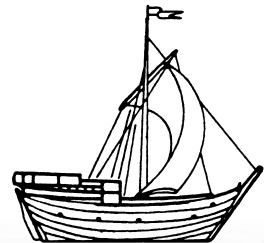


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2014



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

In Planung: eine Brücke mit Gastronomie zwischen Deich und DSM, vgl. S. U3. (Entwurf: Bangert Architekten)
/ Ein Rostocker Lotse geht an Bord – der Fotograf Lothar Willmann hat dem DSM kürzlich sein umfangreiches Werk zur Schifffahrt und zum Schiffbau in der DDR übergeben.

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; Amandine Colson, Imke Engelbrecht, Erik Hoops, Simone Kahlow, Lothar Kuhlenskamp, DSM, Bremerhaven; Dr. Fritz Lohmann, Bergisch-Gladbach; Anna-Luisa Lutz, DSM, Bremerhaven; Prof. Dr. Horst Nowacki, Berlin; Konrad Otten, 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.

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Sparkasse Bremerhaven

IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10

BIC: BRLADE21BRS

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 10, 2014.

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.

36. Jahrgang 2014.



	Schiffahrtsgeschichte	
Detlef Brinkmann	Die zweite deutsche Polarexpedition 1869–70 (Teil II)	2
Simone Kahlow	Eine Schiffsapotheke aus dem DSM – lange bekannt, neu datiert	10
Fritz Lohmann	Verborgten in aller Öffentlichkeit – Schneldampfer ELBE auf dem Bremer Friedhof Riensberg	12
	Berichte aus dem Museum	
Horst Nowacki	Der Arbeitskreis Schiffsdatenliste	15
Amandine Colson	Von Frankreich über Schleswig nach Bremerhaven	18
Imke Engelbrecht	Unweit vom Ursprung – nach 20 Jahren zurück in Bremerhaven	20
Anna-Luisa Lutz	Erstmals am DSM: eine Museologin	22
Simone Kahlow	Ahoi	23
Lothar Kuhlenkamp	Vom Schiffbau zum Museum	24
Konrad Otten	Verstärkung für das Direktorium und das DSM	26
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	28
	Notizen aus dem DSM	U3
	Impressum/Titelbild	U2

Die zweite deutsche Polarexpedition 1869–70

Teil II: Die Fahrt der *GERMANIA* und das Schicksal der *HANSA*
(Teil I erschienen in der Ausgabe 2.2013)

Auf der *GERMANIA* ist zunächst niemand über die Trennung der Schiffe besorgt. Es überwiegt die Zuversicht, auch diesmal wieder zueinander zu finden. So widmet man sich in der Folgezeit zwei wichtigen Aufgaben: Einerseits versucht man dem eigentlichen Zweck der Reise zu genügen und zum grönländischen Festland vorzudringen, andererseits hält man beständig Ausschau nach dem verlorenen Begleitschiff. Tatsächlich sichtet man nach einigen Tagen weiße Segel am Horizont; doch sie gehören nicht der *HANSA*, sondern der *BIENENKORB*, einem Walfänger des Reeders Rosenthal aus Bremerhaven. Die Berichte des Kapitäns Hagens über die Eisverhältnisse vor der Küste sind wenig optimistisch. Doch ficht das die Besatzung der *GERMANIA* nicht an. Ihr Schiff ist wesentlich kleiner als die *BIENENKORB* und verfügt vor allem über einen deutlich geringeren Tiefgang. An Bord des Forschungsschiffes vertraut man auf seine größere Wendigkeit. Eiligst geschriebene Briefe für daheim werden übergeben, dann trennen sich die Wege der Schiffe wieder.

In den folgenden Wochen tastet man sich geduldig an der Eiskante nordwärts. Dann endlich zeigt sich Ende Juli eine Lücke, die man für eine Anlandung nutzt. Koldewey vermerkt zufrieden, dass damit die „*conditio sine qua non*“ erfüllt sei. Es folgen diverse Exkursionen auf dem Festland, aber auch auf dem Wasser. Bis hinauf zur Shannon-Insel können sie mit der *GERMANIA* segeln, doch nördlich und östlich dieses Eilandes ist das Eis bereits so dicht, dass an ein Durchkommen nicht zu denken ist.

Ende August realisiert man, dass man ein Wiedersehen mit der *HANSA* nicht länger einplanen darf. Fortan werden alle künftigen Fahrten unter Dampf dem Kalkül unterliegen, mit den eigenen

Kohlevorräten haushalten zu müssen. Gleichzeitig zeichnet sich auch ab, dass der Zeitpunkt gekommen ist, sich auf eine Überwinterung einzurichten. Gern hätte der Kommandant einen Ort möglichst weit im Norden, beispielsweise auf der Shannon-Insel, ausgesucht, doch dort findet sich kein Platz, der dem Schiff ausreichend Schutz bietet. Und so erinnert er sich einer Stelle im Süden der Sabine-Insel, die er als Ankerplatz auswählt. Die fortan „*Germania-Hafen*“ genannte Bucht wird sowohl nach Südwesten als auch nach Osten von einer Landzunge begrenzt. Zudem mündet dort ein Schmelzwasserfluss, der in den Sommermonaten für das notwendige Abtauen des Eises sorgen wird. Der Platz ist gut gewählt und wird Schiff und Besatzung für die nächsten 290 Tage ein sicherer Hafen sein.

Die Männer haben nun alle Hände voll zu tun. Zunächst wird das Schiff so weit als möglich entladen, um durch die Gewichtsreduktion das Aufsetzen des Schiffes beim Einfrieren zu erleichtern. Anschließend wird ein schweres Segeltuch über das Deck gespannt. Dann baut man in ein paar hundert Metern Entfernung zwei steinerne Gebäude, die als Sternwarte und als Observatorium dienen sollen. Einer Maßnahme Parrys folgend säumen sie den Weg vom Schiff zu den Gebäuden mit Eisblöcken, um auch bei schlechter Sicht den Weg zum Schiff unbeschadet zurückzufinden. Als auch das erledigt ist, stehen wieder Forschungsarbeiten an, die sie die nächsten Monate beschäftigen werden. Noch im Herbst erfolgt eine Erkundung des Festlandes per Schlitten. Oberleutnant Payer, der aufgrund seiner alpinen Erfahrungen den Großteil der Schlittenexkursionen leiten wird, führt sein Team dabei in bislang unbekanntes Terrain. Die Namensfindung



Julius Payer. (Alle Farbbilder zu diesem Beitrag sind Zeichnungen des Verfassers nach zeitgenössischen Vorlagen.)

(„Tiroler Fjord“, „Großglockner“, „Eiger“) deutet darauf hin, dass das neuentdeckte Land ihn an seine Heimat erinnert. Während die Zeit der Schlittenfahrten mit dem Herbst endet, bleiben den Winter über genug wissenschaftliche Aufgaben zu erledigen. Sobald es das Wetter zulässt, werden astronomische, meteorologische, zoologische, botanische und geologische Daten erhoben. Doch das Wetter ist jetzt seltener freundlich gesonnen, es verschlechtert sich gerade in den Wintermonaten zusehends. Orkanartige Stürme mit einer Dauer von bis zu 60 Stunden sind keine Seltenheit und sorgen immer wieder für Schäden an den Gebäuden und Instrumenten. Das Tosen der Stürme wechselt sich dann ebenso oft mit einer beängstigenden Stille ab: *„Gestalten und Farben sind umdüstert; ein allgemeines Leibentuch umhüllt die einzelnen Glieder der Natur. Darüber lastet die eisige Nacht, die Sterne senden lebhaft zitternd ihr kaltes Licht herab, gespensterbleich heben sich die beschatteten Schneewände der Berge vom schwarzen Fels-*

saum ab; dämonisch düster ragt die Felsenstirn des Kammes in die Nacht empor; Schneeflocken gleiten in geräuschloser Monotonie herab auf die stille kalte Erde, auf die Eisdecke, welche das Schiff seit Monaten gefesselt hält“, so schildert Payer in eindrucksvoller Weise die ganz eigene Atmosphäre einer arktischen Winternacht. Gefahren drohen den Männern nicht nur allein durch das klimatische Wechselspiel. Ein Feuer an Bord kann nur mit großer Mühe in allerletzter Sekunde gelöscht werden. Und die Eisbären sind ein permanenter Risikofaktor. Dr. Copeland kann sich nach einem Nahkampf mit einem Bären nur mit einem beherzten Schlag auf dessen Nase befreien. Ein Maschinist wird beim Schlittenfahren attackiert und kann sich nur mit Mühe und Not retten. Der Matrose Theodor Klentzer lässt sich in einem unbedachten Moment auf einem Hügel nieder, um singend die Aussicht zu genießen, als er plötzlich einen Bären hinter sich gewahrt wird, der ihm neugierig lauscht. Sofort springt er auf und hetzt den Abhang hinab. Der Bär folgt ihm, zunächst anscheinend nur spielerisch: Sobald Klentzer das Tempo verlangsamt oder gar anhält, wird auch der Bär gemächlicher oder stoppt. So geht das gefährliche Spiel über einige hundert Meter, bis der Bär die Geduld verliert und näher aufschließt. Schon meint Klentzer die feuchte Nase des Räubers zu verspüren, als ihm in größter Todesangst eine rettende Idee kommt: Er zieht im Laufschrift seine Jacke aus und wirft sie dem Bären vor. Der lässt sich tatsächlich einige Augenblicke ablenken und beschnüffelt das Kleidungsstück. Derweil vergrößert Klentzer seinen Vorsprung, inzwischen lauthals um Hilfe schreiend. Doch das Tier schließt wieder auf, so dass der Matrose erneut ein Kleidungsstück opfern muss. Diese Prozedur wiederholt sich noch einige Male, bis Klentzer die Reihen seiner inzwischen alarmierten Kameraden erreicht, die mit ihren Gewehren dem Angreifer einen gebührenden Empfang bereiten und ihn somit vertreiben können.

Bislang sind die Attacken der unberechenbaren Raubtiere glimpflich ausgegangen. Bis zu jenem dramatischen Ereignis am Abend des 6. März

1870. Das Gros der Mannschaft sitzt in der Kajüte gemütlich beisammen, da hört Kapitän Koldewey plötzlich einen schwach vernehmbaren Hilferuf. Als die Mannschaft alarmiert an Deck stürmt, vernehmen sie Dr. Börgens Stimme: „Ein Bär schleppt mich fort!“ Er selbst wird das Ereignis später folgendermaßen schildern: *„Als ich auf dem Rückwege vom Observatorium bei dem Thermometerkasten, 50 Schritte vom Schiffe gelangt war, vernahm ich ein Geräusch links neben mir und gewahrte einen auf mich eindringenden Bären. Es blieb keine Zeit zum Besinnen, um die Flinte, ohne die niemand ausging, zu gebrauchen. Der Angriff geschah so plötzlich und so rasch, dass ich nachher nicht einmal zu sagen im Stande war, wie derselbe ausgeführt wurde, ob sich der Bär aufgerichtet oder mich umgerannt habe; die Art einiger Verletzungen (eine Quetschung und ein tiefer Riss am linken Obre) lässt jedoch auf ersteres schliessen. Das Nächste, was ich fühlte, war das Eindringen des Gebisses in die Kopfhaut, die nur mit einer dünnen Tuchkapuze bedeckt war, bei dem Bemühen des Bären, wie er es mit Seehunden gewohnt ist, den Schädel zu zerbrechen, an welchem jedoch die Zähne nur knirschend abglitten. Ein Hilferuf, den ich erhob, verscheuchte das Thier für einen Augenblick, es kehrte aber sofort zurück und biss mich noch mehrmals in den Kopf.“*

Der Lärm, den die zu Hilfe eilenden Kameraden veranstalten, verunsichert den Bär und er wendet sich zunächst irritiert von seiner Beute ab. Doch so schnell will er nicht aufgeben und zerrt sein Opfer an dessen Arm weiter in die Dunkelheit. Erst mehrere Schüsse überzeugen ihn letztlich davon, sein Heil besser in der Flucht zu suchen.

Die Schädeldecke Dr. Börgens liegt offen, die Kopfhaut hängt in Fetzen daneben. Eile ist geboten und noch in derselben Nacht wird der Schwerverletzte auf dem Küchentisch in der Kajüte notoperiert. Dr. Pansch muss dabei 20 mehr oder minder schwere Bisswunden versorgen. Schwer gezeichnet überlebt Börgen den Überfall des Raubtieres.

Ab jetzt ist es der Besatzung nur noch gestattet, bewaffnet und mindestens zu zweit sich außerhalb des Schiffes zu bewegen.

Als sich im Frühjahr die Tage wieder verlängern, wird auch der Unternehmensgeist geweckt. Man fängt an, sich auf die kommenden Schlitten-Expeditionen vorzubereiten, das Material zu testen und zu optimieren. Mehrere Exkursionen stehen an, die längste und ergiebigste werden sie selbst die „Große Schlittenreise nach Norden“ nennen. Als sie am 27. April 1870 nach 35 Tagen und rund eintausend Seemeilen zurückkehren, können sie vorweisen, mit 77° 1' Nord am nördlichsten Punkt der ostgrönländischen Küste gewesen zu sein, den bis dahin Europäer erreicht haben. Die neu entdeckten Gebiete auf dem Festland erhalten den Namen „König-Wilhelm-Land“, die davor gelagerten Inseln werden später „Koldewey-Inseln“ genannt werden. Von den ursprünglich auf zwei Schlitten gestarteten zehn Männern konnten nur sechs die Expedition bis zum Ende durchführen. Ein Schlitten mit vier Männern musste wegen einer Fußverletzung Sengstackes frühzeitig umkehren.

Die Schlittenreisen sind beschwerlich, zumal bei vielen Arktisexpeditionen sich der Einsatz von Hunden noch nicht durchgesetzt hat. Noch werden die Schlitten mühsam von den Männern selbst gezogen. Lediglich die gefrorenen Wasserflächen bieten eine halbwegs befahrbare Oberfläche, an Land sind die Hindernisse zu groß und die Schneebedeckung nicht überall ausreichend. Doch auch auf den gefrorenen Wasserflächen müssen die Schlitten oft mühsam über Hindernisse getragen werden. Die Essensrationen sind knapp, die Männer leiden permanent an Hunger. Des Nachts kühlen die Körper aus, obwohl man sich eng aneinanderschmiegt. Die Kleidung ist durchfeuchtet und an Schlaf kaum zu denken. Trotz dieser Entbehrungen sind die Forscher und Seeleute auf die Exkursionen versessen. Und so startet bereits elf Tage nach der Rückkehr die nächste Schlitten-Expedition. Diesmal ist das bereits bekannte Ardencaple-Inlet das erklärte Ziel. Die Männer staunen nicht schlecht, als sie auf dieser Etappe einer Herde von Moschusochsen



GERMANIA im Winterlager.

begegnen. Denn bislang waren diese Tiere nur im Norden Kanadas gesichtet worden.

In einer weiteren Exkursion folgen sie auf der Sabine- und der Clavering-Insel den Spuren menschlichen Lebens. Doch 46 Jahre nach der Ersterforschung durch die Briten finden die Männer nur noch verlassene Siedlungen der Inuit vor, die offensichtlich an diesen Küstenabschnitten keine Lebensgrundlage mehr gefunden hatten. Was die Forscher nicht ahnen können: Ihre astronomischen Gradmessungen wird einige Jahrzehnte später Alfred Wegener mit eigenen Vergleichsmessungen dazu nutzen, seine These von der Kontinentalverschiebung zu begründen.

Als im folgenden Sommer die Erwärmung zunimmt und das Eis auf dem Wasser noch mehr als im Vorjahr abzunehmen scheint, entschließt sich Koldewey am 22. Juli, mit der GERMANIA auf dem Seewege einen neuen Versuch zu unternehmen, so weit als möglich nach Norden vorzudringen. Doch die ursprüngliche Euphorie muss alsbald einer tiefgreifenden Ernüchterung weichen: *„Alle unsere schönen Hoffnungen waren also zu Eis, nicht zu Wasser geworden ...“* konstatiert Koldewey resigniert. Auf 75° 29' Nord stoppt sie

ein undurchdringlicher Packeisgürtel. Die Enttäuschung weicht indes bald einem pragmatischen Optimismus, und so wendet man sich gen Süden, um die verbleibende Zeit des Sommers noch für weitere Forschungsarbeiten zu nutzen. Der Erfolg gibt ihnen Recht, denn sie entdecken einen bis dahin noch unbekanntes Fjord, dessen üppige Flora sie in diesen Breitengraden nicht erwartet hätten. Die Erforschung des Kaiser-Franz-Joseph-Fjords wird zu einem der Höhepunkte ihrer Reise.

Hier, in der Enge des Fjords, ist man zum Manövrieren auf Dampfkraft angewiesen. Als der Kessel indes anfängt, beständig zu lecken, wird Koldewey klar, dass sich das Ende der Forschungsreise ankündigt. Mit den letzten Reserven der Maschine erreicht man das offene Meer, ab jetzt wird man nur noch Segel setzen.

Die Männer könnten zufrieden auf eine sehr bewegte und erfolgreiche Expedition zurückblicken. Doch noch immer treibt sie die Sorge: Was geschah mit ihren Kameraden auf der HANSA?

Das Schicksal der HANSA

Auch an Bord der HANSA ist man nach der Trennung von der GERMANIA zunächst wenig beunru-

higt, sondern optimistisch, sich bald wieder zu begegnen. So geht man in der Folgezeit gelassen dem Tagesgeschäft nach. Bereits am Morgen des 21. Juli, einen Tag nach der Trennung, nutzt der 1. Steuermann Richard Hildebrandt die günstigen Lichtverhältnisse, um erste fotografische Aufnahmen der Expedition anzufertigen.

Die nachfolgenden Wochen sind von Versuchen gekennzeichnet, in östlicher Richtung zur Küste vorzudringen. Die Sicht ist jetzt an einigen Tagen so klar, dass man exponierte Festlandpunkte wie das Kap Broer Ruys und das Kap James ausmachen kann.

Doch das Eis verhindert alle Annäherungsversuche. So konzentriert man sich in der Folge darauf, sich zur Sabine-Insel als dem vereinbarten Treffpunkt vorzukämpfen. Das Wetter und somit die Sicht werden indes immer schlechter, die Eisdicke immer dichter. Da auch der Wind nachlässt, verlegt man sich aufs Warpen: Das Schiff wird mühsam an Tauen von Hand gezogen, während es unter vollen Segeln bleibt, um jede sich

bietende Luftbewegung auszunutzen. Das Warpen kostet viel Kraft, im Verhältnis zum geringen Erfolg ein viel zu großer Aufwand. Doch eine Alternative haben die Männer nicht. Als man am 20. August eine Exkursion mit einem der Boote unternimmt, kann deren Besatzung am Horizont immerhin die Inseln Pendulum und Sabine erkennen. Es bleibt die nächste Annäherung an den gewünschten Treffpunkt: Als man zur HANSA zurückkehrt, ist diese bereits von zwei Eisschollen eingeschlossen.

Von nun an heißt es, sich in Geduld zu üben. Am 26. August wird der Geburtstag des Kapitäns noch standesgemäß mit Kanonenschuss und Kuchen gefeiert. Und am 7. September keimt noch einmal Hoffnung auf: Zur Küste hin meint man offenes Wasser erkannt zu haben. Ein Spährupp soll die Möglichkeiten ausloten, die HANSA dorthin zu manövrieren. Doch der Eiskanal erweist sich als viel zu eng, um schiffbar zu sein. Vielmehr muss man sowohl auf dieser Exkursion als auch in den folgenden Tagen der Tatsache ins Auge schauen,



I. S. 52.

Warpen im Eise.

Mit Muskelkraft durch das Eis. (Archiv DSM)

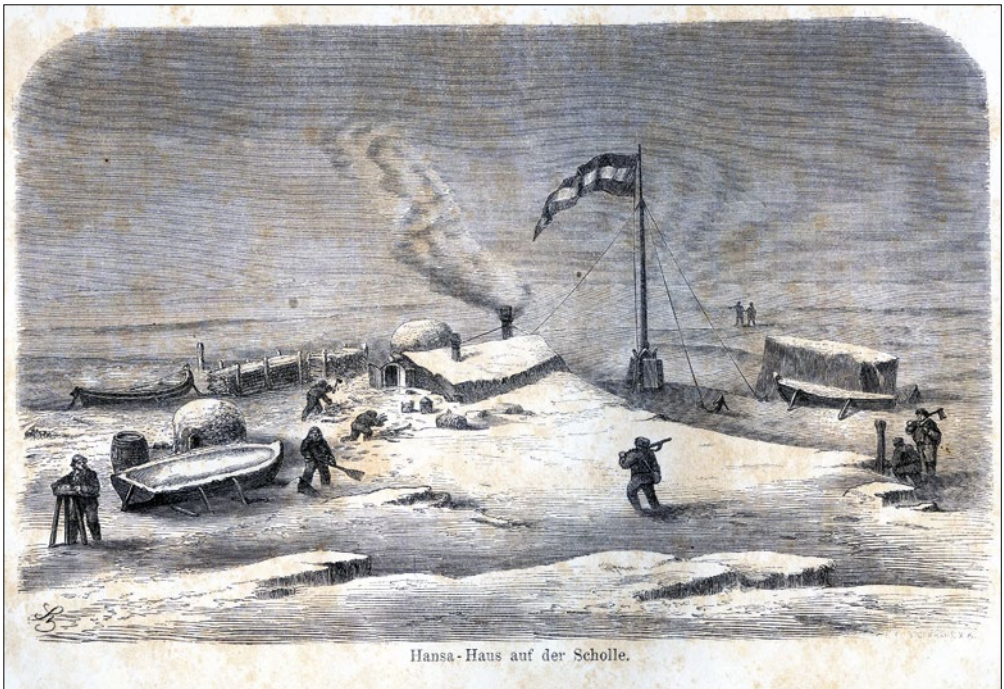


Das Ende der HANSA kündigt sich an.

dass sich das Treibeis immer mehr verdichtet und ineinanderschiebt. Es entstehen bizarre Formen, die von den Männern fantasievolle Namen erhalten: Der „Teufelsdaumen“, das „Brandenburger Tor“, der „Sinai“. Eine Woche später, am 14. September, muss man sich schließlich der Realität stellen: Die HANSA ist vollständig eingefroren, man wird den Winter auf der Eisscholle verbringen müssen. Weitere Erkundungen ergeben, dass ein Vordringen zu Fuß bis zum Festland nicht möglich ist, zumal man die drei Boote samt dem kompletten Proviant transportieren müsste. Da die Überwinterung nun unausweichlich ist, beschäftigen sich die Männer damit, wie man sich dafür am besten einrichtet. So entsteht aus dem für die GERMANIA bestimmten Kohlevorrat ein Haus, indem man die Briketts wie Ziegelsteine vermauert und mit Schnee und Wasser verputzt. Nachdem die neue Unterkunft bezogen und die Boote mit Proviant ausgestattet sind, ist Warten angesagt. Die Zeit vertreibt man sich mit der Jagd. Angesichts der Nähe des Festlands ist das Angebot an Eisbären, Polarfüchsen und Robben reichlich.

Die Männer gehen dabei alles andere als zimperlich vor: *„Auf einem benachbarten Felde ließ sich eine Bärin mit ihrem Jungen blicken. Sie zu jagen ging sofort ein Boot ab. Das Pärchen hatte uns bald erspäht und trabte auf dem nahen Eisrande neben dem Boot her, die Alte zähnefletschend und sich den Bart leckend. Wir schossen erst, als wir festen Fuß gefasst hatten, und die Bärin sank tödlich getroffen in den Schnee. Dem Jungen, welches bei der sterbenden Alten blieb, diese in rührender Weise leckend und liebkosend, wurde wiederholt eine Schlinge übergeworfen, die es indes immer wieder abstreifte, um endlich schreiend und jammernnd davonzulaufen. Durch einen nachgesandten Schuss verwundet, entkam es uns dennoch.“*

Während die Scholle mit der HANSA und der Besatzung nach Süden driftet, wird das Wetter herbsterlicher. Immer häufiger müssen die Männer Sturm und Schneetreiben ertragen. Gleichzeitig nimmt der Druck auf das Schiff zu. Schon bald platzen die Decksnähte. Das Schiff stöhnt un-



Das „Hansa-Haus auf der Scholle“. (Archiv DSM)

ter dem Druck der Eispressung. Am Morgen des 19. Oktober hebt sich der Bug, doch das Heck kann sich aus der festen Umklammerung nicht lösen. Nun dringt auch Wasser ein, das man herauszupumpen versucht. Doch als man beim Sammeln von Brennmaterial das Holz im Unterdeck schon schwimmend vorfindet, weiß man, dass der Kampf vergeblich ist. Kapitän Hegemann gibt Order, alles noch Verwertbare aus dem Wrack zu bergen. Als am 21. zuerst der Fock- und anschließend der Hauptmast fällt, ist dies für die Besatzung das sichere Zeichen, dass das Schiff endgültig verloren ist.

Es sinkt schließlich in der folgenden Nacht. Konsterniert sehen die Männer dem Drama zu. Die nur zehn Kilometer entfernten Klippen der Liverpool-Küste sind zwar in Sichtweite, aber dennoch unerreichbar. Ihr Schicksal ist nun eng mit der Tragfähigkeit ihrer Scholle verbunden. Während furchtbares Wetter mit Sturm und heftigem, anhaltendem Schneetreiben vom polaren Winter kündigt, wird das treibende Eisfloß arg strapaziert. Kurz vor Weihnachten raubt eine Spring-

flut große Teile der Scholle, unter anderem den „Sinai“, ein klippenartiges Gebilde. Der vormals rund sieben Kilometer umfassende Durchmesser der Scholle ist nun auf gut die Hälfte reduziert.

Zwischen den Feiertagen durchfährt die Männer ein gewaltiger Schreck: Eine gigantische, düstere Insel mit steil aufragenden Klippen treibt auf sie zu, ein Zusammenstoß mit ihrer Scholle könnte unabsehbare Folgen haben! Doch zum Glück kommt es zu keiner Kollision, der Eisberg treibt nur knapp wenige Meter an ihnen vorbei. Aber die Gefahr bleibt ihr permanenter Begleiter. Immer wieder erinnern sie beängstigende Geräusche an die Endlichkeit des Daseins ihres gefrorenen Gefährts: *„Es war ein Scharren, Poltern und Knistern, ein Sägen, Aechzen und Knarren, als ob unbeimliche Geister unter unserer Scholle ihr Wesen trieben“*. Die Männer leben in einem Umfeld andauernder Angst. Der ständigen psychischen Belastung zeigen sich nicht alle gewachsen. Dr. Laubes häufige Krankmeldungen setzen ihn bei seinen Kameraden des Verdachts aus, ein Simulant zu sein. Seine Ahnungen, hinter

den Eisbergen die Küste Borneos zu vermuten, sind ebenfalls kaum dazu angetan, das Vertrauen in ihn zu stärken. Noch schlimmer hat es Dr. Buchholz erwischt. Er verfällt einer schweren Depression, so dass sich Kapitän Hegemann gezwungen sieht, ihn ständig bewachen zu lassen. Die Tortur wird sich für die Männer noch monatelang hinziehen. Im Frühjahr sind sie ständigen Regenfällen ausgesetzt, vor denen sie kaum Schutz finden. Ihnen wird klar, dass sie sobald als möglich mit den Booten versuchen müssen, eine Siedlung im Süden Grönlands zu erreichen. Doch erst am 7. Mai eröffnet sich ihnen dazu die Möglichkeit, weil erst jetzt die Eisverhältnisse eine Bootsfahrt zulassen. Nach 200 Tagen, in denen sie rund zweitausend Kilometer südlich gedriftet sind, verlassen sie die Scholle, die ihnen Rettung und Belastung zugleich war. 37 Tage später erreichen sie in ihren Booten endlich eine Siedlung: Es ist die Missionsstation Friedrichsthal der Herrnhuter Brüdergemeinde. Wie erstaunt sind die Männer, als sie nach ihrer unendlich scheinenden Odyssee hier am Ende der Welt gar in ihrer Muttersprache begrüßt werden! Die Fürsorge der Brüder rührt sie, doch auch die Zeit der Rekonvaleszenz ist endlich. Am 3. Juli verlas-



Der Kapitän der HANSA, Paul Friedrich August Hegemann.
(Archiv DSM)



Der 1. Steuermann der HANSA, Richard Hildebrandt.
(Archiv DSM)

sen sie auf der dänischen Brigg *CONSTANCE* von Julianehaab aus Grönland endgültig und erreichen am 1. September Kopenhagen. Als sie zwei Tage später die deutsche Grenze passieren, tickert die Nachricht zwar über alle Telegrafentelegraphenleitungen im deutschen Reich. Doch angesichts der bevorstehenden Siegesfeiern nach der Schlacht von Sedan bleibt ihre Rückkehr in der nationalen Presse nur eine Randnotiz.

Als am 11. September auch die *GERMANIA* heimkehrt und in Bremerhaven einläuft, ergeht es den Kameraden nicht anders. Das Augenmerk der Nation richtet sich zu dieser Zeit auf die großen politischen Ereignisse.

Gleichwohl werden die Ergebnisse dieser Forschungsreise zu Recht weitaus höher eingeschätzt, als es noch bei der ersten deutschen Polarexpedition der Fall war. Die Wissenschaftler selbst sind mit den Resultaten hoch zufrieden. In ihrem Fazit betonen sie gerade die Erfolge auf geologischer, naturhistorischer und klimatologischer Ebene. Dafür stellte Ostgrönland eine hervorragende Basis dar, nicht jedoch für das Ziel, zum Nordpol vorzudringen. Und mit den Erkenntnissen dieser Expedition wird auch endgültig eine fixe Idee zu Grabe getragen: Ein offenes Polarmeer existiert definitiv nicht.

Eine Schiffsapotheke aus dem DSM – lange bekannt, neu datiert

Seit den 1980er Jahren befindet sich im DSM – und demnächst in dessen Dauerausstellung – eine Reiseapotheke, die dem Museum von Dr. med. Johann Schmidt überlassen wurde. Er stellte die Apotheke 1980 in der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT vor und bezeichnete sie als ein Stück, das über Russland nach Deutschland gekommen sein könnte und in das 19. Jahrhundert datiert.

Bei dem Möbel handelt es sich um eine kleine, mit Eisen beschlagene, verschließbare Truhe; auf ihrem Deckel befindet sich ein Griff. Nach Öffnen des Deckels offenbart sich ein Miniaturkabinett mit zwei aufklappbaren Flügeln, ursprünglich acht Schubladen und 22 Abteilungen (Abb. 1).

Einige Arzneibehälter haben sich noch erhalten. Dazu zählen vier Zindosen mit Schraubverschluss von 6,0 cm Höhe und eine Zindose mit Schraubverschluss von 3,6 cm Höhe. Sie sind nicht beschriftet, jedoch befinden sich an mindestens zwei Behältern auf der unteren Boden- seite Einritzungen in Form der Zahl 4 sowie einer 11 bzw. des Buchstaben M. Viele Arzneikisten

waren ehemals mit einer Liste ausgestattet, die den Inhalt wiedergab. Die Zahlen oder Buchstaben könnten als Kurzform dieses Inhalts gedeutet werden. Neben den Zindosen sind fünf farblose Vierkantflaschen mit einem Zinnschraubverschluss von 7,5 cm Höhe sowie größere Flaschen gleicher Art von 9,0 cm Höhe erhalten geblieben. Eine hellgrüne, achteckige, verkorkte Flasche aus dem Sortiment gehört nicht zur ursprünglichen Befüllung.

Reiseapotheken wurden insbesondere seit dem 17. Jahrhundert auf Bestellung produziert. Es handelte sich um herausragende, exklusive Möbel, oft aus Ebenholz hergestellt und mit Intarsien verziert. Im 18. Jahrhundert entwickelte sich schließlich ein standardisierter Typ, der vor allem im süddeutschen Raum, bevorzugt in Augsburg, gefertigt wurde und zu dem auch die Reiseapotheke aus dem DSM zu zählen ist. Dieser Typ diente breiten Bevölkerungskreisen und konnte bei regelrechten „Versandanbietern“ bestellt und nachgerüstet werden. Das kabinettähnliche

Möbel, seine Schubladen und Arzneibehälterausstattung, hat folglich Parallelen. Verwandte Exemplare sind beispielsweise aus dem Technomuseum in Mannheim aus der Zeit um 1780, dem Pharmaziemuseum in Brixen aus der ersten Hälfte des 18. Jh. (Abb. 2) und dem Medizinhistorischen Museum in Berlin aus dem Ende des 18. Jh. bekannt.



Reiseapotheke aus dem DSM. (Foto: Ingo Wagner/DSM)



Reiseapotheke aus dem Pharmaziemuseum Brixen. Die Arzneigegefäße in der vorderen Reihe gehören nicht zur Ausstattung der Reiseapotheke. (Foto: Pharmaziemuseum Brixen)

Doch wie sind die Datierungen ins 18. Jahrhundert zu begründen?

Die Vergleichsobjekte verfügen alle über die gleiche Ausstattung von Arzneibehältern. Dennoch geben Apothekengefäße nur bedingt einen Hinweis auf die zeitliche Einordnung, da sie lange unverändert im Umlauf blieben. Beschriftungen würden weiterhelfen, jedoch sind keine vorhanden. Eine andere Beobachtung ist aussagekräftiger. Demnach besitzen manche der erwähnten Apotheken Papierauskleidungen in Deckel und Schubladen. Während es sich in den Schubkästen um einfaches Buntpapier handelt, ist der Deckel mit einem kunstvollen Brokatpapier ausgestattet. Dabei handelt es sich um einen goldfarbenen, reliefierten Druck auf einfarbig gestrichenem Papier. Zu sehen sind geschwungene, in Blüten endende Akanthusranken, die durch Bandelwerk in sechs Felder unterteilt werden. In vier Feldern sind Motive, wie Trommeln und Fahnen, sichtbar. All diese Ornamente und stilistischen Mittel datieren in der Regel in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Die Herkunft des ersten Besitzers dürfte sich im Zentrum des Brokatpapiers widerspiegeln. Zu

sehen ist ein Wappen mit der Abbildung eines doppelköpfigen Adlers, über dessen Haupt drei Kronen angeordnet sind. In seinen Krallen befinden sich Reichszepter und Reichsapfel. Auf dem Brustschild in der Mitte des Adlers ist ein Reiter abgebildet, der mit seiner Lanze einen Drachen niederstreckt – eindeutig ein russisches Staatswappen.

Johann Schmidt stellte, wie schon erwähnt, die hier beschriebene Apotheke aus dem DSM als Schiffsapotheke des 19. Jahrhunderts vor, die über Russland nach Deutschland kam. Anlass für seine Vermutung waren sowohl das russische Wappen als auch die Tatsache, dass sich die Apotheke im Besitz von Kapitän Paul Erich befand, der 1883/84 auf dem Lübecker Dampfer FINLAND arbeitete. Dieses Schiff fuhr regelmäßig nach Russland. Die kunsthistorische Einordnung der Apotheke lässt jedoch erkennen, dass sie gut 100 Jahre früher und wahrscheinlich in Süddeutschland hergestellt wurde. Vor allem Augsburg war im 18. Jahrhundert sowohl für die Produktion kabinetähnlicher Möbel als auch für eine Expertise in der Herstellung von Bunt- und insbesondere Brokatpapier bekannt.

Verborgen in aller Öffentlichkeit – Schnelldampfer ELBE auf dem Bremer Friedhof Riensberg



Schnelldampfer ELBE auf einer zeitgenössischen Abbildung der Reederei. (Archiv DSM)

Am 30. Januar 1895 morgens zwischen fünf und sechs Uhr rammte der englische Frachtdampfer CRATHIE in der Dunkelheit auf der eisigen Nordsee den Schnelldampfer ELBE des Norddeutschen Lloyd mit voller Kraft im rechten Winkel auf

der Backbordseite, ca. 30 m vor dem Heck. Die ELBE befand sich auf der Fahrt von Nordenham nach New York, die CRATHIE kam von Rotterdam und wollte nach Aberdeen. Der Zusammenprall war so stark, dass die ELBE nach ca. 20 Minuten sank, wobei 332 Personen den Tod fanden. Nur 20 Menschen wurden gerettet.

Der Unfall fand in der Presse große Aufmerksamkeit. Die ELBE, der erste Schnelldampfer des Deutschen Reiches, war 1881 vom Norddeutschen Lloyd (NDL) in Glasgow in Auftrag gegeben worden, um den Passagierdienst nach New York zu verbessern und zu beschleunigen. Das Schiff galt als besonders komfortabel, schnell und sicher. Die Inneneinrichtung mit prunkvollen Salons, künstlerisch geschmückten Speisesälen und behaglichen Kabinen war von dem Bremer Architekten Johann Georg Poppe gestaltet worden, der später auch die Baumwollbörse und die Hauptverwaltung des NDL baute.

Das Seeamt zu Bremerhaven stellte mit Spruch vom 10. August 1895 fest, dass der Zusammenstoß dadurch verursacht worden war, dass der wachhabende Steuermann Craig der CRATHIE sich pflichtwidrig nicht auf der Brücke, sondern bei dem kalten Wetter in der Kombüse aufgehalten hatte. Die Mannschaft der ELBE hatte die CRATHIE aus ca. 1,5 Meilen Entfernung wohl kommen sehen, hielt sich aber an die Vorschriften der Art. 17 und 22 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880, wonach bei Kollisionsgefahr das von Backbord kommende Schiff auszuweichen hatte, während das andere Schiff verpflichtet war, seinen Kurs beizubehalten. Als Folge des ELBE-Unfalls wurde die Bestimmung des Artikels 22 am 9. Mai 1897 eingeschränkt.

Kaum jemand hat damals wohl gewusst und jedenfalls niemand erwähnt, dass die ELBE zur Zeit ihres Untergangs bereits auf einem Grabmal abgebildet war. Johann Georg Lohmann, der 1881 als Direktor des NDL den Bau der ELBE gegen den anfänglichen Widerstand des NDL-Gründers und Aufsichtsratsvorsitzenden H.H. Meier durchgesetzt hatte, war elf Jahre später, am 9. Februar 1892, im Alter von 61 Jahren während einer Generalversammlung des Hauses Seefahrt verstorben. Auf dem Friedhof Riensberg entstand ein „Familiengrab Johann G. Lohmann“, für das der Ar-

chitekt Poppe das Grabmal entwarf. Der Bildhauer August Sommer – in Bremen bekannt durch den von ihm geschaffenen Centauren-Brunnen und mehrere Grabmale – führte es aus. Es zeigt einen Engel mit Palmwedel als Symbol der Auferstehung und Überwindung des Todes, der ein Schiff segnet. Über hundert Jahre lang machte man sich keine weiteren Gedanken darüber, welches Schiff das war. Es wurde nur als „Segeldampfer“ erwähnt. Nur unter dieser Bezeichnung kannte es auch die Familie – Johann G. Lohmann ist mein Urgroßvater, und auch meine Großeltern und Eltern ruhen in dem Familiengrab.



Darstellung der ELBE auf dem Grabmal für Johann Georg Lohmann. (Foto: Verf.)



Gesamtansicht des Grabmals. (Foto: Verf.)

Das „Segeldampfer“-Grabmal wurde 1981 durch die Stadt Bremen übernommen und an anderer Stelle des Friedhofes aufgestellt, wo es besser öffentlich zugänglich ist. Das Grabmal zeigt Verwitterungserscheinungen, manche Konturen sind nicht mehr klar. Bei genauem Hinsehen sieht man aber doch, dass der „Segeldampfer“ sehr viele sorgfältig ausgearbeitete präzise Details aufweist, die ein Architekt in seinem Entwurf nicht dem Zufall überlässt.

An welches Schiff mochte der Architekt Poppe wohl gedacht haben? Angaben darüber, von wem und unter welchen Umständen das Grabmal in Auftrag gegeben worden war, sind nicht mehr vorhanden. Es sind aber von den meisten NDL-Schiffen jener Zeit Abbildungen erhalten. Geht

man sie durch, so stellt man fest: Bilder der ELBE – und nur diese – stimmen in allen erkennbaren Einzelheiten mit dem Relief auf dem Grabmal überein:

- Beide Dampfer haben vier Masten;
- die vorderen Masten haben je drei Rahen;
- die Aufbauten des Dampfers sind verhältnismäßig flach;
- die zwei Schornsteine des Dampfers stehen ziemlich eng hintereinander;
- auch die sonstigen Aufbauten, Aufhängungen der Rettungsboote usw. stimmen überein.

Der Architekt Poppe wusste, dass die ELBE, deren Inneneinrichtung er selbst entworfen hatte, der erste große Er-

folg von Johann G. Lohmann beim NDL gewesen war. Alles spricht dafür, dass er auf dem Grabmal nicht irgendein beliebiges Schiff darstellen wollte, sondern dass die Übereinstimmung des Reliefs mit der ELBE beabsichtigt war. Dass damit auch ihrem späteren Untergang ein Friedhofsdenkmal gesetzt war, konnte zu dieser Zeit niemand ahnen. In aller Öffentlichkeit hat diese Abbildung mehr als hundert Jahre unerkannt überdauert. Ihre schöne Ausstrahlung im Freien darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Umgebung sehr feucht ist. Der Grünbelag wächst immer wieder rasch nach. Es bleibt zu wünschen, dass man einen Weg findet, den Bestand des wertvollen Denkmals auf dem Friedhof Riensberg dauerhaft zu sichern.

Arbeitskreis Schiffsdatenliste

Ausgangssituation

Der Arbeitskreis Schiffsdatenliste (AK SDL) ist eine im Juli 2013 neu gebildete Vereinigung zur Zusammenarbeit an einem Archiv schiffsbeschreibender Daten, der Schiffsdatenliste (SDL), auf digitaler Basis. Der AK SDL hat die Aufgaben der ehemaligen Arbeitsgruppe Schiffsliste (AGSL) in der Betreuung des bestehenden Datenarchivs Schiffsliste (SL) übernommen, nachdem diese Gruppe im Mai 2013 nach Ausscheiden des zentralen Betreuers ihres Archivs ihre Arbeit eingestellt hatte. Der AK SDL wird sich der Pflege und Weiterentwicklung der Archivinhalte widmen, um diesen wertvollen Datenbestand zu sichern und zu erweitern. Durch die beabsichtigte Fortsetzung der Kooperation mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum werden auch weiterhin wichtige Auszüge aus dem Archiv über die Website des DSM der Öffentlichkeit im Online-Zugriff zur Verfügung stehen:

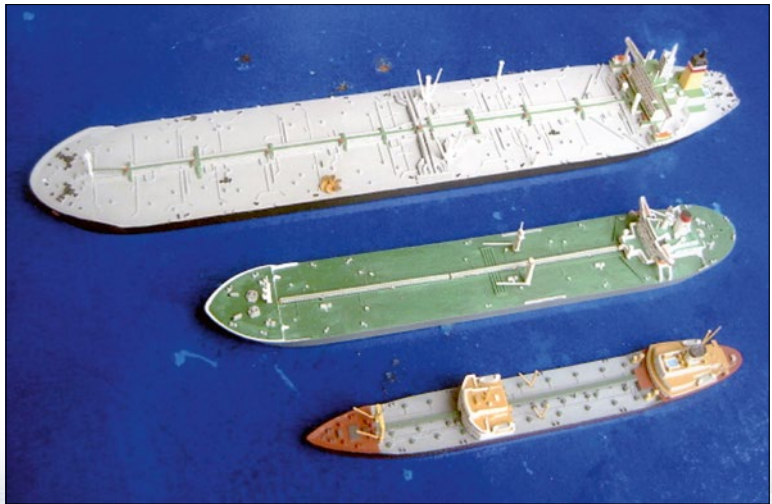
<http://www.dsm.museum/Schiffsliste/>

Der Inhalt des Datenarchivs ist schon jetzt sehr umfangreich, sowohl nach der Anzahl der Schiffe als auch nach der Anzahl der Merkmale je Schiff. Der Anfangsbestand der Schiffsdatenliste SDL, der von der Schiffsliste übernommen wurde, umfasst mehr als 9.000 Schiffsdatensätze mit je bis zu 100 Datenfeldern. Die Datenfelder enthalten Einträge zu den Eigenschaf-

ten des Schiffes, vor allem zu seinen technischen und organisatorischen Merkmalen. Das Archiv ist inzwischen weiter gewachsen. Verfügbare, technisch zuverlässige Daten weiterer Schiffe sollen auch in Zukunft stetig weiter aufgenommen werden.

Ziele

Die Partner, die sich zur Entwicklung des digitalen Archivs Schiffsliste SL und jetzt aktuell zur Schiffsdatenliste SDL zusammengefunden haben, verfolgen mit dieser Datensammlung unterschiedliche Zielsetzungen, meist entsprechend ihrer beruflichen Orientierung und Praxis. Sie stammen aus den Bereichen des Schiffsentwurfs und der Schiffbaupraxis, aus dem Schiffsmaschinenbau und der Schiffsausrüstung, aus Lehre und Forschung, aus Museen und historischen Institutionen, aus Reedereien und Wasserstraßenbehörden. Allen diesen Interessenlagen soll die SDL auch weiterhin Rechnung tragen, so dass jeder Anwender die für ihn relevanten Daten wiederfinden kann.



Modelle von bei der AG Weser gebauten Tankern: Esso DÜSSELDORF (1954, 27.150 t),
St. MICHAELIS (1966, 77.490 t), BONN (1976, 392.627 t).

(Foto: Rolf Brenke)

Aus der Heterogenität dieser Anforderungen resultiert im Kompromiss vieler Ansprüche ein potenzieller Datenumfang für ein Schiff, der allen Interessenlagen genügen kann, von dem jedoch dem Einzelnen gewöhnlich ein Teilausschnitt ausreicht. Meist sind auch von der Quelle her nicht alle Daten für ein Schiff verfügbar.

Die Sammlung strebt an, möglichst viele Daten des einzelnen Schiffes zu erfassen, erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit der Datensätze.

Insgesamt soll die SDL vor allem folgende Anwendungsszenarien unterstützen:

- technische Fragestellungen im Schiffsentwurf (technische Vergleiche, Statistiken, Trendanalysen, Schiffsbewertung), auch in Lehre und Studium;
- historische Sammlungen und Dokumentationen, auch für museale Zwecke;
- Wegweiser zu gebauten Schiffen in Deutschland (Baunummernlisten);
- Unterstützung des individuellen Anwenders, der seine eigenen Schiffsdaten eingebracht hat und leicht und übersichtlich wiederfinden will.

Inhalte

Die Schiffsdatenliste ist als ein offenes System konzipiert, das Schiffe beliebigen Typs, Baujahrs, jeder Herkunft und Flagge aufnehmen kann. Schwerpunkte der Sammlung liegen bei folgenden Schiffstypen:

- moderne Handelsschiffe verschiedenen Typs, überwiegend nach dem Zweiten Weltkrieg auf deutschen Werften gebaut, aber z. T. auch älteren Baujahrs und internationaler Herkunft. Dazu gehören Frachtschiffe, Passagierschiffe, Fähren, Fischereifahrzeuge und andere, Seeschiffe und Binnenschiffe, Schiffe der Wasserstraßenverwaltung etc.;
- historische Schiffe vergangener Jahrhunderte von der Antike über das Mittelalter und die Renaissance bis ca. 1800;
- ein umfangreicher Bestand an Groß- und Frachtseglern, überwiegend aus dem 19. Jh. und teilweise davor, vor allem aus dem Werra- und von internationalen Werften (aus den Sammlungen von Wolfgang Walter);
- Kriegsschiffe verschiedenen Typs, systematisch auch von historischen Tauchfahrzeugen und Unterseebooten (aus der Sammlung von Dr. Harald Pinl).

Die Abbildungen in diesem Artikel, die zum Teil von Mitgliedern des AK SDL stammen, geben einen kleinen Eindruck von der Typenvielfalt, die im Archiv enthalten ist.

Für jedes Schiff stehen, wie schon erwähnt, bis zu 100 Datenfelder zur Beschreibung aller wichtigen, quantifizierbaren Eigenschaften des Schiffes sowie für Kommentartexte zur Verfügung. Dazu gehören u. a. Gruppen von Datenfeldern für: Schiffsname und Identifikatoren, Hauptabmessungen,

geometrische Kenngrößen, Volumina und Gewichte, Kapazitäten, Antriebsanlage und -organe, Ausrüstung und Einrichtung, Bauwerft und Reeder, Lebenslauf. Abbildungen enthält das Archiv grundsätzlich nicht, allenfalls Hinweise auf weitere Quellen mit Bildern.

Das Archiv SDL ist nach Art und Anzahl der für die Schiffe gesammelten



Das 1981 vom Bremer Vulkan gebaute Kreuzfahrtschiff EUROPA.

(Foto: Peter Voß © DSM)

Informationen etwas Besonderes. Es gibt zahlreiche ähnliche Sammlungen, z. B. in den Schiffslisten der Werften für ihre gebauten Schiffe oder in den Listen der Klassifikationsgesellschaften. Es gibt auch weitere nationale Übersichten über gebaute Schiffe. Aber hinsichtlich des Umfangs der gesammelten Informationen eines jeden Schiffes, soweit verfügbar, ist die SDL einmalig unter den vergleichbaren Archiven.

Zukunft

In der gegenwärtigen Phase wird der Bestand der SDL konsolidiert und aktualisiert, so dass alle Mitglieder des AK SDL auf der gleichen Plattform arbeiten und mit dem DSM standardmäßig Daten austauschen können. Die Implementierung des Archivs beruht gegenwärtig auf dem Datenbanksystem ACCESS.

Anschließend wird auch das DSM diesen neuesten Stand übernehmen und seine Präsentation im Internet aktualisieren. In Zukunft soll dieser Austausch mit Aktualisierung in regelmäßigen Abständen wiederholt werden.

Der Arbeitskreis arbeitet weiter an Ergänzungen des Archivs. Im Moment liegt noch eine größere Reserve von einzugebenden Daten weiterer Werften vor. Zusätzliche Partner sollten gewonnen werden, um neue Datenbestände zu beschaffen und die Eingabe zu betreuen. Da die Personalkapazität des



1934 baute Jos. L. Meyer in Papenburg das Bereisungsschiff Ems, das hier nach der Grundinstandsetzung bei der Staatswerft Rendsburg-Saatsee im Mai 1952 zu sehen ist. (Foto: Slg. Wolf-R. Kannowski)

AK, der zurzeit nur fünf Aktive umfasst, das zukünftige Wachstum des Archivs bestimmt, kommt der Anwerbung neuer motivierter Partner eine große Bedeutung zu. Hier können der Arbeitskreis und das DSM gemeinsam zur Werbung und Zukunftssicherung beitragen. Entsprechende Aktionen sind angebahnt.

Dankwort

Der Verfasser dankt den Herren Rudolf Brenke, Werner Hinsch, Wolf-R. Kannowski und Helgi Kringel für ihre hilfreichen Hinweise und Abbildungen zu diesem Beitrag.



Radschleppdampfer *BADEN VIII*, 1910 bei Gebr. Sachsenberg in Köln-Deutz gebaut, auf dem Rhein bei Köln, Anfang der 1950er Jahre. (Foto: Walter Lüden © DSM)

Von Frankreich über Schleswig nach Bremerhaven

Ich bin seit dem 1. November 2013 als Restauratorin am Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) tätig und freue mich sehr, meine Kenntnisse jetzt in einem Ausstellungskontext innerhalb eines nationalen Forschungsmuseums einbringen zu können.

Bevor ich Restauratorin wurde, studierte ich Kunstgeschichte und Archäologie an der École du Louvre und Universität La Sorbonne in Paris. In dieser Zeit nahm ich auch an archäologischen Ausgrabungen in Frankreich, Spanien und Italien teil. Da ich mich vor allem für die praktische Arbeit an den Objekten interessiere, entschied ich mich danach für ein Studium der

Konservierung und Restaurierung. So wechselte ich zum damals neuen europäischen Masterstudiengang „Konservierung und Restaurierung von Kulturgut“ an die École de Condé in Paris. Mein Interesse am Fachbereich führte mich bereits während meines Studiums ins Ausland. Um mein technisches Know-how zu erweitern und auch Methoden und verschiedene Arbeitsweisen in der Konservierung/Restaurierung zu erlernen, absolvierte ich Praktika an der Rijksuniversiteit Groningen (Niederlande) und am Institute of Nautical Archaeology/Bodrum Research Center (Türkei). Durch ein weiteres Praktikum bei einer Unterwasserausgrabung der französischen

Träume!

DEUTSCHES AUSWANDERERHAUS –
DAS ERLEBNISMUSEUM

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

EUROPEAN MUSEUM OF THE YEAR

Forschungsabteilung für Unterwasserarchäologie (DRASSM Département de Recherche en Archéologie Subaquatique et Sous-Marine) in Saint Malo in der Bretagne kam ich zum thematischen Schwerpunkt meiner Masterarbeit, die sich mit zwei Steingutgefäßen aus einem Schiffswrack des 18. Jahrhunderts befasste.

Nach dem Studium arbeitete ich mit einer Forschergruppe der University of Yale für ein paar Monate auf einer archäologischen Ausgrabung bei Timbuktu in Mali (Westafrika). Anschließend war ich für zwei Jahre am Landesamt für Archäologie in Douai in Nordfrankreich tätig. Hier baute ich zusammen mit meiner Kollegin eine Restaurierungswerkstatt auf und

erstellte die für den Ablauf der Restaurierungsprozesse erforderliche Datenbank. Danach hatte ich die Gelegenheit, mich neuen Herausforderungen an der archäologischen Zentralwerkstatt der Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf zu stellen. Im Rahmen eines deutsch-dänischen Unterwasserarchäologie-Projektes (Fehmarn-Belt-Querung) war ich verantwortlich für die Konservierung und Restaurierung von mehr als 200 Funden aus dem 17. Jahrhundert, die in dem Wrack des dänischen Kriegsschiffes „LINDORMEN“ ausgegraben wurden. Die Funde bestanden aus organischem Material (Tauwerk, Leder, Textil und Holz) und Metall (Bronze, Eisen). Die ersten Ergebnisse dieser Arbeit stellte ich 2013 auf der internationalen Tagung



„Wet Organic Archaeological Material“ (WOAM) in Istanbul vor. Mein Wissen habe ich außerdem in unterschiedlichen Lehrveranstaltungen u. a. im Rahmen des Studiengangs „Maritime Archäologie“ an der Syddansk Universitet im dänischen Esbjerg (MAP/SDU) vermittelt. Aktuell unterrichte ich im Studiengang „Restaurierung und Konservierung/Grabungstechnik“ an der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Berlin.

Unter anderem ist die Erstellung eines präventiven Konservierungskonzeptes für die Exponate im Magazin und in den Ausstellungsbereichen zur Schaffung optimaler Erhaltungsbedingungen eine der vielen Aufgaben, denen ich mich im DSM stelle.

Unweit vom Ursprung – nach 20 Jahren zurück in Bremerhaven

Als Landwirtschaftlich-Technische Assistentin war ich einst im Alfred-Wegener-Institut (AWI) gegenüber dem Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) beschäftigt. Das ist jetzt gut 20 Jahre her. Im AWI bearbeitete ich damals unzählige Sedimentproben, deren Analyse-Ergebnisse stets in formschönen Kurven auf wissenschaftlichen Postern endeten – die ich nicht verstand, aber doch begreifen wollte. Deshalb entschloss ich mich, Geologie/Paläontologie mit dem Schwerpunkt Meeresforschung an der Universität Bremen

zu studieren. Innerhalb dieser Zeit bekam ich zweimal die Chance, an Forschungsfahrten mit der METEOR teilzunehmen. An Bord entdeckte ich mein Interesse an der Seefahrt. Bin ich doch mit Schiffsmodellen und Zeichnungen von Schiffen an der Wand aufgewachsen: Mein Großvater war Schiffbauingenieur und konzipierte den ersten Prototypen eines Seenotkreuzers der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Mein Vater entwarf als technischer Zeichner bei der Lürssen Werft Inneneinrichtungen für Luxusyach-

ten. So hegte ich schon länger den Wunsch, beruflich das Thema Schiffe mit Öffentlichkeitsarbeit verbinden zu wollen. Dass sich dies nun im DSM verwirklicht, zudem noch im Kontext eines nationalen Forschungsmuseums im Verbund der Leibniz-Gemeinschaft, hätte ich nie gedacht. Aber es passt perfekt! Seit Mitte Oktober 2013 bin ich hier für Wissenschaftskommunikation verantwortlich und ich freue mich sehr über diese neue Aufgabe.

Das bringe ich mit

Nach meinem Studium entschied ich mich für den Bereich Public Relations mit der Vision, eines Tages für eine Forschungseinrichtung



(Foto: Martin Bockhacker)

das Thema „Wissenschaft zum Anfassen“ (be-)greifbar zu machen. Zunächst stieg ich in den Hörfunk-Journalismus ein, wechselte aber bald in ein PR-Volontariat bei einer Krankenkasse. Anschließend startete ich als Presseassistentin in der Kunsthalle Bremen. Hier organisierte und koordinierte ich zwei Promotion-Touren zu den Ausstellungen „Van Gogh – Das Mohnfeld und der Künstlerstreit“ sowie zu „Rilke. Kommt.“. Ich entdeckte, dass ich eine Idee tatsächlich eins zu eins erfolgreich umsetzen kann. Und dass mir das Arbeiten im Museum gefällt.

Die Kunsthalle Bremen empfahl mich dann als Pressesprecherin an das Projektteam der Bremer Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas 2010: Hier war ich 18 Monate lang mittendrin in einem dynamischen, großstädtischen, politischen und internationalen Kulturprojekt, das in die Überführung der Bremer Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas 2010 mit der Hansekogge ROLAND VON BREMEN nach Berlin gipfelte. Leider schied Bremen aus dem Bewerbungsverfahren aus. Aber mit dem Rückenwind der Kulturhauptstadtbewerbung machte ich mich danach als PR-Managerin selbstständig – für mehr als acht Jahre. Ich unterstützte Firmen und Institutionen im Bereich Kunst und Kultur, Software, Gesundheit, Soziales, Maschinenbau, Windenergie und Wissenschaft. Auch war ich für zwei PR-Agenturen und als PR-Dozentin freiberuflich tätig.

Schwerpunkt: interne Kommunikation

Die klassische Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beherrsche ich nun seit mehr als 13 Jahren. Immer mehr interessiert mich aber der Bereich der internen Kommunikation, denn: Gute PR kann nur von innen nach außen funktionieren. Erst wenn sich Mitarbeitende an ihrem Arbeitsplatz wohlfühlen und mit ihm identifizieren, kommunizieren sie dies auch positiv nach außen. Damit ist jede und jeder im DSM – und auch jedes Mitglied in unserem Förderverein – ein „PRler“, der im Familien-, Freundes-, oder Bekanntenkreis für oder auch gegen das Museum spricht. Es hängt also maßgeblich davon ab, wie wir uns intern verstehen.

Dort, wo ich beruflich länger aktiv war, habe ich immer auch Teamgeist fördernde Mitarbeiterveranstaltungen sowie Mitarbeiteraktivitäten außerhalb der Arbeit organisiert. Sieben Jahre lang betreute ich mit Herzblut eine Mitarbeiterzeitung. Um das Miteinander zu fördern, andere Impulse zu setzen und bestehende Strukturen anzuknabbern. Das möchte ich auch im DSM umsetzen. In meinen ersten Monaten habe ich viele persönliche Gespräche mit den Kolleginnen und Kollegen geführt und viel zugehört. Zu Beginn dieses Jahres organisierte ich dann unseren ersten internen Neujahrsempfang, bei dem das Improvisationstheater RatzFatz die von uns zugerufenen Themen rund ums DSM in amüsante Szenen umsetzte. Verbindend war auch das Photoshooting für unseren Jahresbericht 2013, bei dem sich meine Kolleginnen und Kollegen vor ihrem Lieblingsexponat in der Ausstellung porträtieren ließen. Die Fotos sind alle grandios. In unseren Jahresbericht 2013 reinzuschauen, lohnt sich!

DSM-Webseite und Social Media

Eine Mammutaufgabe steckt in der strukturellen Umstellung der DSM-Webseite. Sie muss zügig an unsere neue Forschungsbinnenstruktur angepasst werden. Da sind wir dran. Einen zweiten Schwerpunkt sehe ich im Bereich Social Media. Diesen Kanal möchte ich gern für das DSM öffnen und hier zunächst ein Facebook-Profil und ein Wissenschaftsblog einrichten und bespielen. Die Umsetzung ist für Herbst 2014 geplant. Begonnen habe ich bereits mit einem Kommunikationskonzept für die DSM-Bereiche PR, Social Media, Marketing, Vertrieb und Veranstaltungen. Meine Aktivitäten konzentrieren sich ansonsten temporär und zielgerichtet gen Evaluierung. Der Countdown läuft!

Vom Direktorium sowie von allen Kolleginnen und Kollegen im DSM fühle ich mich sehr freundlich aufgenommen. Ich erfahre viel Unterstützung von allen und freue mich sehr, dass ich hier bin.

Erstmals am DSM: eine Museologin



(Foto: Fotohaus Borschel, Leipzig)

Seit Anfang Oktober 2013 habe ich die Stelle der Museologin im Deutschen Schiffahrtsmuseum inne. Das Studium der Museologie habe ich an der Hochschule für Wirtschaft, Technik und Kultur in Leipzig absolviert und im Frühjahr 2013 erfolgreich abgeschlossen. Während des Studiums machte ich bereits erste berufspraktische Erfahrungen. Die Stelle im DSM ist aber meine erste berufliche Herausforderung und ich bin hoch motiviert, diese erfolgreich zu meistern. Doch was macht eigentlich eine Museologin? Ihr Arbeitsfeld ist umfassend: Das Studium befähigt zur Erschließung von Sammlungen mit Hilfe von Museumsdatenbanken, lehrt die Grundlagen von

Ausstellungswesen und Vermittlung und gibt einen historischen Einblick in Angewandte Kunst und Kunstgeschichte. Soweit die Theorie. Nach dem Studium jedoch eine Anstellung als Museologin zu finden, ist ambitioniert. Die Museen in Deutschland sind endlich und nicht jedes Haus kann sich eine Museologin leisten. Da traf es sich gut, dass das DSM just zum Ende meines Studiums eine Museologin suchte und ich mich gleich bewerben konnte. Um das Personal in den Bereichen Sammlungsmanagement und Sammlungserschließung, Leihverkehr und Versicherungswesen sowie Textgestaltung zu entlasten, hat das DSM meine Stelle neu geschaffen.

Die Aufgaben im DSM sind vielfältig, weit und für mich noch gar nicht in Gänze überschaubar. Als Berufsanfängerin freue ich mich aber sehr, dass ich in einem Forschungsmuseum innerhalb der Leibniz-Gemeinschaft aktiv sein kann. Zu meinen ersten Aufgaben im DSM zählte das Erstellen eines allgemeingültigen Sammlungskonzepts, das ich zusammen mit der AG Sammlung

und im Rahmen der bevorstehenden Evaluierung erarbeitet habe. Zurzeit bereite ich die Neugestaltung der Texte in den Abteilungen Sportboote und Bootsbau in unserer Dauerausstellung vor. Bei meiner Arbeit interessieren mich immer der historische Kontext und die persönlichen Geschichten dahinter. Und davon entdecke ich im DSM täglich mehr. Durch die projektgebundene Arbeit kann ich mich auch gut in die Aufgabenbereiche der Museologie vertiefen und meine eigenen Ideen in das Deutsche Schiffahrtsmuseum einbringen. Da sich das DSM im Umbruch befindet, freut es mich zudem, dass ich gerade jetzt mit an Bord bin.

Ahoi!

Ich bin Archäologin und seit Oktober 2013 im Deutschen Schifffahrtsmuseum neu an Bord. Nach meinem Magisterabschluss an der Humboldt-Universität zu Berlin im Jahr 2006 ging ich zunächst in Elternzeit und bereitete gleichzeitig meine Dissertation vor. Mit ersten Ergebnissen kam ich 2008 an die Universität Bremen, um von 2009 bis 2012 im Projekt „Homo debilis“ archäologische Erkenntnisse zum Umgang mit Krankheit und Pflege im Mittelalter zu erforschen. Die interdisziplinären Ergebnisse resultierten 2013 in meiner Doktorarbeit zum Nachweis von Fürsorgeeinrichtungen vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert. Zu den Fürsorgeeinrichtungen zählen auch Marinespitäler und Invalidenanstalten. Die auf den Friedhöfen dieser Institutionen begrabenen Individuen bezeugen ein ehemals hartes Leben, geprägt von Entbehrungen und Gefahren.

Unabhängig von den „Hospitälern“ interessiert mich der Alltag von Seeleuten und Soldaten, die

während des 16. bis 19. Jahrhunderts zeitweise auf Seeschiffen arbeiteten und lebten. Aus archäologischer Perspektive ist es höchst spannend herauszufinden, welche Aussagen anhand von unterschiedlichsten Gegenständen und menschlichen Überresten zu Leben, Gesundheit, Krankheit und Tod dieser Menschen getroffen werden können. Das DSM ist dafür der geeignete Ort. So wird es hier unter anderem meine Aufgabe sein, den Bereich Frühe Neuzeit zu verstärken, sozial- und medizingeschichtliche Studien innerhalb der Maritimen Archäologie zu betreiben, internationale Kooperationen zu initiieren und zu pflegen sowie über die Einwerbung von Drittmitteln ein neues Forschungskonzept am Haus zu etablieren. Für einen „Neuankömmling“ benötigen einige dieser Ziele etwas Zeit und Orientierung. Da ich jedoch von Anfang an mit offenen Armen empfangen und mir jede Hilfe zugestanden wurde, verlief mein Einstieg reibungslos. Herzlichen Dank und auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit im DSM!



(Foto: Monika Laska)

Vom Schiffbau zum Museum

Ich bin seit dem 1. September 2013 im Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) als Leiter Technische Dienste aktiv. Nach meinem Diplom im Bereich Betriebs- und Versorgungstechnik war ich mehr als 30 Jahre durchgehend in der Bremerhavener Schiffbauindustrie tätig – 27 Jahre davon in Führungspositionen. Dadurch habe ich mir ein umfangreiches Wissen in verschiedenen Bereichen des Schiffsneubaus und der Schiffsreparaturen erworben. Die Ausschreibung der Stelle im DSM

hat mich damals sofort neugierig gemacht, da die Anforderungen und der Arbeitsbereich genau auf meine Ausbildung und Erfahrungen zutrafen. Zudem sieht die aktuelle und die zukünftige Lage des deutschen Schiffbaus nicht allzu rosig aus.

Es gibt viel zu tun

Mein Einstieg als Leiter der Technischen Dienste im DSM begann in Absprache mit dem Interimsdirektor Dr. Falk Fabich und dem Wunsch, diverse

„Verhältnisse und Zustände“ im technischen Bereich des Museums zu optimieren. Dazu gehören die Museumswerkstätten, bestehend aus: Tischlerei, Schlosserei, Malerei, mechanischer Werkstatt (Maschinenbau) und Taklerei sowie unseren Bootsbauern und Technischen Zeichnern, inklusive Auszubildenden in allen Bereichen. Bedingt durch die lange Vakanz der Position des Leiters der Technischen Dienste besteht hier Handlungsbedarf: Meine Aufgabe ist es, unsere einzelnen Werkstätten wieder als einheitliche, technische Restaurationswerkstätten des Museums zu leiten und zu vertreten.

Unsere Werkstätten

Die Werkstätten des DSM sind elementar wichtige Organe in der



Zu den vielen Aufgaben des Technischen Dienstes im DSM gehört auch die Pflege der Veteranen im Museumshafen. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)

Struktur unseres Hauses. Sie müssen äußerst effektiv und flexibel auf alle Belange des Museumsbetriebes reagieren können. Dazu stehen uns umfangreiche Werkzeugausrüstungen, Geräte, Maschinen, Großfahrzeuge und sonstige Hilfsmittel zur Verfügung. Nach meiner kurzen Zeit am DSM kann ich sagen: Die Mitarbeitenden innerhalb der Werkstätten sind in ihren jeweiligen Bereichen sehr gut ausgebildet und erfüllen alle Voraussetzungen, diesen Anforderungen zu genügen.

Unsere Aufgaben

Insbesondere im Hinblick auf die Evaluierung in unserem Haus Ende April 2014 mussten wir im Bereich der Ausstellungen einiges bewältigen: z. B. die Herstellung und Bestückung von sechs „Satellitenstationen“, bestehend jeweils aus einem Holzkorpus mit entsprechenden Beinen, Trägern, Lastverteilern etc. Dazu kamen entsprechende Glaseinlagen und Glasvitrinen. Teilweise haben diese Ausstellungsstücke eine Größe von mehr als fünf Metern gehabt.

Auch muss unsere schwimmende Museumsflotte im Alten Hafen entsprechend restauratorischen Vorgaben erhalten werden als denkmalgeschützte Exponate im Ensemble des DSM und als touristische Attraktion der Seestadt Bremerhaven ein unumgängliches Muss!

Bedingt durch die jetzt abgeschlossene Deicherhöhung sind auch im Außenareal des DSM einige Dinge zu erledigen: Dazu gehört die Wiedereinrichtung des historischen Wasserstandsanzeigers am alten Standort und die Errichtung des erneuerten Sturmflutpfehls am neuen Standort unweit des Wasserstandsanzeigers. Ganz allein schaffen wir das natürlich nicht: ehrenamtliche Helfer, Firmen und Behörden stehen uns hier hilfreich zur Seite.

Ebenso wichtig: die Sicherstellung der vorgegebenen Bedingungen in der Technik des Hauses. Das Museum wird über mehrere Klimaanlage



(Foto: Daniela Wittenberg)

belüftet, beheizt, gekühlt, gezielt befeuchtet und entlüftet. Viele Exponate in der Ausstellung benötigen eine vorgegebene klimatische Umgebung in Bezug auf Temperatur, Feuchte und Luftzirkulation. Die Kogge als herausragendes Kulturgut in unserem Hause ist eines davon. Es ist unsere Aufgabe, die geforderten klimatischen Bedingungen sicherzustellen und Schäden an Exponaten abzuwenden.

Die jetzt anstehenden Bauvorhaben am Museum sowie die technische Sanierung des Scharoung-Gebäudes stellen eine weitere, große Herausforderung dar. Meine Aufgabe ist es deshalb auch, als Bauherren-Vertreter die Interessen des Museums in technischen Belangen in den Planungs- und Ausführungsprozess mit einzubringen. Bezüglich der jetzigen und kommenden Aufgaben und Anforderungen schaue ich insgesamt positiv in die Zukunft. Weil ich glaube, dass sich im DSM eine funktionierende Crew aufgestellt hat.

Verstärkung für das Direktorium und das DSM



Das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) steht in den nächsten Monaten und Jahren vor großen Herausforderungen: Am 29. und 30. April 2014 besucht die Evaluierungskommission der Leibniz-Gemeinschaft unser Museum. Neben der Darstellung unserer Arbeit und Ergebnisse seit der letzten Evaluierung im Jahr 2006 gilt es, insbesondere unsere angestrebten Entwicklungen und deren Umsetzbarkeit aufzuzeigen. An den beiden Tagen wird es darum gehen, die Evaluierungskommission von unserer „Neuausrichtung“ zu überzeugen. Letztendlich hängt die weitere Förderung des DSM durch Bund und Länder von

einer erfolgreichen Evaluierung des DSM ab.

Gebäudesanierung und Erweiterungsbau

Neben der bevorstehenden Evaluierung nehmen die baulichen Maßnahmen in den nächsten Jahren einen großen Raum ein und stellen uns vor eine große Herausforderung: Sowohl das Scharoun-Gebäude als auch das Bangert-Gebäude müssen grundlegenden Sanierungen unterzogen werden – daneben sind bauliche Erweiterungen vorgesehen. Die Vorbereitungen dafür laufen auf Hochtouren: Die Baumaßnahmen sollen Mitte 2016 beginnen. Für diesen ersten Bauabschnitt stehen 42 Millionen Euro zur Verfügung.

Interne Strukturveränderungen

Doch nicht nur den Umbau gilt es zu bewältigen. Auch die damit verbundenen strukturellen Veränderungen innerhalb des DSM stehen uns bevor.

Dies betrifft neben den Personalstrukturen u. a. auch die Verwaltungsstrukturen. Beides hat Herr Dr. Falk Fabich als Interimsdirektor bereits erfolgreich begonnen und dies gilt es jetzt weiter umzusetzen.

Neben der Berechtigung, befristete Einstellungen direkt vorzunehmen, wurde dem DSM zum Beispiel die personalwirtschaftliche Haushaltsführung übertragen. Weitere Schritte in Richtung einer personalrechtlichen Autonomie des DSM sind vom Wissenschaftsrat und der Leibniz-Gemeinschaft gefordert und als mittelfristige Aufgabe umzusetzen.

Geänderte Stiftungssatzung zeigt Wirkung

Der Verwaltungsrat, jetzt Stiftungsrat, hat in seiner Sitzung am 20. Dezember 2012 mit der Änderung der Stiftungssatzung den vielfältigen verwaltungsmäßigen, personal- und finanzrechtlichen Aufgaben Rechnung getragen. Unter anderem wurde die Erweiterung des Direktoriums um einen administrativen Geschäftsführer (Kaufmännischen Geschäftsführer) beschlossen: Mit Wirkung vom 1. Januar 2014 nehme ich diese Funktion als Mitglied des DSM-Direktoriums wahr. Mir obliegen die Verwaltungsaufgaben und ich bin Beauftragter für den Haushalt. Damit bin ich in finanztechnischer Hinsicht nur dem Stiftungsrat verantwortlich. Meine eigenverantwortliche Leitung des administrativen Bereiches umfasst die Verwaltung, die technischen Dienste/Werkstätten, Kasse/Aufsicht und Informationstechnik (IT), die Grundstücksangelegenheiten (Bau, Liegenschaften) und den Außenbereich (Museums-hafen, Museumsschiffe).

Das bringe ich mit

Ich bin Jahrgang 1957 und habe nach Abschluss der Schule eine Ausbildung zum Angestellten in der Kommunalverwaltung beim Magistrat der Stadt Bremerhaven absolviert. Danach schlug ich die Laufbahn des damaligen gehobenen Dienstes (Dipl.-Verwaltungswirt FH) ein. Lange Jahre war ich als Verwaltungsleiter der Volkshochschule Bremerhaven und zuletzt als stellvertretender Amtsleiter des Rechnungsprüfungsamtes Bremerhaven tätig.

Mit dem DSM fühle ich mich durch mein privates Interesse „rund um die Schifffahrt“ seit seiner Eröffnung 1975 verbunden. Zudem bin ich seit vielen Jahren Mitglied des Fördervereins. Die neue Aufgabe stellt nun nochmals eine berufliche Herausforderung für mich dar, die ich gern annehme. Ich freue mich auf die Kooperation im Direktorium und gleichzeitig auf die Zusammenarbeit mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DSM.

Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



Direkt gegenüber dem Deutschen Schifffahrtsmuseum

Telefon (04 71) 41 62 64 – www.seutedeern.de

Neues aus der Redaktion



■ Rund um Steubenhöft und Alte Liebe

Im Jahr 2014 begeht die Stadt Cuxhaven das einhundertjährige Jubiläum der Inbetriebnahme des Steubenhöfts, seiner berühmten Fahrgastanlage in unmittelbarer Nähe zur „Alten Liebe“. Grund genug für DSM-Archivleiter Klaus-Peter Kiedel und Horst Koperschmidt vom Förderverein Hapag-Halle Cuxhaven e.V., nach Bremerhaven und Hamburg für den vierten Band der Serie „Schiffahrt und Fotografie“ die Stadt an der Elbmündung in den Mittelpunkt zu rücken.

In den 1950er und 1960er Jahren hat der Pressefotograf Konrad Nonnast die Schiffe und das geschäftige Treiben auf den Cuxhavener Kais und Werften auf Tausenden von Negativen abgelichtet: ITALIA, HANSEATIC und viele weitere große Passagierschiffe am Steubenhöft, Seebäder- und Ausflugsschiffe wie die BUNTE KUH und die JAN MOLSSEN an der Alten Liebe, Frachter und Küstenmotorschiff am Lentzkai, Fischdampfer, Feuerschiffe und Schlepper.

2007 kamen die ebenso dokumentarischen wie stimmungsvollen Aufnahmen in das Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Aus diesem Fotobestand präsentiert der Band „Rund um Steubenhöft und Alte Liebe“ eine Auswahl der schön-

ten Bilder Konrad Nonnasts in Form großformatiger Duplex-Reproduktionen.

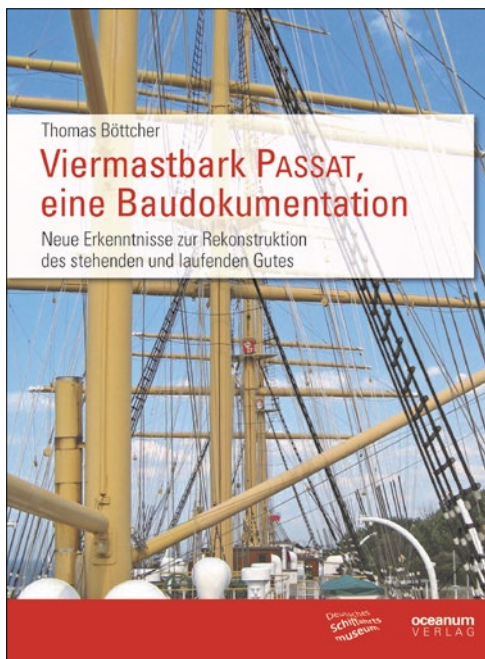
Klaus-Peter Kiedel und Horst Koperschmidt: Rund um Steubenhöft und Alte Liebe. Mit dem Pressefotografen Konrad Nonnast in den Cuxhavener Häfen in den 1950er und 1960er Jahren. Schiffahrt und Fotografie, Band 4; Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 84. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, 89 Duplex-Abbildungen, Hardcover, gebunden, 27,5 × 24,5 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-084-5, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

■ 2. Auflage der „Schiffe, Helgen, Docks und Kajen“

Der im Jahr 2011 in erster Auflage erschienene Band 2 der Serie „Schiffahrt und Fotografie“ war dem Bremerhavener Fotografen Karl Schemkes gewidmet, der ab 1948 den Wiederaufbau der Schiffahrt und des Schiffbaus in Bremerhaven und an der Unterweser fotografisch dokumentierte.

Der Band, der die schönsten Aufnahmen aus einer Sammlung von rund 3500 großformatigen Negativen im Archiv des DSM – zum Teil sogar in Farbe – vorstellt, erfreut sich eines derartigen Käuferinteresses, dass er nun in einer 2. Auflage vorgelegt wird – für Mitglieder des Fördervereins natürlich wie gewohnt zum Sonderpreis.

Klaus-Peter Kiedel: Schiffe, Helgen, Docks und Kajen. Mit dem Fotografen Karl Schemkes in den Bremerhavener Häfen 1950–1965. Schiffahrt und Fotografie, Band 2; Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 82. 2. Auflage 2014. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 96 Seiten, über 80 großformatige Duplex- und Farbabbildungen, 27,5 × 24,5 cm, Hardcover, gebunden, ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-082-1, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.



■ Baudokumentation der Viermastbark **PASSAT**

Über die Viermastbark **PASSAT** ist bereits viel geschrieben worden, doch keine der bisherigen Publikationen hat sich so ausführlich und fachkundig mit der Baugeschichte und der Beschaffenheit der Takelage der Viermastbark im 20. Jahrhundert beschäftigt wie dieser Band. Noch nach dem Ersten Weltkrieg setzten deutsche Reeder auf Viermastbarken, ja, sie stellten sogar Neubauten in Fahrt. Der Autor Thomas Böttcher betrachtet die Viermastbark **PASSAT** als exemplarischen High-Tech-Arbeitssegler, konstruiert für den Transport von Massengut, insbesondere Salpeter, von Chile nach Europa.

Für die Analyse der Baugeschichte hat er den in Travemünde als Museum der Stadt Lübeck betriebenen gut erhaltenen Segler neu vermessen lassen, um anhand der exakten Maße im Bauzustand von 1957 genaue Pläne des Originals von 1911 zu generieren. Durch Vergleiche mit Fotos, anhand der Analyse von Reiseberichten und nicht zuletzt durch ausführliche Gespräche mit kundigen Segelschiffsleuten, die auf der **PASSAT** gefahren sind, gelang es Thomas Böttcher, eine genaue

bautechnische Bestandsaufnahme vorzunehmen, die er in neuen Zeichnungen dokumentiert hat. Insbesondere über das stehende und laufende Gut konnte er neue Erkenntnisse gewinnen, die Rückschlüsse auf das Segeln mit Viermastbarken im Allgemeinen zulassen.

Thomas Böttchers hier zusammengefasste Forschungsergebnisse sind nicht nur für Modellbauer von großem Interesse, sondern in einiger Hinsicht auch für die Konstruktion von Großsegler-Nachbauten von Bedeutung. Neben Fotos als technikgeschichtlichem Anschauungsmaterial enthält der Band zahlreiche Aufnahmen der **PASSAT**, die noch nie gezeigt wurden, außerdem wurde er mit einem Generalplan der **PASSAT** im Bauzustand von 1957 und einer Seitenansicht im Bauzustand von 1911, beide im Maßstab 1:100, ausgestattet.

*Thomas Böttcher: Viermastbark **PASSAT**, eine Baudokumentation. Neue Erkenntnisse zur Rekonstruktion des stehenden und laufenden Gutes. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 141 Seiten, 125 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, Planbeilage der **PASSAT** im Maßstab 1:100, Hardcover, gebunden, 21 × 27 cm. ISBN 978-3-86927-012-8, 29,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 26,90 Euro.*

■ 35. Band des „Deutschen Schifffahrtsarchivs“

Aufgrund der Evaluierung des Deutschen Schifffahrtsmuseums mit einiger Verspätung erschienen ist der 35. Band des wissenschaftlichen Jahrbuchs „Deutsches Schifffahrtsarchiv“, der acht teils umfangreiche Beiträge zu höchst unterschiedlichen schifffahrtshistorischen Themen enthält:

Erik Hoops: In memoriam Dr. Wolfgang Rudolph (1923–2014);

Fritz-Rudolf Averdieck: Zwischen Hamburg und Haiti. Die Reise des Georg Friedrich Averdieck als Supercargo des Hamburger Handelshauses Benecke Gebr. & Moller auf der dänischen Brigg FORTUNA nach Westindien 1799;

Claus Gossler: Eine Seereise von Le Havre nach Valparaiso im Jahre 1848. Eine Reisebeschrei-

bung des Auswanderers und Kaufmanns Gottfried Wilhelm August Unselm;

Heinz Haaker: Langsamlaufende, doppelwirkende Zweitakt-Dieselmotoren in der deutschen Handelsflotte – Teil 1;

Kristin Kube: Magie auf See. Rituale und Tabus deutscher Hochseefischer;

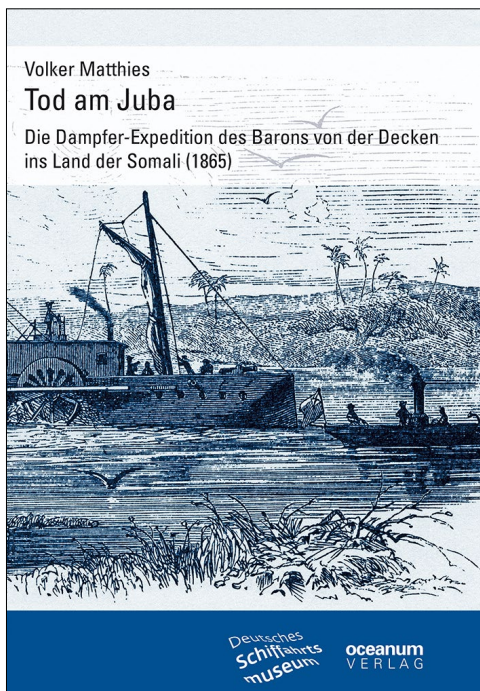
Ulrike Lange-Basman: Schiffbaumeister in Altona vom 17. bis zum 19. Jahrhundert;

Martin Rheinheimer: Nordfriesische Seeleute in der Handelsfahrt von Amsterdam, Hamburg, Altona und Kopenhagen 1750–1840;

Hans-Peter Schletter: Der Kaiserswerther Nachen. Ein archäologischer Beitrag zur Rheinschifffahrt der Frühen Neuzeit;

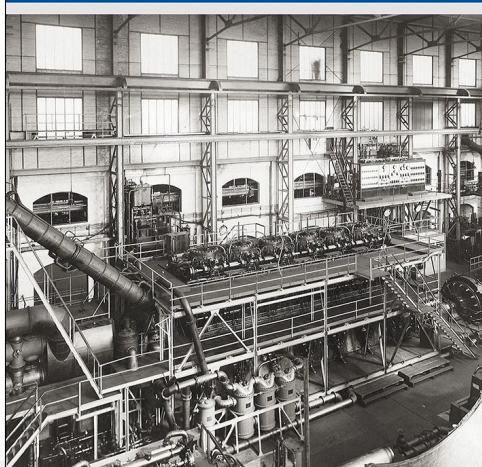
Christer Westerdahl: The Ritual Landscape of the Seaboard in Historical Times: Island Chapels, Burial Sites and Stone Mazes – A Scandinavian Example. Part II: Ghosts, Currents and Winds. Island Stone Mazes (Labyrinths).

Deutsches Schifffahrtsarchiv 35, 2012. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 364 Seiten, 110 Schwarzweiß- und Farbbildern.



dungen, lose Beilagen, Hardcover, gebunden, 16,5 × 24 cm. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-035-7, 23,50 Euro, im Abonnement 19,50 Euro.

Deutsches Schifffahrtsarchiv 35 · 2012



Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums

■ Eine Dampfer-Expedition in Afrika im Jahre 1865

Der vermögende Baron, ehemalige hannoversche Offizier und Afrika-Reisende Carl Claus von der Decken (1833–1865) widmete sich intensiv der Erforschung Ostafrikas, zunächst vor allem der Erkundung des Kilimandscharo. Dafür erfuhr er eine Ehrung durch die Londoner Geographische Gesellschaft.

Seit 1863 bereitete Baron von der Decken eine Dampfer-Expedition zur Erforschung des Juba-Flusses im südlichen Somaliland vor. Die beiden Flussdampfer für diese Erkundungsfahrt ließ er auf Hamburger Werften speziell konstruieren, in Komponenten nach Sansibar verschiffen und dort zusammenbauen. Doch nahm das Ende Juli 1865 mit deutschen und österreichischen Begleitern sowie einer farbigen Schiffsmannschaft begonnene Unternehmen einen unglücklichen Verlauf.

Der kleine Dampfer ging bereits in der Juba-Mündung verloren. Der große Dampfer konnte zwar seine Fahrt auf dem unbekanntem Fluss fortsetzen, hatte jedoch immer wieder mit Hindernissen und Verzögerungen zu kämpfen.

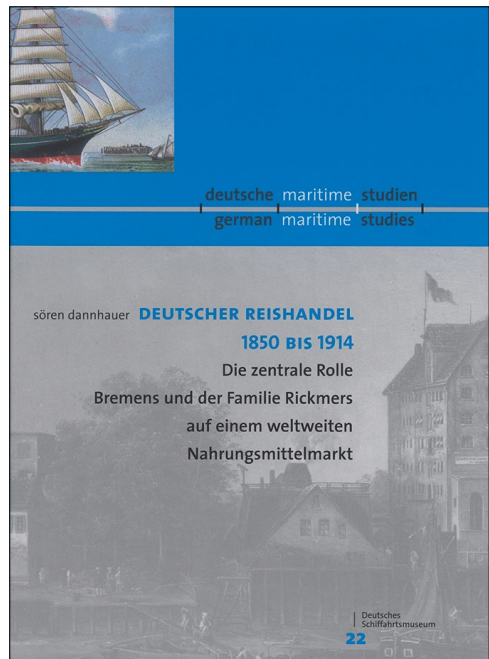
Auch das Misstrauen der Bewohner des Landes sowie fortwährende Schwierigkeiten bei der Auffrischung des Proviantes behinderten das Fortkommen der Expedition. Dennoch erreichte der größere der beiden Dampfer schließlich die Stadt Bardera, erlitt jedoch bei den Stromschnellen oberhalb der Stadt Schiffbruch. Nach der Errichtung eines Lagers an Land wurde dieses von Somali überfallen, wobei einige Mitglieder der Expedition getötet wurden. Auch der Baron selbst fand in Bardera den Tod. Andere Mitglieder der Expedition konnten sich retten und die Nachricht von deren unglücklichem Ende nach Sansibar und nach Europa bringen. Immerhin hatte die Expedition den Nachweis der Schiffbarkeit des Juba erbracht. Auch gilt der Bericht als eine wichtige ethnologische Quelle für die Kenntnis des südlichen Somalilands.

Der Band „Tod am Juba“ schildert diese spannende Episode der Erforschung Ostafrikas von See her, den Versuch, über einen afrikanischen Fluss in das Landesinnere vorzudringen.

Volker Matthies (Hrsg.): Tod am Juba. Die Dampfer-Expedition des Barons von der Decken ins Land der Somali (1865). Deutsches Schiffsarchiv 35, 2012; Beibef. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 112 Seiten, 20 Abbildungen, Hardcover, gebunden, 16,5 × 24 cm. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-135-4, 14,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 13,40 Euro.

■ Der deutsche Reishandel 1850–1914

Überraschenderweise war Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts der weltweit größte Handels- und Verarbeitungsplatz für Reis. Einen entscheidenden Beitrag dazu lieferte die Bremerhavener Schiffbauer- und Reederfamilie Rickmers, die Reis erst als Transportgut für sich entdeckte, 1872 eine Reismühle kaufte und Bremen in der Folge zu einem der wichtigsten Orte der internationalen Reisindustrie machte. Obwohl der

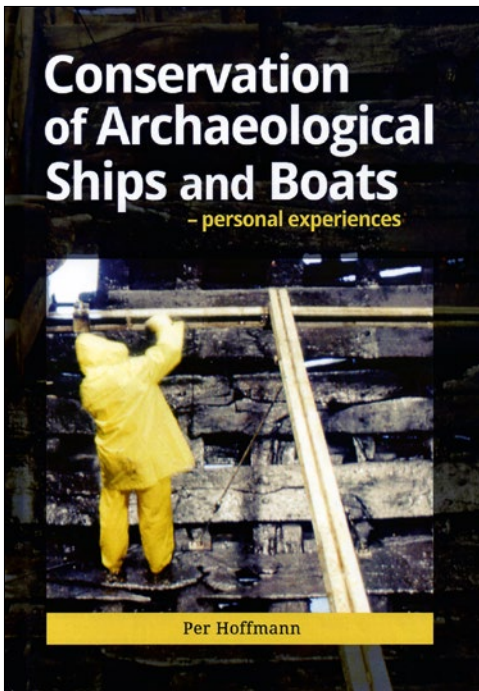


Rohstoff in Amerika und Asien bezogen werden musste, war Norddeutschland die zentrale Drehscheibe dieser Industrie.

Andreas Rickmers schuf ein Firmenimperium, das im wahrsten Sinne des Wortes global wirtschaftete. Die von ihm 1901 gegründete Reis- und Handels AG besaß neben den Fabriken in Deutschland weitere Reismühlen in Österreich, Italien und Rumänien sowie vor allem in Birma und Siam. Deutsche Händler versorgten nicht nur Europa, sondern lieferten ihren Reis auch nach Nord- und Südamerika, in die Karibik und nach Asien.

In einer globalisierungsgeschichtlichen Betrachtungsweise gelingt es Sören Dannhauer, ökonomische, politische, technische und soziale Entwicklungen und Zusammenhänge zwischen Reisproduzenten und Reishändlern, der entstehenden Industrie und den Konsumenten aufzuzeigen. Betrachtet werden die Strukturen auf mehr als drei Kontinenten, die sich deutsche Kaufleute und Reeder nutzbar machten, um sich im internationalen Reisgeschäft zu etablieren.

Sören Dannhauer: Deutscher Reishandel 1850 bis 1914. Die zentrale Rolle Bremens und der



Familie Rickmers auf einem weltweiten Nahrungsmittelmarkt. Deutsche Maritime Studien, Band 22. Hauschild Verlag, Bremen. XVI, 285 Seiten, 17 Abbildungen, bedruckte Vorsätze, Hardcover, gebunden, 17 × 22 cm. ISSN 1860-9899, ISBN 978-3-89757-535-6, 39,00 Euro, für Fördervereinsmitglieder 35,10 Euro.

■ Konservierung archäologischer Schiffs- und Bootsfunde

Jeder entdeckte archäologische Fund bringt eine Vielzahl von Problemen mit sich. Die größte Herausforderung nach der Bergung stellt jedoch die Konservierung des abgebauten Holzes, von Eisen und anderen Materialien dar, die den Rumpf eines Fahrzeugs bilden und dessen La-

dung einschließen. Die heutzutage für die Erhaltung verwendeten Materialien und Techniken unterscheiden sich grundlegend von denen der frühen 1960er Jahre, als es noch keine wirkliche wissenschaftliche Beschäftigung mit der Konservierung archäologischer Schiffsfunde gab.

Innerhalb der letzten fünf Jahrzehnte hat die Nassholzkonservierung jedoch enorme Fortschritte gemacht. Neue chemische Polymere sind verfügbar und lassen sich effektiv einsetzen: Heute ist die Gefriertrocknung in großen Vakuumkammern die bevorzugte schnelle und sichere Methode, um dem Holz überschüssige Feuchtigkeit zu entziehen. Auch weiß man heute mehr über Holzabbauprozesse auf dem Meeresgrund und die Möglichkeiten, wie sich Verschlechterungen des Materialzustands bei ausgestellten Objekten verhindern lassen. Dennoch ist auf dem Gebiet der Konservierung hölzerner Schiffs- und Bootswracks noch viel wissenschaftliche Arbeit zu leisten.

Prädestiniert durch seine jahrzehntelange Erfahrung stellt der ehemalige Nassholzkonservator des DSM, Per Hoffmann, mit Unterstützung namhafter Kollegen die in der Vergangenheit gewonnenen Erkenntnisse wie auch die noch zu bewältigenden Herausforderungen auf diesem Gebiet aus persönlicher Sicht in einer englischsprachigen Veröffentlichung vor.

Per Hoffmann: Conservation of Archaeological Ships and Boats – Personal Experiences. Unter Mitarbeit von Inger Bojesen-Koefoed, David Gregory, Poul Jensen, James A. Spriggs, Kristiane Strætkvern und Markus Wittköpper. Arche-type Publications, London. XV, 173 Seiten, 205 Abbildungen, davon 170 in Farbe, Hardcover, gebunden, 17 × 24,3 cm. ISBN 978-1-904982-82-1, 52,90 Euro.

Notizen aus dem DSM

Mit einem gemeinsamen Besuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM) in Bremerhaven haben der Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Jens Böhrnsen, und Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz am 15. Januar 2014 die Anstrengungen für den anstehenden Umbau und die Modernisierung des Museums gewürdigt. Die Bereitstellung von zunächst 42 Millionen Euro aus Bundes- und Landesmitteln für die Maßnahme sei ein finanzieller Kraftakt und gleichzeitig Aufbruch für das DSM in eine neue Museums-Ära, betonten Böhrnsen und Grantz. Mit den laufenden Planungen für eine umfassende Sanierung und Modernisierung des Hauses trage das DSM den neuen Anforderungen der Leibniz-Gemeinschaft an ein „integriertes Forschungsmuseum“ Rechnung, so die geschäftsführende Direktorin des DSM, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner. Ein wichtiger Teil dieses Konzeptes sei es auch, die Forschungsarbeit für Besucherinnen und Besucher durch eine räumliche Verzahnung von Museumsräumen, Labors und Werkstätten erlebbar zu machen. Zusätzlich zu den geplanten Modernisierungsmaßnahmen wird das DSM eine neue Brücke als Verbindung zum Weserdeich erhalten. Die Brücke vom Weserdeich zum Café des DSM soll bis zur „Sail 2015“ fertiggestellt sein und auch als Außengastronomie genutzt werden.

Der erste Geschäftsführende Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Prof. Dr. Detlev Ellmers, wird nach einem Beschluss des Bremer Senats in Würdigung seiner Verdienste um die Gründung, den Ausbau und die Existenz des Museums sowie seiner wissenschaftlichen Lebensleistung mit der Bremischen Medaille für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet. Prof. Dr. Ellmers hatte von 1971 an für rund drei Jahrzehnte das DSM geleitet. Im Jahre 2009 war er bereits mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet worden.

Bislang wurde der demografische Wandel vor allem in seiner negativen Ausprägung und als Bedrohung diskutiert. Mit der Sonderausstellung „Zukunft leben: Die demografische Chance“ regte das DSM vom 15. November 2013 bis zum 9. Januar 2014 dazu an, auch die Potenziale und Möglichkeiten des Themas zu sehen. Die Ausstellung präsentierte aktuelle Forschungsergebnisse, die sowohl Fachleute als auch die Bevölkerung zum weiteren Nachdenken und Sensibilisieren motivieren sollten.

Im Zeitraum vom 18. November 2013 bis 6. Januar 2014 hatte das Deutsche Schiffahrtsmuseum an acht Montagen außerplanmäßig geöffnet. An diesen Tagen konnten Besucher und Besucherinnen selbst entscheiden, wie viel Eintritt sie zahlen wollten. Insgesamt 440 Gäste nutzten dieses erstmalige Angebot. Im Durchschnitt warfen jede Besucherin und jeder Besucher 3,50 Euro Eintrittsgeld in die eigens für diese Aktion im Eingangsbereich aufgestellte Seemannskiste.

Der ehemalige Technische Direktor des DSM, Dipl.-Ing. Wolf-Dieter Hoheisel, stand während seiner beruflichen Tätigkeit auch unter Beobachtung durch den Staatssicherheitsdienst der ehemaligen DDR. 1987, zwei Jahre vor dem Fall der Mauer, hieß es in seiner Akte unter anderem, dass Hoheisel verdächtigt werde, Kulturgut aus der DDR in die „BRD“ verbringen zu lassen und „ein potenzieller Stützpunkt imperialistischer Geheimdienste“ sei. Ferner unterstellte man ihm, dass er mit „Vertretern militanter Museen in den USA eng liiert sei“ und gezielt „Kontakte zu Kunst- und Kulturschaffenden in der DDR“ entwickle und festige.

Wenn
eins zum
anderen
kommt:



Mit uns können Sie rechnen.
Der Sparkassen-Privatkredit.



 Sparkasse
Bremerhaven

Das Leben ist nicht immer berechenbar. Aber seine Finanzierung. Der Sparkassen-Privatkredit hilft mit günstigen Zinsen, kleinen Raten und einer schnellen Bearbeitung. Damit Sie sich auf Ihr Leben konzentrieren können. Infos in Ihrer Geschäftsstelle und unter www.sparkasse-bremerhaven.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**