Alex!“

Erfolgreichstes Jugend-Segelprojekt Europas

Grüne Segel und ein grüner Rumpf machten das erfolgreichste Jugend-Segelprojekt Europas in den vergangenen 23 Jahren weltbekannt. In dieser Zeit legte die ALEXANDER VON HUMBOLDT, die mittlerweile 105 Jahre alte Vorgängerin des Neubaus, mehr als 500.000 Seemeilen zurück. Während ihrer zahlreichen Reisen lernten über 50.000 Jugendliche und auch junggebliebene ältere Segelschiffsenthusiasten die traditionelle Seemannschaft kennen. Das tägliche Miteinander des Wache-Gehens und die gemeinsamen Erlebnisse an Bord und während der Landgänge ließen jedes Mal eine Gemeinschaft entstehen, die Länder und Völker verbindet. Unter einer Pyramide von Segeln, nur von der Kraft des Windes getrieben über die Ozeane zu reisen, hat viele Trainees und Stammbesatzungsmitglieder süchtig nach der „grünen Lady“ werden lassen.

Initiator der S.T.A.G. Sail Training Association Germany und „Vater“ der ALEXANDER VON HUMBOLDT ist Kapitän Manfred Hövener. Er machte die Idee, Jugendarbeit unter Segeln zu betreiben und so vor allem junge Menschen unterschiedlicher Herkunft über das Segeln einander näher zu bringen, zu seinem Lebenswerk. Der Bremerhavener Hochschullehrer empfahl 1986 den Kauf des ausgemusterten Feuerschiffs KIEL und die Gründung der DSST Deutsche Stiftung Sail Training, um das Windjammerprojekt zu realisieren und den Betrieb des Schiffes sicherzustellen. Gemeinsam mit seinem Kollegen, Professor Alfred Harms, der die Schiffsbetriebstechnik anpasste,

und zahlreichen ehrenamtlichen Helfern und Sponsoren setzte Manfred Hövener in unzähligen Arbeitsstunden seine Idee eines Windjammers für die Jugend bis 1988 in die Tat um.

Auch wenn es schwerfiel, musste man allerdings allmählich akzeptieren, dass der steigende Aufwand zur Erhaltung der „ALEX“ die finanziellen Möglichkeiten der DSST mit fortschreitender Zeit zu übersteigen drohte. „2005 entschied sich der Aufsichtsrat für einen Neubau, um den Stiftungszweck der DSST – jungen Menschen Erfahrungen traditioneller Seemannschaft auf einem Großsegler zu ermöglichen – langfristig erfüllen zu können“, so Willi Schäfer, Aufsichtsratsvorsitzender der DSST.

Ein neuer Windjammer entsteht

Für die Planung und Realisierung des Neubaus bildete sich ein Kernteam aus drei Personen, das die Fachkompetenz zu Schiffsentwurf, Segeltechnik, behördlichen Genehmigungen und Finanzierung bündelte. Projektleiter wurde Dipl.-Ing. Ka-

pitän Willi Schäfer. DSST-Vorstandssprecher Dietrich Rickens verantwortete die finanziellen Aspekte rund um das Neubauprojekt und Kapitän Reimer Peters leitete den Bau der neuen ALEXANDER VON HUMBOLDT II als Projektbeauftragter. Als mit den Anforderungen des Germanischen Lloyd für Schiffsneubauten und -klassifizierungen bestens Vertrauter konnte Dipl.-Ing. Uwe Rücker für die Bauaufsicht der Schiffsbetriebstechnik gewonnen werden. Darüber hinaus gab es zahlreiche weitere Fachleute, die das Projekt mit ihrem Sachverstand tatkräftig unterstützten, meist ehrenamtlich.

Für den Schiffsneubau mussten einige Betreiberziele unter einen Hut gebracht werden: z. B. eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren bei weltweiter Fahrt, die Einhaltung aller nationalen und internationalen Bestimmungen (IMO) und der deutschen Richtlinien für ein Traditionsschiff sowie möglichst günstige Schiffsbetriebskosten.

Für die Form des Rumpfes diente die 1953 bei Stülcken in Hamburg gebaute indonesische Bar-



Vorbereitungen zur Schiffstaufe.

kentine DEWARUTJI als Vorbild, da sie die klassischen Linien der deutschen Schulschiffe aufweist. Konstruktion und Rigg sollten sich in Grundzügen an der alten „ALEX“ orientieren. Im Vergleich zu der allseits bekannten grünen Lady konzipierten Designer Tobias Bender (Marigraph Design, Bremen) und Hartwig Brand (Hunte Engineering, Oldenburg) den neuen Großsegler um 2,40 m länger, 2 m breiter, gaben ihm einen Kastenkiel zur Ballastaufnahme sowie einen knapp 5 m höheren Großmast und 350 Quadratmeter mehr Segelfläche. Wie die früheren frachtfahrenden Rahsegler erhielt der neue Großsegler darüber hinaus fierbare Obermars-, Bram- und Royalrahen. Und man entschloss sich, das „Rickmers-Grün“ des Schiffsrumpfes beizubehalten. Die Kalkulation der Baukosten ergab einen Bedarf von etwa 15 Millionen Euro. Aus Gründen des Bestandsschutzes empfahl das Bundesverkehrsministerium seinerzeit, die Kiellegung noch in 2008 durchzuführen. Die Planungen waren schon recht weit fortgeschritten, als Anja Lebenhagen, DSST-Büroleiterin, am 11. Dezember 2008 mit dem traditionellen Glückspfennig das Schiff bei der BVT Brenn- und Verformtechnik in Bremen-Vegesack zunächst symbolisch auf Kiel legte.

Mit der Sicherstellung der Projektfinanzierung zu Beginn des Jahres 2010 konnte bereits im März der Auftrag an die BVT zum Bau des Rahseglers vergeben werden. Neun Monate später, am 28. Mai 2011, hoben die zwei Krane des Schwergutmotorschiffes PALAU den 820 Tonnen schweren Rumpf der neuen „ALEX“ ins Wasser der Weser. Die weitere Ausrüstung erfolgte bei BVT in Bremerhaven an der Pier der ehemaligen Rickmers-Reparaturwerft im Fischereihafen. Dort wurden auch die Masten und Rahe gesetzt und die 24 grau-weißen Segel angeschlagen. Sechs Jahre intensiver, harter Arbeit fanden ihren Abschluss.

ALEXANDER VON HUMBOLDT II – ein Blick an Bord

Während der Wertprobefahrt lief die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT II am 21. September 2011 den Helgoländer Südhafen an und wurde dort be-

reits von der alten „ALEX“ erwartet. Gefolgt von der neuen Namensvetterin segelte die grüne Lady dann am 23. September noch einmal unter Vollzeug an der Bremerhavener Seebäderkaje vorbei, während die ALEXANDER VON HUMBOLDT II dort ihre Segel schon fast vollständig weggenommen hatte. Durch die Kaiserschleuse ging es danach in den Neuen Hafen, wo beide Windjammer Bug zu Bug an der Pier festmachten.

Bei der Pressekonferenz am Morgen des 24. September 2011 ging Reimer Peters, Projektbeauftragter der DSST, näher auf den neuen Großsegler ein: „Das Ergebnis unserer Arbeit ist ein moderner Großsegler, der alle Anforderungen eines historischen Windjammers erfüllt, innen aber mit High-Tech ausgestattet ist. Das Schiff ist zur weltweiten Kommunikation voll vernetzt und die Navigationsanlage ist das neueste, was es auf dem Markt gibt. Wir sind in den letzten beiden Tagen in der Nordsee bei der Segelerprobung bei Windstärken von 8, in Böen 9 Bft. unter Sturmbesege- lung gesegelt. Die Stabilität ist gut. Wir haben eine hohe Segelleistung und das verspricht, wenn wir unter volle Segel gehen, eine Segelgeschwindigkeit zu erreichen, die über den Prognosen von 13 Knoten liegt. Wir haben in der Deutschen Bucht bei Sturmbesege- lung mit den Untermarssegeln und vier Stagesegeln 7 Knoten erreicht. Von den 1.360 m² Segelfläche hatten wir etwa 500 m² oben. Und auf der Weser, als wir dreiviertel der Besege- lung gesetzt hatten, liefen wir schon über 12 Knoten.“

Dipl.-Ing. Thorsten Rönner, dem Geschäftsführer der BVT, war die Freude über das gelungene Ergebnis deutlich anzumerken, als er sich bei der DSST bedankte.

Jungfernfahrt der

ALEXANDER VON HUMBOLDT II

Bei einem Rundgang zeigte man die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT II und erklärte einige Neuerungen. Die Kammern für die Trainees haben vier Kojen, sind voll klimatisiert und verfügen jeweils über eine Nasszelle mit Dusche und WC. Auf der neuen „ALEX“ können maximal 79 Personen mitsegeln, davon 54 Trainees.



Die neue und die alte „ALEX“ im Neuen Hafen in Bremerhaven.

Mit dem Beginn der Jungfernfahrt am 24. Oktober 2011 in Bremerhaven startete der reguläre Törnbetrieb des neuen Großseglers. Als erstes Ziel wurde zwei Tage später das niederländische Harlingen erreicht. Von dort segelte die Bark nach Saint Malo/Frankreich weiter. Während dieser ersten Winterreise wurden weitere illustre Häfen angelaufen wie z. B. Vigo/Spanien, Funchal/Madeira, Las Palmas/Kanaren und Teneriffa/Kanaren. Im Hafen von Santa Cruz de Tenerife erlebte die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT II mit einem wunderschönen Feuerwerk auch ihre erste Silvesterparty. Über Las Palmas/Kanaren ging die Reise weiter zu den Kapverdischen Inseln und von dort aus über viele Stationen wieder nach Bremerhaven. Mit den harten Wetterbedingungen der Nordsee im Oktober und der Biskaya im November bestand der neue Großsegler die an ihn gestellten Anforderungen in hervorragender Weise.

Abschied von der alten „ALEX“

Am 29. Dezember 2011 schlossen der Bremerhavener Unternehmer und langjährige „ALEX“-Chief

Manfred Spitzkowsky und ein weiterer Vertreter einer kleinen Investorengruppe den Kaufvertrag für die alte „ALEX“. Neuer Heimathafen wird Freeport auf der vor Florida gelegenen Karibikinsel Grand Bahama sein. Für die weite Reise über Santa Cruz/Teneriffa und Bridgetown/Barbados wurde die ALEX in der Bredo-Werft fit gemacht. Die Tische und Bänke in der Mannschaftsmesse machten einem Bartresen Platz. Ein frischer Unterwasseranstrich komplettierte die Überholungsmaßnahmen.

Der Abschied von der Weser war sehr emotional. Zahlreiche „ALEXFahrer“ und Bremerhavener wünschten der alten „ALEX“ am 10. Januar 2012 beim letzten Auslaufen aus Bremerhaven eine gute Reise. Beide Großsegler trafen sich noch einmal am 3. Februar 2012 auf der Höhe 26° 12,7' N und 26° 18,5' W im Atlantik

Der Schiffsname und die grünen Segel sollen auch weiterhin ihr Markenzeichen bleiben. Zukünftig werden Hotel- und Kreuzfahrtschiffsgäste auf den Bahamas Gelegenheit haben, bei Tages-törns echte „Windjammerluft“ zu schnuppern.

Weitere Informationen: www.alex-2.de

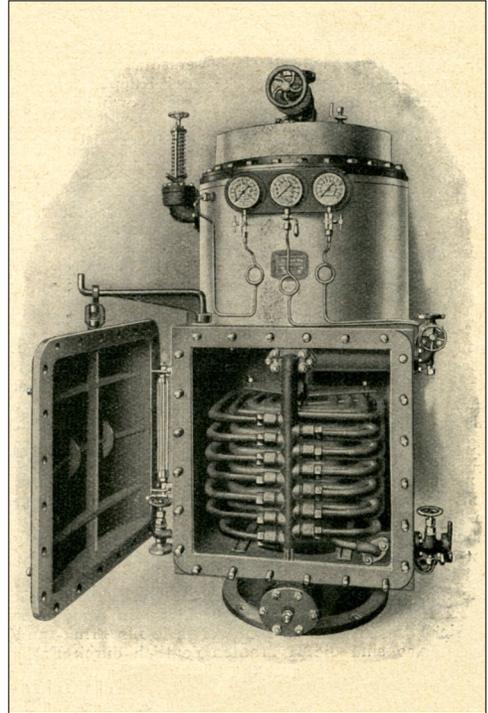
Frischwassererzeugung auf Fracht- und Passagierschiffen

Frischwasser wird in wasserarmen Regionen, in der Schifffahrt und auf Offshore-Einrichtungen durch Meerwasserentsalzung erzeugt. Auf Schiffen wird seit über 100 Jahren das Verfahren der „atmosphärischen Verdampfung“ angewendet. Ein neueres Verfahren zur Frischwassererzeugung ist die Umkehrosmose, die in den 1980er Jahren in die Schifffahrt eingeführt wurde.

Meerwasserentsalzung durch Verdampfung

In der Schifffahrt wurden nach 1900 ein- und mehrstufige Verdampfer-Anlagen zur Erzeugung von Frischwasser aus Salzwasser zunächst auf Kriegsschiffen und Walkochereien mit Kapazitäten von bis zu 500 t/Tag betrieben. Bei der Aufbereitung des Frischwassers zum Trinkwasser wurde das Destillat zusätzlich intensiv belüftet und zur Reinigung und Anreicherung über Aktivkohlefilter geleitet. In der deutschen Handelsschifffahrt nutzte man dampfbeheizte einstufige Meerwasserentsalzungs-Anlagen zur Erzeugung des gesamten Frischwassers ab den 1930er Jahren. Die Anlagen bewährten sich und die wirtschaftlich zu nutzende Tragfähigkeit der Fracht- und Passagierschiffe erhöhte sich, da Trink- bzw. Frischwasser nicht mehr für die gesamte Reise bis zum nächsten Bunkerhafen mitgeführt werden mussten.

Nach der Verdrängung der Dampfer durch Motorschiffe wurde der Dampf in Abgaskesseln erzeugt, in denen die heißen Motorabgase von rund 300° C auf etwa 250° C abgekühlt wurden. Der Dampf wurde zum Heizen, für die Warmwasserversorgung und auch im „Seewasserverdampfer“ zur Frischwassererzeugung genutzt. Die Verdampfung des Meerwassers geschah bei Temperaturen um 120° C. Bakterien und Keime wurden bei diesen Temperaturen abgetötet und eine zusätzliche Entkeimung war nicht notwendig.



Frischwasserbereiter in den 1920er Jahren. (Aus: Werft-Reederei-Hafen, 9. Jg., 7. Oktober 1928, S. 388)

Heute erfolgt die thermische Frischwassererzeugung auf Frachtschiffen bei einem Unterdruck von 0,1 bar, unter dem das Meerwasser bereits bei einer Temperatur von 40° C kocht und verdampft. Zur Beheizung kann das Motorkühlwasser mit seiner Temperatur von etwa 80° C genutzt werden. Der überwiegende Teil des Dampfes aus dem Abgaskessel wird seit den 1960er Jahren zur Aufbereitung des Schweröls verwendet, mit dem die Hochseeschiffe anstelle des teureren Dieselöls fahren. Das teerartige Schweröl wird auf dem Schiff gereinigt und mit Dampf auf etwa 130° C erwärmt, damit es in den Dieselmotor eingespritzt werden kann und gut zündet.

Auf Passagierschiffen mit einem erheblich größeren Frischwasserverbrauch werden mehrstufige Frischwassererzeuger eingesetzt. So können mit der verfügbaren Wärme aus dem Motorkühlwasser größere Mengen erzeugt werden. Außerdem werden zusätzlich auch Umkehrosmoseanlagen eingesetzt.

Frischwassererzeugung durch Umkehrosmose

Bei dieser Methode wird Seewasser unter Drücken von 40 bis 80 bar durch extrem feine Filter (Membranen) gepresst. Etwa 30 % des Meerwassers wird dadurch zu Frischwasser, das anschließend zu Trinkwasser aufbereitet wird. Bei der deutschen Marine wurden mit ersten Anlagen auf dem ehemaligen Forschungsschiff PLANET, das von 1967 bis 2004 im Einsatz war, und auf dem 1958 gebauten Segelschulschiff GORCH FOCK Erfahrungen gesammelt. Das inzwischen verschrotete Passagierschiff NORWAY (ex FRANCE) erhielt in

den 1980er Jahren eine derartige Anlage mit einer Tagesleistung von 300 m³/Tag.

Trinkwassersysteme auf Schiffen

In den Trinkwassersystemen von Frachtschiffen, Fährschiffen und kleinen Kreuzfahrtschiffen ist die Kalt- und Warmwasserversorgung häufig zusammengefasst. Das Trinkwasser wird mit der Trinkwasserpumpe aus dem Frischwasservorratstank über eine Entkeimung in den Trinkwasser-Drucktank gefördert. In dem Drucktank wird mit Hilfe eines Luftpolsters ständig ein Überdruck gehalten, der abhängig von der Größe und Höhe des Schiffes und der Ausdehnung des Trinkwassersystems 4 bis 7 bar beträgt. Von diesem Kaltwasser-Drucktank werden die Kaltwasserzapfstellen versorgt. Sinkt der Druck unter einen am Druckschalter (Pressostat) eingestellten Druck ab, wird die Trinkwasserpumpe durch den Druckschalter ein- und bei Erreichen eines oberen Druckes wieder ausgeschaltet. Mit dieser ein-



Moderner achtstufiger Frischwassererzeuger für eine Kapazität von 900 Tonnen Frischwasser pro Tag. (Quelle: Alfa Laval)



Auf Fracht- und kleinen Passagierschiffen sorgt ein Trinkwassertank mit Luftpolster für die Trinkwasserversorgung. (Foto: Verf.)

fachen Zweipunktregelung ist eine zuverlässige Wasserversorgung möglich, solange der Vorrats-tank genug Trinkwasser enthält.

Zur Beheizung des Warmwassersystems wird Dampf aus dem Abgaskessel verwendet. Außerdem kann zusätzlich eine elektrische Beheizung erfolgen, diese wird bei fehlender Dampfversorgung eingeschaltet, z. B. während einer Werftliegezeit. Damit sofort warmes Wasser aus den Zapfstellen fließt, sorgt eine Umwälzpumpe für eine ständige Zirkulation.

Kreuzfahrtschiffe und große Passagierfähren mit hohen Aufbauten verfügen über umfangreiche Trinkwassersysteme, die in der Regel keine Drucktanks mehr enthalten. Hier sind eine oder mehrere Trinkwasserpumpen ständig in Betrieb. Im Kaltwassersystem werden bei diesen Schiffen Umwälzpumpen eingesetzt, um stehendes Trinkwasser im Leitungssystem und die damit verbundene Gefahr des Legionellen-Wachstums durch lokale Aufheizungen zu vermeiden.

**DEUTSCHES
AUSWANDERER
HAUS
BREMERHAVEN**



**European
Museum
of the Year
Award
2007**

DER EISMANN KOMMT...

Erleben Sie über 300 Jahre europäische
Ein- und Auswanderungsgeschichte



**Seit 22. April 2012
neuer Erweiterungsbau!**

DEUTSCHES AUSWANDERERHAUS – Columbusstraße 65, 27568 Bremerhaven
Tel. 0471 / 9 02 20 - 0, www.dah-bremerhaven.de
Täglich geöffnet: März–Okt. 10–18 Uhr, Nov.–Feb. 10–17 Uhr



Die Kreuzfahrtschiffe der CELEBRITY SOLSTICE-Klasse verfügen zur Frischwassererzeugung über Anlagen mit einer Kapazität von rund 2.200 m³ pro Tag. (Foto: Meyer Werft)

Einsparpotenziale: Die Kreuzfahrtschiffe der CELEBRITY SOLSTICE-Klasse

Auf den Schiffen der ab 2008 gebauten CELEBRITY SOLSTICE-Klasse der Meyer Werft können aus Seewasser pro Tag 2.180 m³ Frischwasser erzeugt werden. Dazu stehen zwei mehrstufige, überwiegend mit Abwärme beheizte thermische Verdampfer zur Verfügung. Außerdem wurde eine mit einem Energierückgewinnungssystem ausgestattete Umkehrosmoseanlage installiert. Zum sparsamen Umgang mit Frischwasser wird das in den Klimaanlage anfallende Kondenswasser gesammelt und als Brauchwasser für die Wäscherei verwendet. Der Warmwasserkreislauf des Trinkwassersystems wird mit Dampf aus dem Abgaskessel beheizt.

Der tägliche Bedarf an Frischwasser

Hochseefrachtschiffe und Kreuzfahrtschiffe sind wie eine kleine Stadt und können für mehrere Wochen autark auf See bleiben. Zur Versorgung der Maschinen und Menschen werden Treibstoff, Nahrung und Trinkwasser benötigt. Das Frischwasser wird seit über 100 bzw. 30 Jahren mit den vorstehend beschriebenen Methoden aus Meerwasser erzeugt und zum Teil zu Trinkwasser aufbereitet. Auf Frachtschiffen mit einer Besatzung von 20 bis 25 Personen sind Frischwassererzeuger mit einer Kapazität von 20 bis 40 m³ pro Tag installiert. Auf großen Kreuzfahrtschiffen mit 3.000 bis 4.000 Menschen an Bord können 2.000 bis 2.500 m³ Frischwasser pro Tag erzeugt werden.

Abschied



(Foto: Andreas Bohnhoff)

Nach rund 33 Jahren wissenschaftlicher Tätigkeit am DSM bin ich zum 1. April 2012 in den Ruhestand gegangen. Da mein Jahrgang der erste ist, der auf dem Weg zur Rente mit 67 länger arbeiten muss, bin ich einen Monat nach meinem 65. Geburtstag aus dem Dienst ausgeschieden.

Wenn ich mich also jetzt von Ihnen verabschiede, dann möchte ich zu allererst allen Mitgliedern des Fördervereins ganz herzlich für ihre Unterstützung des Museums in den letzten drei Jahrzehnten danken.

Als ich 1979 meine berufliche Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter am DSM begann, ging ich davon aus, dass Bremerhaven nur eine Durchgangsstation für mich sein würde. Da ich in

Wuppertal aufgewachsen bin, hatte ich immer den Traum, wieder ins Rheinland zurückzukehren. Nach meiner Promotion 1977 hatte ich mehrere Aufsätze zur Rheinschifffahrt veröffentlicht, so dass ich glaubte, dass die Binnenschifffahrt auf Jahre mein wissenschaftliches Thema sein würde, das sich im Rheinland besser bearbeiten ließe als am fernen Weserufer. Aus verschiedenen Gründen ist mein Berufsleben anders verlaufen. Der wichtigste Grund war, dass ich als Binnenländer meine Nüchternheit gegenüber der Schifffahrt ablegte und immer mehr in den Bann der deutschen Schifffahrtsgeschichte gezogen wurde, der mich davon abhielt, das Forschungsthema zu wechseln. Denn Perspektivenwechsel war auch in Bremerhaven möglich.

In meiner Dissertation hatte ich mich mit der Berufsgruppe der Ingenieure in Deutschland im 19. Jahrhundert befasst und als methodischen Ausgangspunkt einen biographischen Ansatz gewählt. Zwar ist es mir nicht gelungen, die Berufsgruppe in einer Kollektivbiographie zu beschreiben, doch das Interesse an Biographien habe ich mir bis heute bewahrt. Zahlreiche Artikel in der Neuen Deutschen Biographie, im Düsseldorfer Malerlexikon, in der Oxford Encyclopedia of Maritime History, dem biographischen Lexikon Bremerhavener Persönlichkeiten oder dem Jahrbuch der Wittheit mögen davon Zeugnis geben. Von den Aufsätzen war der Weg zu Monographien über einzelne Persönlichkeiten nicht weit. Gert Schlechtriem als mein Chef in den 1980er und frühen 1990er Jahren weckte mein Interesse an der Marinemalerei. Bereits am kunsthistorischen Institut der Universität Göttingen hatte ich mich mit William Hogarth und den Karikaturisten James Gillray und George Cruikshank befasst, so dass mich zum Beispiel die Brommy-Flotte in der Karikatur oder die St. LOUIS-Tragödie im Comic interessierten. Über die Maler Claus Bergen, Hans Bohrdt, Otto Bollhagen, Felix Schwormstadt

oder Cornelius Wagner habe ich monographische Abhandlungen vorgelegt. Die Marinemalerei wurde mein großes Steckpferd. Zahlreiche diesbezügliche Ausstellungen habe ich im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit kuratiert. Stets habe ich auch heute schaffende Künstler aufgefordert, sich der gegenwärtigen Schifffahrt zuzuwenden. Meine Sammlungsstrategie war darauf ausgerichtet, Lücken mit Qualität zu schließen. Meine Forschungsstrategie war in erster Linie auf die Erforschung unserer Exponate fokussiert. Die Schifffahrtsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts waren der andere Schwerpunkt meiner wissenschaftlichen Arbeit. Dazu habe ich im In- und Ausland veröffentlicht, was dazu führte, dass ich immer weiter vernetzt wurde und Aufgaben in Wissenschaftsorganisationen übernahm. Seit mehr als 20 Jahren bin ich Vorsitzender der Deutschen Seefahrtsgeschichtlichen Kommission, 18 Jahre war ich im Wissenschaftlichen Beirat im Center for Maritime and Regional Studies

in Esbjerg tätig, ich war Mitbegründer der Association of North Sea Cities und bis Oktober 2011 im Vorstand der International Commission for Maritime Museums. Seit 1989 bin ich im wissenschaftlichen Beirat des International Journal of Maritime History. Im Zuge dieser Tätigkeiten gehörte ich zu den Mitorganisatoren von Konferenzen in Europa, Nordamerika und Australien. Eine der schönsten Konferenzen, auf denen ich meine Forschungsergebnisse vorstellen durfte, fand am Fuße des Fudschijama in Japan statt.

Neben der wissenschaftlichen Forschung ist die Vermittlung und Präsentation der Ergebnisse in der Dauerausstellung und in Sonderausstellungen ein konstitutives Element eines Forschungsmuseums. Bis zum Jahre 2004, als ich die Geschäftsführung des DSM übernahm, war ich für die Abteilung „Schifffahrt im Industriezeitalter“ zuständig. Die von mir betreute Dauerausstellung ist in den 30 Jahren mehrfach überarbeitet worden.



Dieses Gemälde von Felix Schwormstädt, das eine Szene an Deck des Schnelldampfers BREMEN zeigt, konnte jüngst für das DSM erworben werden.

Zahlreiche Sonderausstellungen, die ich allein oder mit Kollegen erarbeitet habe, haben sich mit den unterschiedlichsten Themen befasst. Das Spektrum reicht von der „Ersten Deutschen Flotte 1848/49“ über „100 Jahre Seeberufsgenossenschaft“ und Einzelausstellungen zu Leben und Werk der Marinemaler Claus Bergen, Hans Bohrdt, Otto Bollhagen, Felix Schwormstädt, Cornelius Wagner, Ronald Franke, H.D. Tylle, Alexander Calvelli oder Friedel Anderson bis hin zu „Rudolph Haack – Industriepionier unter drei Kaisern“, dem „Arzt und Javaforscher Franz Wilhelm Junghuhn“ aus Mansfeld oder „David Abbey Paige – Expeditionsmaler der Byrd-Antarktisexpe- dition 1933–1935“. Die enge Verknüpfung von Forschung und Ausstellung wird besonders deutlich an der Ausstellung „175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Firmengeschichte“. Zwei Doktoranden haben die Unternehmensgeschichte von 1832/34 bis in die Gegenwart aufgearbeitet. Mit diesen beiden Dissertationen ist die schiffahrtsbezogene Unternehmensgeschichte an die moderne Unternehmensgeschichte herangeführt worden und hat die übliche Firmenfest- schrifttradition weit hinter sich gelassen. Die Forschungsergebnisse waren die Grundlage für eine entsprechende Sonderausstellung im DSM im Jahre 2009. Die Konzeption der Ausstellung ist in modifizierter Form auf dem Museumsschiff RICKMER RICKMERS in Hamburg verwendet worden. Andere Ausstellungen des DSM sind ebenfalls auf Wanderschaft gegangen. Die Rudolph Haack gewidmete Ausstellung wurde in Henrichsburg und Wilhelmshaven gezeigt. Sie wird 2012 auch in Rostock zu sehen sein. Besonders viel Freude hat mir die universitäre Lehre bereitet. Bereits während meines Studiums in Oxford habe ich Deutschkurse für Studenten gegeben. In den 1980er Jahren hielt ich Seminare zur Schifffahrtsgeschichte an der Universität Hannover ab. An der Hochschule Bremerhaven habe ich IT-Studenten eine historische Dimen- sion zu ihrer beabsichtigten beruflichen Tätigkeit im Bereich von Informations- und Nachrichten- technik gegeben. 1989 bot mir Prof. Ulrich Troitzsch die Chance, im Institut für Sozial- und

Wirtschaftsgeschichte der Universität Hamburg Studenten an die Schifffahrtsgeschichte heranzu- führen. Diese Lehrtätigkeit habe ich dann 2004 an der Bremer Universität fortgesetzt, als ich auf die Kooperationsprofessur berufen wurde und die Geschäftsführung im DSM übernahm. Viele Hausarbeiten, Klausuren, Examens-, Magister- und Doktorarbeiten sind in den Jahren geschrie- ben worden. In der kurzen Spanne von 2004 bis 2012, in der ich berechtigt war, Promotionen ab- zunehmen, sind über ein Dutzend Arbeiten von mir betreut worden. Auch an einigen Habilitati- onsverfahren habe ich als Gutachter mitgewirkt. Einige der Forschungsergebnisse sind in den von mir 2005 begründeten Deutschen Maritimen Stu- dien veröffentlicht worden. Die Reihe wächst im Jahre 2012 auf 25 Bände an. Andere Publikati- onen sind während meines Direktoriats in der von mir herausgegebenen Schiftenreihe des Deut- schen Schifffahrtsmuseums und im Deutschen Schifffahrtsarchiv veröffentlicht worden.

Das intellektuelle Klima am DSM und die Unter- stützung durch Vorgesetzte, Kollegen und Freun- de haben mir meine Forschungen, an denen ich viel Freude gehabt habe, ermöglicht. Natürlich gab es auch negative Seiten in meinem Berufs- leben, über die ich jedoch nichts schreiben möchte.

Ich werde auch im Ruhestand der Schifffahrtsge- schichte treu bleiben. Verschiedene Projekte sind noch nicht abgeschlossen, jedoch für die nächste Evaluierung wichtig. Das Fazit meines aktiven Berufslebens lautet so: Ich habe das Glück gehabt, dass ich mein Hobby, nämlich die historische Forschung, zu meinem Beruf machen konnte. Al- len, die mir dabei geholfen haben, sei ganz herz- lich gedankt. Es ging jedoch nicht nur um mein Wohl, sondern in erster Linie um das Wohl des DSM und um die Etablierung der Schifffahrtsge- schichte als historische Subdisziplin. Wenn ich dazu beigetragen habe, ist mehr erreicht worden, als ich mir 1979 habe träumen lassen.

Erste Maßnahmen zur Umsetzung des Masterplans

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum befindet sich in einer im Jahr 2008 mit dem internationalen Architektenwettbewerb für die dritte Erweiterung des Hauses begonnene Entwicklung. Die Maßnahmen, die für den Verbleib des Forschungsmuseums in der Leibniz-Gemeinschaft notwendig sind und die das Haus im Hinblick auf die Betriebskosten für die kommenden Jahre entlasten sollen, wurden im Jahr 2009 im Masterplan Deutsches Schiffahrtsmuseum festgeschrieben.

Der unter Denkmalschutz stehende Scharoun-Bau steht dabei im Zentrum der Aktivitäten. Die gesamte Haustechnik der „Koggehalle“ im Scharoun-Bau wurde bereits 2009 mit Mitteln des Konjunkturprogramms I überarbeitet. Dabei wurde auch das undichte Dach über der Kogge abgedichtet und energetisch gedämmt. In einem weiteren Schritt wird der gesamte übrige Scharoun-Bau unter größtmöglicher Beachtung des Denkmalschutzes in einem ersten Bauabschnitt saniert werden.

Außerdem müssen die Räume für Bibliothek, Archiv, Magazin, Werkstätten, Museumspädagogik und der gesamte Eingangs- und Servicebereich sowie die Verbindung der beiden Gebäudeteile des Museums einer umfassenden Neuplanung unterzogen werden.

Die Verfasserin wurde als Projektleiterin benannt, um die Maßnahmen zur Überarbeitung der bisherigen Dauerausstellung zu einer denkmalgerechten energetischen Sanierung des 1975 fertig gestellten Scharoun-Baus und zu einer – für eine Vielzahl von Nutzungen und Angeboten erforderlich gewordenen – Erweiterung zu planen und mit dem Projektteam umzusetzen.

Der Architektenwettbewerb, 2008

Die erforderlichen zusätzlichen Nutzflächen bedeuten eine beträchtliche weitere Baumasse. Wesentliche Teile der geplanten Nutzungen sind aus

funktionalen Gründen im zentralen Bereich des jetzigen Übergangs zwischen den bestehenden Gebäudeteilen anzusiedeln. Daher kam es bei der Entwicklung der Erweiterung darauf an, zwischen den Erfordernissen von Funktion und Erschließung (und der Schaffung zusätzlicher Flächen, die die Evaluierung 2006 forderte) auf der einen Seite und den Erfordernissen des Städtebaus und der Denkmalpflege auf der anderen Seite abzuwägen. Diese zentrale Frage und die Entwicklung der Erweiterung wurden Gegenstand des 2008 durchgeführten internationalen Architekturwettbewerbs, eines so genannten Realisierungswettbewerbs, aus dem der Entwurf des Berliner Architekturbüros Dietrich Bangert Architekten als klarer „Sieger“ hervorging.

Bei der Präzisierung der Aufgabenstellung und der Vorgaben konnte auf die Beratung durch die Fachleute einer hochkarätig besetzten Jury zurückgegriffen werden. Entsprechend vielversprechend ist auch das Ergebnis.

Der Masterplan, 2009

Mit dem Masterplan, der 2009 dem Verwaltungsrat des DSM vorgelegt wurde, werden alle erforderlichen Maßnahmen zur Entwicklung, Erweiterung (nach Vorgabe der Evaluierung 2006), Umgestaltung und Sanierung des Deutschen Schiffahrtsmuseums dargestellt und in einer abgestimmten Gesamtplanung für die nächsten Jahre zusammengeführt. Die Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum wurde damit auch in die Lage versetzt, den erforderlichen Mittelbedarf umfassend zu benennen.

Die gestalterischen, technischen, wirtschaftlichen und funktionalen Anforderungen an den Umbau und die Erweiterung sind besonders hoch. Flexibilität und Wirtschaftlichkeit sind wichtige Anfor-

derungen, die für die Erstellung, also den Bau und den Betrieb, gelten. Alle Eingriffe in die denkmalgeschützte Substanz des Scharoun-Baus sind sorgfältig abzuwägen. Neben dem Anspruch an eine zeitgemäße Ausstellungs- und Museumsarchitektur mit hohem Gebrauchs- und Gestaltungswert soll die neue Konzeption einen beispielhaften Beitrag leisten für eine moderne Ausstellungskonzeption im Sinne von push (*public understanding of sciences and humanities*) und pur (*public understanding of research*).

Die wichtigsten Maßnahmen zur Bestandssicherung des Denkmals und zur Entwicklung des Umbaus und der Erweiterung wurden eingeleitet. So führte ein erfahrener Gutachter für konstruktiven Denkmalschutz (Detlef Böttcher, Aurich) eine umfassende Befunderhebung der Ursachen der Bauschäden im Scharoun-Bau durch, und eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE Wiedenroth u. Siebert Architekten, Bremerhaven, mit nps tchoban voss, Hamburg) wurde beauftragt, noch in 2008 ihre Arbeit am Sanierungskonzept aufzunehmen und erste Sicherungsmaßnahmen einzuleiten.

Die im Masterplan 2009 gegebene Empfehlung, alle Maßnahmen kompakt und in einem Zuge zu realisieren, um möglichst geringe Kosten zu verursachen, überfordert die finanziellen Möglichkeiten der Mittelgeber. Daher wurden die Masterplanung auf der Grundlage eines entsprechenden Auftrags des Verwaltungsrats mit der Definition einzelner Realisierungsschritte präzisiert und Bauabschnitte gebildet.

Die besonderen Aufgaben eines Forschungsmuseums können im gegenwärtigen Bestand nur unter Schwierigkeiten erfüllt werden. Insbesondere Maßnahmen der Arbeitssicherheit, des Brandschutzes und der Energieeffizienz des Gebäudes müssen bei der Realisierung des Masterplans in Modulen und Bauabschnitten berücksichtigt werden.

Das Direktorium und der Verwaltungsrat des DSM haben dies bereits 2010 erkannt und daher zunächst das Augenmerk auf die Sanierung im Bestand und auf den Brandschutz gelegt. Da bei der Durchführung auch Bauzwischenzustände und Bauabläufe eine nicht unwesentliche Rolle

spielen, wird eine schrittweise Realisierung vorgeschlagen, die, den Hauptaufgaben entsprechend, zwei erste Haupt-Bauabschnitte und einen dritten ergänzenden Bauabschnitt unterscheidet.

Das Forschungsprojekt „Nachhaltige Sanierung von Museumsbauten“ in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik

Das DSM wird die notwendige energetische Sanierung als „Leuchtturm Energetische Museums-sanierung, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven“ – in Ausgliederung aus dem vom Projektträger Jülich (PTJ) finanzierten Projekt „Nachhaltige Sanierung von Museumsbauten“ – als Förderprojekt im Hinblick auf die tatsächlich durchzuführenden Maßnahmen beantragen, um durch eine finanzielle Förderung durch das Bundeswirtschaftsministerium weitreichende Sanierungsmaßnahmen durchführen zu können. Hierbei steht die technisch und denkmalpflegerisch schwierigste Aufgabe, die denkmalgerechte energetische Sanierung des Scharoun-Baus, im Zentrum.

Maßnahmen des Konjunkturprogramms 1

2009 wurden alte Anlagenteile der Raumlufttechnik in der Koggehalle erneuert sowie das Dach abgedichtet und gedämmt. Diese Arbeiten konnten vorgezogen werden, da im Rahmen des „Innovations- und Investitionsprogramms Bildung und Forschung zu ausgewählten Maßnahmen der energetischen Sanierung und Erneuerung“ die erforderlichen Finanzmittel kurzfristig vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) zur Verfügung gestellt wurden. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des bereits im Forschungsprojekt „Nachhaltige Sanierung von Museumsbauten“ entwickelten Gesamtkonzepts zur Erneuerung der gesamten Haustechnik.

Die Bildung von Bauabschnitten, 2010

Im ersten Schritt müssen die dringendsten Probleme für einen gesicherten Weiterbetrieb des Museums gelöst werden, im zweiten die räumlichen Probleme der Forschungsabteilung. Im drit-

ten Schritt kann dann die Sanierung des Bestands mit der ersten Vervollständigung der Dauerausstellung abgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich um die kurzfristig unausweichlichen und die kurz- bis mittelfristig notwendigen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Status quo.

In weiteren Schritten können dann der Bibliotheksturm mit dem Archiv, der Bibliothek und dem Veranstaltungssaal, die Sonderausstellungshalle und zum Schluss ein neues Café errichtet werden. Dies sind mittelfristige Maßnahmen zur Vervollständigung des Masterplans, zur Erfüllung aller gestellten Aufgaben und zur langfristigen Sicherung des DSM als Forschungsmuseum. Der Verwaltungsrat und die senatorische Behörde haben den Bedarf nach einer möglichst vollständigen Umsetzung des gesamten Masterplans erkannt. Die Finanzierung der folgenden Maßnahmen richtet sich nach den vorhandenen Haushaltsmitteln und wird für jeden Bauabschnitt neu verhandelt. Es wurden folgende Anforderungen und Bauabschnitte definiert:

Anforderungen:

- Bestandssicherung (Teil 1)
- Sicherung als Forschungsmuseum

der Leibniz-Gemeinschaft

- Attraktivierung des Museums (Vermittlungsauftrag) und Bestandssicherung (Teil 2)
- Sicherung des Sammlungsauftrags (sammlungsbezogene Forschung)
- Große Sonderausstellungen und regelmäßige Präsentation der aktuellen Forschung
- Steigerung des Besucherservices und der Attraktivität

Bauabschnitte:

1. Bauabschnitt

Modernisierung und Sanierung des Scharoun-Baus, Neugestaltung der Ausstellung und Neubau des Magazins

2. Bauabschnitt

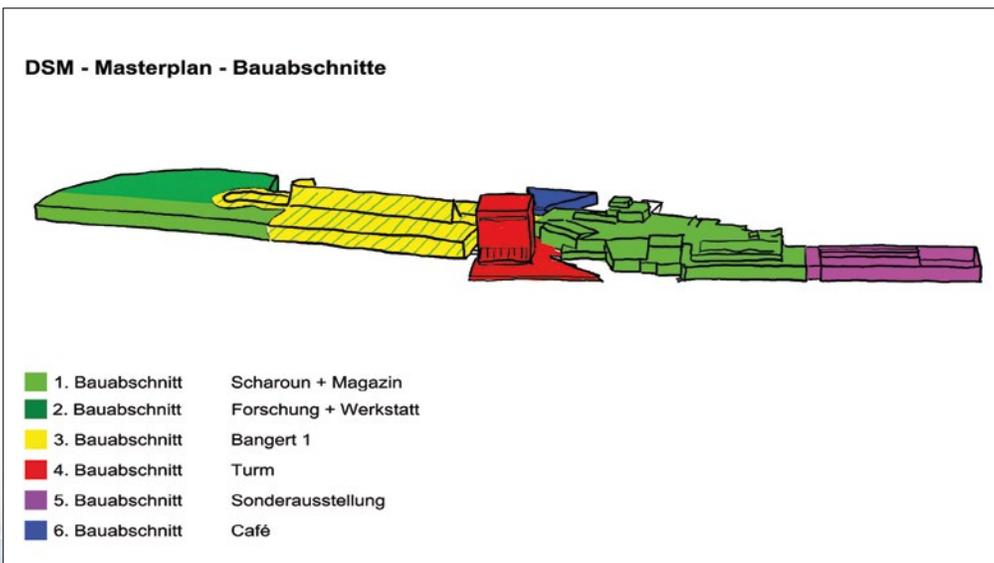
Neubau der Restaurierungs- und Konservierungswerkstätten, der Labore und der Werkstatt

3. Bauabschnitt

Modernisierung, Sanierung und Attraktivierung des Bangert-Baus durch Überarbeitung der Ausstellung

4. Bauabschnitt

Neubau des Turms (mit Archiv, Bibliothek, neuem Eingang und Besuchereinrichtungen)



Die Bauabschnitte, wie sie der Masterplan nunmehr vorsieht.

5. Bauabschnitt

Neubau der Sonderausstellungshalle

6. Bauabschnitt

Neubau des Cafés

Erster Bauabschnitt: Realisierungsplanung und Bau des Magazinegebäudes, Modernisierung und Sanierung des Scharoun-Baus, Neugestaltung der Dauerausstellung im Scharoun-Bau

Die Errichtung eines Magazinegebäudes ist die Grundvoraussetzung für eine Sanierung des Scharoun-Baus, da adäquate Magazinflächen für die notwendige Auslagerung der Objekte vor Ort zur Verfügung stehen müssen. Also muss mit dem Bau vor der Sanierung und Räumung des Scharoun-Baus begonnen werden.

Im Jahr 2012 wird die Ausführungsplanung für den ersten Bauabschnitt, den Neubau des Magazins und die Sanierung des Scharoun-Baus mit anschließender Neugestaltung der Ausstellung abgeschlossen.

Nach der Planungsphase kann dann 2013 der erste Spatenstich für den Neubau des Magazins erfolgen. Das Magazin ist als Schaumagazin geplant, um den Besuchern die reiche Sammlung des DSM möglichst vollständig zeigen zu können. Hier wird eine sehr „verdichtete“ Form der Präsentation bzw. ein neuer Teil der Ausstellung entstehen.

Bevor das neue Magazin aber diese Funktion und diesen Vermittlungsauftrag wahrnehmen kann,

muss es als Zwischenlager für die Exponate aus dem Scharoun-Bau dienen. Dieser muss für die Grundsanierung vollständig ausgeräumt werden. Lediglich die bereits sanierte „Koggehalle“ mit der Bremer Kogge bleibt geöffnet und kann dort auch während der Bauphase besichtigt werden. Während des Baus des Magazins bleiben der Scharoun- und der Bangert-Bau (also der Alt- und der Neubau) für das Publikum geöffnet. Sobald der Neubau bezugsfertig ist, werden alle Exponate aus dem Scharoun-Bau – und besonders aus dem im Kellergeschoss befindlichen Magazin – in das neue Magazin verbracht und dort zwischengelagert.

Der ausgeräumte Scharoun-Bau (Altbau) kann dann grundlegend saniert werden. Dazu gehören eine Dämmung des gesamten Daches und die Verlegung neuer Strom- und Datenkabel, neue Frisch- und Abwasserleitungen usw.

Die Planungen für die neue Dauerausstellung im Scharoun-Bau laufen parallel dazu. Der heutige Bangert-Bau (der Neubau) wird „repariert“. Auch hier wird das Dach an den undichten Stellen abgedichtet. Diese Maßnahmen sind für die Jahre 2013 bis 2015 geplant.

Sobald die Sanierung und Modernisierung des Scharoun-Baus abgeschlossen ist, wird die neue Ausstellung in den Scharoun-Bau eingebaut. Die Neueröffnung findet voraussichtlich im Jahr 2016/2017 statt. Damit ist der erste Bauabschnitt abgeschlossen.

Sonderausstellung „Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten“

Ein auch außerhalb der nautikgeschichtlich interessierten Szene vielfach beachtetes Thema ist die schwierige astronomische Bestimmung des geografischen Längengrades der Schiffsposition auf See. Nicht zuletzt der Roman „Längengrad“ der amerikanischen Autorin Dava Sobel trug diesen Sachverhalt in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts auch in üblicherweise eher schiffsfahrtsferne Bücherschränke.

Im Vergleich zur geografischen Breite, die sich bereits seit dem Spätmittelalter durch Beobachtung der Nordstern- oder der Sonnenhöhe zur Mittagszeit feststellen ließ, stellt die Längenbestimmung in der Tat weit größere Anforderungen an Methoden, Instrumentarium und eigene Fertigkeiten und war über viele Jahrhunderte hinweg dementsprechend mangelhaft. Im Regelfall wurde „die Länge“ nach der sog. Besteckrechnung, d. h. auf der Grundlage der gesegelten Kurse und des abgelaufenen Weges, geschätzt. Da dies aber bei den unregelmäßigen und schlecht zu bestimmenden Geschwindigkeiten der Segelschiffe sowie den unbekanntem Versetzungen durch Strom und Wind mehr als fehlerträchtig war, kam es gerade nach langen Überseepassagen in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung zu so mancher Havarie, die Schiff und Leben forderte. Am wohl bekanntesten



Chronometer von Hermann Diedrich, Geestemünde (Bremerhaven), 1901.

ist der Untergang von vier Schiffen einer großen englischen Flotte im Jahr 1707 vor den Isles of Scilly, dem viele hundert, wenn nicht weit über tausend Seeleute zum Opfer fielen: Die Navigatoren hatten ihre Position viel weiter westlich vermutet.

Schon 1598 hatte die spanische Krone einen Preis für denjenigen ausgeschrieben, der das Längenproblem löste. Andere Länder folgten. Doch hinreichende Ergebnisse waren trotz zahlreicher Versuche nicht zu verzeichnen. 1714 setzte schließlich auch die englische Krone einen Preis aus: 20.000 Pfund – den Gegenwert eines vollständig ausgerüsteten Linienschiffes. Das Preisgeld stieß europaweit noch einmal zu eifriger Beschäftigung mit der Thematik an. Neben zahlreichen Fantastereien verhiessen jedoch letztlich nur zwei Verfahren eine Aussicht auf Erfolg: Die eine basierte auf den Vorarbeiten des Göttinger Astronomen Tobias Mayer. Er hatte auf der Grundlage neuer mathematischer Verfahren so

präzise Mondtafeln berechnet, dass es möglich wurde, die relativ raschen Bewegungen des Mondes vor dem Sternenhimmel in Relation zur Position anderer gut sichtbarer Gestirne zu nutzen, um die Zeit des Standortes in Bezug zur Zeit des Nullmeridians von Greenwich zu setzen. Da die Sonne die Erde scheinbar einmal täglich umkreist und damit 24 Stunden den 360 bzw. zweimal 180 Längengraden – also eine Stunde Zeitunterschied 15° Längengradunterschied – entsprechen, ergab z. B. eine derart gemessene Zeitdifferenz von sechs Stunden eine geographische Länge von 90°. Nachteil dieser den Himmel selbst als Uhr verwendenden sog. Mondstanzmethode waren hohe Anforderungen an die Qualität der Vorausberechnung, an die Qualität der Gestirnsbeobachtung und an die mathematische Befähigung des Navigators – sie wurde entsprechend selten und ungenau angewandt.

Die Methode, die hingegen zunächst zwar nur zögerlich, aber langfristig überaus erfolgreich war,

Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



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

war die Entwicklung eines mechanischen Zeitmessers, der die Bezugszeit am Nullmeridian gleichsam mit über See transportierte, so dass sie bei der Positionsbestimmung mit der jeweiligen astronomisch an Bord bestimmten Ortszeit verglichen und daraus die Länge berechnet werden konnte. Der erste erfolgreiche Konstrukteur einer solchen Zeitmaschine war der Engländer John Harrison. Er legte 1735 ein geniales technisches Wunderwerk vor, das erstmals in der Geschichte die Bestimmung der geografischen Länge auf See mit Hilfe einer Uhr ermöglichte. Es folgten

weitere, verbesserte Modelle. Sein bestes und letztes Modell, das schließlich 1761 seine ersten Seeveruche erfolgreich hinter sich ließ und in einem Nachbau mit James Cook die Welt umrundete, war jedoch nicht der Gipfel seiner eigenen Entwicklungsreihe, sondern letztlich eine traditionelle Taschenuhr, deren Fehler durch immensen Fertigungsaufwand beseitigt worden waren. Sie bot zwar die gewünschte Genauigkeit, war aber kaum ein Gerät für die Produktion in hohen Stückzahlen. Dies schufen andere: Uhrmacher aus London und Paris, die mit faszinierendem Ideenreichtum und unvorstellbarer Präzision Konstruktionen ersannen und fertigten, die nach und nach „das Chronometer“ entstehen ließen, das sich im 19. Jahrhundert auf allen Schiffen in der Überseefahrt als fester Bestandteil der Navigation etablieren konnte.

Diese Geschichte – mit einem besonderen Fokus auf die deutsche Entwicklung – nachzuzeichnen,



Kunsthandwerk en miniature: Chronometer-Werk von Thomas Mudge und Robert Pennington, London, 1780 (1793).

ist das Ziel einer Sonderausstellung, die das Deutsche Schiffahrtsmuseum vom 6. Mai bis zum 15. November dieses Jahres zeigen wird. Sie wird nicht nur eine Fülle von zum Teil einzigartigen Objekten vorführen, sondern in aufwändiger und attraktiver Gestaltung auch die astronomisch-physikalischen und technischen Hintergründe beleuchten, um die Exponate verstehbar zu machen und in ihren Kontext einzubetten. Selbstverständlich wird die Ausstellung auch von einem Katalog begleitet. Er wird nicht nur die gezeigten Objekte und Texte vereinen, sondern auch die Ausstellungsgestaltung aufgreifen und somit die Möglichkeit bieten, die Ausstellung gleichsam „mit nach Hause zu nehmen“.

Fördervereinsmitglieder sind nicht nur herzlich zum Besuch der Ausstellung eingeladen, sondern auch zur Ausstellungseröffnung. Sie findet am 6. Mai 2012 um 11 Uhr im Hörsaal des Deutschen Schiffahrtsmuseums statt.

Das Pilot-Projekt „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Die Energiewende in Deutschland macht erneut deutlich, dass die Nordsee mehr ist als ein Schifffahrtsweg. Hier, genauer in der Ausschließlichen Wirtschaftszone jenseits der Zwölfmeilenzone, soll ein beachtlicher Teil der Windkraftanlagen entstehen, die Deutschland in Zukunft mit Strom versorgen sollen. Neben diesem Bauvorhaben ist die deutsche Nordsee Abbaugelände für Sand und Kies, Durchgangsgebiet für unterschiedliche Pipelines und Seekabel, Fischereigrund und natürlich weiterhin ein Verkehrsweg für die Schifffahrt, der von Hindernissen freigehalten werden muss. Alle diese Faktoren zusammen machen die Nordsee zu einem Gebiet intensivster Nutzung. Gleichzeitig bedeutet dies auch die Gefährdung eines einmaligen Kulturarchivs, das bisher noch auf ihrem Grund bewahrt ist.

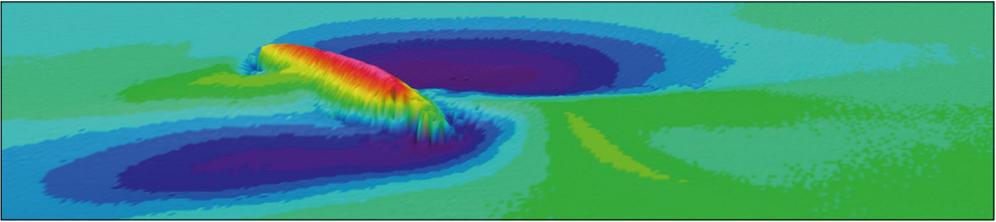
Denn die Nutzung des Nordseeraumes durch den Menschen geht in eine Zeit zurück, in der der Wasserspiegel bis zu 130 m unter dem heutigen lag. Auf dem jetzigen Meeresboden lag von etwa 10 000 bis 6 000 v. Chr. der landfeste Lebensraum mesolithischer Jäger und Sammler, der heute als Doggerland bezeichnet wird. Eine Landschaft, deren Spuren unter Wasser auch heute noch erkennbar sind. Nach dem Meeresspiegelanstieg kreuzten Handelsrouten die Nordsee, es wurde Fischerei betrieben und Kriege wurden auf und später auch über und in ihr ausgetragen. Von diesen Aktivitäten des Menschen zeugen die Schiffs- und Flugzeugwracks auf dem Meeresboden.

Das föderalistische System der Bundesrepublik Deutschland bedingt im Bereich der allgemeinen Wirtschaftszone eine Lücke im Denkmalschutz. Dieser ist hierzulande Ländersache, so dass jedes Küstenland sein eigenes Denkmalschutzgesetz hat, das innerhalb der jeweiligen Landesgrenzen

Geltung besitzt. Auf See endet dieser Bereich an der Zwölfmeilenzone. Dahinter beginnt die Zuständigkeit des Bundes, der jedoch bisher über keine nationale Instanz für den Schutz des Kulturguts verfügt. Aus diesem Grund können bisher archäologische Fundstellen unter Wasser außerhalb der Zwölfmeilenzone nicht unter Denkmalschutz gestellt werden. Zudem ist die UNESCO-Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser von der Deutschen Regierung bis heute noch nicht unterzeichnet worden.

Das Pilotprojekt „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ soll nun das archäologische Potenzial erfassen. In enger Kooperation mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) werden in den kommenden drei Jahren die bekannten Unterwasserfundplätze in der Nordsee kartiert und ihr Denkmalwert wissenschaftlich ermittelt. Die Akten des BSH, mit dem das Deutsche Schiffahrtsmuseum seit mehreren Jahren einen Kooperationsvertrag hat, sollen für das Arbeitsgebiet ausgewertet und damit eine Datenbank aufgebaut werden. Zudem werden auch die Daten anderer Institutionen hinzugezogen, die Hinweise auf menschliche Hinterlassenschaften am Grund der Nordsee geben können. Eine Auswahl solcher Fundplätze, die akut durch Baumaßnahmen bedroht sind, soll exemplarisch untersucht werden. Zu diesem Zweck erwirbt das Deutsche Schiffahrtsmuseum eigenes Gerät für geophysikalische Prospektionen, um zusätzliche Daten erheben zu können. Mit dieser Ausrüstung schafft das DSM auch die Basis für zukünftige Projekte.

Dabei sollen Kooperationen mit anderen Einrichtungen und Leibniz-Instituten (u. a. Senckenberg, Wilhelmshaven; Zentrum für Baltische und Skandinavische Archäologie, Schleswig; Leibniz-Insti-



Dreidimensionale grafische Darstellung von Fächerecholotdaten eines bisher unbekanntes Schiffswracks in der Nordsee. Die Fächerecholottechnik, die nun auch vom DSM eingesetzt werden kann, ermöglicht eine detaillierte Vermessung des Seegrundes und untergegangener Objekte. So ist die Erfassung wichtiger Daten und die Vorauswahl von archäologisch vielversprechenden Fundplätzen noch vor dem Einsatz von Tauchern möglich (Grafik: Angelo Rossi und Vikram Unnithan, Jacobs University Bremen).

tut für Ostseeforschung, Warnemünde; Deutsches Bergbaumuseum, Bochum; Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz) einen umfassenden interdisziplinären Ansatz sicherstellen. Das Untersuchungsgebiet wird zunächst auf die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der deutschen Nordsee begrenzt. In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landesämtern kann das Deutsche Schiffahrtsmuseum aber auch innerhalb der Zwölfmeilenzone z. B. Wracks untersuchen und

gegebenenfalls bergen, wenn dies erforderlich werden sollte. Das DSM hat bereits mehrfach mit den Landesämtern zusammengearbeitet und war in jüngerer Zeit auch an mehreren archäologischen Prospektionen im niedersächsischen Wattenmeer beteiligt. Das Pilotprojekt „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ ist das erste dieser Art in Deutschland. Es lenkt die Aufmerksamkeit auf ein neues Gebiet der archäologischen Denkmalpflege.

Buchhandlung 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

Warum es besser ist, wenn man nichts sieht ...

Hintergründe zur derzeitigen Erhaltung
der 2007 am Teerhof in Bremen geborgenen Weserlastkähne



Einer der beiden Flusskähne aus dem Fund in Bremen. (Foto: Dieter Bishop, Landesarchäologie Bremen)

Bei archäologisch begleiteten Bauarbeiten auf der einstigen Weser-Insel Teerhof in Bremen wurden 2007 zwei Wracks von Flusskähnen freigelegt, geborgen und für weitere Untersuchungen sowie zum Erhalt der Funde anschließend ins Deutsche Schiffahrtsmuseum verbracht. Um die wissenschaftlichen Tätigkeiten gut planen und durchführen zu können, ohne dabei den Erhaltungszustand der Objekte zu verschlechtern, wurde hinter dem DSM, mit finanzieller Unterstützung des Fördervereins sowie der Beluga Shipping GmbH, eine Lagerhalle errichtet, in der

ein großer Wassertank die archäologischen Funde beherbergt und vor zerstörerischer Austrocknung schützt.

Die museale Grundidee, interessiertem Publikum Einblicke zu gewähren, sollte auch für diese Lagerhalle gelten, weswegen sie mit einer Fensterfront in Richtung Weserdeich ausgestattet wurde. Doch leider kann eine Zwischenlagerung eines archäologischen Nassholzfundes zum Schutz des Objektes nicht immer unmittelbar und generell Einblicke zulassen. Daher möchte ich diese Möglichkeit nutzen, um über die Entscheidungen und

Vorgänge zum Schutz der Objekte „hinter den Kulissen“ zu berichten.

Die Weserlastkähne stammen aus dem späten 17. Jh. und überdauerten daher drei Jahrhunderte im wassergesättigten Boden des Bremer Teerhofs. In dieser Zeit wurden die Hölzer der Kähne mikrobiell angegriffen und zersetzt, wodurch das Holz recht viel von seiner originalen Festigkeit verloren hat. Holz ist ein sehr poröser Naturstoff, der Wasser wie ein Schwamm in sich aufnehmen kann. In wassergesättigten Lagerstätten füllt das Wasser auch alle durch Zersetzung geschwächten Stellen auf und wirkt daher stützend und formhaltend auf die fragile Holzstruktur. Daher muss das Wasser zwingend im Holz verbleiben, bis eine stabilisierende Konservierungsbehandlung durchgeführt wurde. Aus diesem Grund müssen auch die Weserlastkähne vorerst im Wasser lagern.

Doch selbst die Wasserlagerung kann dem Interessierten schlecht vorgezeigt werden, da sich das Wasser durch Herauslösen von Sedimentpartikeln aus dem Holz eintrübt. Dies sollte auch

nicht mittels Pumpen, Wasserzirkulation und/oder Filtern versucht werden zu verhindern, da diese Maßnahmen die bakterielle Holzersetzung, welche unter Wasser weiterhin stattfinden kann, fördern würde oder gar, durch Einbringen von Sauerstoff, selbst unter Wasser holzzeretzende Pilze aktiv werden könnten. Aus diesem Grund ist in der Lagerhalle am Deich außer einem großen Tank, in dem die Weserlastkähne lagern, derzeit leider nichts zu erkennen oder zu zeigen. Es wurde gerade erwähnt, dass selbst unter Wasser Holz von Pilzen und Bakterien abgebaut werden kann. Somit sind diesbezüglich auch die Weserlastkähne in ihrer Zwischenlagerungsstätte nicht automatisch vor weiterer Zersetzung geschützt. Daher gilt es Bedingungen zu schaffen, welche diese Zersetzung verhindern oder zumindest stark vermindern. Im Fall der Weserlastkähne wurde bewusst auf regelmäßige Wasserwechsel verzichtet, da diese praktisch nur durch zunächst langsames Ablassen des Altwassers und anschließend langsames Zulaufen von Frischwasser möglich wären. Nun hat Frischwasser an sich



Die Lagerhalle für Nassholzfunde. (Foto: Verf.)



In diesem Tank lagern vorerst die Wracks der Weserlastkähne. (Foto: Verf.)

schon einen höheren Sauerstoffgehalt, aber auch die Zeitspanne, in der das Holz Zugang zur Luft hätte, würde zu Einlagerungen von Luft im Holz führen. Dadurch könnte die Sauerstoffkonzentration im Wasser letztendlich Werte erreichen, die sog. Moderfäulepilze in die Lage versetzen würden, das archäologische Holz aktiv zu zersetzen. Eine weitere Schutzmaßnahme gegen Zersetzung ist eine geringe Wassertemperatur, 4° C wären optimal. Dieser Wert kann natürlich nicht das ganze Jahr über gehalten werden, doch mit einer Isolierung und isolierenden Abdeckung des Lagertanks kann der Aufwärmprozess des Wassers in den Sommermonaten zumindest verzögert

werden. Mit dieser Schutzmaßnahme ist die Einsichtnahme in die Zwischenlagerung der Weserlastkähne schlussendlich ganz genommen. Was lediglich noch zu sehen ist, ist ein großer hellblauer Kasten und das ist – frei nach einem regierenden Bürgermeister – auch gut so; zumindest aus konservatorischer Sicht.

Auch wenn für den Außenstehenden die Zwischenlagerung der beiden regionalen Schiffwracks als recht inaktives Projekt erscheint, so steckt doch wissenschaftliche Tätigkeit hinter der Lagerungsüberwachung, welche über die reine Temperaturmessung deutlich hinausgeht. Doch dazu mehr beim nächsten Mal. ...

25. Deutscher Flößertag und 20 Jahre Deutsche Flößerei-Vereinigung

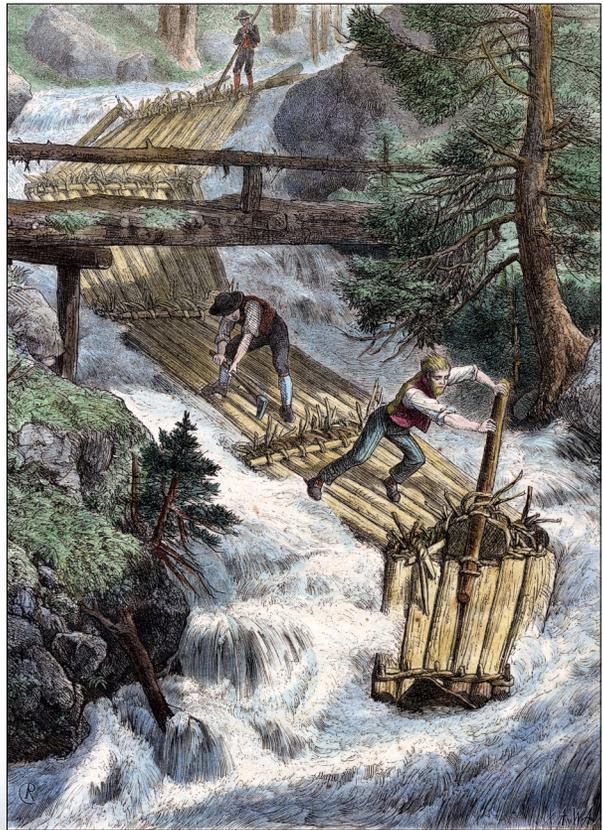
Eine Ausstellung und ihre Folgen

Im September dieses Jahres treffen sich die Mitglieder der Deutschen Flößerei-Vereinigung sowie weitere Flößereiforscher und an der Flößerei Interessierte zum 25. Deutschen Flößertag in der fränkischen Flößergemeinde Wallenfels an der Wilden Rodach im Landkreis Kronach. Gleichzeitig werden sie mit diesem Jubiläumsflößertag auch das 20-jährige Bestehen der Deutschen Flößerei-Vereinigung feiern.

Ausgangspunkt dieser Jubiläumsveranstaltungen war die Sonderausstellung „Flößerei in Deutschland“, die das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahr 1985 zeigte. In den Ankündigungen dieser Ausstellung im Heft 2/1984 (S. 23–25) und des Ausstellungsbegleitbandes im Heft 1/1985 (S. 25–27) der „Deutsche Schifffahrt“ wurden auch die Überlegungen deutlich, die das nationale Schiffahrtsmuseum mit der Wahl des Ausstellungsthemas verbunden hatte. Hatte die Flößerei in der Geschichte des Gütertransports auf den Binnenwasserstraßen bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein eine erhebliche Rolle gespielt, so verband man in den 1980er Jahren in der breiten Öffentlichkeit die Flößerei vor allem mit den Gaudifloßfahrten auf der Isar. Vor allem aber hatten sowohl wissenschaftliche als auch populäre Veröffentlichungen im späten 18. und im 19. Jh. nur die technische Seite der Flößerei in den Blick genommen. Die wirtschaftlichen sowie die sozial- und umwelt-

geschichtlichen Zusammenhänge waren mehr oder weniger unbeachtet geblieben. Ausstellung und Begleitband sollten damals zur Schließung dieser Forschungslücke beitragen.

Das Echo, das beides dann sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei Wissenschaftlern unterschiedlicher Fachrichtungen fand, war unerwartet groß. Die Ausstellung wurde in den Folgejah-



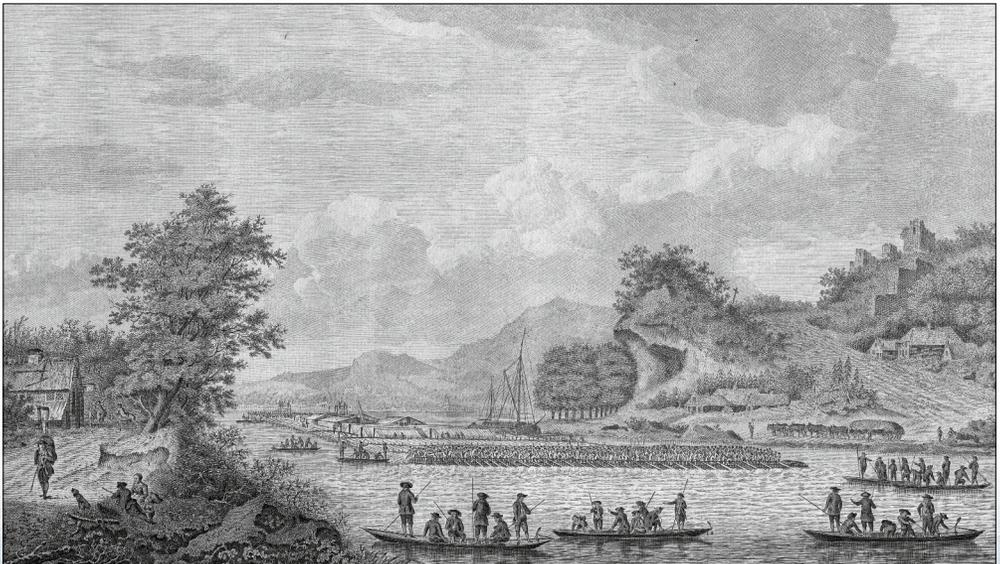
Karl Roux (1826–1894) hat die Flößerei im Schwarzwald dramatisch in Szene gesetzt. (Archiv DSM)

ren als Wanderausstellung in Stuttgart, Frankenthal, Schramberg, Heilbronn und in Königswinter in Museen und Ausstellungshäusern gezeigt. In Königswinter erschien im Zusammenhang mit der Ausstellung eine weitere Publikation zur Flößerei unter dem Titel „Flößerei auf dem Rhein“. Auch ging eine weitere Ausstellung unter dem Titel „Flößerei im Weserraum“ zusammen mit einem Buch, das im Hauschild-Verlag in Bremen erschien, in Norddeutschland auf Wanderschaft. Neue Verbindungen zu Sozial- und Wirtschaftshistorikern, zu Kunsthistorikern, Volkskundlern und Forstwissenschaftlern wurden geknüpft. Um diese nicht abreißen zu lassen und um den neuen Fragestellungen intensiver nachzugehen, fand 1987 in Schiltach im südlichen Schwarzwald mit finanzieller Förderung der Thyssen-Stiftung und mit Unterstützung der Stadt Schiltach die Tagung „Auf den Spuren der Flößer. Sozial- und Wirtschaftsgeschichte eines Gewerbes“ statt. Die Ergebnisse wurden in einem Tagungsband beim Theiss-Verlag veröffentlicht. Dank der finanziellen Förderung durch den Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum erschien in diesem Band auch die erste umfängliche Bibliografie der deutschsprachigen Veröffentlichungen zu dem

Thema Flößerei. Damit wurde der Wissenschaft ein Arbeitsmittel an die Hand gegeben, das in den Folgejahren ständig erweitert wurde und seit 2004 in einer jährlich aktualisierten und erweiterten Fassung vorgelegt wird. Seit 2009 steht diese Flößereibibliografie als Online-Publikation des Deutschen Schifffahrtsmuseums zur Verfügung.

Auf der Schiltacher Tagung äußerten die Teilnehmer auch den Wunsch nach regelmäßigen Treffen, um sich weiter über neue Forschungsergebnisse auszutauschen. So fand 1988 in Unterrodach im Frankenwald mit Unterstützung des dortigen Floßvereins und der Gemeinde der 1. Deutsche Flößertag statt. Weitere Flößertage folgten in jährlicher Kontinuität. 1990, schon kurz nach dem Fall der Berliner Mauer und der Grenzöffnung, fand im Sommer des Jahres noch vor der Wiedervereinigung der erste gesamtdeutsche Flößertag in Uhlstädt an der Saale statt.

Da das Interesse an diesen Flößertagen stetig wuchs, beschlossen die Teilnehmer der Treffen 1992 auf dem 5. Deutschen Flößertag in Höxter an der Weser die Gründung der Deutschen Flößerei-Vereinigung, die als Dachverband örtlicher und regionaler Floß- und Flößervereine in



Darstellung eines Holländerfloßes vor dem Siebengebirge von Carel Bendorp, 1785. (Archiv DSM)

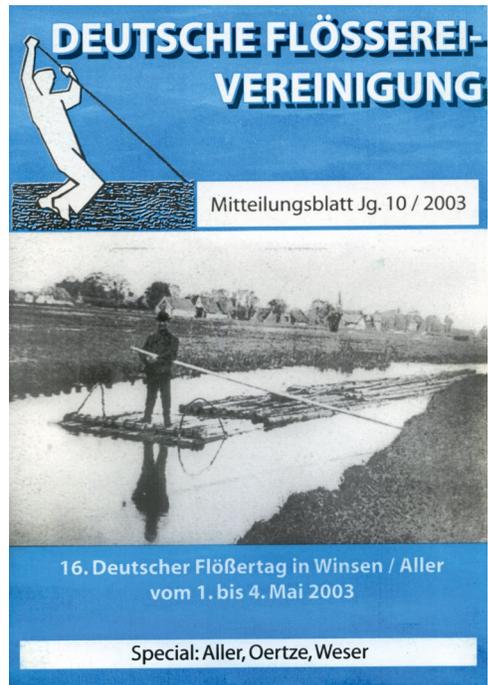
Deutschland agieren sollte. Die Ziele der gemeinsamen Arbeit wurden damals festgelegt mit

- der Förderung der Forschung über Arbeit und Alltag der Flößerei sowie über die allgemeine Bedeutung derselben in Vergangenheit und Gegenwart,
- der Unterstützung von Bemühungen zur Erhaltung alter Anlagen der Flößerei,
- der Durchführung möglichst jährlich stattfindender Arbeitstagungen („Flößertage“),
- der Herausgabe eines regelmäßig erscheinenden Mitteilungsblatts,
- der Unterstützung der Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit bestehender Flößergilden, -zünfte, -vereine und -vereinigungen sowie
- der Vertretung deren gemeinsamer Interessen in der Öffentlichkeit.

Die Zielsetzungen wurden seit dieser Zeit konsequent und erfolgreich verfolgt. 1994 erschien das erste Mitteilungsblatt der jungen Vereinigung im Format DIN A4 als Sonderdruck des „Uhlstädter Anzeigers“. Mit seiner Etablierung fanden neben den Nachrichten aus den Mitgliedsvereinen und den Informationen der Mitglieder auch immer mehr neue Forschungsergebnisse den Weg in das Vereinsorgan. Mit der Ausgabe Jg. 10/2003 wechselte man erstmals vom Blatt im Format DIN A4 zur Heftform in DIN A5 mit jeweils einer Darstellung der regionalen Flößereigeschichte des Tagungsortes als Schwerpunktthema. Heute hat das jährlich erscheinende Mitteilungsblatt einen Umfang von etwa 90 Seiten.

Die Förderung der Forschung zu Arbeit und Alltag der Flößerei und die Unterstützung von Bemühungen zur Erhaltung alter Flößereianlagen fanden sichtbaren Niederschlag in der Unterstützung von Initiativen und Personen, die sich an verschiedenen Orten in Deutschland – vom Nordosten bis in den Südwesten – mit „ihrer“ Flößerei befassten. Als Folge vereint die Deutsche Flößerei-Vereinigung heute 29 korporative Mitglieder – Vereine und Kommunen – sowie 189 Einzelmitglieder.

Wenn heute die Untersuchung von Kulturlandschaften und von kulturellem Erbe in der For-



Die erste Ausgabe des Mitteilungsblattes im Format A5 erschien 2003.

schung großen Raum findet, so leisten dazu die Deutsche Flößereivereinigung und ihre Mitgliedsorganisationen auf ihrem Betätigungsfeld einen wichtigen Beitrag. Sie bringen sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa mit der Mitgliedschaft in der International Timber Raftsmen Association in deren Bemühungen um Anerkennung der Flößerei als internationales Kulturerbe intensiv ein. 2011 stand die Generalversammlung dieser europäischen Vereinigung im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven ganz im Zeichen der Frage, wie ihre Anerkennung erfolgreich bei der UNESCO betrieben werden kann.

Mit meinem Ausscheiden aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Ende Februar 2012 wird die Flößereiforschung nicht mehr Bestandteil der Forschungsschwerpunkte des Hauses sein. Die Herausgabe der Bibliografie, des Mitteilungsblatts und weiterer Veröffentlichungen zu diesem Thema wird aber auch in den kommenden Jahren gesichert sein.

Neues aus der Redaktion



■ Das Schiff im Kartenbild

Nach mehrjähriger Vorbereitung und der Überwindung zahlreicher Hürden in der Beschaffung von Illustrationen und Bildrechten wird in Kürze die Dissertation des Wiener Historikers René Tebel über Schiffsdarstellungen auf mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Karten als Band 66 in der wissenschaftlichen Schriftenreihe des DSM erscheinen.

Bestand zwischen dem recht hohen Bekanntheitsgrad solcher Schiffsdarstellungen und dem Grad ihrer wissenschaftlichen Auswertung bislang ein gravierendes Missverhältnis, präsentiert Tebel diese Darstellungen mit der vorliegenden Arbeit erstmals in einem umfassenden und abgerundeten Gesamtbild als vielschichtige Quelle zur maritimen Kulturgeschichte. Durch die Analyse der Motive der Kartenkünstler für die Aufnahme von Schiffsdarstellungen in die abendländischen Karten und die thematische Verwendung dieser Bildquellen entsteht ein facettenreiches Abbild

der regionalen und zeitlichen Vorlieben in den damaligen Zentren der Kartenkunst wie auch hinsichtlich der unterschiedlichen nutzerspezifischen Interessen an maritimen Themen.

Tebel behandelt den Wert der Darstellungen als Quelle zur Schiffstypologie und zeigt nach eingehender kritischer Betrachtung auf, dass den maritimen Illustrationen zudem größte Bedeutung als Anhaltspunkt für die Datierung und regionale Einordnung anonymer Karten zukommen kann. Die maritime Bilderwelt erschließt sich dem Leser auch visuell durch die Einbindung von mehr als 250 qualitätvollen Illustrationen teilweise bisher unveröffentlichter Quellen – ein Augenschmaus für alle Freunde alter Schiffe und Karten.

Abgerundet wird der Band durch umfangreiche Register und nicht zuletzt durch eine Kartobibliografie über 750 Karten mit Schiffsdarstellungen aus dem Betrachtungszeitraum, die über einen in das Buch eingedruckten Zugriffscode im Internet recherchierbar ist. Nicht zuletzt diese Bibliografie abendländischer Karten macht das Werk René Tebels zu einer Grundlage zukünftiger Forschung.

René Tebel: Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Kartographische Zeugnisse aus sieben Jahrhunderten als maritimhistorische Bildquellen. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 66. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 360 Seiten, 256 häufig farbige, teils großformatige Abbildungen, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag, 21 x 27 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-066-1, 69,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 62,90 Euro.

■ Mit Kurs auf Charleston, South Carolina

Die deutsche Auswanderung von Bremerhaven nach South Carolina wurde maßgeblich von einem einzigen Mann bestimmt, dem Andrea Mehr-

länder, Geschäftsführende Direktorin der Checkpoint Charlie Stiftung in Berlin, mit ihrer zweibändigen Arbeit „Mit Kurs auf Charleston, S.C.“ nun ein voluminöses Denkmal gesetzt hat.

Zwischen 1840 und 1868 kommandierte der Rönnebecker Kapitän Heinrich Wieting für die Bremer Reederei N. Gloystein & Söhne die Auswandererschiffe JOHANN FRIEDRICH, COPERNICUS und GAUSS. In diesen knapp 30 Jahren lief er regelmäßig die amerikanische Hafenstadt Charleston an, lediglich unterbrochen von der See-Blockade der Unionsarmee während des Sezessionskrieges 1861–1865. In 32 Seereisen brachte er hierbei über 3400 deutsche Auswanderer nach South Carolina und bestritt damit ganze 70 Prozent der nach dort bestimmten, von Bremerhaven ausgehenden Auswanderung. Allein in zwölf Jahren (1845, 1852–1860, 1867/68) hatte Wieting dabei eine absolute Monopolstellung, ein Verdienst, das in der deutschen Auswanderungsgeschichte nach USA einzigartig ist.

Andrea Mehrländer beschreibt in den beiden Bänden, die ausschließlich zusammen im Schuber erhältlich sind, anhand einer Fülle bisher unveröffentlichter Primärquellen die von Heinrich

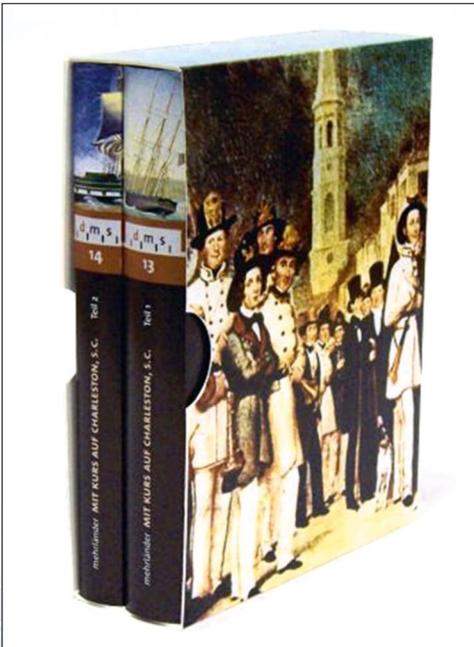
Wieting erheblich mitbestimmte Entwicklungsgeschichte der deutschen Gemeinde von Charleston, South Carolina, zwischen 1840 und 1870 und analysiert die Rolle der von ihm verschifften deutschen Auswanderer im Hinblick auf Sezession und Sklaverei während des Amerikanischen Bürgerkrieges.

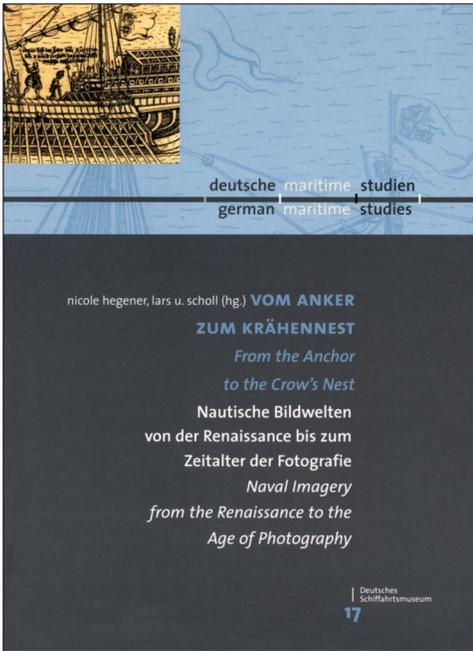
Andrea Mehrländer: Mit Kurs auf Charleston, S.C. Kapitän Heinrich Wieting und die deutsche Auswanderung nach South Carolina im 19. Jahrhundert. Deutsche Maritime Studien, Bände 13–14. Hauschild Verlag, Bremen. Zwei Bände im Schuber (nur zusammen erhältlich), zusammen 656 Seiten, 265 Abbildungen, davon 110 in Farbe, Hardcover, gebunden, 17 x 22 cm, mit Lesebändchen. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-517-2, 68,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 61,20 Euro.

■ Vom Anker zum Krähenest

Das Meer zu beherrschen, war bis zum Zeitalter der Luft- und Raumfahrt eine der größten Herausforderungen des Menschen. Das Schiff ist daher seit der Antike eine der mächtigsten Metaphern für das menschliche Leben und herrscherliche oder staatliche Macht. Entsprechend häufig sind Schiffsmotive in der Politik, Literatur und bildenden Kunst anzutreffen. Die kunst- und kulturwissenschaftliche Forschung richtete ihr Interesse auf Aspekte einer Epoche oder eines künstlerischen Mediums. Selten nur wurden Bezüge zwischen den Disziplinen und Epochen hergestellt.

Der vorliegende Essayband „Vom Anker zum Krähenest“ versucht gerade dies zu erfüllen. Er versammelt neben einer Einleitung zwölf Einzelstudien – sieben in deutscher und fünf in englischer Sprache – international ausgewiesener Fachleute der Kunst- und Architekturgeschichte, Geschichte und Politik, Kultur- und Literaturwissenschaft, Schatzkunst und Fotografie. Ihr Augenmerk richtet sich auf das Schiff als Herrschaftsmetapher von Kirche, Staat und Hof, nautische Motive in der Siegelkunst, Kartografie und Vedute, das Schiff in der Buchmalerei und Schatzkunst sowie in Malerei und Fotografie. Im Vordergrund steht





Europa, wobei eine Brücke von der Antike und dem frühen Christentum bis zur Moderne geschlagen wird. Die diskutierten Artefakte zeigen, dass sich das Schiffsmotiv in idealer Weise zur Repräsentation eignete.

Nicole Hegener und Lars U. Scholl (Hrsg.): Vom Anker zum Krähenest. Nautische Bildwelten von der Renaissance bis zum Zeitalter der Fotografie / From the Anchor to the Crow's Nest: Naval Imagery from the Renaissance to the Age of Photography. Deutsche Maritime Studien, Band 17. Hauschild Verlag, Bremen. 214 Seiten, 161 überwiegend farbige Abbildungen, Hardcover, gebunden, 17 x 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-508-0, 36,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 32,40 Euro.

■ Der lange Weg zur Seesozialversicherung

Bereits Mitte des 16. Jahrhunderts entstanden erste Einrichtungen des seemännischen Berufsstandes zur kollektiven Absicherung sozialer Notlagen, hervorgerufen durch Alter, Krankheit und Invalidität. Die Berücksichtigung berufsspezifischer Besonderheiten durch diese sozialen Ein-

richtungen führte im Lauf der Zeit zur Herausbildung von privaten Versicherungskassen und ab 1854 zu ersten Pflichtversicherungen. Die Wahrung innerhalb des Berufszweiges entstandener Sonderlösungen und die gleichzeitige Orientierung an der Bismarck'schen Sozialgesetzgebung führten mit der Gründung der See-Berufsgenossenschaft Ende des 19. Jahrhunderts zum Aufbau der See-Sozialversicherung.

In ihrer Dissertationsschrift „Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt“ zeichnet Melanie Sulzer die Entstehung sozialer (Versicherungs-) Einrichtungen des seemännischen Berufsstandes zunächst in den Städten Hamburg und Bremen, dann auf Reichsebene nach. Der Betrachtungszeitraum überspannt fünf Jahrhunderte und reicht von 1535 bis ins Jahr 1928. Unter Einbeziehung see- und versicherungsrechtlicher Richtlinien stellt die Autorin verschiedene Einrichtungen in unterschiedlichen Entwicklungsphasen vor und analysiert ihre charakteristischen Merkmale. Die Untersuchung der jeweiligen Entscheidungsprozesse spiegelt die voneinander abweichenden und zum Teil gegensätzlichen Motive von politischen Akteuren und Berufsverbänden



wider und stellt die daraus resultierenden Konflikte in der Entwicklung seemännischer Sozialversicherungssysteme dar.

Melanie Sulzer: Soziale Sicherungssysteme in der Seeschifffahrt. Von der berufsständischen Armenfürsorge zur See-Sozialversicherung. Deutsche Maritime Studien, Band 18. Hauschild Verlag, Bremen. XVI, 220 Seiten, 19 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 17 x 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-509-7, 28,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 25,20 Euro.

■ Vergriffene Dokumentationen in 2. Auflagen

Zwei als sogenannte „Beihefte zum Deutschen Schifffahrtsarchiv“ erschienene Dokumentationen hat das DSM vor wenigen Wochen in 2. Auflagen vorgelegt, nachdem die Erstaufgaben ein großes Publikumsinteresse gefunden hatten und zwischenzeitlich vergriffen waren.

Bis auf den Einband unverändert gibt der zuerst im Jahr 2009 erschienene Band „Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27“ die Tagebuchaufzeichnungen des als Jungmann gemusterten Roderich Murrmann (1907–1984) wieder, der auf dem Neubau die erste Reise mit einer Stückgutladung von Hamburg nach Chile und mit Salpeter zurück nach Delfzijl mitmachte. Murrmanns vielfältige Notizen gehen über die Angabe der Schiffspositionen, gelaufenen Kurse, des Wetters sowie der Segelführung hinaus und verdeutlichen sehr realistisch und stellenweise kritisch das harte, unromantische Leben an Bord eines frachtfahrenden Großseglers. Illustriert ist das Buch mit Aufnahmen des Hamburger Kapitäns Gerhard Störmer (1906–2000) von seinen Fahrten als Schiffsjunge und Matrose auf Hamburger

Segelschiffen, u. a. auch der Viermastbark PADUA auf ihrer ersten Reise.

Ein ebenso großer Verkaufserfolg war der Bilddokumentation „Die ‚Karriere‘ des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang“ beschieden, die nun in einer geringfügig verbesserten 2. Auflage vorgelegt wird. Der Bericht von DSM-Wissenschaftler Reinhard H. Huxmann zeichnet das Schicksal des Schiffes – die KÖNIGSBERG wurde im Frühjahr 1940 im norwegischen Bergen durch britische Flugzeuge versenkt – ebenso nach wie die theoretischen Überlegungen zur Bergung des Wracks und die praktischen Bemühungen zu seiner Hebung, die aufgrund vielfältiger Widrigkeiten mehrfach scheiterten. Eingebettet ist der faszinierende Einblick in diese diffizile Bergungsoperation während des Zweiten Weltkriegs in den Rahmen der Kriegsergebnisse in Bergen und die Aufklärungstätigkeit der Royal Air Force.

Wolfgang Steusloff u. a. (Hrsg.): Die Jungferreise der Viermastbark PADUA 1926/27. Tagebuchaufzeichnungen von Roderich Murrmann, mit Fotografien aus einem Album von Gerhard Störmer, kommentiert von Wolfgang Steusloff. 2., unveränd. Auflage 2012. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 80 Seiten, 70 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 16,5 x 24 cm. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-131-6, 12,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 11,60 Euro.

Reinhard H. Huxmann: Die „Karriere“ des Kreuzers KÖNIGSBERG nach seinem Untergang. Bilddokumentation einer Bergung. 2., verb. Auflage 2012. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 152 Seiten, 210 teils farbige Abbildungen, Hardcover, gebunden, 16,5 x 24 cm. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-130-9, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

Notizen aus dem DSM



Der Präsident des Senats und Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen, Jens Böhrnsen (r.), eröffnete das Symposium anlässlich des 65. Geburtstages von Prof. Dr. Lars U. Scholl (l.).

Nach rund achtjähriger Tätigkeit als geschäftsführender Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist Prof. Dr. Lars U. Scholl am 20. März 2012 mit einem Empfang in den Ruhestand verabschiedet worden. In seiner Eigenschaft als 1. Vorsitzender des Kuratoriums zur Förderung des DSM und 2. Vorsitzender des Fördervereins würdigte Dr. Manfred Ernst Leben und Werk des international anerkannten Wissenschaftlers. Bereits seit 1979 war Scholl als wissenschaftlicher Mitarbeiter im DSM tätig gewesen. Anlässlich seines 65. Geburtstags hatte das Museum am 14. und 15. März 2012 Schiffahrtshistoriker aus Deutschland, Kanada, den Vereinigten Staaten, Finnland, Dänemark und Großbritannien zu einem zweitägigen Internationalen Symposium zu Aspekten schiffahrtsgeschichtlicher Forschung nach Bremerhaven geladen. Eröffnet wurde die Veranstaltung von dem Präsidenten des Senats und Bürgermeister der Freien Hansestadt Bre-

men, Jens Böhrnsen, der es sich natürlich nicht nehmen ließ, bei dieser Gelegenheit die Verdienste des scheidenden Direktors um das DSM zu würdigen. Eine eigene Bilanz seiner Arbeit am DSM zieht Scholl in diesem Heft auf den Seiten 10 ff.



Ebenfalls in den Ruhestand verabschiedet wurden Hans-Walter Keweloh und Egbert Laska, die wie Herr Scholl auf mehr als drei Jahrzehnte Tätigkeit am DSM zurückblicken können. Der Volkskundler Keweloh ist den Mitgliedern des Fördervereins nicht nur durch seine Forschungen auf dem Gebiet der Flößerei und des Bootsbaus bekannt, sondern war bis 1990 auch Schriftführer des Vereins und organisierte über viele Jahre, unterstützt von seiner Ehefrau Dr. Nicola Borger-Keweloh, die Exkursionen des Ver-

eins. Der Vorsitzende des Fördervereins, Dietrich Schütte, würdigte die Verdienste Kewelohs denn auch in einer Rede anlässlich der Verabschiedung. Egbert Laska dürfte den Lesern der „Deutsche Schifffahrt“ ebenfalls gut bekannt sein, war er doch als Museumsfotograf nicht nur ein unentbehrlicher Mitarbeiter an den Ausstellungen und Büchern des DSM, sondern auch an unserer Fördervereins-Zeitschrift „Deutsche Schifffahrt“.



Im Café des Deutschen Schifffahrtsmuseums hat es einen Pächterwechsel gegeben. Seit dem 1. Januar 2012 haben Heike und Günter Himme die Nachfolge von Claudia Keller angetreten. Das Café ist nicht nur wegen seines kulinarischen Angebots beliebt, sondern auch wegen des beeindruckenden Blicks auf die Weser und den Schiffsverkehr. Die Aussicht bei einer Tasse Kaffee oder Tee und einem Stück Kuchen zu genießen, ist jetzt auch ohne Eintrittskarte für das Museum möglich. Wer dann frisch gestärkt doch noch einen Rundgang durch das DSM unternehmen möchte, kann den Eintritt nachlösen.



Eine Wanderausstellung der Bonner „Dr. Axestiftung“ unter dem Titel „Mensch und Meer“ zeigte das DSM, angereichert um Stücke aus seiner eigenen Sammlung, vom 10. Dezember 2011 bis zum 25. März 2012. Dargeboten wurden Werke der Düsseldorfer Malerschule, die von 1819 bis 1918 vor allem die Landschaftsmalerei und damit auch die aus ihr hervorgegangene Marine-malerei in Deutschland beeinflusste.



Am 15. November 2011 lud das DSM zu einer öffentlichen Tagung zum Thema „Bremen, Bremerhaven und die Welt – Der Norddeutsche Lloyd“ ein und mehr als 100 Besucher folgten den Vorträgen über die Schifffahrtspolitik des NDL und sein Verhältnis zur Politik im Kaiserreich, über den Bordfotografen Hanns Tschira in den 1930er Jahren, zur Offiziersausbildung auf dem Turbinenfrachter NABOB und zur Passagierschifffahrt in den 1950er Jahren sowie zu den erhaltenen architektonischen Zeugnissen der Tätigkeit der Reederei in Bremen und Bremerhaven.



Der Zahnarzt und Seefahrtsexperte zur Geschichte der Rostocker Segelschifffahrt und Stadtgeschichte, Dr. Jürgen Rabbel, ist im Alter von 75 Jahren in Rostock-Warnemünde gestorben. Rabbel ist durch zahlreiche Monografien sowie Beiträge in Zeitungen und Fachzeitschriften, unter anderem im Deutschen Schifffahrtsarchiv (DSA), überregional bekannt geworden. 1983 erschien seine erste Monografie in der DDR über Rostocker Windjammer. Seitdem sind fast 40 maritime Artikel aus seiner Feder publiziert worden. Sein letztes, viel beachtetes Buch zur Geschichte des Kröpeliner Tors in Rostock aus dem Jahre 2010 zeigt das breite Spektrum der von ihm bearbeiteten Themen. Mit Jürgen Rabbel verliert die wissenschaftliche Forschung einen profunden Kenner der Rostocker Geschichte und der bisher nur unzureichend erforschten historischen Seeschifffahrt der mecklenburgischen Ostseehäfen.



Fragen Sie jetzt nach dem
aktuellen Zinsangebot in Ihrer
Sparkasse. Es lohnt sich!

Lässt Wünsche schneller wahr werden: der Sparkassen-Privatkredit.

Günstige Zinsen. Flexible Laufzeiten. Faire Beratung.

 Sparkasse
Bremerhaven

Machen Sie Ihren Wunsch zur Wirklichkeit. Der Sparkassen-Privatkredit ist die clevere Finanzierung für Autos, Möbel, Reisen und vieles mehr. Mit günstigen Zinsen, kleinen Raten und einer schnellen Bearbeitung gehen Ihre Träume leichter in Erfüllung. Infos in Ihrer Geschäftsstelle und unter www.sparkasse-bremerhaven.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**