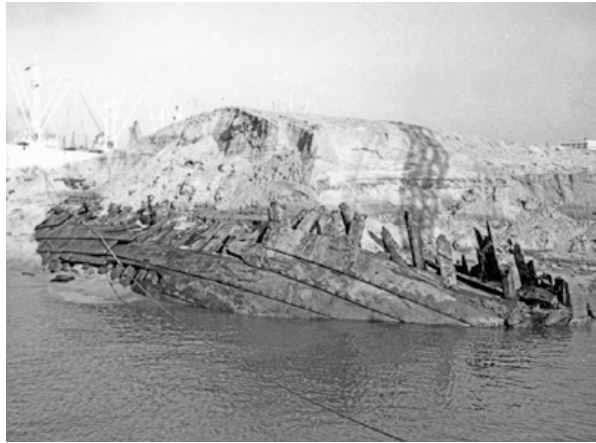
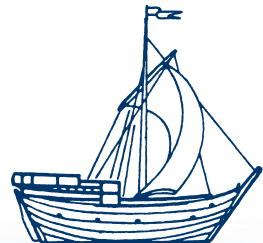


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2012



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Porträts wie das des NDL-Kapitäns Högemann stehen im Mittelpunkt des Forschungsprojekts „DigiPortA“ (s. S. 23 ff.)

Vor 50 Jahren wurde die Hanse-Kogge von 1380 gefunden (s. S. 10 ff.)

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

Alexander Cordes, Dr. Jana Gelbrich, Erik Hoops, Klaus-Peter Kiedel, Dr. Dirk J. Peters, Sabine Schulz und 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

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.



	Schiffahrtsgeschichte	
Klaus-Peter Kiedel	Fahrt in See mit Gruseffekt – Vor 50 Jahren wurde der Große Vogelsand zum touristischen Ausflugsziel	2
	Berichte aus dem Museum	
Hanna Thamm	Ein Förderverein mit vielen interessierten und aktiven Mitgliedern – Zum Treffen im DSM im Mai 2012	5
Sabine Schulz	Windenergie – ein Schiffsausflug im Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung des Fördervereins	8
Jana Gelbrich	50 Jahre Bremer Hanse-Kogge – Sonderausstellung zur Konservierungsforschung bis zum 20. Januar 2013	10
Dirk J. Peters	Die Welt der Schiffsmodelle – Sonderausstellung und Buch	13
Klaus-Peter Kiedel	Der Hapag folgt der Lloyd – DSM-Archiv übernimmt 2012 erneut bedeutende Sammlungen	15
Jana Gelbrich	Warum es besser ist, wenn man nichts sieht... (Teil 2) – Zur wissenschaftlichen Überwachung der Lagerungsbedingungen für die 2007 geborgenen Weserlastkähne	18
Alexander Cordes	Kooperationsprojekt setzt Maßstäbe – DigiPEER liefert wichtige Erkenntnisse für zukünftige Digitalisierungsvorhaben	20
Klaus-Peter Kiedel	DigiPortA – DSM-Archiv beteiligt sich an einem Projekt zur Digitalisierung und wissenschaftlichen Erfassung von Porträts	23
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	26
	Notizen aus dem DSM	31
	Impressum/Titelbild	U2

Fahrt in See mit Gruseleffekt

Vor 50 Jahren wurde der Große Vogelsand zum touristischen Ausflugsziel

Die Alte Liebe, das berühmte Cuxhavener Bollwerk, ist seit jeher ein Anziehungspunkt für Urlauber und Einheimische, die sich von dem ein-drucksvollen Schiffsverkehr auf der Elbe begeistern lassen. Zu den Stars unter den vorüberziehenden Schiffen zählen heute für viele Menschen neben den eher seltenen großen Passagierschiffen auch die riesigen Containerfrachter. Vor 50 Jahren waren die Schiffe noch sehr viel kleiner, dafür war die Szenerie belebter und abwechslungsreicher – man denke nur an die große Flotte der Fischdampfer oder an die vielen kleinen Küstenmotorschiffe. Das größte Interesse galt damals den Passagierschiffen, die nicht an Cuxhaven vorbeizogen, sondern am Steubenhöft festmachten – egal, ob es sich um einen alten Klipper handelte, der mit seinem verblichenen Glanz gerade noch für die Auswandererfahrt taugte, oder um einen Luxusliner, auf dem Urlauber und Geschäftsreisende die Fahrt über den Großen Teich antraten. Wie gern habe ich meinem Lieblingsschiff, der stolzen HANSEATIC, nachgesehen, wenn sie abends in Cuxhaven ablegte, die beiden imposanten Schornsteine von Deckstrahlern in ein wunderbares Licht getaucht.

Nach Amerika mitzureisen kam leider nicht in Betracht, aber für den Normalverbraucher gab es ja als kleinen Ersatz, vor allem in den Sommermonaten, die Seebäder- und Ausflugschiffahrt. Da bot sich beispielsweise eine – im Regelfall allerdings auch noch zu teure – Tagesreise mit der BUNTE KUH nach Helgoland an, dann ein preisgünstiger Nachmittagsausflug mit der alten JAN MOLSEN auf der Elbe, eine Fahrt mit der ebenfalls alten Fähre NIEDERSACHSEN nach Brunsbüttel oder – die ganz kleine Variante – eine Tour mit einer der beiden Barkassen, die zwischen dem Kugelbake-Hafen und der Alten Liebe verkehrten, soweit ich mich erinnere, auf die Namen STÖRTEBE-

KER und COLUMBUS hörten und mit der wohlbekannten Raute über dem Führerstand für Agfa-Filme warben.

Im Jahre 1962 entstand nun sozusagen aus gegebenem Anlass noch ein weiteres Angebot für eine kurze Schiffsreise, nämlich Fahrten zum „Schiffsfriedhof“ auf dem Großen Vogelsand. Vorausgegangen waren dramatische Ereignisse im Winter 1961/62, die in der Elbmündung zu zwei spektakulären Schiffsverlusten führten.

Zuerst traf es den britischen Frachter ONDO, der am Morgen des 6. Dezember 1961 bei acht Windstärken die Elbmündung ansteuerte und in Höhe des Lotsenstationsschiffes außerhalb des Hauptfahrwassers geriet. Schon während sich das Versetzboot mit dem angeforderten Lotsen der ONDO näherte, versuchte man die britische Schiffsführung zur Kursänderung zu veranlassen, allerdings ohne nachhaltigen Erfolg. Bei dem Versuch, den Lotsen auf den Frachter abzusetzen, kam es dann zur Katastrophe. Das Versetzboot kenterte in der aufgewühlten See, die beiden Bootsführer und der Lotse trieben im fünf Grad kalten Wasser und fanden nach vergeblichen Rettungsversuchen durch die ONDO-Besatzung und die Männer vom Stationsschiff den Tod. Während dieser dramatischen Minuten trieb die ONDO weiter in Richtung des Großen Vogelsands und strandete schließlich. Weder die Kraft der eigenen Maschine noch die später, vielleicht zu spät, angenommene Schlepperhilfe und die Leichterung des Schiffes durch die teilweise Abgabe seiner Kakaoladung machten den Havaristen wieder flott, der schließlich während des schweren Orkans im Februar 1962, welcher der deutschen Küste eine verheerende Sturmflut brachte, auch noch kenterte.

Das zweite Schiff, das den Mahlsänden in der Elbmündung zum Opfer fallen sollte, war die italieni-



Die gestrandete Ondo – ein Teil der Kakaoladung ist an Deck geschafft worden. (Foto: Konrad Nonnast / © DSM)

sche FIDES. Nur wenige Wochen nach der Strandung der ONDO, am 20. Januar 1962, geriet auch dieser Frachter auf dem Wege zum Nord-Ostsee-Kanal bereits vor der Lotsenübernahme bei stürmischen Winden außerhalb des Fahrwassers und strandete in Sichtweite des Wracks der ONDO auf dem Großen Vogelsand. Beim folgenden Hochwasser kam das Schiff unter Maschinenmanövern noch einmal kurz frei, allerdings nur, um wenige Minuten später erneut zu stranden. Wieder versammelte sich eine Schlepper-Armada um den Havaristen, doch in einer Pause zwischen den Abschleppversuchen brach die FIDES plötzlich an der Vorkante der Aufbauten auseinander, womit auch das Schicksal dieses Frachters besiegelt war.

In den Wochen und Monaten nach den Strandungen gingen zunächst noch immer wieder wagemutige Männer auf die beiden Schiffe, um Teile der Ladungen und Ausrüstung zu bergen. Nicht alle von ihnen hatten entsprechende Aufträge der Behörden oder Versicherer. Mancher Besitzer kleinerer Fahrzeuge, mit denen man sich bei Hochwasser der ONDO und FIDES nähern konnte, betätigte sich auch als „Raubberger“. Eine andere, legale Geschäftsidee wurde ebenfalls schon

kurze Zeit nach den Ereignissen geboren: Am Sonntag, dem 28. Januar 1962, legte die ATLANTIS, ein gewöhnlich während der Wintermonate im Verkehr nach Helgoland eingesetztes Schiff, von Cuxhaven zur Fahrt nach dem Großen Vogelsand ab, um den Fahrgästen einen Blick aus der Nähe auf die Wracks zu ermöglichen. Bei gutem Wetter war das Schiff vor der Abfahrt regelrecht gestürmt worden, so dass schließlich die Cuxhavener Wasserschutzpolizei einschreiten musste, um einer Überbelegung vorzubeugen. In den folgenden Sommermonaten unternahmen verschiedene Schiffe diese Fahrten, und es gelang mir, meinen Vater auch für einen solchen Ausflug zu gewinnen, den wir an Bord der WIKING unternahmen, einem modernen Fährschiffneubau, der seit 1960 der betagten NIEDERSACHSEN auf der Route nach Brunsbüttel zur Seite gestellt worden war. Wie wohl die meisten Passagiere an Bord gruselte es auch mich beim Anblick der beiden Wracks, insbesondere der auseinandergebrochenen FIDES mit ihren rostenden Aufbauten und schwarzen Fensterhöhlen. An dieses Erlebnis musste ich, wenn ich in den folgenden Jahrzehnten bei der Aus- oder Einreise in der Elbmündung den Großen Vogelsand passierte, stets zurückdenken.



Fähr- und Ausflugsschiff Wiking im Cuxhavener Hafen. (Foto: Konrad Nonnast / © DSM)

Während die Reste der FIDES, von einem Mast abgesehen, relativ schnell fast vollständig verschwanden, mahnen letzte größere Teile der

stark gebauten ONDO bis heute die Nautiker zu umsichtiger Navigation im vielbefahrenen Seegebiet der Elbmündung.



„HAVARIEN, HOFFNUNGEN, HELFER
Schiffsunglücke in der Emsmündung und vor Borkum“

Von der Römerzeit bis in die Gegenwart reicht die interessante Geschichte von Schiffsunglücken in der Emsmündung und der Entwicklung des Seenotrettungswesens auf Borkum.

Die 129 seitige Dokumentation mit 80 Abbildungen (z.T. in Farbe) ist für nur **9,90€** erhältlich bei:

Burchana Verlag
Reinhold W. Feldmann 04922/7190

oder unter:
www.Havarien-Hoffnungen-Helfer.de
info@Havarien-Hoffnungen-Helfer.de

Ein Förderverein mit vielen interessierten und aktiven Mitgliedern

Zum Treffen der Fördervereinsmitglieder des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Mai 2012

Am 5. Mai 2012 trafen sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum die Mitglieder des Fördervereins zu ihrer diesjährigen Mitgliederversammlung.

Nachdem der Vorsitzende, Herr Schütte, die Anwesenden herzlich begrüßt hatte, konnte er die freudige Mitteilung machen, dass sich in diesem Jahr über 200 Personen – von denen die allermeisten auch tatsächlich angereist waren – zur Teilnahme an der Mitgliederversammlung und dem angebotenen attraktiven Rahmenprogramm angemeldet hatten. Besonders herzlich wurde wieder das älteste Mitglied, Herr Schievelbein, begrüßt, der es sich – wie so viele Jahre zuvor – nicht hatte nehmen lassen, zur Mitgliederversammlung zu erscheinen.

Fast alle anwesenden Mitglieder hatten sich auch für die Teilnahme an dem Rahmenprogramm entschieden, über das der folgende Beitrag in diesem Heft berichtet.

Bevor Herr Schütte in die bekannte Tagesordnung einstieg, bat er die Anwesenden, der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken und sich dazu von den Plätzen zu erheben. Der Vorsitzende berichtete, dass der Förderverein im Jahr 2011 sechzehn Mitglieder durch Tod verloren hat und nannte deren Namen: Hartmut Schödel, Helmut Ebbecke, Helmut Meenzen, Armin Repky, Ursula Grimmelmann, Rasmus Stelling, Franz Häring, Jürgen Poste, Henrik Feilcke, Helmut Coldewey, Gunther Neuen, Ingo Pfau, Harald Brockmann, Gunter Gunkel, Friedrich Kramer und Joachim Buchwald. Der Verein wird den verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Gedenken bewahren.

Anschließend berichtete Herr Schütte, dass leider auch im letzten Jahr einige Austritte aus dem Verein zu verzeichnen waren, die in den meisten

Fällen gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen geschuldet waren. Glücklicherweise konnten aber auch ca. 70 neue Mitglieder aufgenommen werden. Diejenigen, die erstmals anwesend waren, wurden von Herrn Schütte besonders herzlich begrüßt. Leider ist – wie bei allen Vereinen dieser Art – der altersbedingte Mitgliederschwind im Förderverein kaum auszugleichen. Herr Schütte wiederholte daher seine Bitte an alle Freunde und Förderer des Deutschen Schiffahrtsmuseums, in ihrem Bekanntenkreis kräftig Werbung für den Förderverein zu machen. Der Vorsitzende machte auch den Vorschlag, Kindern, Nichten, Neffen und Freunden eine Jahresmitgliedschaft zum Geburtstag oder zu Weihnachten zu schenken und damit die Altersstruktur des Fördervereins positiv zu verändern. Der Vorstand hatte sich im Februar 2012 anlässlich seiner Vorstandssitzung zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die 83.000 € aufgewendet wurden, mit vier Förderanträgen in Höhe von insgesamt 57.000 € befasst. Davon war allerdings nur einer, nämlich die Förderung einer Publikation zum Ebersdorfer Schiffsmodell von 1400, entscheidungsreif. Die anderen drei Anträge wurden zurückgestellt. Im Anschluss wurde die Mitgliederversammlung über eine fällige Dockung der Bark SEUTE DEERN informiert. Herr Schütte erklärte hierzu, dass solche Maßnahmen sehr viel Geld kosten und dass der Förderverein sich darauf vorbereitet, im Rahmen der Möglichkeiten zu helfen.

Um diese und ähnliche Förderanträge, bei denen es um die Anschaffung oder den Erhalt von Exponaten geht, nicht an den eingrenzenden Bestimmungen der bisherigen Satzung scheitern zu lassen, diskutiert und prüft der Vorstand die Mög-



Vor 34 Jahren: In einem Schwimmdock bugsieren Schlepper die SEUTE DEERN zwischen dem Museumshafen und der Reparaturwerft. Für das Foto kletterte Gottfried Hilgerdenaar in höchste Höhen auf den Ausleger eines Schwimmkranes.

lichkeit einer entsprechenden Satzungsänderung unter juristischen und steuerrechtlichen Aspekten. Die Fördervereinsmitglieder werden im nächsten Weihnachtsbrief konkret darüber informiert, und voraussichtlich wird in der Mitgliederversammlung 2013 eine entsprechende Änderung zur Abstimmung vorgelegt werden.

Weiter sprach Herr Schütte davon, dass die Mitglieder während der letzten Wochen und Monate der Presse entnehmen konnten, dass nunmehr die erste Phase des sogenannten Masterplans zur Erweiterung und Sanierung des Museums durchfinanziert ist. Er erklärte hierzu, dass beabsichtigt sei, in den nächsten drei Jahren immerhin 42 Mio. € dafür aufzuwenden.

Herr Schütte unterrichtete die Mitglieder ebenso darüber, dass Ende März dieses Jahres sowohl Herr Prof. Dr. Scholl als auch Herr Keweloh in

den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wurden. Herr Dr. Ernst und Herr Schütte hatten in Ansprachen bei den jeweiligen Abschiedsfeierlichkeiten den beiden Herren für ihre Arbeit während der vergangenen Jahre gedankt und die Anerkennung des Fördervereins und des Kuratoriums zur Förderung des DSM zum Ausdruck gebracht. Ferner berichtete Herr Schütte, dass es noch nicht möglich sei, den so dringend benötigten Nachfolger für Herrn Prof. Dr. Scholl zu präsentieren. Es ist vorgesehen, dass vorerst Herr Dr. Falk Fabich, der langjährige Erfahrung aus seiner Tätigkeit bei der Leibniz-Gemeinschaft mitbringt, das Museum als kommissarischer Geschäftsführender Direktor in Zusammenarbeit mit Frau Dr. Warnke leiten wird. Insbesondere angesichts der Anfang 2014 anstehenden Evaluierung des DSM durch die Leibniz-Gemeinschaft

wird die nachhaltige Lösung der personellen Probleme des Hauses von eminenter Wichtigkeit sein.

Frau Dr. Warnke berichtete über die bevorstehenden Sanierungs- und Umbaumaßnahmen und dankte den Mitgliedern des Fördervereins für ihre großartige Unterstützung. Frau Schulz erklärte die Planung und den Ablauf des Rahmenprogramms.

Dann folgten die Darstellung der Rechnungslegung für das Jahr 2011 durch Herrn Fründt und der Bericht des Rechnungsprüfers durch Herrn Krämer. Es gab keinerlei Beanstandungen. Die Wiederwahl des Rechnungsprüfers erfolgte einstimmig, ebenso die Entlastung des Vorstands.

Bevor die Mitgliederversammlung beendet wurde, bat Herr Schütte, Verständnis dafür zu haben, dass aus Gründen der Arbeitersparnis für Spenden unter 200 € Bescheinigungen nur noch dann ausgestellt würden, wenn dies seitens des Spenders ausdrücklich als erforderlich angesehen

würde. Solche Spenden könnten ansonsten auch gegen Vorlage der Überweisung und der Kontoauszugskopie steuerlich abgesetzt werden. Diese Verfahrensweise stellt eine erhebliche Entlastung des Schatzmeisters dar.

Um 12.10 Uhr beendete Herr Schütte die diesjährige Mitgliederversammlung des Fördervereins des Deutschen Schiffahrtsmuseums und nannte als nächsten Termin den 4./5. Mai 2013, verbunden mit der Hoffnung, dass sich dann wieder so viele Mitglieder auf den Weg nach Bremerhaven machen werden.



Windenergie in Bremerhaven

Ein Schiffsausflug im Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung des Fördervereins

Am ersten Wochenende im Mai war es wieder so weit. Etwa 200 Mitglieder trafen sich zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Fördervereins und zur Teilnahme an dem schon mit Spannung erwarteten Rahmenprogramm.

Am frühen Morgen, noch vor der Mitgliederversammlung, berichtete uns der Archäologe und Forschungstaucher Mike Belasus in einem hochinteressanten Vortrag über den Stand der Forschungen im Rahmen des Projekts „Bedrohtes Bodenarchiv Nordsee“ (vgl. hierzu: Deutsche Schifffahrt 1.2012, S. 20–21).

Nach der zügig durchgeführten Mitgliederversammlung ging es gleich an Bord der SEUTE DEERN zum gemeinsamen Mittagessen. Wie schon in den Vorjahren wurden wir von Herrn Schmidt

und seiner engagierten Crew vortrefflich bewirtet.

Um 14 Uhr begann dann auch schon die diesjährige Haupt-Exkursion. Bei nicht ganz so warmem, aber doch strahlendem Wetter ging es auf der Seebäderkaje an Bord von zwei Schiffen. Eigentlich hatten wir nur ein Schiff eingeplant, nämlich die GEESTEMÜNDE, auf der nun das Gros der Gäste fuhr. Wegen des großen Zuspruchs zu diesem Programmpunkt hatten wir aber noch ein zweites Schiff gechartert, nämlich den inzwischen 109 Jahre alten Finkenwerder Hochseekutter HF 244 ASTARTE der Schiffergilde. Der Run auf dieses Schiff war natürlich groß, weil es ein sehr schöner alter Segler ist. Die Fahrt ging zunächst weserabwärts in Richtung Containerhafen. Ein



Zur Freude der Fördervereinsmitglieder gab es auf der Fahrt zum Fischereihafen einiges zu sehen: Sogar die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT präsentierte sich auf der Weser. (Foto: Sigrid Kiedel)



Den Bau der mächtigen Tripods, die als Fundamente für die Hauptpfähle der Windenergieanlagen dienen, konnten die Exkursionsteilnehmer bei der Besichtigung der Produktionsanlagen hautnah erleben. (Foto: Sigrid Kiedel)

glücklicher Zufall wollte es, dass uns die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT entgegenkam – für die auswärtigen Gäste ein großes Erlebnis! Danach fuhren wir an der Skyline von Bremerhaven vorbei in Richtung Schleuse und südlichem Fischereihafen. Herr Schnorrenberger (Geschäftsführer der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsplanung und Stadtentwicklung) gab uns kompetent die nötigen Informationen über den hier neu angesiedelten Industriezweig rund um das Thema Offshore-Windenergie. Auf der ASTARTE informierte Frau Fischer die Mitglieder. Ziel für den Landgang war die Firma Weserwind, die Gründungsstrukturen für Windenergieanlagen herstellt. Dort angekommen, gab es zwar zunächst ein kleines Problem mit der Gangway, das aber schnell durch die Mitarbeiter der Firma Weserwind gelöst werden konnte. Die anschließende Besichtigung der Halle, in der die riesigen Stahlrohre verschweißt werden, war sehr beeindruckend. Der Geschäftsführer des Unternehmens, Herr Kassens, und seine Mitarbeiter gaben uns einen guten Einblick in die Produktion dieses

noch so jungen Industriezweigs. Danach ging es mit den Schiffen gemütlich zurück durch die Schleuse des Fischereihafens und die neue Sportbootschleuse bis zum Anlegeplatz der GEESTEMÜNDE im Neuen Hafen. Eine schöne Schiffsfahrt lag hinter uns, die auch unser mit seinen 101 Jahren ältestes Mitglied, Herr Schievelbein, sehr genossen hat.

Das Programm am Sonntagmorgen begann um 10 Uhr mit einer Busfahrt durch Bremerhaven. Herr Falck und Frau Riepenhusen zeigten uns wieder viele neue Entwicklungen in Bremerhaven. Die Fahrt endete am Historischen Museum, wo uns fünf nette Führungsdamen in Empfang nahmen und uns vieles aus der Geschichte Bremerhavens erzählen und zeigen konnten – ein spannender Programmpunkt, der erst am frühen Nachmittag endete.

Ein interessantes Wochenende lag hinter uns, nun freuen wir uns auf das nächste Treffen des Fördervereins im Deutschen Schifffahrtsmuseum am 4. und 5. Mai 2013. Die Planungen dazu sind bereits angelaufen ...

50 Jahre Bremer Hanse-Kogge

Sonderausstellung zur Konservierungsforschung
ist noch bis zum 20. Januar 2013 im DSM zu sehen

Vor genau 50 Jahren wurde im bremischen Hafengelände ein spektakulärer Fund gemacht – die Bremer Hanse-Kogge von 1380. Bei der Kogge handelt es sich um einen archäologischen Schiffsfund, welcher durch seine bis dahin nie dagewesene Vollständigkeit bis heute einen imposanten Informationsschatz vor allem für die Schiffbau- und Hansegeschichte darstellt. Um diesen Schatz nutzen und zeigen zu können, muss er allerdings auch mit einigem Aufwand erhalten werden.

In der Dauerausstellung des DSM werden daher neben der Hanse-Kogge auch die durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen und Konservierungspro-

zedesse auf Texttafeln vorgestellt, welche hier noch einmal mittels einiger Kennzahlen zusammengefasst werden sollen. Allein der Wiederaufbau des rund 2.000 Teile umfassenden „Kogge-Puzzles“ dauerte sieben Jahre und musste ständig unter feuchten Bedingungen stattfinden, um ein Austrocknen und in der Folge das Schrumpfen und Verformen des archäologischen Nassholzes zu verhindern. Dazu hielten Rasensprenger die Hölzer durch direkte Berieselung nass. Zusätzlich wurde in der Halle ein Sprühnebel erzeugt, um Luftfeuchtwerte von 97 Prozent einzustellen und zu halten. Im Anschluss wurde um die wieder aufgebaute, rund 74 m lange, 8 m breite und 7 m



Arbeiten zur Bergung der Bremer Hanse-Kogge im Oktober 1962. (Foto: Focke-Museum)

hohe Kogge ein 800.000 l fassender Stahltank errichtet, für den 110 t Stahl und 37 t Edelstahl verbaut wurden. In diesem Stahlbecken wurde die Bremer Hanse-Kogge mit dem Kunstwachs Polyethylenglykol (PEG) in einem speziell entwickelten Konservierungsverfahren getränkt. Diese Tränkung dauerte letztendlich 19 Jahre und erst nach der Säuberung und Abstützung der Hölzer konnte die Bremer Hanse-Kogge vom Museumsbesucher vollständig und ungehindert besichtigt werden. Insgesamt vergingen vom Fund bis zur Museumspräsentation 38 Jahre.

An diesem speziellen Beispiel der Bremer Hanse-Kogge wird deutlich, dass die Konservierung von archäologischen Objekten grundlegend für deren Erhalt und die museale Präsentation ist, diese Prozesse allerdings oft sehr langwierig sind. Am DSM hat sich mit dem Fund der Hanse-Kogge der Forschungsbereich zur Holzkonservierung etabliert, durch den die Entwicklung von objektbegleitenden Konservierungsverfahren schließlich erst möglich wurde.

Archäologische Funde sind kaum mit anderen vergleichbar und vor allem archäologisches Holz und Eisen – die Eisennägel der Hanse-Kogge zerfielen größtenteils schon am Fundort – gehören für Konservatoren und Restauratoren bis heute zu den am schwierigsten zu bearbeitenden Materialien. Während sie im Boden mitunter Jahrtausende überdauern haben, beginnen sie häufig sofort nach der Bergung zu zerfallen. Holz schrumpft und zerfällt aufgrund unkontrollierter Trocknung; Eisen zerbricht quasi in Zeitlupe

durch die Korrosion in seinem Innern, welche mit einer räumlichen Ausdehnung einhergeht. Den nach wie vor bestehenden Problemen in der Erhaltung von archäologischen Holz- und/oder Eisenfunden steht ein aktuell außergewöhnlich großer Zuwachs an archäologischen Funden durch Großgrabungen aufgrund von Bauvorhaben oder durch Trockenlegung von Feuchtgebieten und Mooren gegenüber. Besonders bei großen Fundmengen sind schnelle konservatorische Maßnahmen von Nöten. Um allen Objekten ge-



Der Einsatz einer Taucherglocke machte auch die Bergung schwerer Hölzer der Kogge aus dem Wesergrund möglich. (Foto: Focke-Museum)

recht zu werden, gilt es weitere Forschungsarbeit zu leisten. Dies geschieht im internen Forschungsbereich des DSM zur Holzkonservierung und natürlich auch an anderen Institutionen.

Ein Konservierungsforschungsprojekt speziell zur hier beschriebenen Problematik wurde innerhalb eines Programms zur Restaurierung und Konservierung von mobilem Kulturgut 2007 bis 2011 unter dem Projektnamen „KUR“ durchgeführt (www.rgzm.de/kur/). Aus diesem Projekt ging die Ausstellung „schrumpfendes Holz und wachsendes Eisen“ hervor, welche die Problematik um die archäologischen Materialien Holz und Eisen sowie die verschiedenen Lösungsansätze verständlich vorstellt. Die Exponate erzählen aus dem Projektalltag und beleuchten die unbekanntere naturwissenschaftliche Seite der Konservierung und Restaurierung. Daher bildet diese Sonderausstellung vom 7. Oktober 2012 bis 20. Januar 2013 eine ideale Ergänzung zur derzeitigen Dauerausstellung in der Koggehalle des DSM.



Die Verfasserin bei den Vorbereitungen für eine Ausstellung zur Konservierung von archäologischem Holz und Eisen, die das DSM noch bis zum 20. Januar 2013 zeigt. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)

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

Die Welt der Schiffsmodelle

Sonderausstellung und Buch



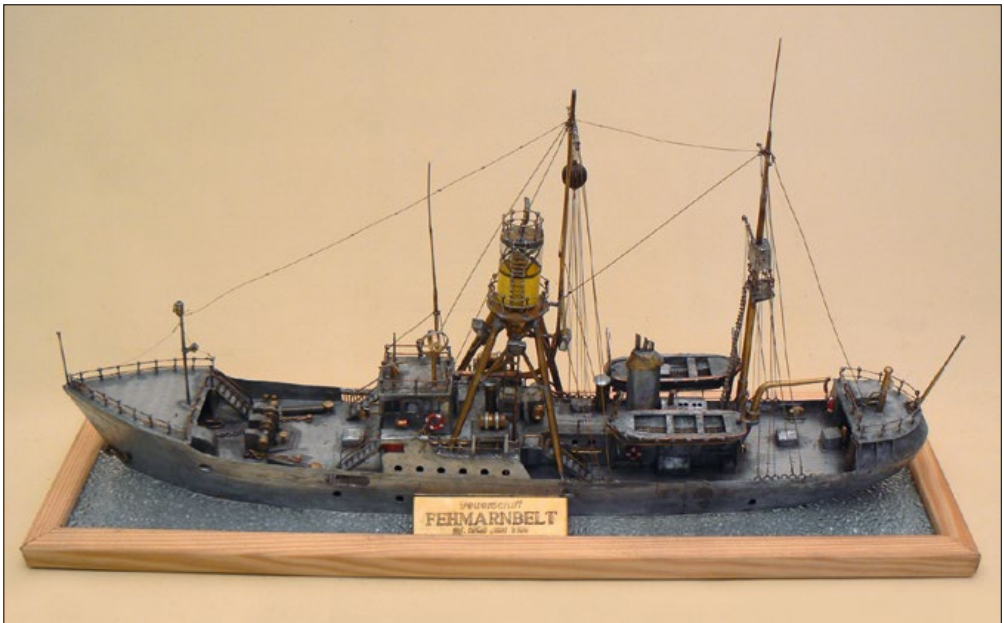
Experten im Gespräch: Der amtierende Modellbauer des DSM, Reinhard Sachs, und sein Vorgänger Karl-Heinz Haupt. (Foto: Egbert Laska / DSM)

Historische und moderne Schiffsmodelle gehören in vielen nationalen und internationalen maritimen Museen zu den Höhepunkten in den Ausstellungen. Sie sind besonders anschaulich und stellen eine wichtige Form der Vermittlung schiffahrtsgeschichtlicher Aspekte dar. Der Schiffsmodellbau ist bei jungen und erwachsenen Menschen sehr populär! Das DSM verfügt über eine hervorragende Sammlung von etwa 2.000 Schiffsmodellen, ohne die vielen Karton- und Miniaturmodelle mitzuzählen.

Das DSM hat, als eines von acht Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft, die Aufgabe, seine Sammlungen zu erforschen, zu dokumentie-

ren und darzustellen. Die geplante Publikation, Sonderausstellung und Präsentation der interessantesten Schiffsmodelle in den ständigen Ausstellungen belegen die wissenschaftlichen Forschungsergebnisse.

In knapp dreijähriger Arbeit wurde von den Modellbauern Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs in Kooperation mit dem Leiter der Abteilung „Schiffahrt im Industriezeitalter“, Dr. Dirk J. Peters, eine systematische Beschreibung und Klassifizierung der im DSM befindlichen Schiffsmodelle vorgenommen. An diesem umfangreichen Forschungsprojekt sind auch das Magazin unter Leitung des DSM-Restaurators Thomas Ammermann



Ein ganz aus Metall gefertigtes Modell des Feuerschiffs, das bis zur Außerdienststellung auf der Position Fehmarnbelt stationiert war.

und unser Fotograf Egbert Laska beteiligt gewesen. Die Redaktion des wissenschaftlichen Buches hat in den bewährten Händen von Erik Hoops, M. A., gelegen. Dr. Ursula Warnke als Direktorin des DSM hat das Vorhaben zu jeder Zeit unterstützt.

Die Klassifizierung der Schiffsmodelle erfolgt nach ihrer Herkunft in fünf Gruppen: Dekorationsmodelle (u. a. Kirchenschiffs-, Rathaus-, Gilde- und Seemannsmodelle sowie Buddelschiffe und Schiffsmodelle aus dem Kunsthandwerk und Kunstgewerbe), Spielzeugmodelle, Freizeitmodelle, Arbeits- und Werftmodelle sowie Museumsmodelle. Des Weiteren gliedern sich die Modelle nach ihrer Bauart in Schnitt-, Voll-, Rumpf-, Sektions-, Halbmodelle, Buddelschiffe sowie in Dioramen und Halbdioramen. Die Schiffsmodelle werden nicht nur nach technikgeschichtlichen Gesichtspunkten beschrieben, sondern auch in ihrem kultur-, schiffahrts-, wirtschafts- und sozialhistorischen Kontext.

Eine Auswahl der schönsten Modelle wird in einer für 2013 geplanten Sonderausstellung gezeigt werden. Leihgaben von Klaus Heidenreich aus

Berne, vom Wrackmuseum in Cuxhaven, vom Schifffahrtsmuseum Unterweser in Brake sowie vom Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseum ergänzen die Sonderausstellung. Für die Ausstellungsgestaltung zeichnet die Firma Polyform aus Berlin, Büro für Grafik- und Produktdesign, verantwortlich. Die Ausstellungstexte stammen von Helga Reuter-Kumpmann, Ausstellungs- und Museumsberaterin in Berlin. Die Beschriftung erfolgt in deutscher und englischer Sprache. Die Ausstellungsbauten mit den Vitrinen führt das bewährte Team des Technischen Dienstes des DSM unter der Leitung des kommissarischen Werkstattleiters Heiko Maischl aus. Als Ergänzung der Sonderausstellung werden in den ständigen Ausstellungen des DSM die interessantesten Schiffsmodelle und Dioramen in Form eines Rundweges dargestellt.

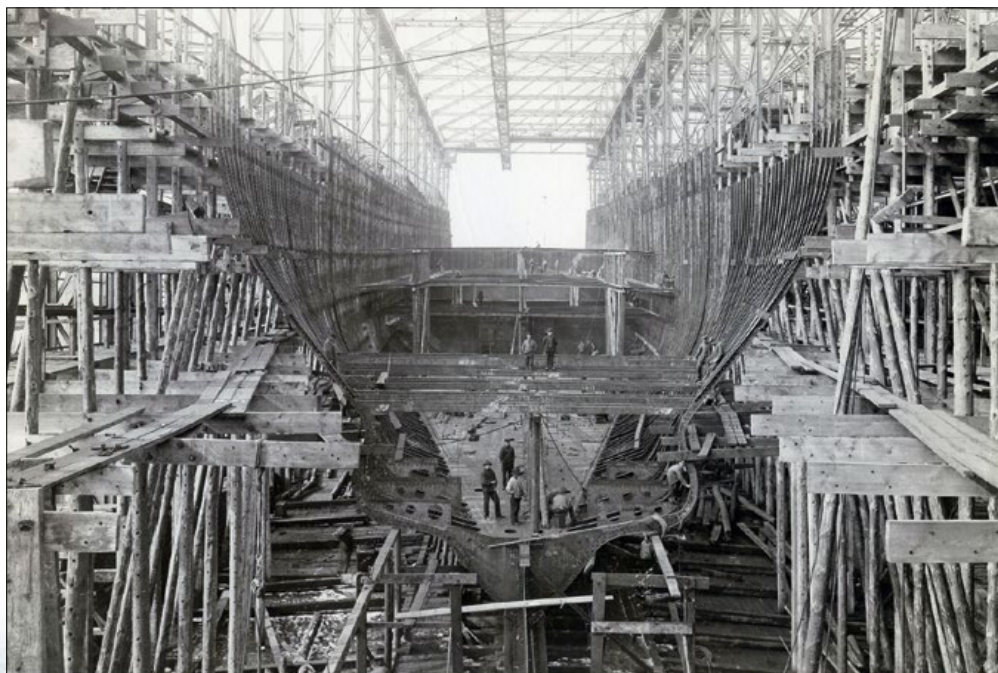
Bereits zum Herbst erscheint ein wissenschaftlicher Katalog, der auch als Begleitband für die Sonderausstellung dient. Ein umfangreiches Rahmenprogramm wird die Sonderausstellung ergänzen, die bis Anfang 2014 gezeigt werden soll.

Der Hapag folgt der Lloyd

DSM-Archiv übernimmt 2012 erneut bedeutende Sammlungen

Nachdem das DSM-Archiv im vergangenen Jahr bereits seine hervorragende Sammlung zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie (vgl. Deutsche Schifffahrt 2/2011, S. 23–25) übernommen hatte, trennte sich Arnold Kludas zugunsten des Museums nun auch von seinen Unterlagen zur Geschichte des Norddeutschen Lloyd. Zwar ist das Material, das der bekannte Schifffahrtshistoriker und frühere Bibliothekar des DSM zeit seines Lebens aus der Hinterlassenschaft des ewigen Konkurrenten der Hapag zusammentragen konnte, nicht ganz so umfangreich, aber dennoch imponierend und ebenfalls von hervorragender Qualität. Vor allem die große Zahl an Bildquellen und Reedereidrucksachen – von Fahrplänen

über Reisebeschreibungen, Speisekarten, Passagierlisten und Kabinenplänen – beeindruckt schon beim ersten Blick auf die durchweg bestens erhaltenen Schätze. Bei einem Besuch in „seinem“ Museum konnte sich Arnold Kludas im Sommer davon überzeugen, dass für eine fachgerechte Unterbringung der wertvollen Sammlung gesorgt ist. Auch an dieser Stelle ist wieder dem Technikmuseum U-Boot Wilhelm Bauer e. V. zu danken, das wie schon im Falle des Hapag-Archivs die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellte – und natürlich Arnold Kludas dafür, dass er bereit war, seine Sammlung dem DSM-Archiv zu übergeben und damit der Forschung und Öffentlichkeit zugänglich zu machen.



Auch diese faszinierende Aufnahme gehört zu den Schätzen des Lloyd-Archivs. Sie zeigt den Bau des Schnelldampfers KRONPRINZESSIN CECILIE auf einem Helgen des Stettiner Vulcan im Jahre 1906.



Peter Voß vermachte dem DSM sein hochwertiges und umfangreiches Fotoarchiv.

Die zweite große Sammlung, die das Archiv in diesem Jahr in seinen Besitz übernahm, hat der Bremerhavener Peter Voß dem Deutschen Schifffahrtsmuseum hinterlassen. Sein Name wird den Lesern diverser Fachzeitschriften und -bücher,

aber auch Tageszeitungen in Erinnerung sein, für deren Berichterstattung Peter Voß bis zu seinem Tod im Jahre 2009 unzählige Fotografien aus Schifffahrt und Schiffbau lieferte. Der leidenschaftliche Amateurfotograf war als Sohn eines Funkoffiziers der Schifffahrt schon von Kindesbeinen an verbunden und beruflich bei der Seebeckwerft in Bremerhaven tätig. Fast die gesamte Freizeit gehörte aber der Schiffsfotografie, über viele Jahre noch klassisch in Schwarzweiß mit eigenem Labor, später kamen dann auch die Farbfotografie und die digitale Fotografie hinzu. Mit welcher Technik Peter Voß auch seine Bilder aufnahm, immer war höchste Qualität sein Ziel, weshalb Autoren und Verlage auch stets die Zusammenarbeit mit ihm suchten. Nun übergab Brigitte Voß, die ihren Mann über all die Jahre auf der Motivpirsch im Raume Cuxhaven und Bremerhaven, aber ebenso entlang der gesamten Nord- und Ostseeküste begleitet hatte, dem Wunsch ihres Mannes entsprechend die rund 320.000 Negative, 14.000 Abzüge und 70.000 Dateien dem DSM als Geschenk. Auch wurden alle Nutzungs-



Eine stimmungsvolle Aufnahme des englischen Passagierschiffs CANBERRA gelang Peter Voß anlässlich eines Reparaturaufenthalts des Schiffs in Bremerhaven.



Auch eine fotografische Dokumentation zur Ausbildung an Bord und zum Unterricht in den Seefahrtsschulen gehört zum Bildarchiv des Verbands Deutscher Reeder. (Foto: Eberhard W. Haase / © DSM)

rechte an den Fotos auf das Museum übertragen. Hierfür und gleichfalls für die engagierte Kooperation sei Frau Voß noch einmal herzlich gedankt.

Zur Abholung der dritten großen Sammlung, die in diesem Jahr Eingang in das Archiv des DSM fand, war Ende August eine Fahrt mit dem Lieferwagen nach Hamburg erforderlich. Der Verband Deutscher Reeder hatte sich entschlossen, sein umfangreiches Bildarchiv, mit dem er von der unmittelbaren Nachkriegszeit an bis heute gearbeitet hatte, als Geschenk in die Obhut des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu übergeben. Auch die drei Karteischränke, in denen die Fotografien systematisch geordnet aufbewahrt wurden, kamen gleich mit an die Weser. Das Bildarchiv ist in mehrfacher Hinsicht für das DSM interessant: Einerseits enthält es neben tausenden Schiffsporträts, von denen es ja nie genug geben kann, auch hochinteressante Aufnahmen von der Arbeits- und Lebenswelt an Bord, die für sozialgeschichtliche Fragestellungen eine besondere Bedeutung haben. Zum anderen finden sich auf den Bildrückseiten häufig Vermerke zu Veröffentlichungen der Bilder. Geht

man diesen Spuren nach, so lässt sich auch ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes, darunter zum Beispiel die Werbung um den seemännischen Nachwuchs für die deutsche Handelsflotte, rekonstruieren. Das DSM bedankt sich beim Verband Deutscher Reeder für die Überlassung des Bildarchivs, das ebenso wie die Sammlung zum Norddeutschen Lloyd und das Fotoarchiv von Peter Voß vielfach für die Forschung und Veröffentlichungen genutzt werden wird.

So erfreulich die erfolgreiche Akquisitionstätigkeit des DSM-Archivs und das damit zum Ausdruck gebrachte Vertrauen in seine Arbeit ist, so gehört an das Ende dieses Rückblicks auf das Jahr 2012 allerdings auch die Feststellung, dass die Kapazitäten der 1975 eingerichteten Archivräume samt der mit viel Fantasie hinzugewonnenen Lagerräumlichkeiten an anderen Stellen des Hauses nunmehr gänzlich erschöpft sind. Es bleibt zu hoffen, dass die Umbau- und Sanierungsmaßnahmen, die für das gesamte Museum geplant sind, auch dem Archiv Möglichkeiten für die Fortsetzung seiner Arbeit im Dienste der schiffahrtsgeschichtlichen Forschung bieten werden.

Warum es besser ist, wenn man nichts sieht ... (Teil 2)

Zur wissenschaftlichen Überwachung der Lagerungsbedingungen für die 2007 geborgenen Weserlastkähne

In der letzten Ausgabe (Deutsche Schifffahrt 1.2012, S. 22–24) habe ich darüber berichtet, welche Hintergründe es hat, dass interessierten Besuchern aus konservatorischen Gründen kein Blick auf die beiden 2007 geborgenen Weserlastkähne des Bremer Teerhofes möglich ist. Die optimale Erhaltung dieser Schiffsfunde muss leider im Vordergrund stehen.

Doch was sind die optimalen Lagerungsbedingungen für solche Nassholzfunde? Um dies einschätzen zu können, ist wissenschaftliche Grundlagenforschung notwendig, welche gerade hinsichtlich der Beschreibung der Lebensbedingungen, unter denen holzzeretzende Bakterien gedeihen oder verhindert werden können, noch in den Kinderschuhen steckt. Aus den bisherigen Erkenntnissen, u. a. aus eigenen Untersuchungen, sollten folgende grob skizzierte Bedingungen für die Nassholzlagerung angestrebt werden, welche ich schon beim letzten Mal aufgeführt habe, hier aber noch einmal kurz zusammenfassen möchte:

- Es ist zwingend, dass die Nassholzfunde bis zu ihrer Konservierung im Wasser verbleiben, da dieses die fragile Holzstruktur stützt und somit die Form erhält.
- Sauerstoffeintrag und Wasserbewegungen sollten vermieden werden, da dadurch der Holzabbau durch Pilze begünstigt werden könnte, zumindest aber der bakterielle Abbau gefördert würde – also: keine Wasserwechsel oder gefilterte Zirkulation.
- Um die Aktivität der holzzeretzenden Bakterien zu minimieren, sollten möglichst niedrige Wassertemperaturen (optimal sind 4° C) angestrebt werden.

Die vollständige Umsetzung dieser einfach klingenden Bedingungen ist schwierig, gerade der letzte Punkt ist derzeit technisch nicht in voller Konsequenz umsetzbar. Da dies aber vorhersehbar war, galt es hier durch einen wissenschaftlichen Versuchsaufbau die Wirksamkeit der realisierbaren Bedingungen zu überwachen. Es soll also erforscht und nachgewiesen werden, inwieweit die getroffenen Maßnahmen ausreichend sind bzw. ab wann mit weiteren Maßnahmen zum Schutz der Objekte reagiert werden muss. Eine solche wissenschaftliche Überwachung (Monitoring) erfasst zunächst die klimatischen Bedingungen. Dies ist in unserem Fall hauptsächlich die Wassertemperatur, welche trotz der Isolierung um das Lagerungsbecken jahreszeitlichen Schwankungen unterliegt. Aus der bisherigen Forschung ist bekannt, dass holzzeretzende Bakterien im pH-Bereich 7–8,4 des umgebenden Milieus besonders aktiv sind. Daher wird neben der Wassertemperatur auch in regelmäßigen Abständen der pH-Wert des Wassers bestimmt. Allerdings geben diese Werte keinerlei Auskunft darüber, ob bei den vorliegenden Lagerungsbedingungen überhaupt holzzeretzende Bakterien aktiv sind und wenn ja, mit welcher Intensität bzw. Zersetzungsrate.

Doch wie kann man dies feststellen und überwachen? Holzzeretzende Bakterien lassen sich nur unter dem Mikroskop nachweisen. Das würde bedeuten, in gewissen Abständen bei den Weserlastkähnen Proben entnehmen zu müssen und diese mikroskopisch zu untersuchen. Doch dies wäre ein Eingriff in die Originalsubstanz und würde zudem keine fundierte Erkenntnis erbringen, da nicht unterschieden werden kann, welcher Bakte-



Auf Tauchstation: Die Proben, an denen mögliche holzersetzen­de Prozesse frühzeitig abgelesen werden können.

rienbefall aus der drei Jahrhunderte andauernden Lagerung im Sediment des Bremer Teerhofs stammt und welcher Befall während der Lagerung im Wassertank neu hinzugekommen ist.

Aus dieser Problematik heraus wurde das Konzept entwickelt, neue, un­befallene Hölzer ins Lagerungswasser einzubringen und an diesen dann eine mögliche aktuelle holzersetzen­de Aktivität festzustellen. Aus Erfahrungen vorheriger Untersuchungen wissen wir, dass sich dafür insbesondere Kiefernholz sehr gut eignet, da dieses relativ schnell von Bakterien angenommen wird und somit recht bald anzeigt, ob und in welcher Intensität die sog. Erosionsbakterien holzsetzend aktiv sind. Daher wurde Kiefernholz in den Abmessungen $100 \times 10 \times 5$ mm unter Vakuum mit Leitungswasser gesättigt, so dass alle Hohlräume des Holzes mit Wasser gefüllt werden. Die Wassersättigung der Proben ist deshalb so wichtig, da sie keinen Luftkontakt haben dürfen, also nicht an der Oberfläche schwimmen sollen, sondern vollständig unter Wasser liegen müssen. Vollständig wassergesättigte Hölzer sinken im Wasser ab.

Allerdings sollte das Absinken auch nicht bis zum Grund geschehen bzw. sollten die einzelnen Proben auch nach längerer Zeit im Lagerungsbecken wiedergefunden werden können. Daher bekam

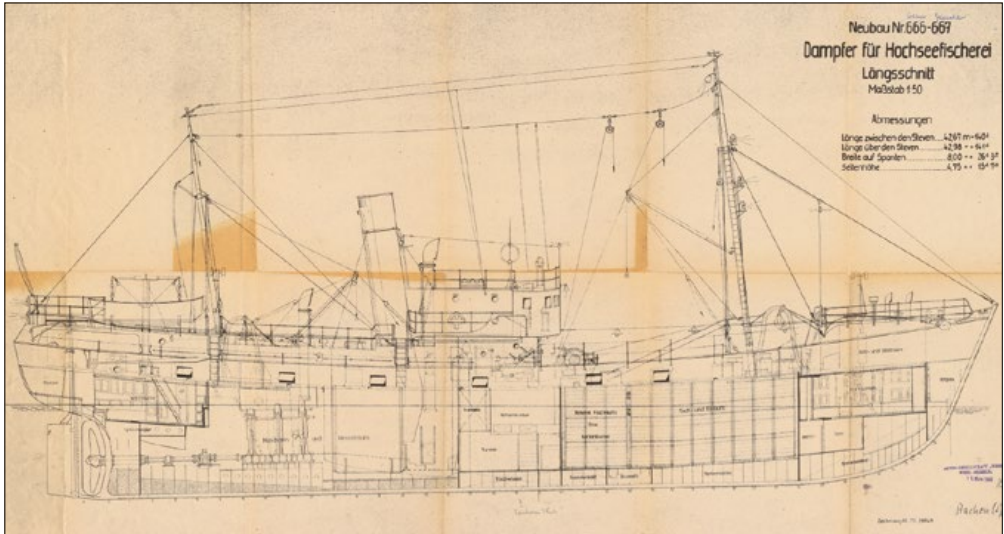
jede Probe ein Loch und wurde an Fäden in das Lagerungswasser gehängt.

Im Abstand von zwei Monaten werden nun aus diesem Versuchsaufbau Proben entnommen und mikroskopisch auf bakterielle Holzersetzung untersucht, wobei – immer noch – gilt: Es ist gut, wenn man nichts sieht – nichts als gesundes, un­befallenes Holz. Ob dies auch wirklich so zutreffen wird, dazu ein anderes Mal mehr . . .

Die meisten Institute, welche sich mit einem Nassholzgroßfund oder massenhaften Nassholzkleinfunden befassen, müssen die Objekte oft mehrere Jahre zwischenlagern, bevor eine Konservierung praktisch umgesetzt werden kann. Daher stieß dieses Monitoringsystem bei der Vorstellung auf internationalen Fachkonferenzen mit seiner einfachen und kostengünstigen, aber trotzdem effektiven Ausführung auf großes Interesse. Geld und Zeit sind eben überall knapp. Zum Beispiel wollen die Kollegen, die in Antwerpen an einem Koggefund arbeiten, dieses Überwachungssystem ebenfalls für sich nutzen. Da zeigt sich, dass Wissenschaft nicht immer Hightech bedeutet, sondern auch mit einfachen Mitteln neue, wissenschaftlich relevante Erkenntnisse gewonnen werden können. Wollen wir hoffen, dass auch die belgischen Kollegen im Sinne des Objekts nichts sehen oder finden werden. . .

Kooperationsprojekt setzt Maßstäbe

DigiPEER liefert wichtige Erkenntnisse für zukünftige Digitalisierungsvorhaben



Längsschnittzeichnung zu einem Fischdampfer aus dem Jahre 1948.

Das Digitalisierungsprojekt DigiPEER („Digitalisierung wertvoller Pläne und technischer Zeichnungen zur Erfassung und Erschließung des Raums im 20. Jahrhundert“) befindet sich in der Abschlussphase. Am Projekt sind das DSM und drei weitere Institute der Leibniz-Gemeinschaft (WGL) beteiligt. Im dreijährigen Projektzeitraum werden großformatige technische Zeichnungen und Pläne aus dem 20. Jh. aus den Archiven der beteiligten Institute digitalisiert, inhaltlich erfasst und über das Internet veröffentlicht. Dabei erhalten die Beteiligten nicht nur Gelegenheit zur digitalen Speicherung wertvoller Archivalien, sondern es werden auch Arbeitsverfahren und Techniken für zukünftige Projekte ähnlicher Art generiert und erprobt. Über das SAW-Wettbewerbsverfahren, die Auswahl der Pläne aus dem DSM-Archiv und den internen Workflow wurde bereits in *Deutsche Schifffahrt*, Heft 1/2010, S. 13 ff. und Heft 1/2011, S. 13 ff. berichtet.

Das DSM ist bei diesem Pilotprojekt mit einem Kontingent von rund 5.000 schiffbautechnischen Zeichnungen aus seinem Archivbestand beteiligt. Außerdem fließen in das Projekt Pläne in gleicher Menge aus dem Bergbau (Deutsches Bergbau-Museum, Bochum), aus der Raumfahrttechnik (Deutsches Museum, München) und aus der Landschaftsplanung/Raumordnung (Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner) ein. Den wissenschaftlichen Überbau bilden Bezüge zur Technikhistoriographie und zur raumtheoretischen Forschung. Um diesen Ansatz zu vertiefen, fand zur Projektmitte ein Workshop mit zwei namhaften Wissenschaftlern von der TU Darmstadt aus den genannten Fachgebieten statt. Mehrmals im Verlauf des Projektzeitraums trafen sich die beteiligten Projektgruppen zu Arbeitstagen, um Projektplanung, Projektsteuerung und Projektverlauf zu koordinieren. Die Erfassung der inhaltlichen Informationen zu

den eingebrachten Archivalien (Metadaten) oblag den beteiligten Einrichtungen selbst. Mit der Herstellung aller digitalen Kopien (Digitalisate) wurde ein externes Dienstleistungsunternehmen beauftragt. Den Zuschlag für diese anspruchsvolle Aufgabe erhielt ein Unternehmen in München, das die hohen Anforderungen an Farbtreue, Tiefenschärfe und Verzerrungsfreiheit gewährleisten konnte. Zudem erlaubte der eingesetzte Großformat-Scanner ein berührungsfreies Abtasten der empfindlichen Originale. Gescannt wurden die Pläne mit einer Auflösung von 300 dpi und mit einer Farbtiefe von 24 Bit. Jeder Plan wurde, auch das war ein Novum für alle Beteiligten, zusammen mit einem eigenen Data-Matrix-Code erfasst, um die eindeutige Zuordnung und Kontrolle bei der Weiterverarbeitung der Pläne zu garantieren. Der Code enthält Angaben zum Besitzer, zur Inventarnummer/Signatur und zum Titel des jeweiligen Plans. Die Speicherung der Digitalisate erfolgte zunächst unkomprimiert im TIF-Format. Damit stehen dem DSM jetzt erst-



Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Signatur: VIII 1 IV 015

Titel: AACHEN: Längsschnitt

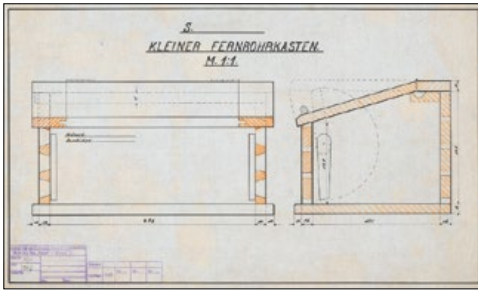
Jeder Plan erhielt vor der Digitalisierung einen Data-Matrix-Code.

klassige digitale Kopien seiner ausgewählten Schiffbaupläne zur Verfügung.

Im Internet werden dann von den Digitalisaten nur Derivate mit relativ geringer Auflösung dargestellt, was aber keine negative Auswirkung auf die Lesbarkeit am Bildschirm hat. Eine Zoomfunktion erlaubt es, angewählte Bereiche in der Bildschirmansicht zu vergrößern. Ein Download einer kompletten Zeichnung auf den eigenen Computer wird aber nicht möglich sein – eine Kachelung der gerade sichtbaren Darstellung in viele kleine Einzelsegmente verhindert dies. Zudem ist jede Zeichnung mit einem unsichtbaren, digitalen Wasserzeichen versehen.



Bei einem Münchner Unternehmen wurden die Pläne auf schonende und qualitätsvolle Weise gescannt. (Foto: Verfasser)

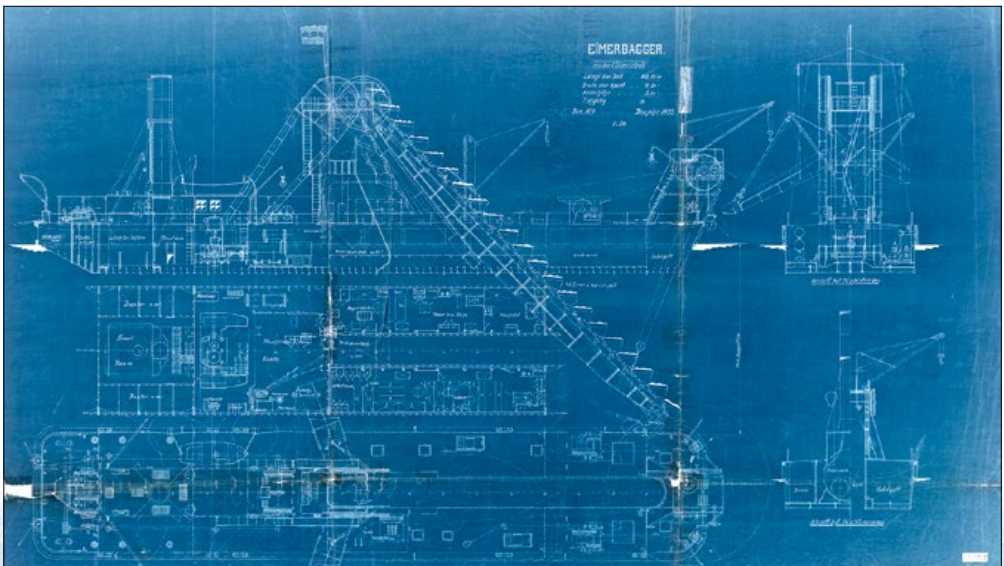


Selbst für einen relativ simplen „Kleinen Fernrohrkasten“ lieferte die Konstruktionsabteilung der Werft eine exakte Bauzeichnung – noch dazu im Maßstab 1:1!

Die technischen Zeichnungen des DSM, die dann abrufbar sein werden, umfassen praktisch die gesamte Palette an Wasserfahrzeugen, die auf deutschen Werften entstanden sind (ausgenommen Kriegsschiffe), von A wie Autofähre bis Z wie Zollboot, vom luxuriösen Passagierdampfer bis hin zum schlichten Arbeitsponton. Es gibt Pläne zu Segelschiffen, Dampfschiffen, Motorschiffen und auch zu vielen antriebslosen Fahrzeugen. Neben Generalplänen, Längsschnitten, Konstruktionsplänen und Linienrissen finden sich Pläne für nahezu alle Details eines Schiffskörpers, technische Anlagen im Schiff oder Ausrüstungsteile, aber

auch Details für die Inneneinrichtung wie Raumaufteilungen, Wandgestaltungen von Unterküften, Möbel, Treppenaufgänge oder die Ausstattung von Schiffsbrücken.

Der Start des Online-Portals www.digipeer.de ist für Ende 2012 vorgesehen. Damit verbunden ist eine Abschlusspräsentation im Deutschen Museum in München. Bereits jetzt wird das Projekt DiGiPEER von der bundesweiten Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK) als beispielgebend für interdisziplinäre Kooperationen von WGL-Forschungsmuseen bewertet, so nachzulesen im „Bund-Länder-Eckpunktepapier zu den Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft“ vom Juni 2012.



Generalplan eines Eimerbaggers aus dem Jahre 1923.

DigiPortA

DSM-Archiv beteiligt sich an einem Projekt zur Digitalisierung und wissenschaftlichen Erschließung von Porträts



Im Auftrag der Hapag porträtierte das bekannte Hamburger Atelier Johann Hamann um 1900 alle Schiffsführer der Reederei – wie hier Kapitän R. Sauermann von der PRINZESSIN VICTORIA LUISE.



Dem 1925 ausgestellten Seefahrtsbuch des Bremerhavener Fischdampfer-Matrosen Rudolf August Reinhold ist dieses Porträt mit dem Prägestempel des Seemannsamtes Bremerhaven entnommen.

Es ist schon richtig: Die weitaus meisten „Porträts“ in den Sammlungen des DSM-Archivs zeigen nicht Personen, sondern Schiffe! Jedenfalls hat sich die Bezeichnung „Schiffsporträt“ für fotografische oder zeichnerische Darstellungen, die ein Schiff in der Gesamtansicht, vorzugsweise schräg von vorn oder direkt von der Seite aus abbilden, durchgesetzt – so wie man übrigens auch von „Schiffsbiografien“ spricht, wenn die Ereignisse rund um ein Schiff vom Stapellauf bis zu seinem Ende auf der Abwrackwerft beschrieben werden. Aber natürlich finden sich im DSM-Archiv auch Porträts im herkömmlichen Sinne, von der klassischen Carte de visite, die auch Kapitäne

gern mit sich führten, bis zum großformatigen Mannschaftsfoto.

Die diesbezügliche Sammlung umfasst rund 1.200 Bilder, wobei es sich ganz überwiegend um Fotografien, zu einem kleinen Teil aber auch um Zeichnungen und Gemälde handelt. Während sich die Arbeiten an der Digitalisierung und Erschließung von technischen Zeichnungen im Rahmen des Projekts DigiPEER inzwischen auf der Zielgeraden befinden (vgl. S. 20 ff. in diesem Heft), haben im Archiv des DSM nun die Vorbereitungen für die Beteiligung an einem weiteren Drittmittelprojekt begonnen, das unter dem Namen DigiPortA segelt und auf die Digitalisierung



Kronprinzessin Cecilie von Preußen zu Gast an Bord des nach ihr benannten Schnelldampfers mit Kapitän Högemann (Zweiter v. r.), dem Ersten Offizier Polack (Dritter v. r.) und weiteren Offizieren. (Foto: Otto Reetz)

und wissenschaftliche Beschreibung von Porträts zielt.

Wie im Falle von DigiPEER sind auch für DigiPortA die Mittel vom Senatsausschuss Wettbewerb (SAW) der Leibniz-Gemeinschaft im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation bewilligt worden. Federführend ist ebenfalls wiederum das Deutsche Museum in München, zu den Projektpartnern zählen dieses Mal neben dem DSM das Montanhistorische Dokumentationszentrum beim Deutschen Bergbau-Museum in Bochum, die Wissenschaftlichen Sammlungen des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung in Erkner bei Berlin, das Herder-Institut in Marburg, das Archiv für Geographie des Leibniz-Instituts für Länderkunde in Leipzig, das Deutsche Kunstarhiv im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg, das Archiv des Senckenberg Deutschen Entomologischen Instituts in Müncheberg und das Archiv der Bibliothek für Bildungsgeschichtliche Forschung (BBF) des Deutschen Instituts für Internationale Pädagogi-

sche Forschung in Berlin. Die neun Archive verfügen über ein Gesamtvolumen von über 33.000 Porträts in Form von Druckgrafiken, Zeichnungen, Fotografien und Gemälden, die in einer gemeinsamen Datenbank recherchierbar online gestellt werden sollen.

Im Fokus der im Rahmen von DigiPortA erfassten Porträts stehen solche aus dem Umfeld von Wissenschaft und Technik im 19. und 20. Jahrhundert. Elitenspezifische Darstellungen sollen ebenso erfasst werden wie Porträts aus dem Umfeld des Bürgertums und der sozialen Unterschichten. Aus der Sammlung des DSM werden zum Beispiel Aufnahmen von Seeleuten aus der Handelsschifffahrt und der Marine, von Schiffbauern und Ingenieuren, Reedern und Admirälen, aber auch Forschungsreisenden und Passagieren zu dem Projekt beigesteuert werden.

Mit der Arbeit an dem Projekt DigiPortA wollen die Beteiligten nicht nur der Porträtforschung den Zugang zu umfangreichem Quellenmaterial erleichtern, sondern auch der biografiehistori-

schen Forschung, die sich schon seit einiger Zeit wieder einer größeren Wertschätzung erfreut, was auch ein Blick in die Schriftenreihe des DSM belegen mag. In diesem Sinne wird Wert darauf gelegt, wann immer möglich die Sammlungszusammenhänge deutlich zu machen, denen die Porträts entnommen wurden. Das können zum Beispiel familiengeschichtliche oder unternehmensgeschichtliche Nachlässe ebenso sein wie Sammlungskomplexe zu bestimmten Ereignissen oder Zeitabschnitten. Ferner soll die Aufnahme von Geoinformationsdaten (Geburts-, Sterbe- und Wirkungsorte der Porträtierten) in die Datenbank eine kombinierte Online-Recherche von biografischen, regionalen, zeitlichen und berufsspezifischen Daten ermöglichen.

Die Arbeiten an DigiPortA werden im DSM im Jahre 2013 geleistet werden. Bis Ende 2014 werden die Archive mit umfangreicheren Porträt-sammlungen ihre Bestände ebenfalls erfasst und beschrieben haben, so dass dann auch die Datenbank auf der Website des Deutschen Museums in München freigeschaltet werden kann.



Steuermann G. Brünjes vom VollschiFF UNION, das Ende des 19. Jh. für die Fischerei Eis von Norwegen nach Nordenham transportierte.



Ein Gruppenporträt aus jüngerer Zeit: Der Vorstand der Hapag-Lloyd AG im Frühjahr 1994 mit (v.l.n.r.) Claus Wülfers, Bernd Wrede, Günter Casjens und Claus-Peter Kulenkampff-Bödecker. Das Foto stammt aus dem Bildarchiv des Verbands Deutscher Reeder.

Neues aus der Redaktion

■ Kurs Hamburg

Als Hans Hartz in den 1930er Jahren mit seiner Plattenkamera auf Barkassen durch den Hamburger Hafen und auf der Unterelbe schipperte oder auf die höchsten Krananlagen der Werften kletterte, gingen ihm die Motive nicht aus. In stimmungsvollen, atmosphärisch dichten Bildern fotografierte er das Getriebe des Welthafens, imposante Passagierschiffe und mächtige Frachter, kleine Fähren, Schuten und Schlepper. Die Perfektion, mit der Hans Hartz arbeitete, machen seine Aufnahmen aus den 1930er Jahren heute zu einem besonderen Schatz.

Unter dem Titel „Kurs Hamburg“ präsentiert Klaus-Peter Kiedel eine Auswahl aus der Sammlung von rund 2700 Glasplatten des Fotografen, die im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums

gehütet werden. Im Gegensatz zu einer früheren, lange vergriffenen Veröffentlichung mit Fotos von Hans Hartz stehen weniger Übersichtsaufnahmen von Hafenbecken und Werftanlagen im Vordergrund, sondern in erster Linie zahlreiche der meisterlichen Schiffsporträts, für die Hans Hartz besonders bekannt ist. Selbstverständlich gibt es bei den Bildern keine Überschneidungen zu der früheren Publikation.

Der nächste, vierte Band der erfolgreichen Serie „Schiffahrt und Fotografie“ wird im Frühjahr 2014 erscheinen und dem Cuxhavener Pressefotografen Konrad Nonnast gewidmet sein, der mit Schwerpunkt in den 1960er Jahren den pulsierenden Schiffsverkehr in der Elbmündung und das Geschehen rund um Steubenhöft und Alte Liebe dokumentiert hat.



Eine der stimmungsvollen Aufnahmen in dem neuen Bildband zeigt die MONTE PASCOAL der Hamburg-Süd, umgeben von den typischen Kleinfahrzeugen des Hamburger Hafens in der damaligen Zeit.

Klaus-Peter Kiedel: Kurs Hamburg. Mit dem Fotografen Hans Hartz im Hamburger Hafen in den 1930er Jahren. Schiffahrt und Fotografie, Band 3; Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 83. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, über 80 großformatige Duplex-Abbildungen, Querformat 27,5 × 24,5 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-083-8, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

■ Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400

Seit der Identifizierung einer spätmittelalterlichen Votivgabe in der Stiftskirche von Ebersdorf bei Chemnitz als präzise Nachbildung eines nordeuropäischen Seeschiffes jener Zeit und der Veröffentlichung erster Untersuchungsergebnisse 1981 und 1983 ist ein Pendant zum Mataró-Modell bekannt, das bis dahin in Europa als einziges erhaltenes Schiffmodell aus der Zeit vor 1500 galt.

Seit nunmehr drei Jahrzehnten nimmt die mit dem Modell aus Mataró bei Barcelona in kultur- und schiffbaugeschichtlicher Bedeutung gleichrangige Schiffsnachbildung aus Ebersdorf in der maritimen Fachliteratur einen festen Platz ein, was auch zu zahlreichen Nachfragen bezüglich weiterer Untersuchungen, einer Aufmessung des Modells und danach gefertigten Rissen geführt hat. Zudem bedauerte man in Fachkreisen, dass die Veröffentlichung von 1983 nicht auch in englischer Sprache erfolgt ist.

Nachdem nun alle erforderlichen Arbeiten abgeschlossen sind und die Ergebnisse der Holz- und Kalfatanalysen vorliegen, kann endlich – auch im Kontext der seit den 1980er Jahren zu verzeichnenden neueren schiffsarchäologischen Funde und dem fortgeschrittenen Wissensstand auf diesem Gebiet – eine aktuelle und ausführliche zweisprachige Veröffentlichung zum spätmittelalterlichen Schiffmodell in der Stiftskirche von Ebersdorf vorgelegt werden.

Arne Emil Christensen und Wolfgang Steusloff: Das Ebersdorfer Schiffmodell von 1400. Ein authentisches Sachzeugnis des spätmittelalterlichen Schiffbaus in Nordeuropa. Schriften des



Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 70. Oceanum Verlag, Wiefelstede. ca. 128 Seiten, ca. 70 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, zweisprachig (dt./engl.), gebunden, mit farbigem Schutzumschlag, 21 × 27 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-070-8, 24,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 22,40 Euro.

■ Deutsches Schiffahrtsarchiv 34

Etwas später als üblich, dafür aber umso umfangreicher präsentiert sich die neueste Ausgabe des wissenschaftlichen Jahrbuchs des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Auf 464 Seiten – und wie gewohnt reich, mehrheitlich farbig illustriert sowie mit englischen und französischen Zusammenfassungen versehen – zeigen auch die 14 in Band 34 des „Deutschen Schiffahrtsarchivs“ enthaltenen Beiträge den Facettenreichtum schiffahrtsgeschichtlicher Forschung:

Detlev Ellmers: Tabakdosen für Seefahrer. Hollands auf Zielgruppen ausgerichtetes Verpackungsdesign im 18. Jahrhundert;

Ronja Mücke: Weserlastkähne im archäologischen Befund;

Jochen von Fircks: Der Zeesenkahn vom Stettiner Haff. Bericht über die Rekonstruktion;

Deutsches Schiffahrtsarchiv 34 · 2011



Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Robert Domżał: Rechtliche Aspekte der Flussschiffahrt im Deutschordensstaat in Preußen;

Ottfried Thümmel: Das meteorologische Tagebuch des Vollschiffes SUSANNA;

Wolfgang Matthäus: Die meereskundlichen Expeditionen des Dampfers POMMERANIA in den Jahren 1871 und 1872;

Reinhard A. Krause: Carl Koldewey (1837–1908) – Polarforscher und Schiffahrtsexperte. Anmerkungen zu seiner Biografie und seiner Rolle bei der Entwicklung der Meeres- und Polarforschung;

Joost Schokkenbroek: Vater und Sohn, Wale und Robben. Die Familie Rickmers von Föhr und ihre Beteiligung am niederländischen Wal- und Robbenfang im 19. Jahrhundert (1830–1841);

Felix Schürmann: Neue Hilfsmittel zur amerikanischen Walfanggeschichte;

Christer Westerdahl: The Ritual Landscape of the Seaboard in Historical Times: Island Chapels, Burial Sites and Stone Mazes – A Scandinavian Example. Part I: Chapels and Burial Sites;

Wolfgang Steusloff: Maritimer Kulturwandel in

den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990;

Jochen Haas: Von Island bis an Rhein und Donau. Über die Darstellung von Hochsee- und Binnenschiffahrt im Nibelungenlied;

Jürgen W. Schmidt: Das Gesuch des Seemanns Emanuel Schulz um Anstellung als Bootskommandant im Hafen von Kolberg. Ein historisches Dokument zur Belagerung Kolbergs 1807;

Rüdiger von Ancken: Marinemaler Rudolf Ressel (1921–2012). Ein Nachruf.

Deutsches Schiffahrtsarchiv 34 · 2011. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 464 Seiten, 209 Abbildungen, davon 114 in Farbe, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-034-0, Abonnementpreis 19,50 Euro, Einzelpreis 23,50 Euro.

Weiterhin lieferbar sind die Bände 13–33, teils zu Sonderpreisen. Ein Gesamtregister aller bisher erschienenen Ausgaben und Beiträge ist auf der Homepage des Deutschen Schiffahrtsmuseums abrufbar: www.dsm.museum/Service/Publicationen. Abonnementverwaltung: Oceanum Verlag e.K., Thienkamp 93, 26215 Wiefelstede, Telefon (04402) 595 5699, Fax (04402) 595 5698, E-Mail: info@oceanum.de.

■ Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns

Im Sommer des Jahres 1845 hatte der Kaufmannssohn Eugen Carl Wilhelm Traub (1823–1894) seine kaufmännische Lehre in einem Bremer Übersee-Handelshaus beendet und sehnte nichts mehr herbei, als „Einige der fernen Länder ..., in denen Tausende ihr irdisches Wohl begründet hatten“, nun selbst aufzusuchen, wie es die meisten seiner gleichaltrigen Freunde schon vor ihm getan hatten. Da traf es sich gut, dass das Handelshaus, in dem er gelernt hatte, zugleich über eine Reederei verfügte. Als kaufmännischer Begleiter eines vormaligen Walfang-Kapitäns, von dem der Plan für die Handelsreise in die Südsee

stammte, ging es im August 1845 auf die „Reise von Bremen nach dem Großen Ocean“, wie Carl Traub sein Reisetagebuch selbst betitelt hat.

Diese für die private Lektüre in der Familie gedachten Aufzeichnungen bieten nun, mehr als eineinhalb Jahrhunderte später, eine wahre Schatztruhe an äußerst spannend zu lesenden Informationen über die damalige Situation auf den Inseln der Südsee, zu denen gerade erst intensivere Kontakte durch Europäer und Amerikaner – Händler, Missionare, Walfang- und Kriegsschiffsbesatzungen, entlaufene Sträflingen u. a. – hergestellt wurden.

Die mit großer Liebe zum Detail verfassten Schilderungen der Erlebnisse des Autors bilden heute eine wichtige Quelle für Forschungen zur historischen Ethnographie Ozeaniens, zur Kolonial- und Missionsgeschichte der Pazifikinseln sowie insbesondere im zweiten Teil der Reisen, die Traub zu den Handelszentren Ost- und Südostasiens führten, zur Wirtschaftsgeschichte einer Hafen- und Hansestadt wie Bremen in der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Carl Traub: Südsee-Tagebuch eines Bremer Kaufmanns (1845–1848). Aus dem handschriftlichen Manuskript transkribiert und mit Anmerkungen versehen von Hagen Allmeling in Zusammenarbeit mit Ursula Feldkamp. Herausgegeben und eingeleitet von Volker Harms. Deutsches Schifffahrtsarchiv 34, 2011; Beibef. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 204 Seiten, 65 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 16,5 × 24 cm. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-134-7, 17,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 16,10 Euro.

■ Die Welt der Schiffsmodelle

Historische und moderne Schiffsmodelle gehören in vielen nationalen und internationalen maritimen Museen zu den Höhepunkten in den Ausstellungen. Sie sind besonders anschaulich und stellen eine wichtige Form der Vermittlung schiffahrtsgeschichtlicher Aspekte dar. Auch ist der Schiffsmodellbau als solcher bis in die heutige Zeit bei jungen und erwachsenen Menschen als Hobby äußerst populär.



Das Deutsche Schifffahrtsmuseum verfügt – ohne Karton- und Miniaturmodelle – über eine hervorragende Sammlung von etwa 2.000 Schiffsmodellen. Diese Modelle waren bislang nur teilweise in einer Kartei verzeichnet und in Ansätzen wissenschaftlich beschrieben worden. Mit der in zweijähriger Arbeit von den Modellbauern Karl-Heinz Haupt und Reinhard Sachs in Zusammenarbeit mit dem Leiter der Abteilung Schifffahrt im Industriezeitalter, Dr. Dirk J. Peters, vorgenommenen Inventarisierung und wissenschaftlichen Bearbeitung liegt nun eine systematische Beschreibung sowie eine Klassifizierung der wichtigsten Schiffsmodelle aus den Beständen des DSM unter Einbeziehung ausgewählter Modelle anderer Museen und Sammlungen vor. Die erzielten Erkenntnisse dieser einheitlichen Klassifizierung und Einteilung in fünf Hauptgruppen – Dekorationsmodelle, Spielzeugmodelle, Freizeitmodelle, Arbeits-/Werftmodelle sowie Museumsmodelle – sind auf andere Museen und private Sammlungen übertragbar und können als Ratgeber dienen. Neben der reinen Bestandsaufnahme bildeten die Schönheit und die Ästhetik der Schiffsmodelle wichtige Kriterien für die Aufnahme in die Publikation „Die Welt der Schiffsmodelle“, die über



■ Zeit auf See

Seit dem 6. Mai 2012, jedoch nur noch bis zum 25. November 2012 zeigt das Deutsche Schiffahrtsmuseum die Sonderausstellung „Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten“, über die bereits berichtet wurde (vgl. Deutsche Schifffahrt, Heft 1/2012, S. 17 ff.). Der zur Ausstellung erschienene opulente Katalog lässt die Schau auch nach ihrem Ende lebendig bleiben, denn er beinhaltet nicht nur die gezeigten Objekte und Texte in deutscher und englischer Sprache, sondern greift auch die Gestaltung der Ausstellung auf. Deutlich wird die Faszination,

die von Chronometern ausgeht, jenen genial konstruierten und mit höchster handwerklicher Kunst gefertigten Präzisionsuhren zur exakten Bestimmung des Schiffsortes auf See.

Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten. Katalog zur Ausstellung vom 6. Mai bis 25. November 2012 im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Text und Redaktion: Albrecht Sauer. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 136 Seiten, 185 Abbildungen, 2 Umschlagklappen, zweisprachig (dt./engl.), durchgehend vierfarbig, fadengeheftete Broschur mit farbigem Umschlag, 21 × 21 cm. ISBN 978-3-86927-010-4, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.

genial konstruierten und mit höchster handwerklicher Kunst gefertigten Präzisionsuhren zur exakten Bestimmung des Schiffsortes auf See.

Zeit auf See. Chronometer und ihre Schöpfer: High-Tech aus drei Jahrhunderten. Katalog zur Ausstellung vom 6. Mai bis 25. November 2012 im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Text und Redaktion: Albrecht Sauer. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 136 Seiten, 185 Abbildungen, 2 Umschlagklappen, zweisprachig (dt./engl.), durchgehend vierfarbig, fadengeheftete Broschur mit farbigem Umschlag, 21 × 21 cm. ISBN 978-3-86927-009-8, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

Notizen aus dem DSM

Noch bis zum 28. Februar 2013 zeigt das DSM unter dem Titel „Bremerhavens Perspektiven“ eine Sonderausstellung mit Luftbildaufnahmen des langjährigen Pressefotografen der Bremerhavener Nordsee-Zeitung, Wolfhard Scheer, aus den vergangenen vier Jahrzehnten, die den strukturellen Wandel der Stadt erkennbar machen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Themen Stadtentwicklung, Hafenwirtschaft, Schiffbau, Tourismus, Wissenschaft und Kultur sowie in der jüngsten Zeit der Aufbau des Industriezweigs zur Herstellung und Inbetriebsetzung von Windkraftanlagen. Begleitet wird die Ausstellung von einer Vortragsreihe, deren noch ausstehende Termine und Themen hier genannt seien:

22. November 2012:

„Zauberformel Offshore-Windenergie“

17. Januar 2013:

„Im Umbruch. Das Nationalmuseum Deutsches Schiffahrtsmuseum auf dem Weg in die Zukunft“

7. Februar 2013:

„Bremerhavens Perspektiven“

Alle Veranstaltungen finden jeweils um 19 Uhr im Deutschen Schiffahrtsmuseum statt.



Rund um das Thema „Holz“ ging es beim bundesweiten Tag des offenen Denkmals am Sonntag, dem 9. September 2012. In Bremerhaven beteiligten sich 13 Einrichtungen an der Aktion. Im DSM stellte u. a. Dr. Dirk J. Peters die SEUTE DEERN als letzten hölzernen Großsegler vor, während Dr. Jana Gelbrich einen Vortrag hielt unter



BREMERHAVENS PERSPEKTIVEN

Luftbilder von Wolfhard Scheer dokumentieren vier Jahrzehnte Entwicklung in der Seestadt Bremerhaven.




13. September 2012 – 28. Februar 2013
Kabinett-Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum mit Vorträgen aus den Bereichen Wirtschaft, Stadtentwicklung, Wissenschaft und Kultur.



Die in der Ausstellung gezeigten Luftbilder von Wolfhard Scheer sind auch in einem Buch und einer Broschüre veröffentlicht und kommentiert worden.



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



Schüler der Astrid-Lindgren-Schule in Bremerhaven bauten in diesem Sommer mit Unterstützung des DSM-Museums-pädagogen Gero Klemke und DSM-Bootsbauers Andreas Speetzen das rund 8 m lange und 3,5 m breite Floß NEPTUN, das einem historischen Weserfloß nachempfunden ist. (Foto: Gero Klemke)



CHRISTIAN taut an ... – und 50 Flaggen steigen gleichzeitig an ihren Masten empor. (Foto: Gero Klemke)

dem Titel „Was ist Holz? – Naturwissenschaft leichtgemacht“, bei dem die Konservierung der Bremer Hanse-Kogge von 1380 im Vordergrund stand.



Eigentlich ist der Bergungsschlepper SEEFALKE im Museumshafen dank der Pflege durch den Technischen Dienst des DSM noch in einem sehr guten Zustand, doch das Deckshaus des fast 90 Jahre alten Schiffes ist bereits seit einem Jahr mit Planen verhängt, da über das Peildeck Wasser eingedrungen war. Inzwischen wurde der unter der Holzaufgabe rostende Stahl durch neue Platten ersetzt, auf die jetzt wieder Tropenholz aus kontrolliertem Anbau – Oregon Pine in der Mitte und Kambala an den Rändern – aufgebracht werden kann. Danach kommt das Hauptdeck des Schleppers an die Reihe.



Im Rahmen der Bremerhavener Festwoche und anlässlich des Tags der Seenotretter am 29. Juli 2012 organisierte DSM-Museumspädagoge Gero Klemke in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und Auszubildenden der Kreishandwerkerschaft einen interessanten Rekordversuch: Über eine komplizierte Holzkonstruktion und eine Schleppleine an dem 750 PS starken Tochterboot CHRISTIAN des Seenotkreuzers HERMANN RUDOLF MEYER wurden unter dem Jubel der rund 300 Zuschauer 50 Flaggen gleichzeitig gehisst. Ob die Aktion den Weg in das Guinness-Buch der Rekorde findet, ist noch unklar – der Antrag ist gestellt.

NEU



Die Karte, die Wünsche erfüllt: SparkassenCard PLUS

 Sparkasse
Bremerhaven

Für die etwas größeren Wünsche: Mit der **SparkassenCard PLUS** erhalten Sie einen persönlichen Kreditrahmen, über den Sie ganz nach Ihren Wünschen verfügen können. **Der Unterschied zu Ihrer SparkassenCard:** Der Kaufbetrag wird nicht sofort von Ihrem Girokonto abgebucht, sondern Sie zahlen monatlich ganz bequem und automatisch in Raten. Nutzen können Sie die Karte überall dort, wo Kartenzahlung möglich ist und Sie das Maestro-Zeichen sehen. Informieren Sie sich in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.sparkasse-bremerhaven.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**