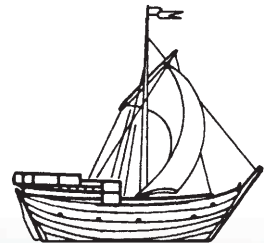


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2014



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Die Titelbilder zeigen den DSM-Modellbauer Reinhard Sachs (s. S. 31) in seiner Werkstatt (Foto: Ingo Wagner) und das Gelände des DSM (Foto: Wolfhard Scheer). Die Fotografien sind der neuen Broschüre über das Deutsche Schiffahrtsmuseum entnommen (s. Seite 30).

### **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, Ursula Feldkamp, Beatrix Fromm, Erik Hoops, Simone Kahlow, Klaus-Peter Kiedel und Elke Kreowski, DSM, Bremerhaven; Waldemar Muskalla, Saulheim; Sabine Schulz, DSM, Bremerhaven.

### **Impressum**

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.,

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

Internet: <http://www.dsm.museum>; E-Mail: [Fv@dsm.museum](mailto:Fv@dsm.museum)

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte.

Verantwortlicher Redakteur: Klaus-Peter Kiedel.

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

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Weser-Elbe Sparkasse

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.



	<b>Schiffahrtsgeschichte</b>	
Detlef Brinkmann	Friderich Martens' Reisebeschreibung einer Walfangfahrt nach Spitzbergen und Grönland 1671	2
Simone Kahlow	„Und sah dann zu meinem großen Erschrecken einen langen Wurm ...“ – Eingeweidewürmer als Gesundheitsproblem an Bord und an Land	7
Klaus-Peter Kiedel	Ein kleiner Dank an die Retter – Schenkung aus England erinnert an den Untergang der TARGIS	10
	<b>Berichte aus dem Museum</b>	
Elke Kreowski	Die Mitgliederversammlung des Fördervereins am 3. Mai 2014	13
Sabine Schulz	Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte – Das Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung	17
Beatrix Fromm	„Ein bisschen wie auf der Walz ...“ – Auszubildende des DSM absolviert Auslandspraktikum	19
Ursula Feldkamp	Die Viermastbark PADUA als Forschungsobjekt – Ein deutsch-russisches Projekt	21
Amandine Colson Waldemar Muskalla	Neues vom Lastkahn KARL und seiner Reise nach Mainz	24
Erik Hoops	Neues aus der Redaktion	27
Erik Hoops	„Eine Schiffslänge voraus“ – Neue Broschüre bietet einen umfassenden Einblick in das Innenleben des Forschungsmuseums – Exklusiver Vorzugspreis für Fördervereinsmitglieder	30
	Notizen aus dem DSM	31
	Impressum/Titelbild	U2

Hinweis für unsere Mitglieder: Ab dem kommenden Jahr erhalten Sie mit der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT auch das zum 1. April und zum 1. Oktober erscheinende Veranstaltungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Daher finden Sie die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT von 2015 an jeweils bereits zum 15. April und 15. Oktober in Ihrem Briefkasten.

# Ein Barbier auf Walfang

Friderich Martens' Reisebeschreibung einer Walfangfahrt nach Spitzbergen und Grönland 1671

„Wal – Wall!“ Der Schrei aus dem Mastkorb hängt noch quer in der Luft, als sich auf dem Walfänger JONAS IM WALFISCH betriebsame Hektik ausbreitet. Auf Anweisung des Skippers Peter Petersen, genannt „der Friese“, werden schnell zwei Slups zu Wasser gelassen und mit je sechs Ruderern bemannt. Jeder Handgriff sitzt, routiniert ausgeführt in stiller Präzision. Zuletzt besteigen die beiden Harpuniere die Boote, dann wird zügig achteraus gerudert, dahin, wo die Wale gesichtet wurden. Die beiden zur Paarung bereiten Tiere haben die Gefahr noch nicht gewittert, als auch schon eine Harpune in den Rücken des Weibchens dringt. Vor Schmerz bäumt sich das zu Tode geängstigte Tier auf und schlägt so heftig mit der Fluke, dass die Männer sich nicht zum Lanzen nähern können. Da der Walbulle inzwischen entkommen ist, wendet sich nun auch die zweite Slup dem verwundeten Tier zu. Schon setzen die Seeleute die Lanzen zum Stoß an, als ihr Boot von einem heftigen Schlag der Schwanzflosse zum Kentern gebracht wird. Nun gelten die Anstrengungen nur noch dem eigenen Überleben, für das ihnen im eiskalten Wasser nur wenige Minuten verbleiben. Noch einige Augenblicke ist die Harpune im Rücken des Wals zu sehen, dann entschwindet auch sie in den Fluten der Barentssee.

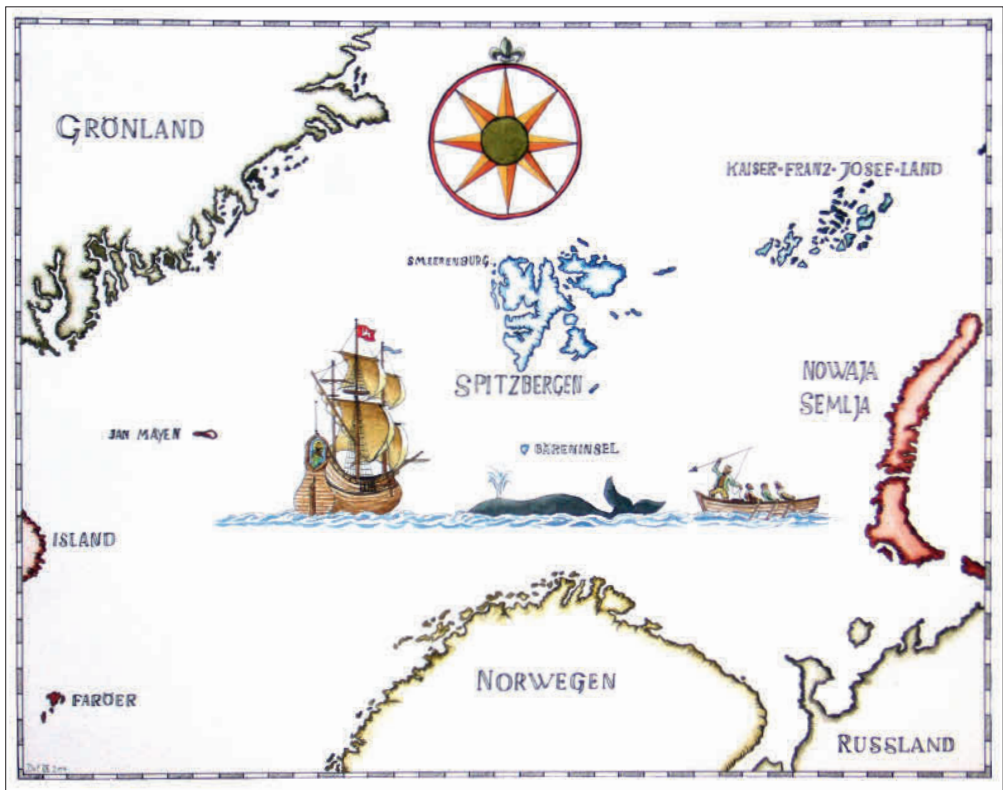
Dieses nördlich von Norwegen gelegene Schelfmeer wird im Osten von der russischen Doppelinsel Nowaja Semlja und im Norden von den Inselgruppen Svalbard und dem Franz-Josef-Land begrenzt. Im Westen schließt sich die Grönlandsee an. Als Ausläufer des Golfstroms bestimmt der Nordatlantikstrom maßgeblich die Wassertemperatur. Im vergleichsweise warmen Wasser gedeiht eine reichhaltige Biomasse. Vom Phytoplankton, wie beispielsweise den Kiesel- und Grünalgen, lebt das Zooplankton, zu dem Kleinkrebse und der Krill gehören. Der Krill wiederum ist die

überwiegende Nahrungsgrundlage der Bartenwale, zu denen auch der Grönlandwal zählt.

Die Bestände sind im 17. Jahrhundert noch so reichhaltig, dass sich die Männer an Bord der JONAS IM WALFISCH von dem Fehlschlag nicht entmutigen lassen. Und so begeben sie sich sogleich erneut auf die Jagd. Doch an diesem ersten Julitag des Jahres 1671 ist ihnen das Glück nicht hold. Als sie dicht bei ihrem Schiff einen weiteren Wal ausmachen, setzen sie schnell vier Boote aus, um ihr Jagdglück zu erzwingen. In seiner blinden Flucht vor den Jägern taucht das Tier direkt vor den Harpunen eines holländischen Walfängers auf – der das Angebot dankend annimmt. Die Nähe eines anderen Walfängers ist in dieser Zeit keine Seltenheit. Friderich Martens beschreibt in seinem 1675 veröffentlichten Reisebericht, dass sich des Öfteren bis zu dreißig Schiffe in Sichtweite zählen ließen. Seit einem Dreivierteljahrhundert ist da bereits das sonst so entlegene Nordmeer das Ziel von Walfängern aus den unterschiedlichsten Ländern und Städten.

Die in kaufmännischen Angelegenheiten so emsigen Niederländer sind zu dieser Zeit die führende Nation im Walfanggeschäft. Inspiriert wurden sie durch einen Bericht ihres Landsmanns Gerrit de Veer, der als Teilnehmer der 1596 begonnenen Expedition von Willem Barents ein ausführliches Journal darüber schrieb. Dessen Auftrag war jedoch keineswegs die Erforschung des arktischen Meeres. Jahrzehntlang hatten die Niederlande eine intensive Handelsbeziehung mit Portugal gepflegt. Doch nach der Vereinnahmung Portugals durch Spanien im Jahre 1580 wechselte der ehemalige Handelspartner in das Lager des niederländischen Erzfeindes. Nun schickte sich die junge Republik an, eigene Handelswege zu erschließen. Eine der zu prüfenden Optionen war die Nordostpassage, ein Seeweg in den Pazifik





Karte zu den Walfanggebieten nördlich von Norwegen. (Zeichnung des Verfassers nach zeitgenössischen Vorlagen)

rund um die russische und asiatische Nordküste. Im Auftrag des Amsterdamer Rates starteten zwei Schiffe unter den Kapitänen Jacob van Heemskerck und Jan Cornelijzen Rijp. Willem Barents wurde als Expeditionsleiter bestellt. Im Juni 1596 entdeckten sie die Bäreninsel und wenig später Spitzbergen. Bald darauf trennten sich jedoch ihre Wege; Rijp versuchte bei Spitzbergen eine nördliche Route zu finden, während sich Heemskerck und Barents entschlossen, zur Westküste von Nowaja Semlja vorzudringen. Doch das dichte Packeis stoppte sie und zwang sie zu einer Überwinterung. Als im Frühjahr ihr Schiff den Kampf gegen den Eisdruck verlor und sank, wagte man das lebensgefährliche Unterfangen, mit den beiden verbliebenen Booten das Festland zu erreichen. Tatsächlich gelang die Rettung, aber unter erheblichen Opfern. Eines war Barents, der einer langwierigen Krankheit erlag. Trotz seiner tragischen Erfolglosigkeit wurde er mit seiner

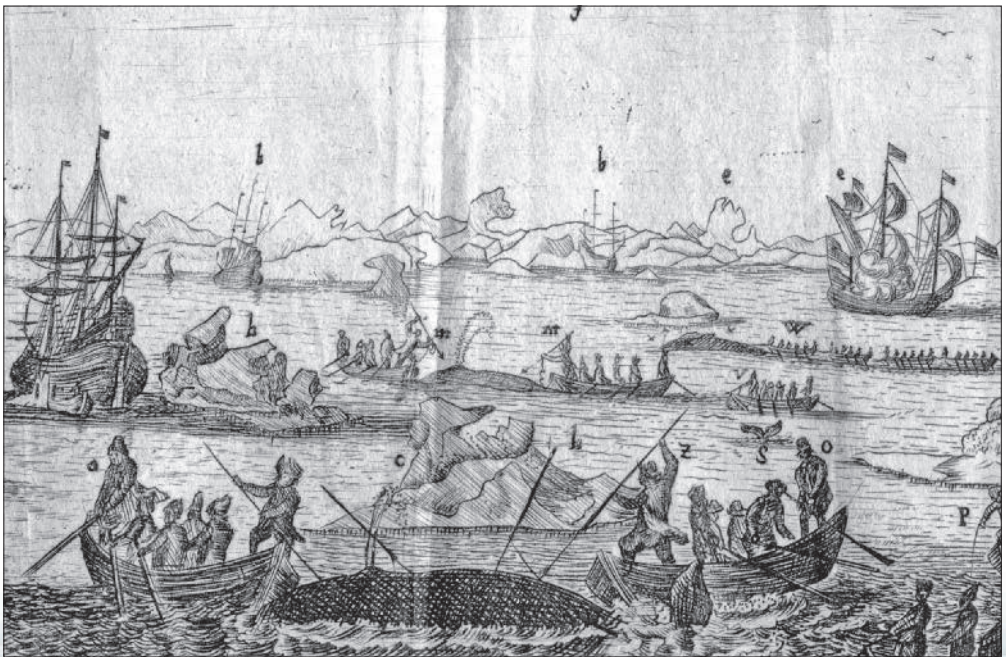
Reise legendär. Die Berichte der Heimkehrer über die Reichhaltigkeit der Meeresfauna erregte die Neugier ihrer Landsleute. Fortan entsandten diese Walfänger in die Gewässer um Spitzbergen. Als Henry Hudson 1607 ebenfalls mit der Suche nach der Nordostpassage scheiterte, aber gleichfalls die Kunde von den reichen Walbeständen mit in seine Heimat brachte, begann ein internationaler Ansturm auf die großen Meeressäuger. Neben Holländern und Engländern begaben sich nun auch Franzosen und Basken ins Nordmeer, um dort ihr Glück zu erjagen. Und ab 1644 folgten ihnen auch die Deutschen, allen voran die Hamburger. So wie der Walfänger JONAS IM WALFISCH, der von der Hansestadt aus in den siebziger Jahren dieses Geschäft betreibt.

Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um eine Fleute handelt, denn dieser Schiffstyp ist der am häufigsten verbreitete im Walfang. Die Fleute, eine niederländische Konstruktion, ist als

Handelsschiff konzipiert und hat daher eine ausgesprochen bauchige Form, um möglichst viel Ladung aufzunehmen. Optisch wird diese runde Erscheinung noch durch ein sehr schmales Deck verstärkt. Damit reagierten die Holländer auf die dänische Zollerhebung im Öresund, die nach der Decksfläche berechnet wird. Das dreimastige Schiff ist rahgetakelt, nur am hinteren Mast ist ein Besansegel angeschlagen. Der insbesondere im Walfang eingesetzte „Noortsvaerder“ ist am Bug mit zusätzlichen Planken zum Schutz vor dem Eis verstärkt. Zierrat ist eher verpönt, nur der Heckspiegel weist gelegentlich bildliche Darstellungen auf.

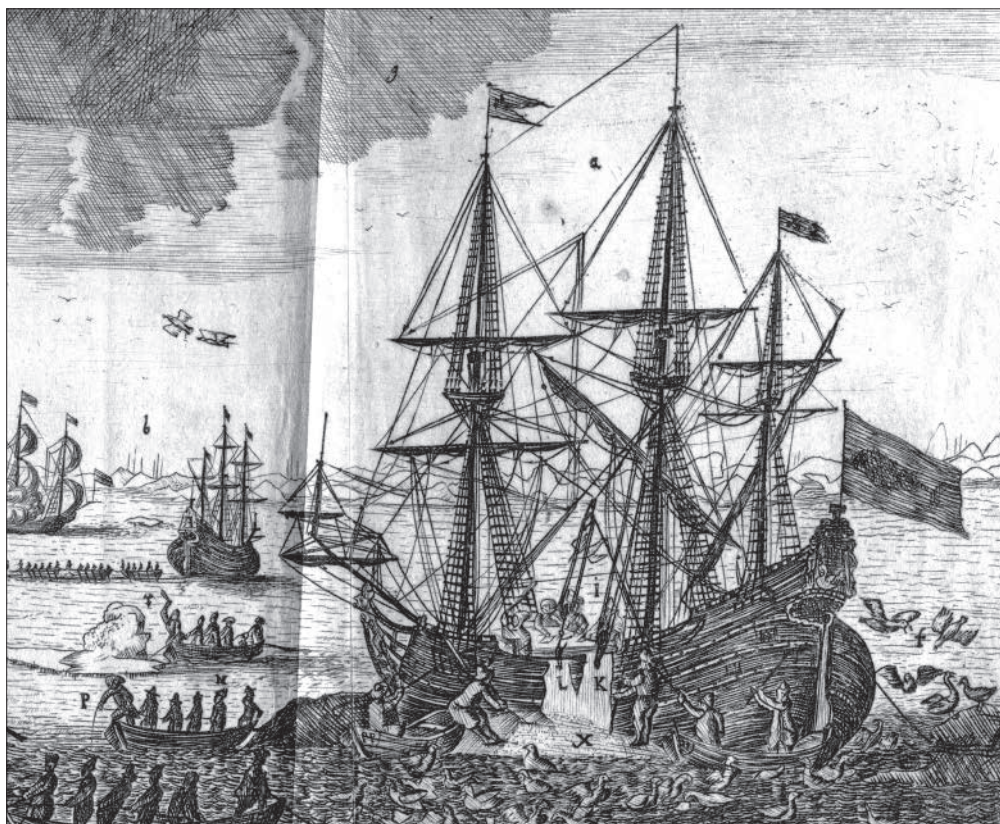
Auf der *JONAS IM WALFISCH* heuert Friderich Martens 1671 als Barbier an. Im 17. Jahrhundert hat sich der Schiffsbarbier keineswegs nur der Pflege der Bart- und Haartracht der Mannschaft zu widmen. Da Erkrankungen und Verletzungen zu den regelmäßigen Vorkommnissen einer damaligen Schiffsreise zählen, ist Martens, der wohl auch eine ärztliche Ausbildung erhalten hatte, primär mit der Wundheilung und Krankenpflege

beauftragt. Und er verfügt neben seinen schriftstellerischen und künstlerischen Talenten auch über gute naturwissenschaftliche Kenntnisse. So verwundert es nicht, dass das Gros seiner Aufzeichnungen von geologischen, meteorologischen, zoologischen und botanischen Beobachtungen geprägt ist. Das macht seinen von ihm selbst illustrierten Bericht nicht nur für seine Zeitgenossen interessant, für die noch im selben Jahrhundert Übersetzungen in italienischer, niederländischer, englischer und französischer Sprache erscheinen. Bis weit ins 18. Jahrhundert gelten seine Reisebeschreibungen als wichtigste Informationsquelle über die geologischen und biologischen Begebenheiten des Eismeereres. Und natürlich als detail- und kenntnisreiche Schilderung des seinerzeitigen Walfangs. Oft sind die Boote auf das schnelle Abfieren bei Sichtung eines Wales vorbereitet, indem sie dafür in spezielle Flaschenzüge gehängt werden. Genau so häufig werden sie aber auch schon zuvor ins Wasser gelassen, um die Reaktionszeit kurz zu halten, wenn sich der Blas auf der Wasseroberfläche zeigt. In



Die Jagd auf den Wal. Ausschnitt aus einer Illustration in der 1675 in Hamburg erschienenen Ausgabe der Reisebeschreibung von Friderich Martens (DSM-Bibliothek: 82-844 GQ)





Die Verarbeitung des Wals an der Seite des Mutterschiffs zeigt dieser ebenfalls dem Buch von Martens entnommene Stich.

kurzen, heftigen Ruderschlägen nähert man sich dem Opfer, damit der im Bug sitzende Harpunier sein Wurfgeschoss in den Leib des großen Säugers schleudern kann. Wie ein Pfeil hat die Harpune zwei Widerhaken, um sich im Fleisch festzusetzen. Die Köpermitte ist das bevorzugte Ziel, da jahrelange Erfahrungen lehren, dass Treffer in Kopf oder Schwanz keinen festen Halt bieten. Sitzt die Harpune sicher, beginnt der eigentliche Kampf. Der Wal zieht an, um zu entkommen, und das Seil am Harpunenende entrollt sich langsam, aber kontrolliert. Nun zieht der Gejagte unfreiwillig seine Jäger. Dabei zeigt sich, dass die Tiere in der Lage sind, ihre Intelligenz zu nutzen. Nicht selten versuchen sie, unter ein Eisfeld abzutau-chen, um an der Eiskante die Fänger abzustreifen. Das ist mit höchster Lebensgefahr für die Männer verbunden und nicht selten kommt es zu

Unfällen mit tragischem Ausgang. Überstehen die Boote dieses Manöver oder können es gar meiden, heißt es, sich in Geduld zu üben, bis der Wal ermüdet. Konnten die Seeleute schon nach dem Harpunieren zum Lanzen ansetzen, verkürzt das in der Regel die Jagdzeit. Denn zahlreiche Wunden führen zu einem höheren Blutverlust und somit zur schnelleren Erschöpfung des Riesentieres. Ist der Wal am Ende seiner Kraft, versetzen die Lanzen ihm die Todesstöße. Das Sterben der Wale ist auch dann noch ein zähes und grausames Geschäft. Es kann Stunden dauern, bis die Tiere ihren Überlebenskampf in einem von ihrem eigenen Blut gefärbten Meer aufgeben. Ist der Wal schließlich verendet, bugsieren ihn vier bis fünf Boote zum Mutterschiff. Dort beginnt alsbald die Verwertung des Kadavers. Zwei Männer besteigen vorsichtig das tote

Tier. Sie haben sich Nägel durch die Sohlen ihres Schuhwerks getrieben, um auf der glatten Haut nicht abzurutschen. Hinter dem Kopf vom Auge aus schneiden sie einen breiten Streifen aus der Speckhaut, den sie das Kenterstück nennen. Daraus wird ein kleines Stück herausgetrennt und ein Strick hindurchgeschoben, an dem die abgetrennte Haut nun bis zum Mastkorb hochgezogen wird. Auch der Wal wird durch dieses Manöver teilweise aus dem Wasser gehoben. Die einseitige Gewichtsbelastung führt zu einer enormen Krängung des Schiffes. Die beiden Speckschneider können nun die gesamte Speckhaut des Tieres abschälen. Bei geübten Walfängern gelingt dies oftmals in einem Stück. Da sie den gefährlichsten Teil im Verarbeitungsprozess übernommen haben, gebührt ihnen ein zusätzlicher Lohn. Das Wasser rund um das Schiff und auch das Deck sind inzwischen blutrot getränkt. Ein bestialischer Gestank lastet auf der Szenerie. Dabei ist die Geruchsbildung bei einem frisch erlegten Tier noch nicht einmal am intensivsten. Wenn ein Kadaver, der schon mehrere Tage im Wasser trieb, verarbeitet wird, steigert sich der Gestank allerdings ins Unerträgliche. Er zieht in Haut, Haar und Kleidung ein und wird zu einem ebenso penetranten wie permanenten Reisebegleiter. Nun bewährt sich die Arbeitsteilung im Verarbeitungsprozess. Zwei weitere Speckschneider zerteilen mit mannslangen Messern die Speckhaut in kleinere Einheiten von der Länge einer halben Elle. Diese werden unter Deck von der Haut befreit und in kleinere Speckwürfel geschnitten, die schließlich auf die Fässer verteilt werden. Zuletzt trennt man aus dem Maul die Barten, die unter dem Namen „Fischbein“ unter anderem zu Korsettstäben verarbeitet werden.

Nach alter Sitte gehört das Fischbein ausschließlich den Kaufleuten, während der Lohn der Mannschaft nach dem Umfang des gewonnenen Walspecks bemessen wird. Für die Hamburger Walfänger endet mit der Fassabfüllung die Verwertung, sie ziehen es vor, den Walblubber in ihren heimischen Transiedereien weiter zu verarbeiten. Anders die Franzosen, die ein Abkochen direkt an Bord bevorzugen. Die Hollän-

der haben jahrzehntlang das Abkochen direkt vor Ort betrieben und dafür 1614 auf der Insel Amsterdamøya an der äußersten Nordwestküste Spitzbergens eine Transiederei in Smeerenburg angelegt, die sie aber nach einigen Jahrzehnten wieder aufgeben. So bleibt Martens nur noch übrig, über verlassene Gebäude und Gerätschaften in Smeerenburg und der Harlinger Kocherei, einer weiteren holländischen Gründung auf der Insel Danskøya, zu berichten.

Die Niederländer selbst fingen schon rechtzeitig damit an, ihre Fanggründe auch in andere Regionen zu verlegen. Dabei zog man immer weiter westwärts. Zunächst entdeckte man die reichhaltigen Bestände rund um Jan Mayen, später wagte man sich bis in die Davisstraße und die Baffin Bay an der Westküste Grönlands vor. Denn zu Zeiten der geschilderten Reise hatte der Walfang in der Barentssee seinen Höhepunkt schon hinter sich. Die Bestände des Grönlandwals waren bereits stark dezimiert, ein paar Jahrzehnte später, zu Beginn des 18. Jahrhunderts, war das Tier rund um Spitzbergen nahezu ausgerottet. Schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts zeigte sich, dass der rücksichtslose Umgang mit natürlichen Ressourcen menschlichem Verhalten offensichtlich immanent und kein Phänomen industrialisierter Fangmethoden ist. Der Grönlandwal war dabei das geeignete Opfer: Mangels natürlicher Feinde war er ohne Scheu vor den Menschen und wegen seiner vergleichsweise geringen Geschwindigkeit leicht zu erjagen. Und letztlich war seine bis zu 60 cm dicke Speckschicht unter ökonomischen Aspekten sehr ergiebig. Das Überleben seiner Art verdankt der Grönlandwal dem Völkerbund, der ihn 1931 als erstes Wildtier weltweit unter Schutz stellte. Friderich Martens und seinen Zeitgenossen muss man zugute halten, dass ihrer Zeit ein Bewusstsein für Umwelt- und Artenschutz völlig fremd ist. So bleibt sein Bericht geprägt von einer aufmerksamen Beobachtung aller natürlichen Erscheinungen, die die forschende Neugier der kommenden Aufklärung vorwegnimmt. Und letztlich ist es das erste deutschsprachige Zeugnis über die einmaligen Phänomene einer unbekannteren und faszinierenden Welt – der Arktis.



# „Und sah dann zu meinem großen Erschrecken einen langen Wurm ...“

Eingeweidewürmer als Gesundheitsproblem an Bord und an Land

„Drei Tropfen Opium in Wasser [...]“, so beschreibt die Kapitänsfrau Dorothea Nissen im April 1867 die medizinische Behandlung ihrer Beschwerden von bis dahin noch unbekannter Ursache. Sie ist zu jenem Zeitpunkt schwanger und befindet sich an der Seite ihres Mannes auf der Bark *MATHILDE* vor der südamerikanischen Küste.

Da sie Opium nimmt, wird sie offensichtlich von Schmerzen und Schlaflosigkeit geplagt. So ist die 25-Jährige zu verstehen, wenn sie schreibt, dass sie kaum liegen könne. Zusätzlich leidet sie unter

Fieber, „bricht, bis es blutig ist“, erträgt weder Essen noch Trinken. Diese Beschwerden kommen nicht plötzlich, sondern plagen die junge Frau schon eine Weile. Sie ist erschöpft und hofft nun, im Opium Ruhe zu finden – doch sie irrt. Von der Übelkeit übermannt, setzt sie sich auf und erbricht das schlaf- und rauschfördernde Mittel, mit dem Ergebnis, dass sie die Ursache ihres Leidens erfährt: „*Mein Jep hörte mich und kam und indem er das Licht anzündete, spürte ich ein Stück in meinem Mund, von dem ich nicht begreifen konnte, was es war, aber dach-*

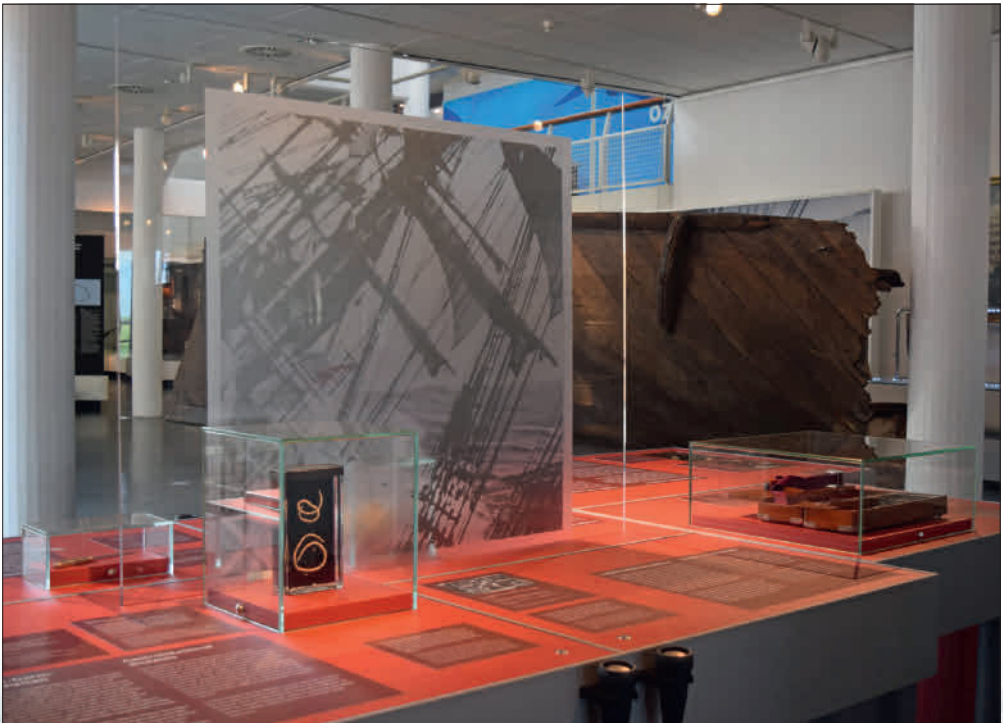


Abb. 1: Ein Geschenk des Museums für Naturkunde in Berlin: Spulwürmer in der Ausstellungsstation „Gesundheit an Bord“ des DSM. (Foto: Verf.)

te, das wäre Blut, und sah dann zu meinem großen Erschrecken bei Licht einen langen Wurm, so lang wie eine Hand und von der Größe eines dicken Bleistiftes.“ Kaum hat sie den Wurm erbrochen, geht es ihr besser. Sie kann wieder auf der Seite liegen und behält auch das getrunkene Wasser bei sich. Ihr Mann reagiert vorrausschauend. Er legt den Wurm in ein Glas mit Spiritus, um ihn im nächsten Hafen einem Arzt zu zeigen. Dieser urteilt, dass die Wurminfektion ungefährlich sei, eine vollständige Behandlung jedoch Probleme bereite, da diese das noch ungeborene Kind schädigen könnte. Dorothea erhält Tropfen, deren Inhaltsstoffe dem Leser unbekannt bleiben. Inwieweit sie helfen, ist ebenfalls unklar. Immerhin erwähnt sie Würmer in ihren Tagebüchern kein weiteres Mal. Krank bleibt sie jedoch. In den kommenden Wochen plagt sie sich mit Blasen und Schmerzen im Mund, ihrer Meinung nach Symptome von Mundfäule. Zudem hat sie Verstopfungen und Blut im Stuhl. Opium nimmt sie weiterhin in kleinen Dosen ein, sobald sie zu große Schmerzen erleidet, unter anderem auch im Juni 1867, kurze Zeit bevor ihre Tochter geboren wird.

Dass Seeleute und Mitreisende von Eingeweidewürmern geplagt wurden, war keine Seltenheit. Dorothea Nissen berichtet beispielsweise, dass der Koch der MATHILDE unter Bandwurmbefall litt. Bandwürmer werden in der Regel über den Darm ausgeschieden. Dorothea verlor ihren parasitären „Gast“ jedoch oral. Mit großer Wahrscheinlichkeit handelte es sich demnach um einen Spulwurm (*Ascaris lumbricoides*, Abb. 1). Spulwürmer gehören zu den Fadenwürmern (*Nematoda*). Sie werden in der Regel im Larvenstadium über den Mund aufgenommen, etwa durch verunreinigte Nahrungsmittel oder entsprechendes Trinkwasser. Spulwurmlarven bohren sich durch die Darmwand und gelangen über die Blutbahn in die Lunge, die Luftröhre, den Rachen, die Speiseröhre und schließlich wieder zurück in den Magen. Die weiblichen Spulwürmer können im menschlichen Körper eine Länge von bis zu 40 cm erreichen, die männlichen Würmer werden nur etwa halb so lang. Die typischen Sym-

ptome wurden von Dorothea Nissen anschaulich beschrieben. Demnach leiden Betroffene unter Fieber, Atembeschwerden und Husten, weiterhin unter Übelkeit, Erbrechen, Krämpfen und Durchfall. Von den tatsächlich lebensbedrohlichen Auswirkungen, wie Darmverschluss, -lähmung oder Organschäden, blieb die junge Kapitänswfrau zum Glück verschont.

Generell finden sich in der medizinischen Literatur Angaben, wonach Spulwurminfektionen hauptsächlich in Südostasien, Lateinamerika und Afrika vorkommen – eine Aussage, die sich durchaus mit den Fahrten der MATHILDE deckt, die sich vorzugsweise zwischen Asien und Südamerika erstreckten. Die Hauptverbreitungsmarker der medizinischen Literatur beziehen sich jedoch deutlich auf die Gegenwart. Schriftzeugnisse und archäologische Quellen belegen, dass Wurmerkrankungen bis zur Wahrnehmung und bewussten Durchführung hygienischer Maßnahmen ein allgegenwärtiges Problem waren. Entsprechende Schriftquellen stammen bereits aus dem alten Ägypten aus der Zeit um 1500 v. Chr., archäologische Nachweise sind sogar einige Jahrtausende älter und datieren in die Jungsteinzeit.

Aus archäologisch untersuchten Latrinen (Römische Kaiserzeit bis 19. Jahrhundert) stammen vor allem die Eier von *Ascaris* und *Trichuris*, dem Spul- und Peitschenwurm. Belege dieser und anderer parasitärer Würmer, wie die des Hundebandwurms (*Echinococcus*), liegen zudem mehrfach aus Gräbern vor. In diesem Sinne sind Archäologen und Anthropologen seit einigen Jahrzehnten zunehmend darauf bedacht, bei der Freilegung menschlicher Überreste Bodenproben aus dem Beckenbereich zu entnehmen – mit Erfolg. Die jüngsten Ergebnisse dieser Art lieferte der Magen-Darm-Inhalt König Richard III. von England. Er verstarb 1485 in der Schlacht von Bosworth, in Leicestershire. Im September 2012 wurden seine Gebeine wiederentdeckt und ergraben. Die Sedimentproben aus dem Beckenbereich erbrachten eine hohe Anzahl von Spulwurmeiern. Richard III. nahm folglich mit Fäkalien verunreinigte Speisen zu sich. Es kann nur gemutmaßt werden, ob er sich nach dem „gro-



Abb. 2: Mittel gegen Madenwürmer: Viocid aus der Schiffsapothek des Haffkahns EMMA, der heute im DSM-Museums-hafen liegt. (Foto: Verf.)

ßen Geschäft“ nicht die Hände wusch oder mit Exkrementen „gedüngtes“ Essen zu sich nahm, welches vor der Zubereitung nicht ausreichend gereinigt worden war.

Fuchs-, Hunde- und Fischbandwürmer können ebenfalls archäologisch nachgewiesen werden. Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang sogenannte Hydatiden – wenige Millimeter bis zu 30 Zentimeter große, ovale Zysten, die vor allem durch die Finnen des Hundebandwurms hervorgerufen werden. Die Finne ist eine mit Flüssigkeit gefüllte Blase, die vom menschlichen Körper als Fremdkörper angesehen wird. Folglich umgibt er diese mit einem festen, kalkhaltigen Gewebe. Je nach Ausprägung können verkalkte Hydatidenzysten auch nach dem Tod des Menschen erhalten bleiben. Sie finden sich vor allem im Bereich von Leber und Lunge, selten auch in Milz, Niere und anderen Organen.

Eine Wurminfektion war, wie dargestellt, keineswegs auf die Landbevölkerung beschränkt. See-

leute kämpften mit diesem Übel gleichermaßen – sie bezogen ihre Nahrung von Land und hielten auf den Schiffen Lebewiehe. Eine Infektion mit Spul- und Band-, aber auch Madenwürmern, die mitunter erst nach Monaten, manchmal sogar Jahren ernsthafte Konsequenzen für die Gesundheit der Betroffenen hatte, konnte folglich sowohl auf See als auch an Land lebensbedrohliche Ausmaße annehmen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit hinein wurden derartige Infektionen vor allem mit Abführmitteln, sogenannten *Laxativa*, behandelt. Erst im 19. Jahrhundert, mit der Entwicklung der Keimtheorie, die besagt, dass Krankheiten durch kleinste Mikroorganismen übertragen werden, wurden auch Ursache und Wirkung der Eingeweidewürmer näher erforscht. Dies führte zu einer zunehmend erfolgreicherer Prävention und Behandlung von parasitären Würmern. Dennoch gehörten Pillen speziell gegen Madenwürmer (Abb. 2) auch noch im 20. Jahrhundert zur üblichen Ausstattung einer Schiffsapothek.



# Ein kleiner Dank an die Retter

Schenkung aus England erinnert an den Untergang der TARGIS



Blick von der RANGITATA auf die brennende TARGIS. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Bagnall sen.)

Das im englischen Plymouth registrierte, 1929 bei John Brown in Clydebank gebaute Passagiermotorschiff RANGITATA der Federal Steam Navigation Company durchpflügte im Juli 1930 mit 15

Knoten Geschwindigkeit den Atlantik. Der schicke Liner verkehrte damals regelmäßig zwischen England und Australien bzw. Neuseeland und befand sich auf der Heimreise, als der Funker einen Notruf des deutschen Frachtschiffes TARGIS auffing, das von Valparaiso kommend Kurs auf Hamburg genommen hatte.

Die TARGIS war 1917 von der Werft J. Frerichs in Einswarden gebaut worden und, wie Arnold Kludas in seiner Chronik der Schiffe des Norddeutschen Lloyd berichtet, 1923 schon einmal durch einen Ladungsbrand gesunken, aber wieder gehoben und 1925 von der Roland-Linie in Dienst gestellt worden. Durch Fusion war das Schiff im folgenden Jahr in den Besitz des Norddeutschen Lloyd übergegangen. Der Dampfer trug knapp 10.000 t und bot darüber hinaus Platz für zwölf Kajütpassagiere. Seine Besatzung zählte 53 Köpfe.

Die Notlage der TARGIS im Sommer 1930 war offen-

sichtlich dadurch entstanden, dass sich ein Teil der Baumwollladung selbst entzündet und der Brand anschließend auf die Salpeterladung übergegriffen hatte. Die Besatzung hatte gerade erst

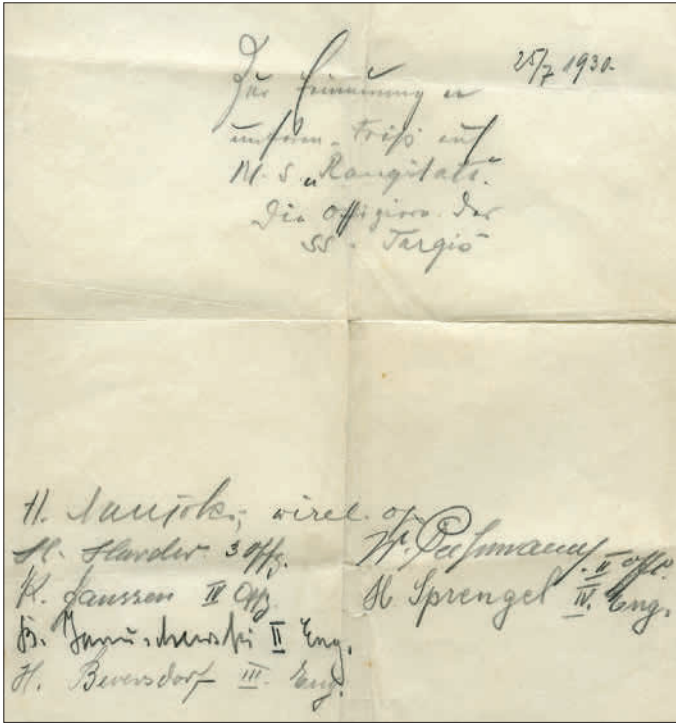
Qualm aus einem der Laderaumlüfter aufsteigen sehen, als auch schon die erste Luke in die Luft flog und in der Folge, so ein Bericht der „Hansa“ aus dem Jahre 1937, eine Explosion der anderen folgte und das ganze Schiff mit einem Regen glühenden Salpeters überzog. Wie die Telefunken-Zeitung im Oktober 1930 berichtete, hatte der Kapitän sofort den „Funkbeamten“ angewiesen, S.O.S zu senden. Neben der RANGITATA empfangen auch die Dampfer CERTALIS und SANTA AURORA den Notruf, doch die RANGITATA war der Position der TARGIS offensichtlich am nächsten. Zwar brach der Funkkontakt zum Havaristen ab, als die Flammen die Brücke und den Funkraum der TARGIS erreichten, aber die Wetterbedingungen waren gut, so dass das Schiff in der Nähe seiner zuletzt angegebenen Position verblieb. Am Morgen des 17. oder 18. Juli – die Angaben variieren je nach Quelle – meldete der Ausguck der RANGITATA eine dunkle Wolke am Horizont und bald konnte man den brennenden Lloyd-Dampfer ausmachen. Zeitweilig schossen gewaltige Flammen, die bis zu den Mastspitzen reichten, aus dem Laderaum des Schiffes, das zwei Tage später sinken sollte. Unmittelbar nach dem Eintreffen begannen die



Rettungsboote mit Schiffbrüchigen der TARGIS gehen längsseits der RANGITATA.



Dieses Bild zeigt neben den Schäden auf dem Vorschiff auch die Zerstörung der Aufbauten vor dem Schornstein der TARGIS.



Das Erinnerungsschreiben der TARGIS-Offiziere.

Rettungsmaßnahmen. Die gesamte Mannschaft sowie zehn Passagiere, darunter zwei Frauen und zwei Kinder, wurden aus den Rettungsbooten der TARGIS geborgen. Alle waren wohlbehalten, sieht man von Verbrennungen an den Händen ab, die sich einige Seeleute beim Abseilen der Boote entlang der rotglühenden Schiffswand zuzogen. Als das Rettungswerk eigentlich bereits vollendet war, entschloss sich der Kapitän der TARGIS, ungeachtet der großen Gefahr, noch einmal an Bord seines Schiffes zurückzukehren, um auf dem noch vom Brand verschonten Achterdeck das dort als Lebendproviant mitgeführte

Schwein zu erschießen und so vor dem qualvollen Flammentod zu bewahren – eine „human mission“, wie die australische Zeitung „The Advocate“ am 28. Juli 1930 anerkennend berichtete, dem Tag, an dem die RANGITATA die Schiffbrüchigen in Southampton anlandete.

Die Rettung der TARGIS-Schiffbrüchigen fand wenig später offizielle Anerkennung durch den Bremer Senat, der dem Kapitän der RANGITATA, J. L. B. Hunter, in London ein silbernes Ehren Geschenk überreichen ließ. Eine ganz andere Form der Erinnerung an den glücklichen Ausgang des Seenotfalls verdankt das Archiv des DSM Herrn Anthony Bagnall aus dem südwestlich von Li-

verpool gelegenen Heswall. Herr Bagnall ist der Sohn eines der damaligen Offiziere der RANGITATA und hat dem DSM im vergangenen Jahr Kopien einiger Fotografien überlassen, die der Vater bei der Rettungsstat aufgenommen hatte. Ferner schenkte er dem Museum eine originale handschriftliche Notiz der TARGIS-Offiziere, in der es heißt: *Zur Erinnerung an unseren „Trip“ auf M. S. „Rangitata“. Die Offiziere des SS „Targis“.* Darunter folgen die Unterschriften von sechs nautischen und technischen Offizieren sowie dem Funkoffizier H. Naujoks. Vielen Dank an dieser Stelle noch einmal, Mr. Bagnall!



## Die Mitgliederversammlung des Fördervereins am 3. Mai 2014

Die diesjährige Mitgliederversammlung des Fördervereins war – auch bei dem sich anschließenden Rahmenprogramm – nicht nur sehr gut besucht, sondern zugleich eine sehr harmonische und konstruktive Veranstaltung. Viele Mitglieder reisten von weit her an und brachten sich mit vielerlei Diskussionsbeiträgen in die Versammlung ein.

Der Vorsitzende, Herr Schütte, eröffnete die Mitgliederversammlung und dankte Herrn Dr. Peters für den vorangegangenen, interessanten Vortrag über „Museumshäfen und Traditionsschiffe“. Sein besonderes Willkommen ging an die Geschäftsführende Direktorin des Museums, Frau Prof. Dr. Kleingärtner, den Kaufmännischen Ge-

schäftsführer, Herrn Otten, und die neuen Mitglieder, die erstmals an der Jahresversammlung teilnahmen. Zwei Vorstandskollegen, Herr Dr. Ernst und Herr Schmidt, mussten zu ihrem Bedauern aus terminlichen bzw. gesundheitlichen Gründen die Teilnahme absagen. Herr Schütte richtete von beiden Herren die herzlichsten Grüße an die Mitglieder aus.

Herr Schütte zeigte sich sehr erfreut über die vielen Anmeldungen zur diesjährigen Mitgliederversammlung und lobte Frau Schulz für das attraktive Rahmenprogramm. Er erläuterte, dass sich die meisten Mitglieder zur Besichtigung des Aeronauticum angemeldet hatten. Auch der Besuch des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und

### Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie  
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten  
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



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

Meeresforschung (AWI) am nächsten Tag war auf so großes Interesse gestoßen, dass die Interessierten in zwei Gruppen aufgeteilt werden mussten und noch eine zusätzliche Führung mit Herrn Keweloh durch das Deutsche Schifffahrtsmuseum angeboten wurde.

Bevor Herr Schütte in die Tagesordnung einstieg, bat er die Anwesenden, der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen 28 Mitglieder zu gedenken. Einige Austritte gab es im vergangenen Jahr zu verzeichnen, die in den meisten Fällen aus gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen erfolgten. Glücklicherweise konnte der Förderverein aber auch 136 neue Mitglieder aufnehmen.

Anschließend berichtete Herr Schütte über die Förderaktivitäten des Vereins: Zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ca. 160.000 Euro aufgewendet wurden, wurden im Februar d. J. Förderanträge in Höhe von 10.000 Euro genehmigt. Es handelte sich hierbei um die Finanzierung einer Publikation zur Geschichte des DSM sowie der Aktualisierung der Software für die Datenbank „Schiffsliste“ mit mehr als 80.000 Datensätzen. 45.000 Euro wurden für den Neuaufbau des historischen Wasserstandanzeigers bewilligt, dessen Gesamtkosten sich auf 145.000 Euro belaufen. Auch für die Dockung der SEUTE DEERN wurde eine Ansparrücklage von 150.000 Euro durchfinanziert.

Herr Schütte zeigte sich besorgt um den Zustand der Exponate im Museumshafen und versprach, dass man in dieser Sache mit dem Direktorium des DSM in eine ernsthafte Diskussion getreten sei. Glücklicherweise können nun, durch eine Satzungsänderung im letzten Jahr, zukünftig auch Aufwendungen für den Erwerb und die Unterhaltung von Exponaten durch den Förderverein bezuschusst werden.

Im Anschluss berichtete Frau Prof. Dr. Kleingärtner über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums. Sie bedankte sich für die großzügige Unterstützung durch den Förderverein für die Finanzierung von Druckerzeugnissen, die für die Evaluierung unerlässlich waren.

Weiterhin wies sie auf die vielen Aktivitäten des Hauses im Vorfeld der Evaluierung hin, die u.

a. im Jahresbericht 2013 dargestellt sind. Das DSM sei nach sehr intensiven Vorbereitungen im vergangenen Jahr gut aufgestellt gewesen und die Prüfungskommission habe sich nach der Prüfung am 29. und 30. April sehr positiv über die Gastfreundschaft des Hauses und die engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geäußert. Ein Ergebnis der Evaluierung, welchem sie hoffnungsfroh entgegen sehe, sei allerdings erst in der zweiten Jahreshälfte zu erwarten. Frau Prof. Dr. Kleingärtner ging anschließend auf das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit den Schiffen im Museumshafen ein. Sie berichtete, dass im DSM eine interne Arbeitsgruppe gegründet wurde, die derzeit den Erhaltungszustand und die nötigen Sanierungsmaßnahmen für jedes Schiff dokumentiert und einen Zeit-/Kostenplan für die Sanierung der Schiffe erstellt. Weiterhin sollen die Nutzungskonzepte der Schiffe im Vergleich zum nationalen und internationalen Umfeld bewertet und ggf. auch neu überdacht werden. Die Museumsschiffe und den Museumshafen könne man allerdings nicht losgelöst von der Einbindung in das Umfeld sehen. Daher nahm Frau Prof. Dr. Kleingärtner die von Herrn Dr. Peters in seinem Vortrag geäußerte Idee einer „Maritimen Meile“ gerne auf. Sie gab allerdings zu bedenken, dass die Unterhaltung der Schiffe unabhängig davon einen großen finanziellen Kraftakt für das DSM bedeute, der nur durch die Unterstützung aller am Erhalt des Museumshafens Interessierten gemeistert werden könne.

Folgend stellte sich der neue Kaufmännische Geschäftsführer des DSM, Herr Dipl.-Verwaltungswirt Otten, vor und erläuterte kurz seinen beruflichen Werdegang. Seit 1975 ist er als Beamter beim Magistrat der Seestadt Bremerhaven beschäftigt und seit dem 1. Januar 2014 im Rahmen einer Zuweisung im DSM tätig. Er erklärte, dass die Tätigkeit im Direktorium des DSM eine großartige Herausforderung sei und ihm viel Freude bereite. Zudem begehe er im nächsten Jahr sein 40. Dienstjubiläum – und auch das DSM habe im nächsten Jahr sein 40. Jubiläum. Herr Schütte bedankte sich und wünschte dem Direktorium viel Glück und Erfolg bei den anstehenden Aufgaben.



Der Erhaltung der Schiffe im Museumshafen will der Förderverein in der kommenden Zeit seine besondere Aufmerksamkeit widmen. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)

Die Schriftführerin, Frau Schulz, zeigte sich sehr erfreut darüber, dass in diesem Jahr wieder einmal über 200 Anmeldungen von Mitgliedern aus 62 Städten eingegangen waren. Sie stellte fest, dass der Förderverein mit derzeit 2.981 Mitgliedern einer der größten kulturbezogenen Fördervereine Deutschlands sei und sich beharrlich der Mitgliederzahl von 3.000 näherte. Sie bat die Mitglieder, in ihrem Familien- und Freundeskreis kräftig für den Verein zu werben. Frau Schulz stellte auch den neugestalteten Informationsflyer des Fördervereins vor und ermunterte die Mitglieder, zuzugreifen und einige Exemplare mitzunehmen und weiterzugeben – vielleicht könne man dann im nächsten Jahr das 3.000 Mitglied begrüßen. Frau Schulz erläuterte ferner, dass der Förderverein keinem Selbstzweck diene, sondern als größter privater Sponsor aus Mitgliedsbeiträgen und großzügigen Spenden von befreundeten Unternehmen maßgeblich die wissenschaftliche Arbeit sowie Forschungsprojekte des DSM unterstütze. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Museums wüssten das Engagement des Fördervereins sehr zu schätzen – nicht nur auf der Führungsebene, sondern jeder auf seinem Platz.

Abschließend bedankte sich Frau Schulz bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an der Museumskasse wie auch bei den Pächtern des Cafés, dem Ehepaar Himme, für ihren „Marketingeinsatz an der Besucherfront“.

Anschließend eröffnete der designierte Schatzmeister, Herr Brüggemann, die Rechnungsprüfung für das Jahr 2013. Er erörterte die Aktiva und Passiva der Bilanz in einer Präsentation, die für alle Anwesenden gut nachvollziehbar war. Herr Brüggemann erklärte, dass sich die liquiden Mittel auf rund 432.000 Euro belaufen und die Mitgliedseinnahmen (inkl. Mitgliederspenden) im vergangenen Jahr um ca. 20.000 Euro höher waren als in 2012, die Zinserträge leider etwas geringer. Herr Brüggemann sieht die Finanzen des Vereins in guter Verfassung.

Im nächsten Tagesordnungspunkt berichteten die Rechnungsprüfer, Frau Feist und Herr Krämer, dass für das Geschäftsjahr 2013 auftragsgemäß geprüft wurde. Herr Krämer erläuterte, dass es keine Einwände gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung gab und empfahl den Mitgliedern, dem Schatzmeister und dem Vorstand in diesem Punkt Entlastung zu erteilen. Die Entlastung





des Vorstands durch die anwesenden Mitglieder erfolgte ohne Gegenstimme. Auch die Wiederwahl der Rechnungsprüfer geschah ohne Gegenstimme, beide nahmen die Wahl dankend an.

Als weiterer Tagesordnungspunkt folgten die Vorstandswahlen. Herr Schütte erklärte, dass er bereits im letzten Jahr auf die satzungsgemäß notwendigen Vorstandswahlen in diesem Jahr hingewiesen und um Mitteilung gebeten hatte, wer sich zur Wahl stellen möchte. Es hatten sich Herr Brüggemann, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Sparkasse Bremerhaven, und Herr Dr. Schlager, Vorstandsmitglied im Bankhaus Neelmeyer, bei ihm gemeldet. Beide Herren hatten sich den Anwesenden bereits vorgestellt und erklärt, dass sie gern im Vorstand des Fördervereins mitarbeiten würden.

Die folgenden Vorstandsmitglieder wurden ohne Gegenstimme für die nächsten drei Jahre gewählt und nahmen die Wahl an: als 1. Vorsitzender Herr Dietrich Schütte, als 2. Vorsitzender Herr Dr. Manfred Ernst, als Schatzmeister Herr

Claus Brüggemann, als Schriftführerin Frau Sabine Schulz, als stellvertretender Schriftführer Herr Dr. Frank Schlager und als Beisitzer die Herren Werner Lüken und Klaus Jürgen Meyer. Im Anschluss bedankte sich der Vorsitzende bei den scheidenden Vorstandskollegen, Herrn Fründt und Herrn Schmidt, für ihre langjährige und fruchtbare Tätigkeit im Vorstand des Fördervereins sehr herzlich und wünschte ihnen sowie ihren Familien alles erdenklich Gute.

Herr Schütte dankte auch den Mitgliedern und Sponsoren für die großartige Unterstützung. Er bat diejenigen, die auch Verantwortung für den Verein übernehmen möchten, sich gern bei der nächsten Mitgliederversammlung als Rechnungsprüfer zur Wahl zu stellen und sich bei Frau Schulz bis zum 31. 10. 2014 zu melden.

Zum Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ gab es viele Wortmeldungen und Anregungen der Mitglieder. Frau Prof. Dr. Kleingärtner und Herr Schütte beantworteten die Fragen und bedankten sich für die konstruktiven Ideen und Hinweise.

# Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte

Das Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung am 3. und 4. Mai 2014

Die Begeisterung ist ungebrochen. Auch zur diesjährigen Mitgliederversammlung kamen wieder über 200 Förderer aus 62 Städten. Die Attraktivität des Rahmenprogramms hatte viele bewogen, sich erneut auf den Weg nach Bremerhaven zu machen. Das freut jedes Jahr neben dem Vorstand des Fördervereins auch die Touristiker dieser Stadt.

Gleich um 9 Uhr am Samstag, dem 3. Mai 2014, berichtete Herr Dr. Peters anschaulich und von vielen Fotos begleitet in einem interessanten und informativen Vortrag über Museumshäfen und Traditionsschiffe. Auf unseren Museumshafen muss in Zukunft ein besonderes Augenmerk gelegt werden, wenn wir die Zeugen vergangener Zeit erhalten wollen.

Die Mitgliederversammlung um 11 Uhr fand vor vollem Vortragssaal statt. Herr Schütte führte gewohnt souverän durch die Sitzung.

Die Crew der SEUTE DEERN erwartete uns dann zum traditionellen Mittagessen mit Labskaus, Fisch und Co. Mit über 150 zu servierenden Essen auch immer eine Herausforderung für Personal und Küche, aber es klappte, wie wir es gewohnt sind, gut.

Nach dem Essen fuhren wir mit drei Bussen bei schönstem Sonnenschein zum Aeronauticum, dem Deutschen Luftschiff- und Marinefliegermuseum, nach Nordholz. Die Fahrt wurde begleitet von drei Gästeführern der Bremerhaven Touristik – inzwischen umbenannt in „Erlebnis Bremerhaven, Gesellschaft für Touristik, Marketing und



Fördervereinsmitglieder beim Besuch des Aeronauticums in Nordholz. (Fotos zu diesem Beitrag: Elona Röger)



Hans-Walter Keweloh führte die Fördervereinsmitglieder rund um die Hanse-Kogge.

Veranstaltungen“ –, die uns schon auf der Fahrt interessante Informationen über Bremerhaven, aber auch einige Anekdoten zum Besten gaben. Langjährige Mitglieder unseres Vereins werden sich daran erinnern, dass das Nordholzer Museum vor allem auch in der ehemaligen Bootshalle des Deutschen Schiffahrtsmuseums sein Zuhause hat. Nach einer Einführung durch den ersten Vorsitzenden des Fördervereins des Aeronauticum, Herrn Mittelstedt, konnten sich unsere Teilnehmer einem der vier Führer anschließen, um in der Halle, aber vor allem auch draußen Wissenswertes über die Geschichte der Luftschiffahrt und der Marinefliegerei zu erfahren. Die gut erhaltenen Exponate auf dem Freigelände waren sehr beeindruckend. Besonders faszinierte die Mitglieder die VFW 614, die sogenannte „Kanzlermaschine“, mit der zwischen 1977 und 1998 Bundespräsidenten und Bundeskanzler geflogen sind.

Mit immer noch über 150 Teilnehmern war der Besuch am Sonntagmorgen im Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung auch eine Herausforderung für das AWI. Mit einem derartigen Ansturm von Interessenten an der Großforschungseinrichtung der Helmholtz-Gemeinschaft hatten wir nicht gerechnet. So mussten wir die große Gruppe auf zwei Besuchszeiten verteilen. Frau Hiller, Frau Grobe und Frau Krause gaben uns interessante und faszinierende Einblicke in die Polar- und Meeresforschung. Ein Film über das Leben in der Neumayer-Station in der Antarktis rundete das Programm ab. Parallel zu den Veranstaltungen im AWI bot Herr Keweloh für Besucher Führungen durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum an.

Das Programm endete schließlich mit der festen Absicht, auch am 25./26. April 2015 wieder ein spannendes Wochenende in Bremerhaven anzubieten. Die Vorbereitungen laufen bereits.



# „Ein bisschen wie auf der Walz . . .“

Auszubildende des Deutschen Schifffahrtsmuseums absolviert Auslandspraktikum



Die DSM-Auszubildende Jessica Witt vor dem Start nach England. (Foto: Martha Fromm)

Vor allem in dem Zeitraum vom ausgehenden Mittelalter bis zur beginnenden Industrialisierung war es eine der Voraussetzungen für die spätere Meisterprüfung, dass sich die einer Zunft angehörenden Handwerker nach dem Abschluss ihrer Lehrzeit für einige Jahre auf Wanderschaft begaben, um in der Fremde berufliche und menschliche Erfahrungen zu sammeln und neue oder in der Heimat noch unbekannte Arbeitspraktiken kennen zu lernen. Mitunter führte die Walz auch bis in das Ausland. Nach der Ankunft in einem neuen Ort fragte der Handwerker mit Hilfe des ansässigen sogenannten Schaumeisters oder Schaugesellen in den Betrieben um Arbeit und blieb für meistens ein halbes Jahr, bevor er seine Wanderschaft fortsetzte. Gab es keine Arbeit, konnte er dennoch auf eine kleine finanzielle Zuwendung hoffen, die ihm die Wanderung zum nächsten Ort ermöglichte.



Im Kreise der englischen Kolleginnen und Kollegen.



In der Werkstatt.

Heute ist die Walz nicht mehr üblich, und die ehemals strengen Regeln gelten nicht mehr. Dennoch ist es auch in unserem Zeitalter der Globalisierung noch genauso wichtig, seinen Horizont zu erweitern und außerhalb des gewohnten Umfelds neue Arbeitspraktiken kennen zu lernen sowie Lebenserfahrung zu sammeln. Die frühere Rolle der Zünfte hat heute die Europäische Union übernommen und angehenden Handwerksgehilfen mit dem Förderprogramm „Sindbad“ die Möglichkeit eröffnet, während ihrer Ausbildung ein Auslandspraktikum zu absolvieren. Dazu ernannten die Handwerkskammern in Deutschland anstelle der althergebrachten Schaumeister Mobilitätsberaterinnen und Mobilitätsberater, die die interessierten Auszubildenden über die Voraussetzungen für ein Auslandspraktikum informieren.

Der Herausforderung einer „Auslandswalz“ stellte sich auch Jessica Witt, Auszubildende zur Tischlerin am Deutschen Schiffahrtsmuseum. Mit Unterstützung der Mobilitätsberaterin der Handwerkskammer Oldenburg, Frau Brigitte Heffele, war auch schnell der ideale Praktikumsplatz gefunden.

Jessica Witt entschied sich für Totnes in England – auch, weil sie großes Interesse an der Herstellung von englischen Stilmöbeln hat. Verdingung musste sie sich im Gegensatz zur Praxis in früheren Jahrhunderten lediglich für vier Wochen. In der ersten Woche stand ein Sprachkurs auf dem Programm, die folgenden drei Wochen waren für die praktische Arbeit gedacht. Untergebracht wurden die modernen zünftigen Gesellen in Gastfamilien. Und da das Deutsche Schiffahrtsmuseum die Organisation und die Kosten für die Anreise übernahm, konnte sich Jessica Witt ohne mittelalterliche Unsicherheiten am 16. März 2014 auf den Weg nach Totnes machen. Doch ganz ohne Aufregung ging die erste Etappe der Walz nicht ab, mussten doch Flug und Zugfahrt durch England erst einmal gemeistert werden. In Totnes angekommen, erwartete die Gastfamilie Jessica am Bahnhof und bereitete ihr einen herzlichen Empfang.

So freundlich aufgenommen, wurde das Auslandspraktikum ein großer Erfolg. Den Sprachkurs absolvierte Jessica mit Bravour, und da das mittelalterliche „Umschauhalten“ bereits von der Handwerkskammer Oldenburg erledigt worden war, erfüllte sich auch der Wunsch von Jessica, drei Wochen in einer englischen Möbeltischlerei arbeiten zu können.

Um viele neue Erfahrungen und Eindrücke reicher, kehrte die Wandergesellin am 12. April nach Bremerhaven zurück. Die mittelalterlichen Ziele einer Walz haben also auch noch heute Bestand.

# Die Viermastbark PADUA als Forschungsobjekt

Ein deutsch-russisches Projekt

Die Viermastbark PADUA, die heutige KRUZENSHTERN, ist für Deutschland wie auch für Russland ein bedeutendes maritimes Kulturdenkmal. Doch was weiß man in Deutschland eigentlich über die sowjetisch-russische Geschichte des Schiffes, und was wissen die Russen über die deutsche Zeit ihrer schönen Viermastbark?

Ein Wissenschaftsprojekt des Deutschen Schifffahrtsmuseums mit dem Betreiber des Schiffes, der Baltic Fishing Fleet State Academy (BFFSA), Kaliningrad, geht dieser Frage nach. Experten der beiden Institute erforschen die deutsch-russische Geschichte des Baus der PADUA/KRUZENSHTERN in Zeichnungen und Dokumenten, außerdem die Reisen und die Ausbildung an Bord. Zum 90. Geburtstag der PADUA/KRUZENSHTERN im Jahre 2016 sollen die Ergebnisse

als Publikation in zwei Ausgaben vorliegen, einer deutsch-englischen und einer russischen.

Anlässlich des Besuchs der PADUA/KRUZENSHTERN in Bremerhaven im Juni dieses Jahres lud Kapitän Mikhail Eremchenko in Vertretung der State Academy die Direktorin des DSM, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, und die Projektbeteiligten auf die PADUA/KRUZENSHTERN ein, um Kleingärtner Do-



Die PADUA in der Elbmündung. (Foto: Hans Hartz © DSM)

kumente und Zeichnungen aus russischen Archiven zu übergeben. Dabei verlas Eremchenko eine Botschaft des Rektors der BFFSA, Wladimir Volkogon. Darin wird das große Interesse der State Academy an der deutschen Geschichte des Schiffes und an den Ergebnissen des Projekts, das vom DSM initiiert wurde, ausdrücklich betont. Auch Kleingärtner und Eremchenko hoben



die Bedeutung des gemeinsamen Forschungsvorhabens hervor, das, wie bereits jetzt abzusehen ist, viele neue Erkenntnisse u. a. zur Bau- und Sozialgeschichte des Schiffes zutage fördern wird. Die PADUA stellt in ihrer Bauart den Abschluss der technischen und ökonomischen Entwicklung in der Frachtsegelschiffahrt dar. Sie wurde in Bremerhaven-Geestemünde auf der Tecklenborg-Werft als Frachtsegler für die Salpeterfahrt um Kap Hoorn nach Chile und als Ausbildungsschiff für den Offiziersnachwuchs der Handelsmarine erbaut und blieb bis 1939 in Fahrt. Während des Zweiten Weltkriegs wurde sie mehrfach als Spielfilmkulisse genutzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging die PADUA an die Sowjetunion, die das Schiff 1972 unter dem Namen KRUZENSHTERN als Ausbildungsschiff für den seemännischen Nachwuchs wieder in Fahrt setzte. Die PADUA/KRUZENSHTERN war bereits 1966 der baltischen Fischereiflotte übergeben worden, die sie für die Unterbringung der Kadetten umbaute. Trotz dieser Änderungen ist die Viermastbark als hochseetüchtiger Großsegler für die technikgeschichtliche Forschung von besonderer Bedeutung.

Thomas Böttcher, der sich seit vielen Jahren mit der Konstruktion von Segelschiffen, insbesondere des 20. Jahrhunderts, beschäftigt, erarbeitet im Auftrag des DSM die Baugeschichte. Seine umfassenden technischen Kenntnisse zeigte er jüngst in einer Publikation zum stehenden und laufenden Gut der Viermastbark PASSAT, die in der Fachwelt große Anerkennung fand. Die aus Bayern stammende Christine Hieber bearbeitet die deutsch-russische Geschichte der Ausbildung auf der PADUA/KRUZENSHTERN. Sie arbeitet seit vielen Jahren bei der State Academy in Kaliningrad und auf der PADUA/KRUZENSHTERN als Ausbildungs-offizier und kennt das Schiff entsprechend gut. Das Gesamtlektorat für die Publikation liegt bei der Redaktion des DSM, die Leitung und Koordinierung des Projekts bei der Verfasserin dieses Beitrags, die russische Übersetzung wird in Kaliningrad betreut.

Pläne und Dokumente zur PADUA/KRUZENSHTERN finden sich in deutschen Reederei-Archiven, im Deutschen Museum in München, in Werft- und Staatsarchiven in Kaliningrad sowie im Militärarchiv Moskau und natürlich auch im Archiv des DSM.



Die Kruzenshtern unter Vollzeug. (Foto: Dietrich-Peter Kleine)



Kapitän Mikhail Eremchenko mit den Teilnehmern des deutsch-russischen Forschungsprojekts zur Viermastbark PADUA/KRUZENSHTERN: Hennig Goes, DSM-Projektleiterin Ursula Feldkamp, Kapitän Mikhail Eremchenko, DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, DSM-Segelschiffbauexperte Thomas Böttcher, BFFSA-Ausbildungsoffizierin Christine Hieber, DSM-Praktikant Christian Neidhart, DSM-Übersetzer Iwan Siliamov.

Die BFFSA betreibt großen Aufwand, um die betagte Viermastbark fahrtüchtig zu erhalten und ihre Ausrüstung zu bewahren. Inventar, das im heutigen Schiffsbetrieb nicht mehr zum Einsatz kommt, wird sorgfältig geschützt und gepflegt. Das historische Doppelruder des Schiffes ist eine häufige Kulisse für Fotos des Kapitäns mit Gästen, wie das diesem Beitrag beigelegte Foto zeigt. Andere Objekte zur Biografie des Schiffes werden in der schiffseigenen Ausstellung oder in russischen Museen präsentiert. Auch das DSM profitiert von dem historischen Ausrüstungsbestand der PADUA/KRUZENSHTERN. So erhielt das DSM 2005 ein Lecksegel des Schiffes für die Ausstellung „Windjammer – Mythos und Realität“.

Das Forschungsprojekt soll technisches Wissen internationaler Experten über Bau, Betrieb und Besegelung historischer Rahschiffe zusammenführen und vertiefen. Dabei sollen wissenschaftliche Erkenntnisse und Erfahrungen zur Besegelung insbesondere von Viermastbarken – als den Vertretern des typischen Arbeitsseglers für die Salpeterfahrt – zur Diskussion gestellt und dokumentiert werden.

Zwei Publikationen in drei Sprachen sollen nicht nur dem reziproken Wissenstransfer für die Fachwelt dienen, sondern in Russland und Deutschland die Wertschätzung eines bedeutenden Kulturdenkmals verstärken und Besuchern, die in den Häfen zu Tausenden auf das Schiff strömen, einen Einblick in den Schiffsbetrieb unter deutschen, sowjetischen und russischen Betreibern vermitteln. Die PADUA/KRUZENSHTERN dient heute nicht nur als Ausbildungsstätte für den seemännischen Nachwuchs, sondern ist auf ihren weltweiten Reisen gleichzeitig Botschafterin Russlands, und damit vor allem für junge Menschen Medium der Völkerverständigung.

Die schiffahrtsgeschichtliche Forschung westlicher und osteuropäischer Wissenschaftsinstitutionen geht noch immer weitgehend getrennte Wege. Die gemeinsame Arbeit an einem Objekt, das für Deutschland und Russland ein Kulturdenkmal ist, stellt eine einzigartige Initiative dar, die das deutsch-russische Verständnis der gemeinsamen Regionalgeschichte und Kultur erweitert und überdies weitere Projekte zur Folge haben sollte.

# Neues vom Lastkahn KARL und seiner Reise nach Mainz

## Kontext

Vor genau 25 Jahren, am Mittwoch, dem 29. März 1989, wurden bei Bauarbeiten in Bremen die Überreste eines Lastkahns entdeckt. Das im Zuge seiner Entdeckung von einem Bagger beschädigte Schiff maß in der Gesamtlänge ursprünglich zwischen 16 und 20 m. Gleich nach der Freilegung des Fundes wurden das Landesamt für Archäologie in Bremen und das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) verständigt: Eile war geboten, denn wegen des Fortgangs der Arbeiten musste alles bis zum folgenden Montag abtransportiert sein.

Zunächst wurden Fotos und rudimentäre Zeichnungen von den Archäologen angefertigt. Für die Erhaltung des wichtigen Fundes kam nur eine Blockbergung infrage. Dafür wurden unter dem Schiff Tunnel gegraben, um ein stützendes Holzgerüst errichten zu können. Der gut erhaltene Teil des Schiffes – ca. 12 m – wurde dabei von dem Rest abgetrennt.

Pünktlich am Montag war alles fertig für den Abtransport, und um acht Uhr morgens wurde das Schiff mit Hilfe eines Krans auf einen Sattelschlepper verladen, der zuvor mit Steinwollplatten ausgepolstert worden war. Die Baufirma half mit eigenem Personal und übernahm jeweils die Hälfte der Kosten für Material, Transport und Arbeitszeit im Wert von ca. 6.500 Euro.

Eine dendrochronologische Untersuchung, die die Jahresringe von Bäumen in ihrer unterschiedlichen Breite einer bestimmten, bekannten Wachstumszeit zuordnet, datierte das Baujahr des Schiffes auf 808 n. Chr., die Zeit Karls des Großen, was ihm sofort den Namen KARL einbrachte. Bei dem Fund handelte es sich um ein Binnenschiff, das für den Transport großer Ladungen und schwerer Güter vorgesehen war. Für das Verständnis und die Erforschung der Bremer

Geschichte, insbesondere der Gründungsphase der Hansestadt, ist dieses Schiff von großer Bedeutung.

## Konservierung und Restaurierung

Die große Herausforderung bei nassem Holz dieses Alters ist es aus archäologischer Sicht, die Feuchtigkeit des Holzes zu bewahren, um Risse und Verformungen zu vermeiden. Nach einer Woche stand für die Zwischenlagerung, die am Ende ein Jahr dauern sollte, eine Sprinkleranlage bereit; nach einem Monat war das Schiff gereinigt, vermessen und dokumentiert, und die Konservierung konnte beginnen.

Die Hölzer sollten mit Polyethylenglykol (PEG), einem Kunstwachs, getränkt werden, das das im Holz enthaltene Wasser ersetzen sollte. Dafür benötigte das Projekt einen Stellplatz, ein Konservierungsbecken sowie ausreichend Geld für die Beschaffung des PEG. Nach einem Jahr verfügte das Projekt dank Spenden von Firmen und Privatpersonen über ca. 90.000 Euro; die von der Landesregierung angekündigte finanzielle Unterstützung blieb allerdings aus. Rund ein Jahr nach der Bergung konnten die Hölzer wieder ins Wasser gelassen werden – in einem Becken, das dem Projekt in einer Halle unterhalb der Kennedy-Brücke in Bremerhaven zur Verfügung gestellt worden war.

Für die Konservierung des schwer beschädigten Holzes wurde das damals bereits bewährte Zwei-Stufen-PEG-Verfahren gewählt: in der ersten Phase (5 Jahre) mit einer bis zu vierzigprozentigen PEG-200-Lösung, in der zweiten Phase (2 Jahre) mit einer bis zu siebzigprozentigen PEG-3000-Lösung.

Das dem Projekt geschenkte beheizte Konservierungsbecken hielt allerdings nicht bis zum Ende der Behandlung stand. Ende 1997 – die zweite



Phase war noch nicht beendet – war das Becken so beschädigt, dass KARL die Halle möglichst bald verlassen musste. Zu jener Zeit war jedoch kein Platz im Deutschen Schiffahrtsmuseum vorhanden, auch wenn das dort aufgestellte Konservierungsbecken der Bremer Kogge bald abmontiert werden sollte. Die einzige Lösung war, den Fund in einer versiegelten Folie in einem drei Jahre währenden Prozess langsam austrocknen zu lassen. Insgesamt dauerte die Konservierung etwa zehn Jahre, aber damit war KARL noch immer nicht bereit, ausgestellt zu werden.

### Rekonstruktion

Die ursprüngliche Form des Schiffs war inzwischen nicht mehr exakt erkennbar, viele Verformungen und Risse waren während der Behandlung und Trocknung der einzelnen Hölzer entstanden. Erschwerend kam hinzu, dass die Form zum Zeitpunkt des Fundes von den Archäologen nicht präzise genug dokumentiert worden war. Der Trick für die Rekonstruktion bestand nun darin, die Holznaagellöcher der Bordwände denen der Bodenwände gegenüberzusetzen. Damit näherte man sich der ursprünglichen Konstruktion an, und die historische Authentizität des Objekts blieb gewahrt. Die einzelnen Bretter des Wracks wurden mittels Hitze und Druck geformt.

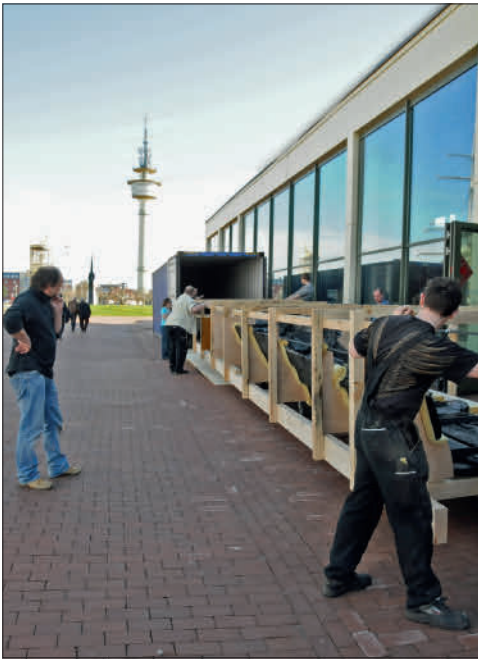
Auf einer Seite fehlte ein Teil der Bordwände, diese wurden jedoch nicht rekonstruiert, sondern lediglich mit Hilfe von Stahlspanten angedeutet, wodurch die Besucher einen Eindruck von der Gesamtkonstruktion des Schiffes erhalten sollten.

### Ausstellung in Mainz

Anfang 2013 bekam das DSM eine Anfrage, unser Schiff KARL im Rahmen einer Sonderausstellung des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz (RGZM) unter dem Titel: „Großbaustelle 793: Das Kanalprojekt Karls des Großen zwischen Rhein und Donau“ zu präsentieren. Anlass war, dass sich 2014 der Todestag Karls des Großen zum 1200. Male jährte. Die Ausstellung war mit dem Forschungsprojekt Fossa Carolina verbunden, in dessen Zusammenhang das Schiff eine große Rolle spielen sollte. Im Februar 2014 unterzeichneten Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner (DSM) und Univ.-Prof. Dr. Falko Daim (RGZM) einen Kooperationsvertrag, in dem auch die Übernahme der Transportkosten für die Überführung nach Mainz geregelt wurde. Die Verpackung und Sicherung von KARL für die Reise von der Weser an den Main wurde von dem freiberuflichen Restaurator Waldemar Muskalla, der im RGZM ausgebildet worden war und für mehrere Jahre gearbeitet hatte, übernommen.



Auf nach Mainz: KARL rollt in einem maßgeschneiderten Objektträger aus dem Museum. (Fotos zu diesem Beitrag: Verf.)



Mit Fingerspitzengefühl: KARL auf dem Weg in den Transport-Container.

### Transportverpackung und Sicherung von KARL für die Reise nach Mainz

Archäologische Objekte sind durch Fragmentierung, Substanzverlust oder -umwandlung zumeist stark in ihrer Festigkeit und Stabilität beeinträchtigt. Neben konservatorischen Maßnahmen sind daher auch maßgeschneiderte Objektträger erforderlich, um einen schadlosen Transport zu ermöglichen. Im Fall von KARL übernahmen ein Untergestell aus Stahlprofilen, eine dem Rumpf angepasste Bodenplatte und Stahlspanten, die den ehemaligen Spanten nachempfunden waren, die konstruktive Last, die sonst auf die geschwächten originalen Hölzer einwirken würde. Konzipiert sind solche Gestelle oder Auflagen zumeist allerdings nur für die Präsentation eines archäologischen Fundes in einer Ausstellung und

nicht unbedingt für den Transport. Erschütterungen, Brems- und Beschleunigungsvorgänge auf der Straße, das Verladen auf den Transporter sowie das Überwinden von Bodenunebenheiten, Absätzen und Rampen sind „Stressfaktoren“, die es beim Transport zu umgehen oder zumindest zu minimieren gilt.

Um KARL das Anheben auf einen Lkw-Auflieger zu ersparen, wurde beschlossen, das Schiff ebenerdig in einen Container zu verschieben und diesen dann samt Inhalt zu verladen. Hinderlich beim Weg in den Container waren die ca. 15 cm hohe Unterkante des Containers, die mit einer 6 m langen, gleichmäßig ansteigenden Rampe überbrückt wurde, sowie die erheblichen Bodenwellen im gepflasterten Außenbereich des Museums. Damit die stabile, aber nicht starre Unterkonstruktion von KARL die Unebenheiten verzugsfrei überfahren konnte, wurden im Vorfeld sechs weitere Achsen unter KARL montiert und diese mit durchgehenden Leimbindern seitlich verbunden. Die so ausgesteifte Unterkonstruktion diente zugleich auch als Plattform zum Aufbau eines hölzernen Außenrahmens, der gleich zwei Funktionen hatte: Stoßschutz von außen und Befestigung von Andruckschablonen, die die seitlich angeschraubten Planken sichern und an den Schraubverbindungen entlasten sollten.

Als letzte sichernde Maßnahmen wurden alle losen und wackligen Holzpartien des Schiffes, vom Außenrahmen ausgehend, mit Holz und Schaumstoff umbaut. Im Container angekommen, wurden schließlich noch zwischen dem hölzernen Außengestell und den Bordwänden des Containers Abstandshalter geschraubt, die gewährleisten, dass sich die Ladung um keinen Millimeter verschieben konnte. Dank dieser guten Vorarbeit ist KARL ohne Schäden nach Mainz gelangt und wurde bis zum 10. August in der Sonderausstellung gezeigt.

# Neues aus der Redaktion

## ■ Band 3 der „Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland“

Der Beginn des industriellen Schiffbaus ist gekennzeichnet durch die Einführung des Schrauben- bzw. Radantriebs mit Dampfmaschine und durch die Verwendung der Werkstoffe Eisen und Stahl statt Holz. Im industriellen Zeitalter wurde der seit vielen Jahrhunderten betriebene handwerkliche durch den industriellen Schiffbau abgelöst, der in erheblichem Umfang an der allgemeinen industriellen Entwicklung partizipieren konnte. Erst nachdem die Dampfmaschine schon einen hohen Entwicklungsstand an Land erreicht hatte, wurde sie auch für Schiffe verwendet. Ähnliches gilt für den frühen Eisenschiffbau, der auf den Kessel- und den Stahlbrückenbau einen bedeutenden Einfluss gehabt hatte.

Die technische Entwicklung der Schiffe wurde besonders durch den Personentransport aus Europa in die Neue Welt im 19. Jahrhundert beflügelt. So waren die ersten technisch anspruchsvollen Schiffe die Fahrgastschiffe auf dem Nordatlantik. Daneben entwickelten sich die Frachtdampfer von kleinen Küstenfrachtern zu immer größeren Dampfern in der weltweiten Fahrt. Da die industrielle Entwicklung einen enormen Transportbedarf an festen und flüssigen Massengütern unterschiedlicher Beschaffenheit und Haltbarkeit mit sich brachte, wurden Spezialschiffe entwickelt. Die Entwicklung der Schiffstypen orientiert sich bis heute zunehmend an den Bedürfnissen der Ladung.

Nachdem bereits Mitte der 1990er Jahre die ersten zwei Bände der Trilogie erschienen waren (beide noch lieferbar), die primär die Entwicklung der Schiffskonstruktion und des Schiffsantriebs behandeln, betrachtet Eike Lehmann in dem lange erwarteten, endlich fertig gestellten dritten Band der „Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert“ die Entwicklung der Handels-



schiffstypen von den Anfängen bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, wobei die Diskussionen um die Entwürfe der Schiffe, ihre Größenentwicklung sowie Konstruktionsvarianten für Stückgut-, Massengut-, Container- und Tankschiffe dargestellt werden. Auch die Entwicklung von Spezialschiffen wird angesprochen.

Angesichts einer größeren Anzahl bereits erschienener Publikationen zu den einzelnen Schiffstypen liegt das Hauptaugenmerk nicht auf einer vollständigen Darstellung ihrer Entwicklung. Vielmehr stehen die besonders interessanten Entwicklungsschritte aus schiffbautechnischer Sicht im Vordergrund der Analyse. Abschließend behandelt Eike Lehmann in dem reich illustrierten Band in Form einer knappen Überblicksdarstellung auch die konstruktive Entwicklung von Segelyachten und Sportmotorbooten.

*Lars U. Scholl (Hrsg.): Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert. Band 3: Eike Lehmann:*



*Handelsschiffstypen und ihr Entwurf – Yachten und Sportboote. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 36. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 166 Seiten, 301 Abbildungen, davon 207 in Farbe, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag, 21 × 27 cm. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-003-6, 49,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 44,90 Euro.*

### ■ Abenteuer Chilesalpeter

Salpeter als Bestandteil des Schießpulvers war in Europa seit dem 14. Jahrhundert bekannt. Seine hervorragende Eigenschaft als Düngemittel wurde bereits im 18. Jahrhundert erkannt und fand im 19. Jahrhundert weitverbreitete Anwendung in der Landwirtschaft. In der Atacamawüste Südamerikas, die nach dem Salpeterkrieg Chiles gegen Peru und Bolivien (1879–1884) an Chile gefallen war, wurde in den Oficinas genannten Abbaustätten in großem Maße Salpeter gewonnen, der auf den Salpeter-Klippen rund um Kap Hoorn nach Europa verschifft wurde. Die Oficinas Santa Laura und Humberstone gehören heute zum Weltkulturerbe.

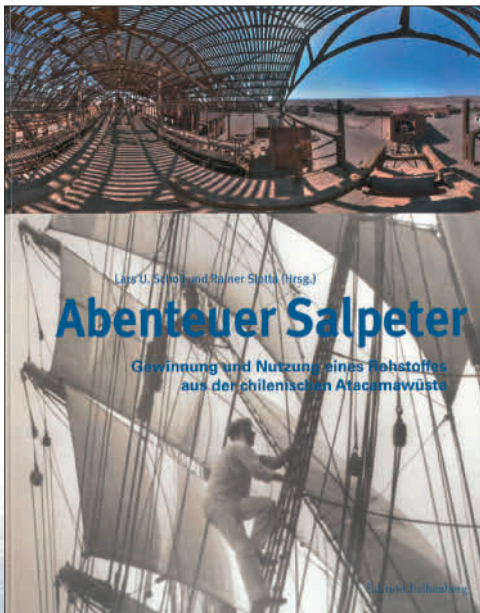
Die großen Vier- und Fünfmaster der Hamburger Reederei F. Laeisz – wie die POTOSI oder die PREUS-

SEN – oder die Segler der Bremer Reederei D.H. Wätjen warteten auf der Reede vor den Häfen von Iquique oder Antofagasta auf ihre Ladung, die in Säcken verpackt auf Leichtern zu den Ankerplätzen gebracht wurde. Der sogenannte Chilesalpeter war in ausreichenden Mengen verfügbar und belebte jahrzehntelang die chilenische Wirtschaft, bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, der die Großsegelschiffahrt zum Erliegen brachte.

Die Erfindung der Ammoniaksynthese durch das Haber-Bosch-Verfahren beschleunigte den Niedergang der Bedeutung von Salpeter. Der bis dahin preislich günstige Chilesalpeter wurde durch das künstlich und industriell hergestellte Ammoniak weitgehend obsolet. In geringerem Maße war Salpeter aber auch nach dem Krieg noch nachgefragt, bis die Salpeterindustrie im Zuge der weltweiten Rezession von 1929/30 zum Erliegen kam.

Das Buch „Abenteuer Salpeter“ geht auf ein interdisziplinäres Forschungsprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums als Leadpartner zurück, das im Rahmen des Paktes für Forschung und Innovation im wettbewerblichen Verfahren vom Senatsausschuss-Wettbewerb (SAW-Verfahren) der Leibniz-Gemeinschaft für die Jahre 2008–2010 genehmigt worden war. Der Titel des Vorhabens lautete: „Zeitgemäße Wissensgenerierung im Museum auf der Basis vernetzter Datenquellen – Darstellung von Forschungsergebnissen zum Thema Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport über ein neues Vermittlungskonzept“. Während das Deutsche Schiffahrtsmuseum den Part des Salpetertransports von Chile nach Deutschland übernahm, wurde vom Deutschen Bergbau-Museum in Bochum, das wie das Deutsche Schiffahrtsmuseum eines der acht Forschungsmuseen der Leibniz-Gemeinschaft ist, der Salpeterabbau erforscht. Der hier vorgelegte Band gibt Auskunft über die geleistete Arbeit und die erzielten Ergebnisse.

*Lars U. Scholl und Rainer Slotta (Hrsg.): Abenteuer Salpeter. Gewinnung und Nutzung eines Rohstoffes aus der chilenischen Atacamawüste. Edition Falkenberg, Bremen. 168 Seiten, 186 überwiegend farbige Abbildungen, Hard-*



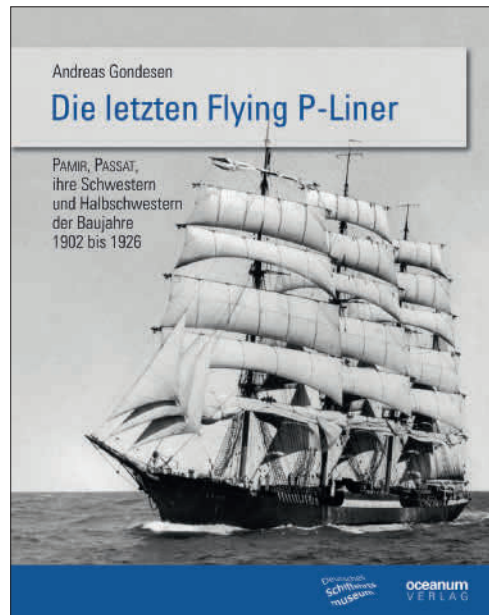
cover, gebunden, 11 × 26 cm. ISBN 978-3-95494-039-4, 22,90 Euro.

## ■ 2., durchgesehene Auflage von „Die letzten Flying P-Liner“

Große Rahsegler begeistern auch heute noch die Menschen, die scharenweise die maritimen Großereignisse in Kiel, Rostock, Bremerhaven und andernorts besuchen. Das optimale Frachtsegelschiff war nach der Wende zum 20. Jahrhundert die Viermastbark, mit der die deutsche Segelschiffsreederei Laeisz noch nach dem Ersten Weltkrieg mit Massengut, vor allem Salpeter und Getreide, Gewinne einfahren konnte.

Die letzten acht der für die Reederei Laeisz gebauten Viermastbarken, ihre Bauausführung, ihre Einrichtungen und ihre Reisen hat Andreas Gondesen im Jahr 2010 in seinem Buch „Die letzten Flying P-Liner“ thematisiert. Drei der angesprochenen Schiffe existieren noch heute. Während die *PASSAT* und die *PEKING* in Lübeck-Travemünde und in New York als Museumsschiffe betrieben werden, ist die *PADUA* als russisches Ausbildungsschiff *KRUZENSHTERN* noch heute hochseetüchtig. Weitere legendäre Viermastbarken sind die *PRIWALL*, berühmt für ihre Kap-Hoorn-Umrundung 1938 in Rekordzeit, und die 1905 gebaute *PAMIR*, die durch ihren Untergang 1957 traurige Berühmtheit erlangte. Die *POLA* als baugleiche Schwester der *PRIWALL* hingegen konnte niemals für ihre deutsche Reederei zum Einsatz kommen. Zu den modernen acht Seglern der Reederei zählten schließlich auch *PANGANI* und *PETSCHILL*.

Vor dem Hintergrund der wesentlichen handels-geschichtlichen Zusammenhänge, der Geschichte der Reederei Laeisz, der Salpeterfahrt zur Westküste Südamerikas und der Australienfahrt, die mit diesen Segelschiffen betrieben wurden, beschreibt Gondesen anhand von Zeichnungen und Fotografien die einzelnen Frachtsegler und schildert besondere Ereignisse auf ihren Reisen, die



er lückenlos mit den jeweiligen Ladungen und Zwischenhäfen auflistet. Dabei werden Schiffszeichnungen und historische, vielfach bislang unveröffentlichte Fotos präsentiert.

Der Band mit seinen zahlreichen Schiffsplänen, die von Bauwerften und Archiven aus aller Welt stammen, wurde derart positiv, teils sogar begeistert aufgenommen, dass sich das DSM nun entschlossen hat, eine 2., durchgesehene Auflage vorzulegen, um das große Leserinteresse auch weiterhin befriedigen zu können.

*Andreas Gondesen: Die letzten Flying P-Liner. PAMIR, PASSAT, ihre Schwestern und Halbschwestern der Baujahre 1902 bis 1926. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 69. 2., durchgesehene Auflage 2014. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 276 Seiten, 251 teils farbige Abbildungen, Großformat, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag und beigelegtem Plansatz der Viermastbark PAMIR im Maßstab 1:100. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-069-2, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.*

# „Eine Schiffslänge voraus“

Neue Broschüre bietet einen umfassenden Einblick in das Innenleben des Forschungsmuseums – Exklusiver Vorzugspreis für Fördervereinsmitglieder



Am 5. September 2000 konnte das Deutsche Schiffahrtsmuseum den 25. Jahrestag seiner Öffnung für das Publikum feiern. Dieses Jubiläum war seinerzeit zum Anlass genommen worden, das Museum, seine Ausstellungen, die am DSM betriebene Forschung und die hinter den Kulissen stattfindende Arbeit der breiten Öffentlichkeit unter dem Titel „Schiffahrt erleben“ in Form einer Jubiläumsschrift vorzustellen. Dieser Broschüre war ein enormer Verkaufserfolg beschieden, so dass bereits im Jahr 2003 eine veränderte zweite Ausgabe aufgelegt wurde, die ebenfalls reißenden Absatz fand. Mit letztlich mehreren Tausend binnen weniger Jahre verkauften Exemplaren gehört die Schrift zu den Bestsellern der vom DSM vorgelegten Veröffentlichungen.

In den letzten Jahren war eine derartige Schrift von den Museumsgästen schmerzlich vermisst worden. Als sich im vergangenen Jahr abzuzeichnen begann, dass die bauliche Erweiterung des Museums noch einige Zeit auf sich warten lassen würde, wurde der Beschluss gefasst, zur Evaluierung im Frühjahr 2014 eine neue Imagebroschüre vorzulegen. Diese sollte nicht nur das neue Erscheinungsbild des DSM (Stichwort „Corporate Design“) in die Öffentlichkeit transportieren, sondern auch umfassend über die Ausstellungen, die Serviceeinrichtungen und die Infrastruktur des Hauses informieren. Um einen möglichst großen Kreis von Interessenten nicht nur unter den Besucherinnen und Besuchern des Museums anzusprechen, wurde die 88 Seiten umfassende Ausgabe zweisprachig (deutsch/englisch) angelegt und reichhaltig mit nahezu ausnahmslos bisher noch nicht gezeigten Fotos illustriert.

Damals wie heute wurde die Schrift vom Förderverein maßgeblich mitfinanziert, Grund genug, den Mitgliedern des Fördervereins die neue Broschüre „Deutsches Schiffahrtsmuseum“ zum exklusiven Vorzugspreis von 5,00 Euro (statt normal 9,90 Euro) anzubieten. Dieses Angebot ist auf maximal zwei Exemplare je Mitglied beschränkt und nur bis zum 1. März 2015 unter Verwendung der dieser Ausgabe der „Deutsche Schiffahrt“ beigelegten Bestellkarte gültig.

*Erik Hoops (Hrsg./Ed.): Deutsches Schiffahrtsmuseum. Leibniz-Institut für deutsche Schiffahrtsgeschichte. 88 Seiten, zweisprachig (dt./engl.), 66 Abbildungen, 2 Pläne, durchgehend vierfarbige Broschur mit farbigem Umschlag. ISBN 978-3-86927-218-4. 9,90 Euro (Normalpreis), für Fördervereinsmitglieder 5,00 Euro (Vorzugspreis, gültig für max. 2 Exemplare bis zum 1. 3. 2015).*



# Notizen aus dem DSM



Am 5. September besuchte die Bundesforschungsministerin Frau Dr. Wanka (M.) das Deutsche Schiffahrtsmuseum. Begrüßt wurde sie durch den Präsidenten des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Bürgermeister und Kultursenator Jens Böhrnsen (2. v.l.) Wissenschaftssenatorin Prof. Dr. Eva Quante-Brandt (r.), Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (2. v.r.) und die geschäftsführende Direktorin des Museums, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner (l.). „Eine einzigartige Sammlung und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die beste Basis für den Erfolg. Der Bund steht zur Weiterentwicklung des Museums“, schrieb die Ministerin ins Gästebuch des DSM. (Foto: Olaf Adebahr)

Gleich drei langjährige Mitarbeiter des DSM, die alle deutlich mehr als drei Jahrzehnte dem Haus angehörten, wechselten in den vergangenen Monaten in den Ruhestand: Zu Reinhold Bredens Tätigkeit gehörte von Hause aus das Technische Zeichnen, das er auf einer Bremerhavener Werft erlernt hatte, und im DSM bald auch das grafische Gestalten. Darüber hinaus war er mehr als dreißig Jahre im Archiv tätig, erfasste Kunstblätter und Plakate, Dokumente und Papiere, Fotoalben und Einzelfotografien – um nur einige Beispiele zu nennen. Besondere Verdienste erwarb sich Reinhold Breden bei der von ihm angestoßenen Einführung der EDV im Archiv.

Dr. Dirk J. Peters kam 1980 an das DSM und ist seit 2004 verantwortlich gewesen für die Abteilung „Schifffahrt im Industriezeitalter“. Außerdem engagierte sich der Industriearchäologe als Lehrbeauftragter an den Universitäten in Hannover, Hamburg und Osnabrück und organisierte in Zusammenarbeit oder als Leiter von schifffahrtsbezogenen bzw. schifffahrtsgeschichtlichen Vereinigungen über viele Jahre im DSM ein attraktives Vortragsprogramm, das sich bis heute großer Beliebtheit erfreut. Seine Forschungsergebnisse hat Dr. Peters in rund einhundert Aufsätzen und Büchern publiziert.

Reinhard Sachs war als gelernter Gerätebauer

an das DSM gekommen und übernahm später die Modellbau-Abteilung. Damit war er für die Erhaltung und Restaurierung von rund zehntausend Schiffsmodellen verantwortlich. Zu seinen Aufgaben gehörte aber auch der Neubau von Schiffsmodellen samt Inneneinrichtungen, die er mit besonders vielen Details liebevoll und sachkundig auszustatten pflegte.

Nicht ganz so lange wie die genannten Herren, aber auch rund 20 Jahre, war Frau Erika Bauer im DSM und auf den Museumsschiffen tätig. Als Kassiererin und Aufsichtskraft strahlte sie im Kontakt mit den Museumsbesuchern Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Kompetenz aus.



Zwei Mitarbeiterinnen des Deutschen Schifffahrtsmuseums haben im Mai dieses Jahres an der Universität Bremen ihre Dissertation erfolgreich verteidigt. Die Archäologin Simone Kahlow promovierte zum Thema „*Paupere et infirmi* – Krankheit und Fürsorge vom Mittelalter bis

zur Frühen Neuzeit. Eine archäologische Studie zu den Institutionen“ und Ursula Feldkamp über „Frauen auf Frachtsegelschiffen in autobiografischen Quellen 1850–1939“. Die Publikation beider Dissertationen steht noch aus, so dass die Promotionen noch nicht vollständig abgeschlossen sind.



Das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. feiert in diesem Jahr sein 30-jähriges Bestehen und ein Mann der ersten Stunde, Erich Wilke, Geschäftsführer und einer der Wegbereiter des Technikmuseums, geht in den von ihm gewünschten, wohlverdienten Ruhestand. Durch seinen unermüdlichen Einsatz war Erich Wilke maßgeblich daran beteiligt, das U-Boot WILHELM BAUER gegen viele Widerstände nach Bremerhaven zu holen. Unter seiner engagierten, langjährigen Geschäftsführung etablierte sich das Technikmuseum als Erfolgsmodell im Bremerhavener Museumshafen. Aufgrund dieser Verdienste



Autor Klaus Mattes präsentiert zusammen mit Werner Lüken (M.) und Elmar Fritzsche (r.) vom Technikmuseum das neue Buch über die WILHELM BAUER. (Foto: Klaus Kreowski)



Anlässlich der Unterzeichnung des Kooperationsvertrags zwischen der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven und dem DSM trafen sich (v.l.n.r.) Dr. Jürgen Pause, DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Seefahrtsschulleiter Rudolf Rothe und Klaus-Peter Kiedel auf der Schiffsbrücke des Museums. (Foto: Imke Engelbrecht)

wurde Erich Wilke am 16. Mai 2014 im Rahmen einer Mitgliederversammlung feierlich zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt. Sein Nachfolger ist der Dipl.-Ing. Klaus Kreowski, der bereits von Herrn Wilke eingearbeitet wurde und sein vollstes Vertrauen genießt.

In der Mitgliederversammlung des Technikmuseums wurde außerdem das neue Buch zum U-Boot WILHELM BAUER präsentiert. Die fundierten Wortbeiträge und viele Fotos dieses Bildbandes stammen von Klaus Mattes, dem stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins, weitere eindrucksvolle Fotos hat der Pressefotograf Wolfhard Scheer beigesteuert. Es ist im Museumsshop des DSM und im U-Boot zum ausgesprochen günstigen Preis von 7,50 Euro erhältlich.

Von Juli bis Oktober 2014 präsentierten DSM-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen an vier Sonntagen unter dem Motto: „Lieblingsstücke zur Kaffeezeit“ in 15 Minuten ihr Lieblingsexponat ganz persönlich für die Öffentlichkeit. Den Anfang machte Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner,

Geschäftsführende Direktorin des DSM, mit ihrer Präsentation „Forschungsabenteuer Hansekogge“.



Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) und die Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven (SFC) wollen zukünftig enger zusammenarbeiten. Dafür unterzeichneten jetzt beide Institutionen einen Kooperationsvertrag. Das Ziel: Die seit 2012 bestehende DSM-Projektarbeit für SFC-Auszubildende und -Studierende dauerhaft zu etablieren. Langfristig soll darüber hinaus auch ein gemeinsames Ausstellungsprojekt im DSM zur Geschichte der seemännischen Berufsausbildung entstehen. Verantwortlich für die gemeinsamen Projektwochen sind zurzeit Klaus-Peter Kiedel, wissenschaftlicher Mitarbeiter und Leiter des Archivs des DSM, sowie Dr. Jürgen Pause von der SFC. Beide wollen auch zukünftig die Leitidee verfolgen und die geschichtliche Entwicklung der Ausbildung und des Berufsbildes von Schiffsoffizieren in Deutschland an die Auszubildenden und Studierenden anschaulich und nachhaltig vermitteln.





Noch bis zum 31.12.  
**1,75%**  
Garantiezins\* sichern!

## Individuelle Beratung für Generationen seit Generationen.

Die Sparkassen-Altersvorsorge.

 **Weser-Elbe  
Sparkasse**

Der Unterschied beginnt beim Namen. Die Sparkasse begleitet viele Kunden seit Generationen und kennt die Bedürfnisse der Menschen. Das Ergebnis: Die Sparkassen-Altersvorsorge. Weitreichende Erfahrung, von der Sie ein Leben lang profitieren können. Mehr erfahren Sie in Ihrer Geschäftsstelle oder unter [www.wespa.de](http://www.wespa.de). **Gut für mich.**

\*Der Garantiezins bei Lebens- und Rentenversicherungen wird zum 1. Januar 2015 auf 1,25 % reduziert.