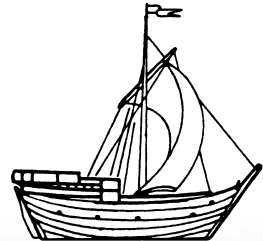


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2013



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern: Fischdampfer HANNOVER: Ausschnitt aus einem Gemälde des Marinemalers Rudolf Ressel (s. S. 18 ff.) / Abfahrt von Bergen: Detlef Brinkmann beschreibt in Worten und eigenen Bildern die Expedition der GRÖNLAND (s. S. 2 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

Detlef Brinkmann, Altenberge; Dr. Jana Gelbrich, Erik Hoops, Klaus-Peter Kiedel, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Dr. Albrecht Sauer und Miriam Stamm, 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.: DRESDEF 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 SCHIFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 1,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

35. Jahrgang, 2013.



	Schiffahrtsgeschichte	
Detlef Brinkmann	Die erste deutsche Polarexpedition von 1868	2
Klaus-Peter Kiedel	Vor 50 Jahren: Der Tanker ESSO DEUTSCHLAND ist das größte Schiff der deutschen Handelsflotte	8
	Berichte aus dem Museum	
Sunhild Kleingärtner	Neu „an Bord“	13
Miriam Stamm	Das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Umbruch	16
Erik Hoops	Marinemaler aus Leidenschaft: DSM übernimmt Nachlass von Rudolf Ressel	18
Jana Gelbrich	Was man doch sieht ... – Was passiert während der Lagerung der Weserlastkähne und ist das schädlich für die Schiffswracks?	23
Albrecht Sauer	Ein weiterer historischer Meilenstein in der DSM-Bibliothek: der erste preußische Seeatlas	26
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	29
	Notizen aus dem DSM	32
	Impressum/Titelbild	U2

Die erste deutsche Polarexpedition von 1868

Zunächst sind es nur leichtere Stöße gegen den Schiffsrumpf, die in sein Unterbewusstsein dringen. Doch dann reißt ihn jäh ein heftiges Poltern aus dem Halbschlaf. Sofort ist er hellwach, wirft sich seine Jacke über und eilt nach oben an Deck. Auf dem Niedergang kommt ihm Richard Hildebrandt, sein erster Steuermann, entgegen, um ihn zu informieren. An Deck bietet sich ihm ein allzu vertrautes Bild: Nach Westen versperren Eisblöcke den Weg an die Küste Ostgrönlands. Im Norden ist noch weniger an ein Durchkommen zu denken. Packeis, so weit das Auge reicht. Die Lage wird ernst, weil das Eis droht, das Schiff einzuschließen. Kapitän Karl Koldewey muss eine Entscheidung treffen.

Es ist nicht das erste Mal auf dieser Reise, dass das Eis sich anschickt, alle Pläne zu durchkreuzen – einer Reise, die am 19. April 1868 mit der Ankunft Koldeweys im norwegischen Bergen ihren Anfang nimmt.

Der am 26. Oktober 1837 in Bücken bei Hoya geborene Koldewey reist zunächst allein an. Als Leiter der Expedition trägt er die Verantwortung für die erforderlichen Vorbereitungen. Obwohl in der Rolle als Expeditionsleiter nicht erste Wahl, genießt er das volle Vertrauen seiner Auftraggeber. Auf Empfehlung von Arthur Breusing, dem Leiter der Seefahrtsschule in Bremen, ist er zunächst als Steuermann unter der Leitung des angesehenen Offiziers der österreichisch-ungarischen Kriegsmarine Carl Weyprecht vorgesehen. Als dieser jedoch wegen eines Malaria-Rückfalls krankheitsbedingt absagen muss, rückt Koldewey auf.

Ausgestattet vom Bremer Polarkomitee mit den notwendigen finanziellen Mitteln, ist seine erste und vordringlichste Aufgabe, ein für die Polarfahrt geeignetes Fahrzeug zu erwerben. Er hat Glück und wird schon am Tag seiner Ankunft fündig.

Auf Vermittlung der norwegischen Kaufleute Aug. C. Mohr & Sohn kauft er eine neuwertige gaffelgetakelte nordische Jagt für den Preis von 3.750 Talern. Obwohl ihm das in der Werft von Tolleff Tolleffsen in Skånevik gebaute Schiff einen sehr soliden Eindruck vermittelt, entschließt er sich, es gegen die Gefahren der Eisfahrt widerstandsfähiger auszubauen. Er lässt einen kräftigeren Mast einsetzen und außen eine rund 8 cm starke Beplankung auftragen. Darauf werden zusätzlich Eisenplatten verlegt. Innen werden mehrere Querbalken zur Verstärkung angebracht. Kajüte und Logis werden vergrößert sowie Räume zur Aufbewahrung von Material und Proviant hergestellt. Diese werden schon bald befüllt, denn Koldeweys nächste Aufgabe ist es, die aus Segel, Tauwerk und Reservematerial bestehende Ausrüstung sowie Proviant und Kohlen zu beschaffen.

Sein zweiter Steuermann Georg Heinrich Sengstake, der Zimmermann Johann Werdelmann sowie vier deutsche Matrosen können ab dem 5. Mai, dem Tag ihrer Ankunft, beim Ausbau und Verladen mithelfen. Am 13. Mai treffen Hildebrandt und zwei weitere Matrosen ein. Sie führen Karten, Bücher, Chronometer sowie weitere astronomische Instrumente und wissenschaftliche Apparate mit sich. Am 23. Mai wird die Mannschaft durch zwei norwegische Seeleute aus Tromsø komplettiert. Es sind erfahrene Seeleute, die die arktischen Gewässer durch zahlreiche Fahrten zum Walrossfang kennen. Einer der beiden kann sogar eine Überwinterung auf der Bäreninsel vorweisen.

Einen Tag später werden auf der Jagt, die Koldewey im Sinne seiner Mission GRÖNLAND getauft hat, die Segel gesetzt. Mit einer südlichen Brise segelt man den Fjord hinunter bis ins offene Meer.

Schon bald wird Koldewey klar, dass der Erwerb der GRÖNLAND ein Glücksgriff war. „Es gewährte



Die GRÖNLAND auf See.

(Alle Bilder zu diesem Beitrag hat der Autor selbst gemalt)

mir ausserordentliches Vergnügen, zu sehen, wie leicht und rasch das Schiff arbeitete. Es flog über die See wie eine Möve, und obgleich es bei der hohen Dünung oft stark schlingerte und wir über 7 Knoten machten, so erhielten wir doch keinen Tropfen Wasser über Deck“ wird er später in seinem Bericht schreiben. Dafür hat ein Teil der Mannschaft einen anderen Kampf auszustehen: Mit 19,6 Meter Rumpflänge ist die Jagt eher ein kleineres Gefährt. Die an größere Schiffe gewöhnten Seeleute kommen anfangs nicht mit den raschen und kurzen Bewegungen zurecht und werden seekrank. Fünf Tage nach dem Auf-

bruch in Bergen besteht die Grönland ihre erste größere Bewährungsprobe: Einen heftigen Sturm bewältigen Schiff und Mannschaft anstandslos. Am 28. Mai passiert man den Polarkreis. Ab jetzt wird die Sonne nicht mehr untergehen. In der folgenden Nacht muss man sich aber einem weiteren Sturm stellen. Koldewey ist begeistert, dass das Schiff bei gerefftem Großsegel bis zu 10 Knoten erreicht. Stürme werden jetzt ständige Begleiter. Bei Kurs Nordnordwest Richtung Jan Mayen bringen sie meist heftige Regengüsse mit sich, wechseln sich aber auch rasch mit plötzlicher Windstille ab.

Am 4. Juni treffen die Männer erstmalig auf Eis. Mit nordöstlichem Kurs segeln sie am Eis entlang in der Hoffnung, einen Durchbruch zur Küste Grönlands zu schaffen. Doch der Versuch misslingt. Sie werden vom Eis eingeschlossen, treiben hilflos gen Süden und sind in den nächsten zwei Wochen zur Tatenlosigkeit verurteilt. Allerdings beschert ihnen die arktische Fauna eine reiche Jagdbeute. So erlegen sie allein am 11. Juni fünf Eisbären. Aus der Masttonne können sie zwar die grönländische Küste sehen, aber nicht erreichen.



Zunehmende Vereisung hindert die GRÖNLAND daran, sich der grönländischen Küste zu nähern.

Als das Eis sich ein wenig löst, versuchen sie, mit Warpen voranzukommen, doch die wenigen Meilen täglich sind ein kläglicher Erfolg. Dann, am 19. Juni, sichten sie in ca. 4 Seemeilen Entfernung ein Schiff. Es ist die DIANA aus Hull, die ein Boot zu ihnen entsendet und ihre Post mitnimmt. Gleichzeitig öffnet sich nun das Eis und gibt das Schiff wieder frei. Endlich sind sie wieder im offenen Meer.

Der Kapitän steuert sein Schiff nun auf östlichem Kurs zwischen dem Südkap Spitzbergens und der Bäreninsel, um zum Gillis-Land vorzudringen. Das sagenhafte Eiland zu erkunden, nach dem bis in die 1920er Jahre gesucht werden wird, ist eine alternative Option der Expedition.

Doch auch auf dieser Route verhindert eine immer dichter werdende Eisschicht ein Weiterkommen. Die Männer kehren um und nehmen im Bellsund Wasser und Ballast auf. An der Westküste Spitzbergens entlang segeln sie nach Norden, um hier einen Weg durch das Packeis zu finden. Doch dann treffen sie auf einen englischen Walfänger, der ihnen berichtet, dass sich vor Grönland die Eisverhältnisse gebessert hätten. Das nehmen sie zum Anlass, dorthin zurückzukehren.



An der Küste von Spitzbergen.

Jetzt, am 28. Juli, wird die GRÖNLAND vor der Küste erneut vom Eis gebremst. Noch zögert Koldewey mit seiner Entscheidung, denn er hat eindeutige Anweisungen von August Petermann, dem Initiator der Expedition. Der 1822 in Bleicherode am Harz geborene Petermann ist zu dieser Zeit ein international anerkannter Geograf. Nach zwei Jahren Tätigkeit als Kartograf in Edinburgh begibt er sich 1847 in die englische Hauptstadt. Er knüpft schnell Kontakte zu Mitgliedern der Royal Geographical Society und wird dort Mitglied. Seine Verdienste um die Geografie werden 1852 mit dem königlichen Ehrentitel „Physical Geogra-

pher to the Queen“ belohnt. Hier in London greift er die Theorie vom offenen Polarmeer auf und entwickelt sie auf seine Art weiter. Er geht davon aus, dass der Golfstrom weitaus nördlicher reicht als bislang angenommen und dass jenseits des küstennahen Packeises das Polarmeer schiffbar ist. Die britische Öffentlichkeit überrascht er mit dem Vorschlag, die Überreste der unglücklichen Franklin-Expedition vor der Beringstraße zu suchen und belegt seine Theorie mit selbst angefertigtem Kartenmaterial. Die englischen Geografen setzen sich jedoch nur zögerlich mit seiner Idee auseinander.

1853 erhält Petermann von Justus Perthes ein Angebot über eine Anstellung in dessen Geografischer Anstalt, das er annimmt. Ein Jahr später siedelt er nach Gotha über. Dort gibt er bald die in geografischen Kreisen viel geachteten „Petermanns Mitteilungen“ heraus. Aufgrund der Popularität Heinrich Barths und Gerhard Rohlfs wendet auch Petermann in den folgenden Jahren sein Hauptaugenmerk dem afrikanischen Kontinent zu. Erst Anfang der 1860er Jahre greift er seine Idee vom offenen Polarmeer wieder auf. Im Juli 1865 wirbt er vor der deutschen Geographenversammlung in Frankfurt in einer mitreißenden Rede für eine deutsche Nordpolexpedition im Dienste der Wissenschaft, der nationalen Ehre und der wirtschaftlichen Interessen. Sein Ziel ist es, Preußen und Österreich gemeinsam zur Finanzierung zu bewegen. Bei Bismarck und dem preußischen Marineminister von Roon stößt er durchaus auf offene Ohren. Jedoch macht der deutsche Krieg 1866 bald jedwedes gemeinsames Vorgehen zunichte. Nun geht die Initiative auf den Bremer Reeder Albert Rosenthal und auf Arthur Breusing über. Sie gründen das Bremer Polarkomitee und sorgen neben Petermann maßgeblich für ausreichende Geldmittel. Die Zielsetzung und die daraus abgeleiteten Instruktionen bleiben indes in Petermanns Hand. Koldewey gibt er die 38 Paragraphen umfassende „Instruktion für den Oberbefehlshaber der Expedition“ mit auf den Weg. Darin schreibt der Paragraf 11 vor: „Das Hauptziel der Expedition ist die Erreichung einer möglichst hohen Breite, und der Anstrengung dieses Zieles müssen alle anderen Rücksichten untergeordnet werden.“

Koldewey weiß sehr genau um die Absichten Petermanns. Wissenschaftliche Erhebungen sind nur für ihn zweitrangig, an erster Stelle geht es Petermann um den Beweis seiner These vom offenen Polarmeer. Zwar sollen auch die zahlreichen Messinstrumente genutzt werden, doch die Tatsache, dass nur Seeleute und keine Wissenschaftler an Bord sind, ist vielsagend. Zudem schreiben die Instruktionen vor, dass der Durchbruch nach Norden vor der Küste Ostgrönlands erfolgen soll.

Doch die in diesem Jahr sehr ungünstigen Eisverhältnisse machen es der GRÖNLAND-Besatzung unmöglich, den Instruktionen Folge zu leisten. „Unsere Hoffnung, die Küste zu erreichen, war jetzt vollständig zerstört. In den letzten Tagen war es uns klar geworden, dass eine Möglichkeit dazu in diesem Jahr mit den Mitteln, die uns zur Verfügung standen, nicht mehr vorhanden war, und unter solchen Umständen würde ein längeres Verweilen im Eise nutzlos gewesen sein.“ konstatiert Koldewey resigniert, aber mit einem klaren Blick für die Realität. Nach einer intensiven Beratung mit Hildebrandt entschließt er sich schweren Herzens, erneut nach Spitzbergen aufzubrechen. Dort will er den bislang noch nicht kartografierten südlichen Teil der Hinlopen-Straße aufnehmen. Und vielleicht ergibt sich von dort doch noch die Gelegenheit, bis Gillis-Land vorzudringen.

Die Wetterverhältnisse sind jetzt nicht mehr so freundlich wie beim ersten Abstecher nach Spitzbergen. Zwischen Westspitzbergen und dem Prinz-Karl-Forland werden die Männer auf der Grönland von heftigen Stürmen und Schneeschauern begleitet. Erst als sie die Nordküste erreichen, entspannt sich die Wetterlage. Hier ist es überraschend eisfrei und das Klima gemäßigt. Die Wassertemperatur messen sie mit 3 Grad über Null. Nach einem kurzen Aufenthalt auf der Moffen-Insel und einem informativen Austausch mit norwegischen Walrossjägern erreichen sie schließlich die Hinlopen-Straße. Nun zwingen südliche Winde sie zum ständigen Kreuzen. Ab Kap Oetker müssen sie feststellen, dass ihr Kartenmaterial ungenauer wird. Fortan beginnen sie, die Küstenregionen kartografisch aufzunehmen. Vom norwegischen Kapitän Tobiesen erfahren sie, dass dieser Gillis-Land vom Nordostland aus gesehen haben will. Die dichte Eisdecke unterbindet aber schon im Ansatz jeglichen Versuch, dorthin zu gelangen. Am 10. September wenden sie sich schließlich wieder nordwärts. Der Wind hat gedreht, nun müssen sie gegen die nördlichen Winde kreuzen.

81°45' nördliche Breite. Kein Schiff ohne Hilfsantrieb war bislang in einer nördlicheren Position.



Vor Ostgrönland.

Doch Koldeweys Intention galt nicht diesem Rekord. „Es war uns nur darum zu thun, die Grenze und das Aussehen des Eises um diese Jahreszeit festzulegen“ vermerkt er dazu nüchtern. Jetzt, am 14. September, beenden die Forschungsreisenden ihre Mission und wenden sich südwestwärts, der Heimat entgegen. Dort werden sie zu ihrer Überraschung überschwänglich begrüßt. Geleitet von dem Geestemünder Schleppdampfer DIANA werden sie am 10. Oktober in Bremerhaven von tausenden Menschen jubelnd empfangen. Die beiden Haupt-Protagonisten – Koldewey und Petermann – sind indes vom Ergebnis der Reise enttäuscht. „Die Expedition war zurückgekehrt,

ohne dass nur eines der großen Ziele hätte erreicht werden können“, resümiert Koldewey. In wissenschaftlicher Hinsicht wurde immerhin eine Vielzahl von meteorologischen und astronomischen Daten ermittelt sowie die geografische Kenntnis über Spitzbergen im Bereich der südlichen Hinlopen-Straße erweitert. In der Bewertung des positiven Aspektes dieser Mission sind sich die beiden aber einig: Die auf dieser Reise gesammelten Erfahrungen sind eine hervorragende Basis für eine künftige Expedition. Und da noch Geldmittel vorhanden sind, zeichnet sich zwangsläufig ein Folgeunternehmen ab: Die zweite deutsche Polarexpedition.

Vor 50 Jahren: Der Tanker ESSO DEUTSCHLAND ist das größte Schiff der deutschen Handelsflotte

Erwartungsfroh stand am Freitag, dem 22. Februar 1963, der Hamburger Bürgermeister Dr. Paul Nevermann mit einer hochrangigen Delegation auf einem Bahnsteig des Dammtorbahnhofs, galt es doch, dem Bundespräsidenten Heinrich Lübke und seiner Ehefrau Wilhelmine einen würdigen Empfang in der Hansestadt zu bereiten. Doch wenn alles besonders gut geplant ist, sind Überraschungen nicht fern: Zunächst verspätete sich der Zug um eine halbe Stunde, die der Lokführer dann offensichtlich durch eine besonders forschende Einfahrt vergessen machen wollte, was aber dazu führte, dass der Salonwagen des Präsidenten am extra ausgelegten roten Teppich vorbeirauschte und den Bürgermeister zu einem veritablen Spurt

nötigte. Als der hohe Gast schließlich in der vor dem Bahnhof bereitgestellten Limousine Platz genommen hatte, versagte der Anlasser seinen Dienst. Dank der beherzten Anschubleistung von Polizisten und weiteren Fahrern des Senats kam die Luxuskarosse schließlich doch ins Rollen.

Nach diesem holprigen Start nahm das Präsidentenpaar abends am traditionellen Matthiae-Mahl teil. Zu dem angeblich ältesten noch bis in die Gegenwart abgehaltenen Festmahl der Welt, dessen Ursprünge sich bis in das Jahr 1356 zurückverfolgen lassen, werden traditionell „Vertreter der Hamburg freundlich gesonnenen Mächte“ am oder um den Matthias-Tag, der am 24. Februar begangen wird, geladen.



Die Esso DEUTSCHLAND auf dem Helgen der Howaldtswerke.

(Foto: HDW / Archiv DSM)



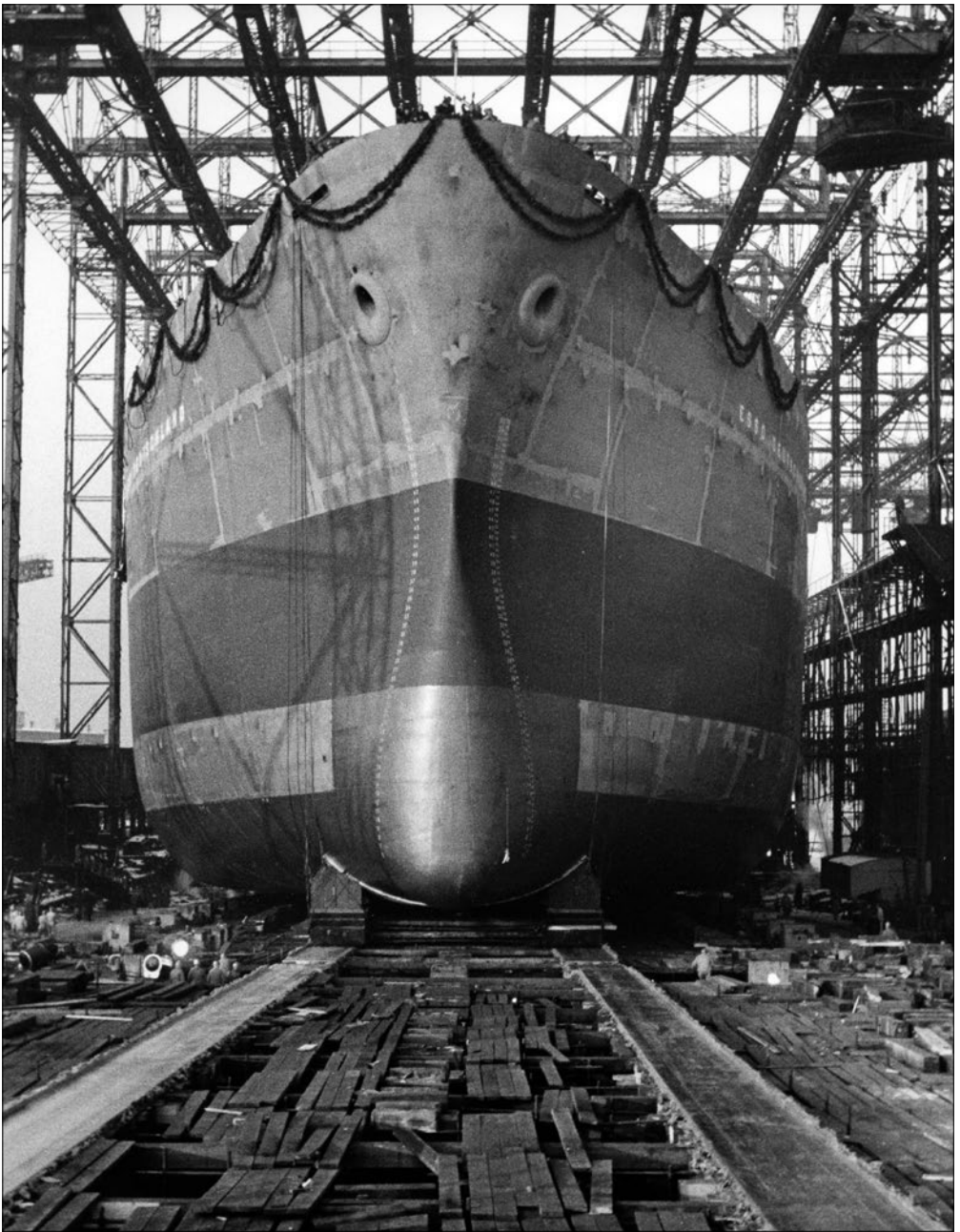
Werftchef Theodor Schecker und die Taufpatin Wilhelmine Lübke schreiten zur Tat.

(Foto: HDW / Archiv DSM)

Der Nachmittag des folgenden Sonnabends stand dann ganz im Zeichen der Taufe des zukünftig größten deutschen Handelsschiffes, der *Esso DEUTSCHLAND*. Schon im Voraus hatte insbesondere die Hamburger Presse über den Stapellauf des „Riesen“ bei den Howaldtswerken berichtet. Vom frühen Nachmittag an wurden die wasserseitigen Zufahrten zum Kaiser-Wilhelm-Hafen, Ellerholzhafen, Oderhafen, Roßhafen und Vulkanhafen gesperrt, etwas später auch die zum Kuhwerderhafen. Das Hamburger Abendblatt empfahl das Ellerholzhöft und das Kaiser-Wilhelm-Höft als beste Aussichtsplätze und schließlich strömten rund 40.000 Menschen auf Barkassen und in Autokarawanen zusammen, um dem Spektakel zuzuschauen. Wer es schaffte, nah genug heranzukommen, konnte sich die Wartezeit mit flotten Weisen der Polizeikapelle verkürzen lassen. Das Präsidentenpaar war selbstverständlich pünktlich zur Werft gefahren und um 16.25 Uhr taufte Wilhelmine Lübke die *Esso DEUTSCHLAND*, die zwei Mi-

nuten später unter dem Lärm der Werks sirenen und Typhone zahlreicher Schiffe nicht reibungs-, aber doch problemlos vom Stapel lief. Vorausgegangen waren Reden von Werftchef Theodor Schecker, von Gerhard Geyer von der Esso AG und von Bürgermeister Dr. Nevermann, in denen vom Stolz auf den Neubau, aber natürlich auch von den Sorgen über die aktuelle Lage von Schiffbau und Schifffahrt in Deutschland die Rede war. Der Bundespräsident dagegen betonte, dass die *Esso DEUTSCHLAND* – eineinhalb Jahre nach dem Bau der Berliner Mauer – den Glauben des deutschen Volkes an ein „einiges und ungeteiltes Vaterland“ in alle Welt tragen werde. Anschließend speiste das Präsidentenpaar mit Werftarbeitern Erbsensuppe, um 20.30 Uhr folgte aber auch noch ein Festessen im Hotel Vier Jahreszeiten und um 23.15 Uhr reisten die Lübkes vom Hauptbahnhof aus wieder nach Bonn.

Die Ausrüstung des Schiffes ging in den folgenden Monaten planmäßig voran und die Ausreise zu



Stapellauf.

(Foto: HDW / Archiv DSM)

einer viertägigen Probefahrt in tiefem Wasser vor der norwegischen Küste wurde für den 2. Juli, 12 Uhr mittags, avisiert. Zwei Millionen Fertigungsstunden waren in den Neubau geflossen, unter anderem 22.000 t Stahl verbaut und 70 t

Farbe aufgetragen worden. Die Länge von gut 260 m und die Breite von gut 38 m, die insgesamt fast 110.000 m³ großen 23 Ladetanks und die Tragfähigkeit von über 90.000 t beeindruckten die Zeitgenossen und veranlassten die Presse

zu der Bemerkung, dass alles an diesem Schiff überdimensional sei – auch die Ladepumpen, die in der Lage seien, in weniger als 50 Stunden die Binnenalster trocken-zulegen. Hervorgehoben wurde auch, dass Brücke, Wohnbereich, Kessel und die 27.000 PSw leistende, über ein Getriebe wirkende Turbine achtern angeordnet wurden und nicht, wie bis dahin zumeist, verteilt auf die Schiffsmitte und das Achterschiff. Besonders faszinierte die Journalisten, dass eine in Kombination mit einem starken Scheinwerfer auf dem Vormast angebrachte Kamera dem Kapitän die Navigation bei Revierfahrten erleichtern sollte. Und es faszinierten natürlich die Baukosten in Höhe von rund 50 Millionen Mark. Erwähnung fand aber auch, dass die 64(!)-köpfige Besatzung durchweg in Einzelkammern unterzubringen war und sich lediglich die unteren Dienstgrade jeweils zu zweit ein WC und eine Dusche teilen mussten.

Weniger Aufmerksamkeit fand der Hintergrund für den Bau immer größerer Tanker, der natürlich in dem ständig wachsenden Energiehunger der Weltwirtschaft und insbesondere auch der

raschen Zunahme des Autoverkehrs zu suchen war: Allein in dem Jahrzehnt zwischen 1950 und 1960 hatte sich die Ölförderung auf eine Milliarde Tonnen pro Jahr verdoppelt! Von dem wachsenden Transportbedarf profitierten deutsche Werften in hohem Maße, indem sie seit den 1950er Jahren die sogenannten Supertanker, aber auch kleinere Tankschiffe an Auftraggeber in aller Welt lieferten. So vergab die international operierende Esso von 1954 bis 1963 54 Neubaufträge an deutsche Schiffbauer – vom kleinen Bunkerboot bis zum 90.000-Tonner.

Wie geplant, ging die ESSO DEUTSCHLAND am 2. Juli 1963 zur Erprobungsfahrt in See und kehrte am 6. Juli zurück. Vorgesehen war, dass das Schiff jetzt im Dock Elbe 17 lediglich noch den letzten Unterwasseranstrich erhalten sollte, aber es hatten sich Probleme mit der Ankereinrichtung gezeigt, so dass die Ablieferung verschoben werden musste. Am 23. Juli schließlich brach der Tanker zu einer neuerlichen kurzen Fahrt in See auf und verholte anschließend nach Cuxhaven, wo „das große, aber nicht schöne Schiff“ – so damals die Cuxhavener Presse – am Mittag des 23. Juli



Im Schlepp nähert sich die ESSO DEUTSCHLAND dem Cuxhavener Steubenhöft.

(Foto: Konrad Nonnast / © DSM)



Auf dieser Aufnahme vom 11. August 1965 ist der ein Jahr zuvor nachgerüstete Wulstbug gut zu erkennen.

(Foto: Arnold Kludas / © DSM)

eintraf und am Steubenhöft festmachte. Am folgenden Tag ging es bei drückender Hitze auf die Gästefahrt. Um die Übergabezeremonie in einem Laderaum unter der Back feiern zu können, hatte man in der gesamten Nacht zuvor das Deck mit Wasser kühlen müssen. In der folgenden Nacht brach die ESO DEUTSCHLAND dann zu ihrer Jungfernfahrt Richtung Karibik auf.

Ein knappes Jahr später, am 15. Juni 1964, kehrte das Schiff in Ballast in seinen Heimathafen zurück, nachdem es zuvor eine Ladung Rohöl aus Libyen in Oslo und Wilhelmshaven gelöscht hatte. Grund für die Reise in die Elbe war, dass der Tanker von seiner Bauwerft mit einem Wulstbug ausgerüstet werden sollte, um die hydrodynamischen Eigenschaften zu verbessern und damit für einen deutlich geringeren Bunkerverbrauch zu sorgen. Für diese Operation wurde das Schiff zunächst so getrimmt, dass sein Bug ohnehin bereits möglichst weit aus dem Wasser ragte und dann noch zusätzlich mit Hilfe eines kleinen Schwimmdocks angehoben werden konnte. Nachdem dann die alte Vorschiffsektion abgetrennt worden war, lieferte ein 100-t-Schwimmkran die neue „Birne“ an.

Ende November 1965 machte die ESO DEUTSCHLAND kurzzeitig Schlagzeilen, als an einer Lade- station vor der libyschen Hafenstadt Brega eine

Trosse in ihren Propeller geraten war und das Schiff manövrierunfähig gemacht hatte. Auch die eilends ausgebrachten Anker hatten bei starkem auflandigen Wind eine Strandung des Schiffes nicht zu verhindern vermocht. Acht Schlepper, angeführt von der Hamburger PACIFIC, dem damals stärksten Bergungsschlepper der Welt, eilten dem Havaristen zu Hilfe. Schließlich gelang es, das Schiff wieder flott zu bekommen.

Am 7. Februar 1976, gerade einmal 13 Jahre nach dem Bau der ESO DEUTSCHLAND, kündigte das Hamburger Abendblatt bereits die bevorstehende Verschrottung des Schiffes im taiwanesischen Kaohsiung an. Dem Verfall der Frachtraten durch einen inzwischen weltweiten Überhang an Transportvolumen für Rohöl wollte die Reederei durch eine Modernisierung ihrer Flotte, d. h. durch den Bau neuer, erheblich größerer und damit profitablerer Schiffe gegensteuern. Denn der 1963 gefeierte „Riese“ galt 1976 bereits nur noch als mittelgroßes Schiff: Die neue ESO DEUTSCHLAND, im selben Jahr von einer japanischen Werft abgeliefert, verfügte über eine Tragfähigkeit von 421.681 t und spielte damit in der Tat in einer anderen Klasse als ihre Vorgängerin mit „gerade einmal“ 90.187 t.

Der Verfasser dankt der Exxon Mobil Organisation für die Unterstützung der Recherchen.

Neu „an Bord“

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum steht vor großen Aufgaben, gilt es doch, den langfristig angelegten Masterplan in all seinen Facetten umzusetzen und die im Frühjahr 2014 erfolgende Evaluierung positiv zu absolvieren. Masterplan und Evaluierung bedeuten gleichermaßen Herausforderung und Chance, das Deutsche Schiffahrtsmuseum in der Forschungs- und Museumslandschaft innovativ und zukunftsfähig zu positionieren. Als Teil des neu zusammengestellten Direktoriums freue ich mich, gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Hauses, diese Herausforderung im Sinne einer für das Deutsche Schiffahrtsmuseum großartigen Chance angehen zu dürfen.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist sowohl für Besucherinnen und Besucher als auch für Forscherinnen und Forscher gleichermaßen von Bedeutung. Als Forschungsmuseum hat es Chance und Verpflichtung zugleich, methodisch neuartige Wege zu gehen, die fachwissenschaftliche Diskussion anzustoßen und über neu gewonnene Wissenschaftserkenntnisse zu berichten. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen geführten Diskussionen über Raum und Landschaften sowie maritime Identität und Erinnerungsorte gilt es, das Deutsche Schiffahrtsmuseum in aktuelle Forschungskonzepte diskursiv und transdisziplinär einzubinden, um den in den Geschichtswissenschaften prognostizierten „maritime turn“ aktiv mitzugestalten.

Projektbasierte nationale und internationale Forschungsk Kooperationen sind dabei ebenso



Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner.

(Foto: Jirka Niklas Menke, Kiel)

bedeutsam wie die unmittelbare Einbindung von Nachwuchswissenschaftlerinnen und Nachwuchswissenschaftlern. Eine solche nach außen ausstrahlende Forschungsinfrastruktur verlangt ein nach innen gestärktes, auf Vertrauen und Offenheit hin ausgerichtetes gemeinsames Miteinander. Darüber hinaus ist der forschungspolitische Wille im Land Bremen unabdingbar, schiffahrtsbezogene und maritime Forschung finanziell langfristig und strukturell nachhaltig zu fördern. Von grundlegender Bedeutung ist vor allem auch das Interesse der Bevölkerung an schiffahrtsgeschichtlicher Forschung, das sich insbesondere in dem großen Engagement des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

ausdrückt wie auch in dem des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER e.V. und des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

Ab dem 1. April 2013 werde ich in der Nachfolge von Prof. Dr. Lars U. Scholl in dualer Funktion als Geschäftsführende Direktorin des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven und als Professorin für „Schiffahrtsgeschichte und/oder Maritime Archäologie“ an der Universität Bremen tätig sein. Damit stelle ich mich den beiden mir persönlich wichtigen Aufgabenfeldern, einerseits der wissenschaftlichen Erforschung schiffahrtsgeschichtlicher und maritimer Themen, andererseits der Vermittlung dieser Forschungsergebnisse in Öffentlichkeit und Wissenschaft.

Noch bevor es während meiner Studienzeit zur Ausprägung dieses wissenschaftlichen Interesses kam, bin ich als Kind – obwohl im Binnenland aufgewachsen – mit meinen Eltern und meiner zwei Jahre älteren Schwester begeistert gesegelt. Mein Interesse an der Vermittlung maritimer In-

halte zeigte sich ebenfalls bereits zu Schulzeiten, als ich mit Schulfreunden zusammen Unterricht für Optimisten-Segler gab.

Als Studentin der Ur- und Frühgeschichte, Klassischen Archäologie und Kunstgeschichte an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel kam ich durch die auf die Ost- und Nordsee bezogenen Forschungen meines Hochschullehrers und Doktorvaters Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Michael Müller-Wille mit maritimen und schiffahrtsbezogenen Themen in Kontakt. Mein wissenschaftlicher Schwerpunkt liegt folgerichtig im Bereich der Wikingerzeit. Im Mittelpunkt meiner Habilitationsschrift stehen wikingerzeitliche Hafenorte und die maritime Kulturlandschaft an der südlichen Ostseeküste.

Die während meiner Studienzeit absolvierte Ausbildung zur geprüften Forschungstaucherin versetzte mich in die Lage, meinem schiffahrtsbezogenen und maritimen Forschungsinteresse darüber hinaus praktisch, in Form unterwasserarchäologischer Geländeuntersuchungen nach-

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



Im Rahmen des „Fehmarn Belt-Projekts“ war die Autorin (3. v. r.) an der Untersuchung eines Schiffswracks aus dem 17. Jahrhundert vor Puttgarden beteiligt. (Foto: Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein)

zugehen. Durch die Beschäftigung bei den Landesämtern von Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie dem Niedersächsischen Institut für historische Küstenforschung hatte ich die Möglichkeit zur Untersuchung, Dokumentation und Bergung von frühneuzeitlichen Schiffswracks in der Nord- und vor allem in der Ostsee. Im Rahmen von mir durchgeführter Lehrveranstaltungen an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel konnte ich – auch in Kooperation mit dem Maritime Archaeology Programme der Syddansk Universitet Esbjerg – praktische unterwasserarchäologische Tätigkeiten sowie theoretisch maritim-archäologische und schiffahrtsbezogene Inhalte an Studierende vermitteln.

Der Architektorentwurf des Deutschen Schiffahrtsmuseums durch Hans Scharoun folgt dem Vorbild eines Schiffes. Im übertragenen Sinne gehe ich am 1. April 2013 als Geschäftsführende Direktorin somit „an Bord“. Um Schiffe als

solche einsetzen zu können, bedarf es einerseits einer klaren Struktur an Bord, andererseits der Ausgestaltung eines entsprechenden infrastrukturellen Umfeldes. Dazu werden sichere Häfen ebenso benötigt wie eine verlässliche Mannschaft mit engagierten Lotsen, ein gewissenhafter Steuermann und eine Prise Optimismus aller Beteiligten, auch dann, wenn der Kapitän das Schiff durch vielleicht etwas ungemütliche Gewässer zu manövrieren hat.

Durch strukturelle, inhaltliche und bauliche Neuerungen wird es für das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven in nächster Zeit „un- gemütliche Gewässer“ zu „durchqueren“ geben. Dafür wünsche ich uns allen viel Tatkraft und Durchhaltevermögen sowie den Weitblick, diese Veränderungen als Möglichkeit zur Erneuerung aufzufassen. Ich freue mich auf die gemeinsam zu bewältigenden Herausforderungen und die sich damit bietenden Chancen.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Umbruch



Miriam Stamm.

Miriam Stamm, M.A., ist seit Mitte November 2012 als wissenschaftliche Volontärin im DSM tätig. Sie hat Geschichte, Soziologie und Erziehungswissenschaften an der Universität Bremen studiert und im Sommer 2012 ihren Magisterabschluss gemacht. Sie arbeitete wissenschaftlich bisher zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte.

In den nächsten Monaten und Jahren stehen einige Veränderungen im DSM an. Neben den baulichen Maßnahmen wird es auch eine große Zahl neuer Mitarbeiter geben. Den Anfang habe

ich gemacht. Als wissenschaftliche Volontärin bin ich seit Mitte November 2012 im Haus. Neben meiner Ausbildung in allen museumsrelevanten Themen koordiniere ich die Vorbereitung zur Evaluierung durch die Leibniz-Gemeinschaft im Frühjahr 2014.

Alle sieben Jahre überprüft die Leibniz-Gemeinschaft ihre Forschungsinstitute und Forschungsmuseen. Im Vorfeld des Besuchs der Kommission muss das Museum Rechenschaft über seine Arbeit ablegen. Von besonderem Interesse dabei sind die Forschungen, die in den letzten Jahren betrieben wurden und die daraus resultierenden Publikationen und Ausstellungen. Die Institute der Leibniz-Gemeinschaft zeichnen sich dadurch aus, dass sie von überregionaler Bedeutung sind und ihre Forschung von gesamtstaatlichem wissenschaftspolitischen Interesse ist. Im Früh-

jahr 2014 besucht die Evaluierungskommission das Deutsche Schiffahrtsmuseum. Geht es in den Unterlagen hauptsächlich um die vergangenen drei Jahre, steht nun die Gegenwart und Zukunft im Mittelpunkt des Interesses. Zwei Tage lang haben die Mitarbeiter des Museums Zeit, die Kommission von den angestrebten Entwicklungen und ihrer Umsetzbarkeit zu überzeugen. Am Ende der Evaluierung steht ein Gutachten der Kommission für die Gemeinsame Wissenschaftskonferenz (GWK) mit der Empfehlung, ob das Institut weiterhin von Bund und Ländern gefördert werden sollte oder nicht.

Um ein Zukunftskonzept zu entwickeln, haben sich die Mitarbeiter des DSM in mehreren Arbeitsgruppen zusammengefunden. Gemeinsam mit der zukünftigen Geschäftsführenden Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner werden in der AG Strategie zukünftige Forschungs- und Ausstellungsfelder entwickelt. Erfolgreich abgeschlossen ist bereits das Leitbild, an dem sich unter anderem das zukünftige Miteinander der Mitarbeiter orientieren soll.

In der AG zur Öffentlichkeitsarbeit wird an der verbesserten Wahrnehmung des DSM in der Öffentlichkeit gearbeitet. Neben der Erstellung neuer Publikationen zum Haus geht es hier auch um die Präsenz des Museums auf Facebook und eine Überarbeitung unserer Internetseite. Zur Unterstützung haben wir im Januar einige Marketing-Experten eingeladen, um mit ihnen unsere Ideen zu diskutieren. Dieses Treffen war so erfolgreich, dass wir später erneut einige Experten zu einem weiteren Thema einladen möchten.

Eine dritte Arbeitsgemeinschaft trifft sich zum Thema Sammlungen. Hier werden Sammlungskonzepte für das Museum mit seinen spezifischen Anforderungen für die verschiedenen Bereiche entwickelt. Das betrifft nicht nur das Magazin, die Bibliothek und das Archiv, sondern auch die einzelnen Fachabteilungen der Ausstellung. Die Konzepte sollen unter anderem die Entscheidung über den Ankauf bzw. die Annahme von Objekten erleichtern. Außerdem beschäftigt sich die Arbeitsgruppe mit der Frage, wie die Sammlungen für Fachpublikum und besonders interessierte Besucher präsentiert werden können, um zum Beispiel WissenschaftlerInnen auf die vorhandenen Objekte aufmerksam zu machen und Forschungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Wenn die Entscheidungen über die zukünftigen Forschungs- und Ausstellungskonzepte getroffen worden sind, wird sich die AG Ausstellung zusammenfinden, um neue Dauerausstellungen zu erarbeiten.



Das DSM steckt seinen Kurs neu ab.

(Foto: Sabine Vielmo)

Marinemaler aus Leidenschaft: DSM übernimmt Nachlass von Rudolf Ressel

Am 13. Januar 2012 verstarb der Elmshorner Marinemaler Rudolf Ressel im Alter von 90 Jahren. Durch Herrn Kapitän Rüdiger von Ancken verfasste Nachrufe in der „Deutschen Seeschiffahrt“, Heft 5/2012, und im „Deutschen Schifffahrtsarchiv“, Band 34, würdigten den Verstorbenen und sein Werk.

Herr von Ancken war es auch, der den Kontakt mit dem Verwalter des Ressel'schen Nachlasses vermittelte. Dieser erklärte sich dankenswerterweise telefonisch gerne bereit, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum eines der im „Deutschen Schifffahrtsarchiv“ reproduzierten Gemälde Rudolf Ressels zu überlassen und den im Atelier des Künstlers befindlichen Nachlass zu sichten. So fuhr ich gemeinsam mit dem Gemälderestaurator des DSM, Thomas Ammermann, und Restaurator Andree Schnelle Ende November nach Elmshorn. Was sich uns darbot, überstieg alle unsere Erwartungen: Ein umfangreiches, zudem vielschichtiges Œuvre, überwiegend gerahmt und in einem meist hervorragenden, ausstellungsfähigen Zustand. Schnell war klar, dass es gelten musste, diesen Schatz nach Möglichkeit zusammenzuhalten. Was folgte, war ein Glücksfall für alle Beteiligten, denn auch dem Nachlassverwalter war daran gelegen, das Ressel'sche Werk nicht auseinanderzureißen. Schnell ließ er sich davon überzeugen, dass das Deutsche Schifffahrtsmuseum der geeignete Ort zur dauerhaften Bewahrung des künstlerischen Erbes Rudolf Ressels wäre, und überließ dem DSM letztlich 75 Arbeiten des Malers.

Zusammen mit den drei bereits in Museumsbesitz befindlichen Werken Ressels verfügt das DSM somit wohl über den größten zusammenhängenden Nachlass des Künstlers. Zugleich ist

die Sammlung Ressel die umfangreichste Einzelsammlung zur Marinemalerei im Bestand des DSM. Sie besticht insbesondere durch ihre Qualität und Motivvielfalt: Norwegische Küstenlandschaften finden sich ebenso wie Darstellungen von Fischdampfern, Fischereischutzbooten, Fracht- und Hurtigruten-Schiffen. Hinzu treten vor allem in der letzten Schaffensphase entstandene Seestücke, Bilder, die die Weite der See zeigen, von Wellen, Brandung und Küstenformationen. Insbesondere die Darstellung von Wasser und Wellen hat Ressel hierbei zur Perfektion geführt. Kein Wunder also, dass im DSM bereits über eine Werkschau nachgedacht wird.

Geboren wurde Rudolf Ressel am 24. Juni 1921 in Berlin, wo er sich schon zu Schulzeiten mit Schriftgestaltung befasste und bald in der Lage war, verschiedene Frakturschriften kunstvoll zu zeichnen. Da es den Eltern an Geld zur Finanzierung eines Grafikstudiums mangelte, arbeitete Ressel nach absolvierter Schulausbildung zunächst als Bürogehilfe, um u. a. den Besuch von grafischen Kursen bezahlen zu können. In dieser Zeit stießen Ressel und ein Schulfreund erstmals auf Kunstpostkarten des bekannten Marinemalers Walter Zeeden, die in dem Grafikbegeisterten den Wunsch weckten, sich intensiver mit Seefahrt und der Marinemalerei zu beschäftigen.

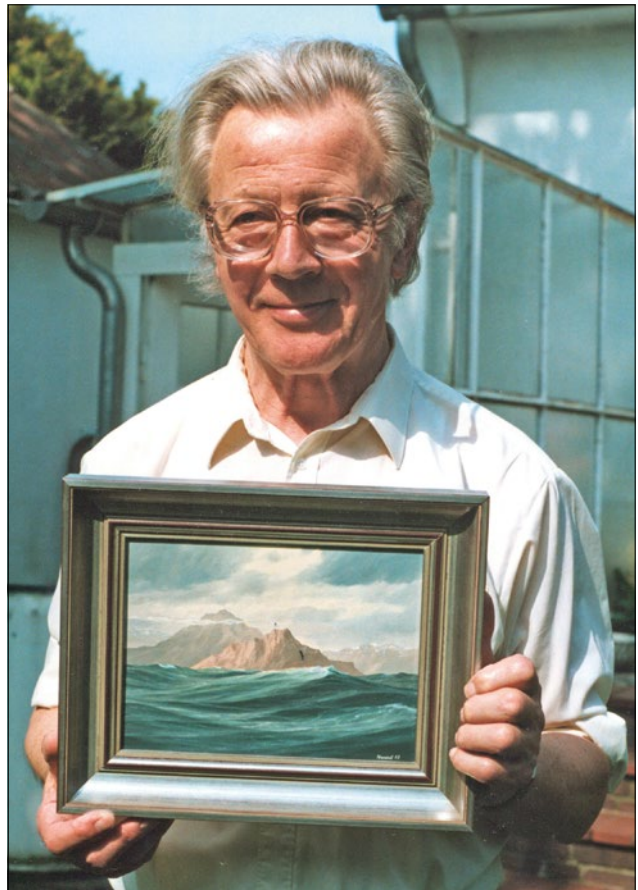
In seinen Memoiren erinnerte sich Rudolf Ressel an den sein weiteres Schaffen prägenden Moment: „In schönster Frakturschrift bat ich Herrn Zeeden 1938, ihn mit meinem Freund besuchen zu dürfen. Wir durften zu ihm in seine Wohnung ... kommen, wo er uns sehr freundlich willkommen hieß. Nach kurzer Zeit unserer Bekanntschaft bekam ich von ihm kleinere Aufträge für schriftgrafische Arbeiten und es entwickelte

sich ein recht freundschaftlicher Kontakt mit Herrn Zeeden, der damals 47 Jahre alt war.“

Bei Kriegsbeginn meldete sich Ressel freiwillig zur Marine, wurde Anfang 1940 eingezogen und in Aurich als Funker ausgebildet. Seinen Kriegsdienst versah er in Norwegen, zunächst mit Bordkommandos auf Vorposten- und U-Jagdbooten, nach einer Knieverletzung im Sommer 1943 beim Marinemachrichtenoffizier in Stavanger. Im Lazarett lernte er auch die norwegische Krankenschwester Ingrid Aronsen kennen, die er eine Woche nach der Kapitulation heiratete.

Nach der Entlassung aus der folgenden Kriegsgefangenschaft wohnten die Eheleute Ressel zwischen 1946 und 1953 als Wohnungssuchende bei Walter Zeeden und seiner Frau, die während des Krieges nach Garmisch-Partenkirchen umgezogen waren. Hier überbrückte Ressel die Hungerzeit als Küchenhilfe und Schriftmaler, erhielt 1948 die Qualifikation als Schriftgrafiker und arbeitete Anfang der 1950er Jahre als Grafiker beim U.S. Recreational Center. Während dieser Jahre hatte Rudolf Ressel zudem Gelegenheit, das Werk und die Arbeitsweise Walter Zeedens genau zu studieren und malte unter dessen Anleitung erste kleinere Bilder mit Temperafarben.

1955 nahm Ressel die Arbeit als Leiter einer Siebdruckerei in Offenburg auf, befasste sich in seiner Freizeit jedoch weiterhin mit der Marinemalerei. Hierdurch wurde auch der Wunsch immer stärker, den Lebensmittelpunkt an die Küste zu verlegen. Diesen Schritt vollzog Ressel 1958 und nahm eine Stelle als Werbegrafiker in Flensburg an, wo er schließlich 1962 seine erste Ausstellung mit 30 Bildern hatte. Während dieser Zeit traf sich Ressel einige Male mit Prof. Adolf Bock,

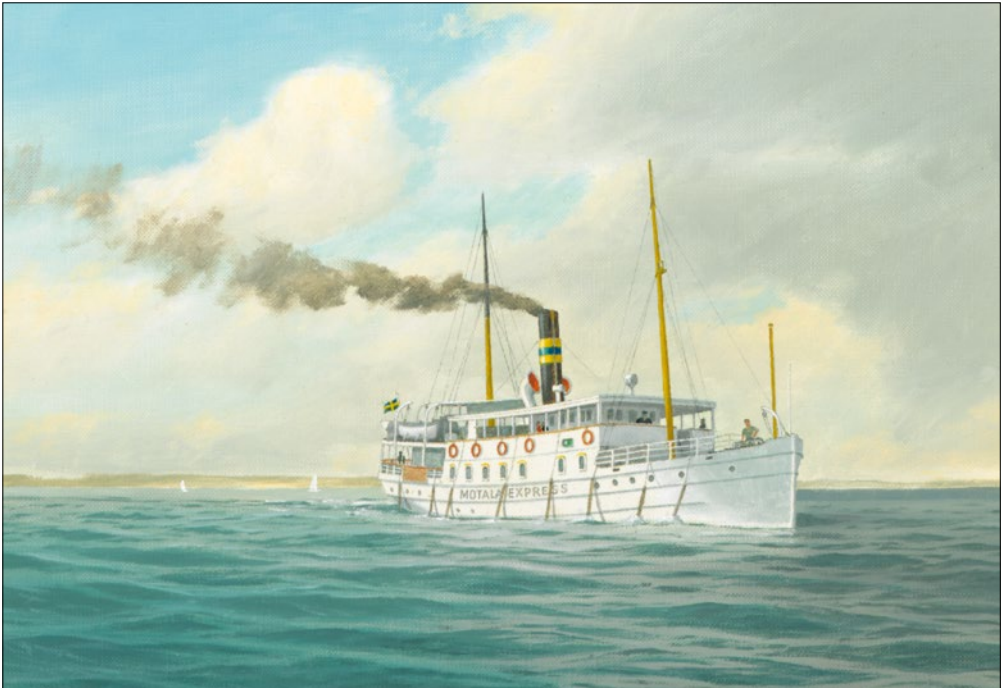


Der Maler Rudolf Ressel mit einem seiner Werke. (Foto: Nachlass Ressel)

der sein Werk wohlwollend beurteilte und von dem er Hinweise zur Vervollkommnung seiner Maltechnik erhielt.

Letztlich waren es jedoch seine englischen und norwegischen Sprachkenntnisse, die Ressel eine berufliche Umorientierung ermöglichten. Er verlegte seinen Wohnsitz ein letztes Mal, nun nach Elmshorn, und arbeitete von 1966 bis zu seiner Pensionierung 1984 als Englischlehrer an der Bundeswehr-Sprachenschule in Appen.

1974 beteiligte sich Ressel mit sechs Gemälden an der Ausstellung „Schiffsporträitmalerei der Gegenwart“ in Flensburg, hatte in der Folgezeit eigene Ausstellungen im norddeutschen Raum, vor allem entlang der Elbe, sowie in Dänemark und stellte ab 1987 regelmäßig auf der „Art Maritim“ in Hamburg aus.



Einige Beispiele für Schiffsporträts des Marinemalers Rudolf Ressel: der für die Fahrt auf dem Vänern-See gebaute Dampfer **MOTALA EXPRESS**,



ein dänischer Schoner aus Marstal mit einem Dampfer der Rederi A/S Dannebrog,



ein Frachter in der Elbmündung nach der Passage der Cuxhavener Kugelbake



und der dänische Nordatlantik-Liner FREDERIK VIII mit der HAMBURG oder NEW YORK der Hamburg-Amerika Linie im Hintergrund.



Fischereischutzboot POSEIDON in schwerer See.

Nach dem Eintritt in den Ruhestand nahm sich Ressel noch mehr Zeit für die Marinemalerei. Bei der Darstellung von Schiffen bevorzugte er wegen ihrer schönen Formen ältere Baujahre. „Auch die älteren Schiffe der Hurtigruten-Linie malte ich sehr gerne und benutzte als Hintergrund oft mir bekannte Küstenformationen.“ Vermehrt fertigte Ressel auch Auftragsarbeiten an, bei denen es indes zumeist weniger auf die Bildatmosphäre als vielmehr auf eine möglichst detailgetreue Wiedergabe eines Schiffes ankam.

Erst in fortgeschrittenem Alter entschloss sich Ressel angesichts seines sich verschlechternden Gesundheitszustands Ende 2003, dem Termin-

druck zu entfliehen, keine Aufträge mehr anzunehmen und nur noch „das zu malen, was immer noch stark in meinen Gedanken vorhanden ist: Die hohe See, die Vielfalt der Küstenformen und Brandungen bei jedem Wetter. Das ist mein innerer Auftrag, der in malerischer Beschaulichkeit ausgeführt werden kann.“

„Es war immer mein Wunsch, das Meer, Himmel, Schiffe und Küsten malerisch so zu gestalten, dass die Bilder dem Betrachter positive Empfindungen vermitteln sollten.“ So hat Rudolf Ressel in seinen Memoiren seinen Anspruch beschrieben. Dass er diesen in seinem Werk auch eingelöst hat, daran kann kein Zweifel bestehen.

Was man doch sieht . . .

Was passiert während der Lagerung der Weserlastkähne und ist das schädlich für die Schiffswracks?

Im letzten Jahr berichtete ich bereits zweimal über die Zwischenlagerung der Weserlastkähne und darüber, dass wegen erforderlicher Schutzmaßnahmen ein Außenstehender leider nicht sehr viel von den Schiffsfunden sehen kann. Zusammengefasst ging es dabei zunächst in erster Linie um die gleichmäßig kühle Lagerung in bewegungsarmem Wasser mit dem Ziel, die Aktivität von holzzeretzenden Mikroorganismen auf einem niedrigen Niveau zu halten. Daher ist der Lagerungstank isoliert und sind Wasserwechsel, welche die Objekte kurzzeitig sichtbar machen würden, nicht vorgesehen.

In einem zweiten Schritt versuchte ich näher zu bringen, dass es sich um eine nur scheinbar inaktive Zwischenlagerung handelt, da regelmäßige Kontrollen der Lagerungsbedingungen stattfinden, hatte aber die Ergebnisse dieses nun zwei Jahre andauernden „Monitorings“ den Lesern der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT bisher noch nicht näher gebracht, was ich in dieser Ausgabe nachholen möchte.

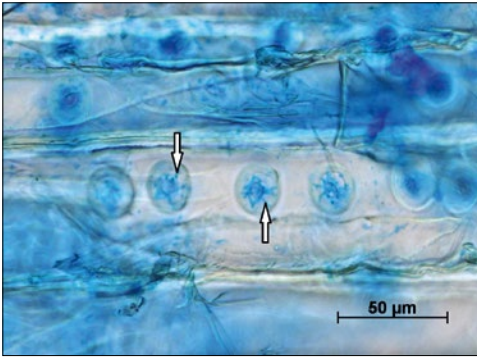
Die Einbringung von Proben leicht zersetzbarer Kiefernholzer in das Lagerungsbad sollte Auskunft darüber geben, wann welche Holzzersetzungsprozesse eintreten und in welcher Intensität sie stattfinden. Dazu sei erklärend erwähnt, dass es bisher nicht möglich ist, holzabbauende Prozesse in einer Wasserlagerung vollständig zu verhindern, jedoch kann das Ausmaß der Zersetzung in einem für das Objekt nicht weiter schädlichen Rahmen gehalten werden. Dazu gilt es in erster Linie die relativ schnelle, aggressive Holzzersetzung durch Pilze zu verhindern. Denn auch bei der Lagerung im Wasser wird Holz durch sogenannte Moderfäulepilze zersetzt. Allerdings ist für diesen Prozess ein Mindestsauerstoffgehalt notwendig, den man u. a. dadurch zu unter-

schreiten versuchen kann, dass man das ohnehin sauerstoffhaltige Wasser ruhig stehen lässt, so dass es an der Oberfläche in möglichst geringem Maße weiteren Sauerstoff aufnimmt. Auch die bakterielle Holzzersetzung soll im stehenden Wasser verlangsamt werden.

Von den eingebrachten Kiefernholzern wurden in den letzten zwei Jahren in regelmäßigen Abständen einige Proben entnommen und mikroskopisch hinsichtlich der auftretenden Holzzersetzungsmuster untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass in den ersten sechs Monaten keine direkte Zersetzung von Holzsubstanz stattfand. Lediglich „unverholzte“ Bestandteile, die kein Lignin enthalten, d. h. rein aus Cellulose bestehende Strukturen im Holz wurden abgebaut. Dies ist wegen der Vielzahl von cellulolytischen – rein



Bergung eines der beiden Weserlastkähne in Bremen im Jahre 2007. (Foto: Archäologisches Landesamt Bremen)



Bakterieller Abbau von reinen Cellulose-Bestandteilen in der Struktur von wassergelagertem Holz: Unter dem Mikroskop ist der Abbau von sog. Tüpfeln, der Verbindung zwischen den Zellen, erkennbar. Diesen Vorgang macht man sich in der Holzschutzmittelindustrie sogar zu Nutze, indem man schlecht imprägnierbare Hölzer zunächst für einige Zeit wasserglagert. Durch den Abbau der Tüpfelmembran wird das Holz so später für das Holzschutzmittel „durchlässiger“.

Cellulose abbauenden – Mikroorganismen, die überall im Boden oder Wasser vorkommen, nicht verwunderlich und beeinträchtigt die Holzsubstanz nicht.

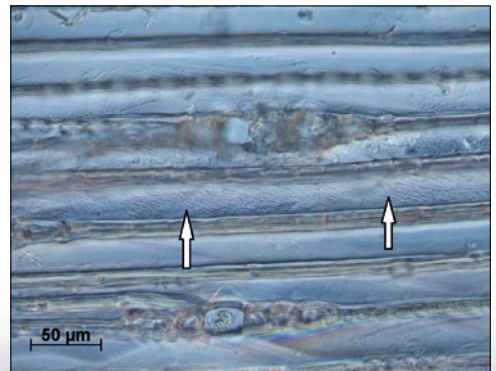
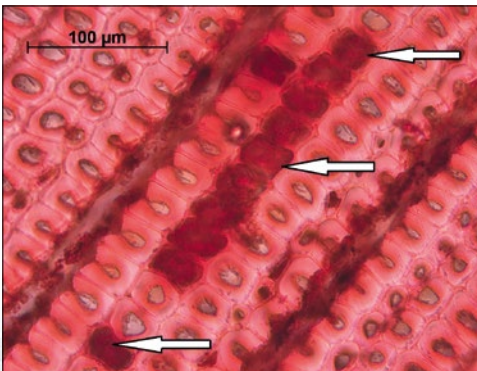
Nach sechs Monaten traten dann zunehmend Zeichen von bakterieller Holzzersetzung auf, welche allerdings bis jetzt auf lediglich einige Zellen begrenzt ist. Es handelt sich also noch um einen leichten Befall, der keine gravierenden Auswirkungen erwarten lässt. Zudem ist zu erwähnen, dass die eingebrachten Hölzer zum einen ohne-

hin leichter als das Eichenholz der Schiffswracks zersetzt werden. Zum anderen ist frisches Holz durch den höheren Cellulosegehalt für einen Abbau generell immer anfälliger als bereits abgebautes Holz. Durch diesen Unterschied ist im gesamten Überwachungssystem eine Art Sicherheit eingebaut. Selbst wenn die Kontrollproben Handlungsbedarf anzeigen, ist noch genügend Zeit, um ohne konkrete Objektschädigung reagieren zu können.

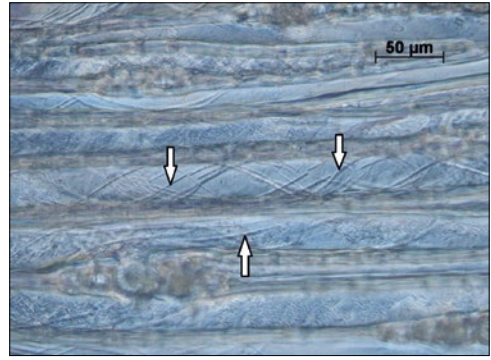
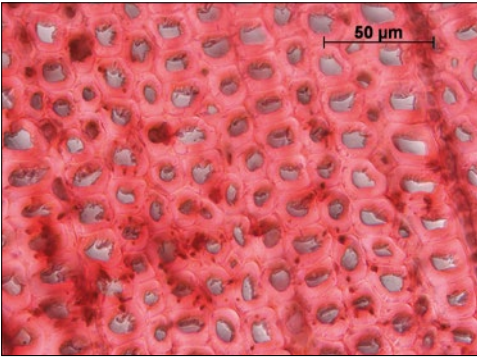
Leider ist allerdings zum Ende des bisherigen Beobachtungszeitraums nun zu erkennen, dass auch unter den derzeitigen Lagerungsbedingungen die Zersetzung des Holzes der Schiffsfunde durch Pilze nicht ausgeschlossen werden kann, da diese, wenn auch in bisher noch geringer Intensität, an den Probehölzern nachgewiesen wurden.

Wie kommt es dazu? Trotz der Isolierung des Lagerungstanks kann saisonaler Temperatureinfluss auf das Wasser nicht vollständig verhindert werden. Dies führt zur Zirkulation, basierend auf der Tatsache, dass kaltes Wasser absinkt und warmes Wasser aufsteigt. Diese Bewegungen reichen anscheinend aus, um den notwendigen Sauerstoffgehalt für die Holzzersetzung durch Pilze möglich zu machen.

Basierend auf den Erkenntnissen des aktiven Monitorings sind wir nun in der Lage, rechtzeitig Strategien zu entwickeln, die Zersetzungsprozesse nicht auf die Objekte übergehen zu lassen. Als mögliche Reaktionen ist die Zuga-



Im linken Bildteil ist die bakterielle Holzzersetzung in einigen Holzzellen im Querschnitt, im rechten Bildteil im Längsschnitt zu sehen.



Auf diesen Bildern ist zu sehen, dass neben Bakterien auch Moderfäulepilze bei der Holzersetzung aktiv geworden sind, allerdings in noch sehr geringer Intensität. Zu erkennen sind diese im Querschnitt an den „Löchern“ in der Zellwand, welche die gekappten Hyphen zeigen (links). Im Längsschnitt erkennt man deutlich die Hyphen genannten fadenförmigen Zellen der Pilze, welche, verglichen zum bakteriellen Abbaumuster, deutlich größer sind.

be von Bioziden zu sehen, allerdings könnten diese sich auf eine spätere Konservierung negativ auswirken. Daher sollte der Entwicklung verbesserter Lagerungsbedingungen, zum Beispiel strikt konstanter Temperaturbedingungen, um die Zirkulation des Wassers weiter zu mini-

mieren, auf jeden Fall Vorrang gegeben werden. Für die Zukunft sollte die Überwachung weiter fortgesetzt werden, doch auch die langfristige Behandlung der Weserlastkähne gilt es anzugehen, da die Lagerung in den Tanks nur eine Zwischenlösung darstellen sollte und kann.

**DEUTSCHES
AUSWANDERER
HAUS
BREMERHAVEN**

**ERLEBEN SIE
EINE ZEITREISE MITTEN
IN DIE GESCHICHTE!**

**300 Jahre Aus- und Einwanderung
sind zu entdecken.**

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



European
Museum
of the Year
Award
2007

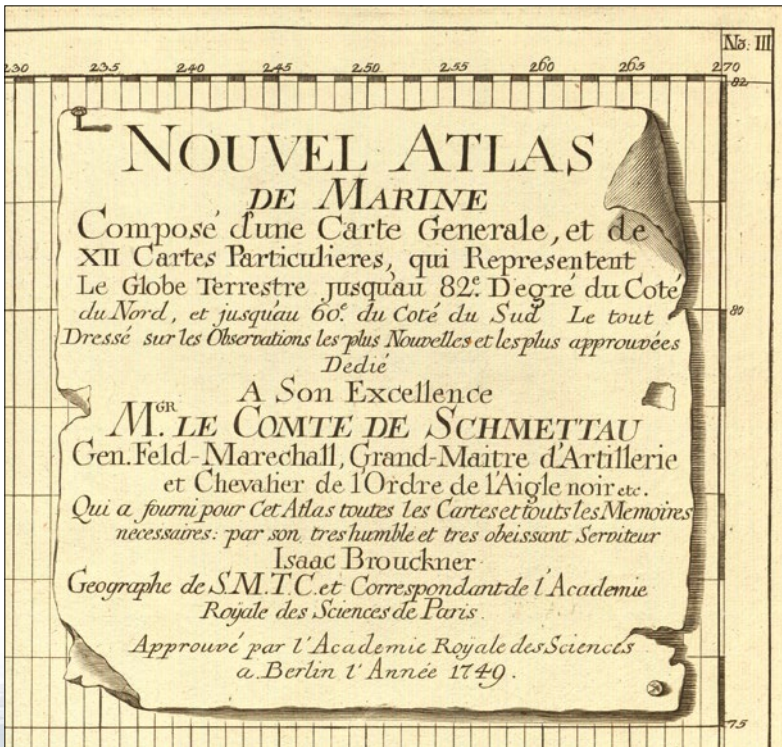
Ein weiterer historischer Meilenstein in der DSM-Bibliothek: der erste preußische Seeatlas

Beim Stichwort „frühe Seeatlanten“ assoziiert die Fachwelt im Regelfall prachtvolle mediterrane Portolankartensammlungen des 14. und 15. Jahrhunderts oder aber die niederländischen Seeatlanten des 16. und 17. Jahrhunderts. Besonders sie waren es, die deutschen Interessenten als erste die Möglichkeit boten, einen großmaßstäbigen Blick aus der Vogelperspektive auf die Seegebiete vor ihren Küsten zu werfen. Im Ostseeraum trat in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts die schwedische Seekartografie an ihre Stelle.

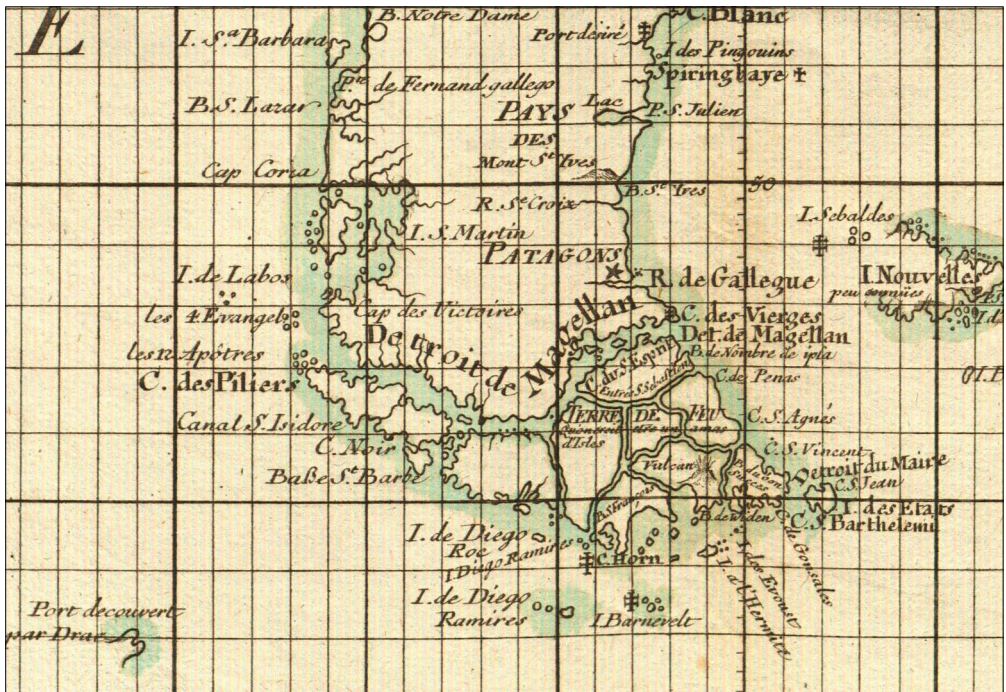
Sucht man indes frühe Seeatlanten originär deutscher Provenienz, wird man erst weitaus später fündig: 1749 erschien in Berlin unter dem zeittypisch französischen Titel der *Nouvel Atlas de Marine* – der erste preußische Seeatlas. Und eben dieses, heute extrem rare Werk konnte jüngst durch glückliche Fügung und mit Hilfe des Fördervereins dem Bestand der DSM-Bibliothek eingegliedert werden und steht damit ab sofort der Forschung im Haus zur Verfügung. Auch bei der künftigen Neugestaltung der Ausstellungen des DSM wird er im Kontext der Geschichte der

deutschen Seekartografie einen besonderen Stellenwert einnehmen.

Der Atlas ging seinerzeit auf die Initiative der preußischen Akademie der Wissenschaften, namentlich ihren ersten Kurator Samuel von Schmettau, zurück. Mit seiner Anfertigung hatte man den erfahrenen Kartografen Isaak Brouckner (Isaak Bruckner) aus Basel und den Berliner Kupferste-



Titelvignette des ersten preußischen Seeatlases.



Ausschnitt aus der Karte mit dem Weg um die Südspitze Südamerikas.

cher Nicolaus Friedrich Sauerbrey betraut. Das – von der Akademie der Wissenschaften kritisch begleitete und geprüfte – Resultat ihrer Arbeit setzt sich bereits auf den ersten Blick von den entsprechenden Werken früherer Jahrhunderte ab: Statt vor einem voluminösen Prachtband mit einer Fülle von schriftlichen Segelanweisungen und üppig kolorierten Karten steht man hier vor einigen wenigen, ca. 46 x 53 cm großen, schlichten und ungebundenen Blättern mit kurzen, aber viersprachigen Gebrauchshinweisen nebst einem Kursbestimmungsinstrument zum Selbstanfertigen und einer kleinen Übungskarte. Und anders, als man vielleicht erwarten würde, findet man nicht die heimischen Gewässer in den Vordergrund gestellt, sondern erkennt rasch, dass es der Akademie um die globale Perspektive ging. Dies entsprach auch den zeitgleichen Bestrebungen Friedrichs des Großen, die sich in der Gründung der Ostasiatisch-Chinesischen Handelsgesellschaft widerspiegeln. Das erste Blatt des Atlases zeigt eine weltweite Übersicht im Rahmen der damals aktuellen

geografischen Kenntnisse. Darauf folgen zwölf „Detailkarten“, die dasselbe Gebiet, nämlich die globalen Seegebiete, abdecken. Alle Karten sind nicht mit den traditionellen Kompassrosen, sondern mit einem Gradnetz in Mercatorprojektion und seitlichen Graduierungen für Länge und Breite versehen, was sie „modern“ erscheinen lässt. Aus heutiger Sicht würde man sie als „Übersegler“ bezeichnen, da ihr Äquatorialmaßstab von ca. 1:20 Mio eine Navigation im Detail nicht zulässt. Dennoch verbanden die Autoren explizit nautische Zwecke mit ihrem Opus. Das zeigt sich sowohl in der Beigabe des Kursbestimmungsinstrumentes mit den entsprechenden – und weiteren – Gebrauchshinweisen als auch im Hinweis, die Einzelkarten seien am besten ungebunden zu nutzen, wer sie aber binden wolle, solle dies nur am linken Rand tun, so dass die Karten plan und ohne Falz erhalten blieben. Im schiffahrtsgeschichtlichen Kontext ist der Atlas hochinteressant und ein wirklicher Meilenstein, da er den Beginn der Umbruchphase in der hiesigen Navigation von der jahrhunder-

tealten, tradierten „Kunst“ zur wissenschaftlich fundierten Nautik repräsentiert. Die Seekarte hatte zu der Zeit an Bord noch bei weitem nicht die Rolle, die sie als Hilfsmittel zur geometrischen Lösung navigatorischer Aufgaben in Zukunft bekommen sollte. Bislang war sie – wenn überhaupt mitgeführt – lediglich eine angenäherte Illustration der weitverbreiteten schriftlichen Segel- und Ansteuerungsanweisungen. Das nimmt nicht wunder, wenn man einerseits bedenkt, welche geradezu gigantischen Vermessungstechnischen Mühen hinter jeder modernen Seekarte stehen und welche wissenschaftlichen, politischen und institutionellen Vorbedingungen erst erfüllt sein mussten, bevor derartige Karten in der für uns selbstverständlichen Güte produziert werden konnten. Andererseits waren auch die Praktiker auf See nicht mit dem theoretischen und instrumentellen Rüstzeug versehen, das sie für eine hinreichende Nutzung von Karten ge-

braucht hätten – von anderen Hindernissen einmal abgesehen. Sie folgten den überkommenen Orientierungsrastern von Peilungen, Lotungen und, sofern vorhanden, schwimmenden und festen Seezeichen.

Für die Zeitgenossen, die mit ihm etwas anfangen konnten, war der Atlas damit sicherlich hochinnovativ: Nun konnten sie in der globalen Fahrt Kurs und Distanz der jeweiligen überseeischen Ziele frei bestimmen – allerdings sind Nachrichten über seine praktische Verwendung nicht bekannt. Dem heutigen Nautiker stößt hingegen sogleich sein kleiner Maßstab auf, der für eine sichere Navigation unter Land nicht geeignet ist. Das war sicherlich auch seinen Autoren bewusst, die folgerichtig auf die für die Schifffahrt so wichtigen Tiefenangaben fast durchweg verzichteten. Hier waren als Ergänzung dann eben doch Lotsendienste, schriftliche Segelanweisungen oder aber gegebenenfalls Detailkarten erforderlich.

Buchhandlung | Thea **MÜGGE** GmbH

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

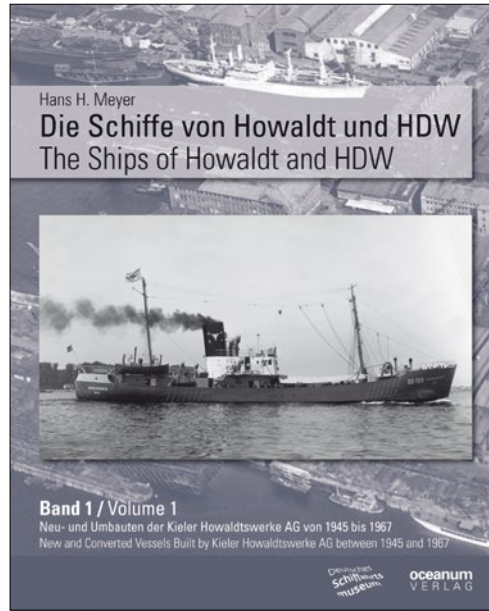
Bürgermeister-Smidt-Straße 45 27568 Bremerhaven Telefon: 0471-45079 -fax: 0471-40757
Email: info@buchhandlung-muegge.de

Neues aus der Redaktion

■ Die Schiffe von Howaldt und HDW – Band 1

In den 1950er und 1960er Jahren zählten die heute nicht mehr existierenden Gesellschaften Deutsche Werft AG, Hamburg, Howaldtswerke Hamburg AG und Kieler Howaldtswerke AG zu den weltweit führenden Schiffbauunternehmen. Die Kieler Howaldtswerke AG, bis Anfang 1952 Howaldtswerke AG, Werk Kiel, hatten im Vergleich zu ihren Wettbewerbern das vielseitigste Bauprogramm, das u. a. Fischdampfer, praktisch alle Handelsschiffstypen bis hin zu Großstankern sowie Marineschiffe umfasste. Im Dezember 1967 legten die drei genannten Werften vor dem Hintergrund des immer stärker zunehmenden Wettbewerbsdrucks durch ostasiatische Schiffbaubetriebe ihre Aktivitäten zusammen und bildeten die Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) mit anfangs drei Werftbetrieben, einem in Kiel und zwei in Hamburg.

Mit der Trilogie „Die Schiffe von Howaldt und HDW“ wird die Entwicklung der drei Gründerwerften der HDW in Form einer Darstellung nahezu sämtlicher der von den Werften neu gebauten bzw. größeren Umbauten unterzogenen Schiffe nachvollzogen. Erkennbar wird, wie die Anforderungen der Reeder aufgrund geänderter Warenströme und Verladetechniken zu immer größeren Schiffen und zur Entwicklung neuer Schiffstypen führten. Daraus resultierten auch Umbauten, um vorhandene Schiffe den neuen Erfordernissen anzupassen. Das Werk ist damit zugleich eine Überblicksdarstellung der technischen Entwicklung in Schiffbau und Schifffahrt. Die Trilogie befasst sich in erster Linie mit den technischen Daten der Schiffe und ihrer Historie. Im voluminösen ersten Band werden – neben einer knappen Darstellung der Werftentwicklung bis 1967 – die rund 300 nach 1945 bei den Kieler Howaldtswerken unter Baunummern neu gebauten und umgebauten Schiffe vorgestellt.



Aufgenommen sind auch etwa 100 Schiffe, die in Kiel umfassend repariert und umgebaut worden sind, ohne dass dafür Baunummern vergeben wurden.

Als Besonderheit wird der reich illustrierte Band ergänzt durch einen 70-seitigen Skizzenenteil, in dem die Seitenansichten fast aller Schiffe im einheitlichen Maßstab von 1:1250 dargestellt sind. Mit Hilfe dieser durch den Verfasser, den früheren Schiffbauingenieur Hans H. Meyer, angefertigten Zeichnungen lässt sich die Schiffstypenentwicklung auch visuell nachvollziehen. Das umfangreiche Verzeichnis technischer Abkürzungen findet sich zusätzlich als Lesezeichen beigefügt, so dass lästiges Hin- und Herblättern entfällt.

Der zweite Band wird sich mit den Schiffen befassen, die von der Deutsche Werft AG, Hamburg, und der Howaldtswerke Hamburg AG zwischen 1945 und 1967 neu gebaut bzw. umfassend umgebaut oder grundlegend repariert wurden. Im dritten Band werden schließlich die Schiffe

behandelt werden, die von der Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) seit ihrer Gründung 1967 abgeliefert worden sind.

Hans H. Meyer: Die Schiffe von Howaldt und HDW. Band 1: Neu- und Umbauten der Kieler Howaldtswerke AG von 1945 bis 1967. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 71. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 440 Seiten, ca. 870 Abbildungen, teils zweisprachig (dt./engl.), gebunden, mit farbigem Schutzumschlag und Lesezeichen, 21 x 27 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-071-5, 49,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 44,90 Euro.

■ Seegeschichten

Mit den „Seegeschichten“, einem Bilderbuch zum Anschauen, Entdecken, Vorlesen und Lesen, legt das DSM erstmals seit vielen Jahren wieder eine Veröffentlichung vor, die sich gezielt an Kinder, in diesem Fall ab 6 Jahren, richtet.

Zu 13 humorvollen großformatigen Farbzeichnungen von DSM-Museumspädagoge Gero Klemke erzählt Margrit Hohlfeld kurze Geschichten, die sich der fiktive Vormann Karl in seinen Kindertagen zu einzelnen Schiffen ausgedacht hat, vom Seenot-Rettungskreuzer über Hafenschlepper und Tankschiff bis hin zu Autofähre und Container-Feeder.

Gero Klemke und Margrit Hohlfeld: Seegeschichten. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca.

30 Seiten, durchgehend vierfarbig, Hardcover, gebunden, mit farbigem Umschlag, Großformat. ISBN 978-3-86927-008-1, 9,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 8,90 Euro.

■ Band 2 der nordatlantischen Fischereigeschichte

Der im Herbst 2012 erschienene zweite Band der englischsprachigen „History of the North Atlantic Fisheries“ führt die Untersuchung ausgewiesener Fachleute zur Geschichte und Bedeutung der nordatlantischen Fischerei von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis ins 21. Jahrhundert fort (zu Band 1 vgl. Deutsche Schifffahrt, Heft 1/2009, S. 28). In 14 Einzelbeiträgen wird eine Vielzahl von Aspekten in den Blick genommen:

- The North Atlantic Fisheries:
Bearings, Currents and Grounds
- Evolution in the Fish Supply Chain
- From Sail to Factory Freezer:
Patterns of Technological Change
- Trade Unionism in the Fisheries:
A Comparative Analysis of Britain and the United States in the Twentieth Century
- The Socio-Cultural Characteristics of North Atlantic Fishing Communities
- Changing Regimes: Governments, Scientists and Fishermen and the Construction of Fisheries Policies in the North Atlantic, 1850–2010
- The Law of the Sea, 1850–2010
 - The Fisheries in Norwegian and Russian Waters, 1850–2010
 - The North Sea Littoral and British Isles
 - The Fisheries of the Iberian Peninsula in Modern Times
 - “Life is Salt Fish”: The Fisheries of the Mid-Atlantic Islands in the Twentieth Century
 - “The Widening Gyre”: Rethinking the Northwest Atlantic Fisheries Collapse, 1850–2000
 - Beyond the North Atlantic
 - Fish: A Removable Feast.



David J. Starkey and Ingo Heidbrink (eds.): *A History of the North Atlantic Fisheries. Volume 2: From the 1850s to the Early Twenty-First Century. Deutsche Maritime Studien, Band 19.* Hauschild Verlag, Bremen. 336 Seiten, 55 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 17 x 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-512-7, 42,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 37,80 Euro.

■ Britische Skandinavien-Interessen 1939–1940

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges waren die britischen und französischen Regierungen von einem langen Zermürbungskrieg gegen Deutschland überzeugt. Mit dem Ausbleiben größerer militärischer Kampfhandlungen an der Westfront zwischen September 1939 und Mai 1940 begannen sie jedoch bald nach Möglichkeiten für einen raschen Sieg zu suchen. Angetrieben von einem übersteigerten Glauben an die Bedeutung des schwedischen Eisenerzes für die deutsche Kriegswirtschaft und dem Ausbruch des Winterkrieges zwischen der Sowjetunion und Finnland wandten sich Churchill, Chamberlain und ihre Kollegen Skandinavien als vermeintlicher Lösung ihrer Probleme zu. Unglücklicherweise zielte Hitler jedoch in die gleiche Richtung und die deutschen Unternehmungen gegen Norwegen und Dänemark im April 1940 setzten den alliierten Hoffnungen ein jähes Ende.

Die englischsprachige Studie „Deadlock and Diversion“ über die strategischen Überlegungen der Briten im Hinblick auf Skandinavien während des Zweiten Weltkriegs basiert auf einer ursprünglich 1979 abgeschlossenen Doktorarbeit, die für die nun vorgelegte Publikation neben einer neuen Einleitung auch um zwei Kapitel zu den Nachkriegs-Auswirkungen während der Nürnberger Prozesse und hinsichtlich der britisch-norwegischen Beziehungen ergänzt wurde. Patrick Salmon: *Deadlock and Diversion. Scandinavia in British Strategy during the Twilight War 1939–1940.* Deutsche Maritime Studien, Band 20. Hauschild Verlag, Bremen. XVI, 270 Seiten, 54 Abbildungen, Hardcover,

gebunden, 17 x 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-520-2, 36,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 32,40 Euro.

■ Die Einführung des Schiffschronometers in Deutschland

Im 19. Jahrhundert dominierte England die Herstellung von nautischen Instrumenten und Chronometern, mit deren Hilfe sich die geografische Länge bestimmen lässt. Nach der deutschen Reichsgründung im Jahr 1871 setzten alsbald Bestrebungen zur Etablierung einer eigenständigen deutschen Chronometerfertigung ein: An der Deutschen Seewarte ging man an die Einrichtung eines dem englischen Vorbild entsprechenden Prüfungswesens, und 1899 wurde die „Vereinigung für Chronometrie“ zur Förderung der deutschen Chronometerherstellung gegründet.

In seiner umfangreichen Arbeit „Auf dem Weg zum ‚Deutschen Chronometer‘“ geht Günther Oestmann der Frage nach, wie sich die Einführung des Schiffschronometers zur Bestimmung der geografischen Länge bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine vollzogen hat und wie sich die Herstellung von Chronometern in Deutschland bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs gestaltete.

Die Produktion von Chronometern war einerseits in starkem Maße von Faktoren der technischen Machbarkeit und Begrenzungen der Nachfrage bestimmt, andererseits jedoch auch von externer Steuerung durch politische Erwägungen und staatliche Interventionen. Zwar gelang es schließlich, komplette Chronometer in Deutschland zu fertigen, doch konnte die beherrschende Marktstellung Englands nicht gebrochen werden.

Günther Oestmann: *Auf dem Weg zum ‚Deutschen Chronometer‘. Die Einführung von Präzisionszeitmessern bei der deutschen Handels- und Kriegsmarine bis zum Ersten Weltkrieg.* Deutsche Maritime Studien, Band 21. Hauschild Verlag, Bremen. 500 Seiten, 148 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 17 x 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-522-6, 58,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 52,20 Euro.

Notizen aus dem DSM

Der Förderverein des DSM in eigener Sache: Im Rahmen der **Mitgliederversammlung 2014** des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum wird – wie alle drei Jahre – der Vorstand neu gewählt werden. Zwar wird sich die Mehrheit der derzeitigen Vorstandsmitglieder erneut zur Wahl stellen, aber es soll auch gerne anderen Vereinsmitgliedern die Möglichkeit gegeben werden, an der Vorstandsarbeit teilzunehmen. Interessierte Mitglieder mögen sich bitte schriftlich oder per E-Mail (schulz@dsm.museum) bis zum 31. 10. 2013 bei unserer Schriftführerin, Frau Schulz, melden. Sehr hilfreich wäre die Übersendung eines kurzen tabellarischen Curriculum Vitae.

Die Deutsche Seemannsmission Bremerhaven und das Deutsche Schifffahrtsmuseum laden ein zu einem Gottesdienst zum „Sonntag der Seefahrt“ am 15. September 2013 um 10.15 Uhr. Die aktuelle Situation der Seeleute und traditionelle Mythen der Seefahrt stehen im Mittelpunkt dieser Feier, die von Mitarbeitenden beider Einrichtungen durchgeführt wird. Der Gottesdienst findet in der Ausstellung statt und stellt einige besondere Exponate vor. Im Anschluss ist Gelegenheit, sich bei Kaffee und Tee auszutauschen und kurze Führungen unter der Überschrift „Mein Lieblingsexponat“ mitzumachen.

Auf dem 6. Internationalen Schifffahrtshistorikerkongress in Ghent in Belgien wurde der ehemalige Geschäftsführende Direktor des DSM, Prof.

Dr. Lars U. Scholl, für vier Jahre zum Präsidenten der International Maritime Economic History Association gewählt. Als Vertreter des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER hatte Scholl bei seiner Kandidatur dafür plädiert, den größten internationalen Schifffahrtshistoriker-Verband der Welt für alle schifffahrtshistorisch Interessierten zu öffnen. Der Verband veröffentlicht jährlich zweimal das International Journal of Maritime History, die auf ihrem Gebiet weltweit wichtigste Zeitschrift. Viele Jahre hatte Scholl die Leitung des Wissenschaftlichen Beirats der Zeitschrift inne.



Noch bis zum 4. Mai 2014 zeigt das DSM die Sonderausstellung „Großes im Kleinen – Die Welt der Schiffsmodelle“.

MODELLWERFT

Das führende Fachmagazin für Schiffsmodellbauer

Top-Prämie 1 Abo = 2 Schiffe!

Treffen Sie Ihre Auswahl für zwei dieser faszinierenden Modellbausätze bei Abschluss eines Jahresabos. Begleitend zeigen wir Ihnen in der Modellwerft, wie man die Prämien-Modelle preiswert zu RC-fähigen Funktionsmodellen ausbaut – für selbstgebauten Fahrspaß im Miniaturformat.

Bausatz von
Revell

A Harbour Tug Boat



Seenotkreuzer Berlin



OCEAN EXPLORATION VESSEL



ABO-HOTLINE: (+49) 07221-508760
abo@vth.de · www.abo-modellwerft.de

Jetzt auch online!



Einfach und schnell:
der Sparkassen-Privatkredit.

Günstige Zinsen. Flexible Laufzeiten. Faire Beratung.



 Sparkasse
Bremerhaven

Überraschend unkompliziert: Der Sparkassen-Privatkredit ist die clevere Finanzierung für Autos, Möbel, Reisen und vieles mehr. Günstige Zinsen, kleine Raten und eine schnelle Bearbeitung machen aus Ihren Wünschen Wirklichkeit. Infos in Ihrer Filiale und unter www.sparkasse-bremerhaven.de.
Wenn's um Geld geht – Sparkasse.