

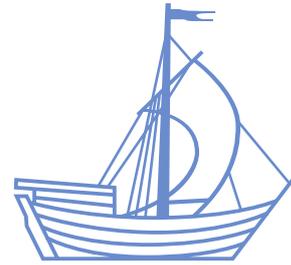


JAHRESBERICHT

des Deutschen Schifffahrtsmuseums

2005





JAHRESBERICHT
des Deutschen Schiffahrtsmuseums

2005

VORWORT

Das abgelaufene Jahr 2005 hat für das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) wichtige Veränderungen mit sich gebracht. Das Forschungsprogramm 2005 bis 2007 ist gut angelaufen, und die ersten vorläufigen Zwischenergebnisse der in den beiden Forschungsschwerpunkten geleisteten Forschung liegen bereits publiziert vor. Mit Genugtuung ist zu berichten, dass das zusammen mit dem Deutschen Bergbaumuseum in Bochum und anderen Partnern innerhalb des Paktes für Forschung und Innovation beantragte Projekt »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme« vom Senatsausschuss Wettbewerb der Leibniz-Gemeinschaft zur Finanzierung empfohlen und zum endgültigen Bescheid über die Förderung an die Bund-Länder-Kommission weitergeleitet wurde. Die Universität Bremen hat bei der DFG und dem Wissenschaftsrat die Graduiertenschule »Global Change in the Marine Realm« im Rahmen der Förderlinie Graduiertenschulen der Exzellenzinitiative beantragt. An dieser Graduiertenschule ist das DSM beteiligt. Von über 100 Anträgen ist dieses Projekt in die Endausscheidung gekommen.

Der Beitrag des DSM zur gelungenen Bewerbung um den Titel »Stadt der Wissenschaft« war markant. Die Auszeichnung hat alle Mitarbeiter inspiriert, diese Herausforderung für Bremen/Bremerhaven als eine Chance anzusehen, das Forschungsmuseum in angemessener Weise einzubringen. Das DSM wird sich in Zukunft intensiv daran beteiligen, die Positionierung Bremerhavens sowie des Landes Bremen als Wissenschaftsstandort auszubauen.

Im Rahmen dieser Bemühungen präsentierte sich das DSM aus Anlass der Eröffnung des Museums vor 30 Jahren gemeinsam mit seinem engsten Kooperationspartner, dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, das seinen 25. Geburtstag begehen konnte, in Berlin der bundesrepublikanischen Öffentlichkeit.

Das Polarforschungsschiff des Museums, die nordische Jagt GRÖNLAND, wurde in Blickweite des Reichstagsgebäudes am Schiffbauerdamm in Berlin festgemacht. Über 10 000 Berliner besuchten das Schiff, unter ihnen als besonders willkommener Gast an Bord Bundespräsident Horst Köhler, der sich von den Wissenschaftlern und der ehrenamtlichen Crew ausführlich informieren ließ.

Nachdem während der Sail 2005 in fünf Tagen über 5000 Besucher im Museum hatten begrüßt werden konnten, fand Ende August aus Anlass unseres Jubiläums eine große internationale Konferenz statt, an der rund 50 Wissenschaftler aus dem In- und Ausland teilnahmen. Das DSM als relativ junges Mitglied der Association of North Sea Cities hatte dazu eingeladen, Fragen, die sich aus dem Forschungsschwerpunkt »Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation« ergeben hatten, zu diskutieren.

Positive Resonanz fand die neue Vortragsreihe, in der die Wissenschaftler des Hauses und externe Partner von ihren Forschungen berichten. Diese regelmäßige Veranstaltung am Dienstagabend erfreut sich eines steigenden Zuspruchs. Schließlich gibt es als Besonderheit noch den Stapellauf einer neuen wissenschaftlichen Reihe zu vermelden. Die ersten beiden Bände der »Deutschen Maritimen Studien« sind im Jahre 2005 erschienen. Beide Publikationen betreffen Themen aus unserem Forschungsschwerpunkt II, der sich auf die Zwischenkriegsjahre 1919 bis 1939 bezieht.

Die Festlichkeiten um den 5. September herum waren einerseits geprägt von der großen Freude über die Leistung der vergangenen 30 Jahre, andererseits von der herausfordernden Spannung, mit der wir den nächsten Jahren entgegensehen. Ganz oben auf der Agenda steht natürlich die auf



Prof. Dr. Lars U. Scholl
Geschäftsführender Direktor

das Jahr 2006 vorgezogene Überprüfung durch die von der Leibniz-Gemeinschaft eingesetzte Evaluierungskommission. Nicht minder wichtig ist die für das nächste Jahrzehnt geplante Umgestaltung der ständigen Ausstellung im Scharounbau, die bereits begonnen hat und im Jahre 2006 mit einer Ausstellung zur Großsegelschiffahrt im 19. und 20. Jahrhundert ihren Anfang nehmen wird. Auf die Umsetzung dieses »Face Lifting« freuen wir uns sehr.

Das Jubiläumsjahr wurde überdies dazu genutzt, um prinzipiell Klarheit über die in den nächsten ein bis zwei Dekaden anzusteuern Ziele zu gewinnen. Deshalb wurden »Leitlinien zu einem Entwicklungskonzept« für das Museum formuliert, die in vielfältigen hausinternen und -externen Diskussionen abgestimmt wurden und in den kommenden Jahren hinsichtlich der Ausstellungsrichtung und der besucherorientierten Aktivitäten wegweisend sein werden. Um hier so weit wie möglich vorhandene Netzwerkstrukturen zu nutzen bzw. Vernetzungen aufzubauen, wurde zum einen in einem Kooperationsprojekt mit der Universität Bremen und anderen Partnern im Projekt Fit4Service eine Zertifizierung unserer besucherbezogenen Bereiche eingeleitet, zum anderen wurden die Kontakte zu den lokalen und regionalen Akteuren in Kultur und Tourismus planmäßig ausgebaut. Um den Besuchern die Orientierung zu erleichtern und vielfältige Informationen zu vermitteln, wurden Arbeiten für ein Audioguide-System aufgenommen, das im Mai 2007 in Betrieb gehen soll.

Ein wichtiger Bereich der Fortentwicklung des Hauses bestand ferner in einer Neubewertung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Einerseits wurde ein Kommunikationskonzept für ein 2006 zu entwickelndes neues Corporate Design erarbeitet, das dem Auftreten des DSM in den kommenden Jahren ein neues, zeitgemäßes Erscheinungsbild geben soll. Andererseits wurden

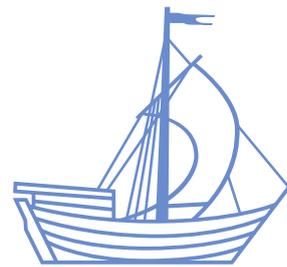
die Anstrengungen, überregional neue Besuchergruppen zu erschließen, verstärkt, indem gemeinsam mit der Bremen Marketing GmbH (BMG) und der Bremer Touristik Zentrale (BTZ) sowie der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS) und fünf weiteren großen touristischen Destinationen des Landes Bremen in einem aufwändigen Gemeinschaftsprojekt eine nachhaltige Werbekampagne unter dem Titel »Wissenswelten« gestartet wurde. Um sich besser gegenüber Sponsoren und wichtigen Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft präsentieren zu können, wurde ein Fact-Sheet mit wichtigen Zahlen und Fakten zum DSM als Forschungsinstitut, Museum und touristische Attraktion produziert.

Ein weiterer bedeutender Schritt des Jahres 2005 war die planerische Konkretisierung der baulichen Erweiterungen des DSM. Archiv, Bibliothek, Magazin und Werkstätten stehen seit Jahren gleichsam »mit dem Rücken zur Wand« und müssen dringend vergrößert werden. Darüber hinaus fehlen dem DSM ein Raum für Events, ein geeigneter Einführungsraum und Räumlichkeiten für museumspädagogische Aktivitäten. Der Museumsshop ist bei weitem zu klein. Auch wenn hier eine Lösung nicht kurzfristig in Sicht ist, sind wir doch in dieser Hinsicht mit den Zuwendungsgebern im Gespräch.

Bremerhaven, im Juli 2006

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2	Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schifffahrtsgeschichte	29
Das Deutsche Schifffahrtsmuseum im Überblick	6	Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit	30
Kurzporträt	6		
Aufgaben	6		
Organisation und Ansprechpartner	8		
Die Gremien	12		
Der Verwaltungsrat	12		
Das Kuratorium	14		
Der Wissenschaftliche Beirat	15		
Die Fördervereine	16		
Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums e.V.	16		
Der Förderverein	16		
Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.	16		
Der Förderverein Technikmuseum	17		
U-Boot WILHELM BAUER e.V.	17		
Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Zahlen	20		
Stellen- und Haushaltsplan	20		
Planstellen am DSM	20		
Auszubildende am DSM	20		
Haushalt	21		
Besucherzahlen	21		
Bericht der Frauenbeauftragten	22		
Qualitätssicherung im Deutschen Schifffahrtsmuseum	22		
Forschung im Jahr 2005	24		
Forschungsschwerpunkt I	24		
»Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«	25		
Hansische Aktionsmittel zur See	27		
Alltagsleben an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit	27		
Frauen an Bord frühneuzeitlicher Schiffe	28		
Erschließung der deutschen Holzressourcen für die niederländische Expansion	28		
	2	Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schifffahrtsgeschichte	29
	6	Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit	30
	6	Forschungsschwerpunkt II	
	8	»Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«	30
	12	Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt	31
	14	Schiffbaukonjunktur durch Reparations- ablieferungen und Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem	
	15	Ersten Weltkrieg (1918-1923)	32
	16	Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren	34
	16	Leben und Arbeiten an Bord deutscher Frachtsegler 1914 bis 1939	35
	17	Flößerei und Flößholztransport in den Flussgebieten der Oder und des Neckars	35
	17	Deutsche Atlantische Expedition 1925-1927	36
	20	Seerechtsentwicklung in der Zwischen- kriegszeit	37
	20	Entwicklung der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit	37
	20	Marinemalerei	38
	21	Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung	39
	22	Sicherung und Präsentation der Bremer Kogge von 1380	39
	22	Erhaltung und Bereederung des ersten und ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND von 1867	39
	24	Spezifische Methodenentwicklung zur Erhaltung von Sachquellen der Schifffahrtsgeschichte	40
	25	Methodenvergleich Nassholzkonservierung	40
	27	Konservierungsverfahren für feuchte Klimate	40
	27	Entwicklung eines einfachen Konser- vierungsverfahrens für das Newport	
	28	Medieval Ship in Newport/Wales	41



General History of the North Atlantic Fisheries	41	Die Serviceeinrichtungen	76
Europäische Küstenschifffahrt im		Das Archiv	76
20. Jahrhundert	44	Die Bibliothek	77
Systematische technische Beschreibung		Das Objektmagazin	79
bedeutender Schiffsneubauten aller Epochen	44	Der Technische Dienst	79
Beiträge zu Enzyklopädiën und		Die Öffentlichkeitsarbeit	80
biografischen Werken	44	Die Wissenschaftliche Auskunft	80
Vergangenheit und Zukunft sozialer		Der Fotoservice	80
Sicherungssysteme: Die Gruppe »Deutsche		Museumpädagogischer Dienst –	
Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See« –		Besucherführungen	81
Geschichte und Zukunftsvisionen	45		
Bremen International Graduate School of		Nationale und internationale Kontakte	84
Social Sciences: Global Change in the Marine		Tagungen	84
Realm (GLOMAR)	47	VIIIth North Sea History Conference	
Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung		vom 26. bis 28. August im DSM	84
gemäß der Stiftungssatzung	48	17. Internationales Kartonmodellbau-	
Forschungsbezogener Ausbau und syste-		Treffen vom 22. bis 24. April im DSM	84
matische Vervollständigung der Sammlung	49	Kooperationen	84
Laufende Erschließung und Erhaltung		Universität Bremen	84
von Sammlungsbeständen	50	Hochschule Bremerhaven	85
Bereitstellung der Sammlungs-Objekte		Alfred-Wegener-Institut für Polar-	
des Deutschen Schiffahrtsmuseums als		und Meeresforschung (AWI)	85
Datenbank	50	Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum Rostock	86
Digitalisierung und Erschließung		Deutsches Museum für Meereskunde	
von Bildquellen	51	Stralsund	86
Erschließung von Sachquellen	51	Bundesamt für Seeschifffahrt und	
Forschungstransfer: Lehre, Ausstellungen		Hydrographie (BSH)	86
und Publikationswesen als Vermittlung		EU-Projekte	86
von Forschungsergebnissen	54	MarMuCommerce	86
Akademische Lehre	54	eExhibition	87
Ausstellungswesen	56	Seaport	87
Dauerausstellung	56	Stadt der Wissenschaft	88
Sonderausstellungen	57	Gremienarbeit	88
Ausstellungen außerhalb des DSM	57	Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen	90
Geplante Ausstellungen der Jahre		Vortragsreihe »Schiffe, Meere, Häfen –	
2006, 2007, 2008	58	Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum«	92
Sonderveranstaltungen im Jahr 2005	58	Vortragsreihe »Deutsche Polarforschung –	
Publikationswesen	59	gestern und heute«	93
Die Wissenschaftliche Redaktion	59	Vorträge außerhalb der Vortragsreihen	93
Publikationen der wissenschaftlichen		Weitere Vortragsveranstaltungen im DSM	96
Mitarbeiter 2005	60		
Externe Autoren	66	Impressum	96



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM im Überblick

Kurzporträt

Am 8. Oktober 1962 wurde bei Baggararbeiten in der Weser ein Schiffswrack gefunden, das als Hansekogge identifiziert wurde. Die Entscheidung Bremens, diesen Schiffsfund an ein Museum zu geben, führte im Verbund mit der Einbeziehung der ersten schwimmenden Oldtimer der Seefahrt im Alten Hafen von Bremerhaven sowie der umfangreichen, Schiffsmodelle, Grafiken und Gemälde umfassenden Privatsammlung Dr. Bernartz 1971 zur Gründung der Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum. Die Stifter,

- ▶ die Freie Hansestadt Bremen (Land),
- ▶ die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde),
- ▶ die Stadt Bremerhaven,
- ▶ das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseum,

waren sich einig, dass die Hauptaufgabe des neuen Museums die Rekonstruktion und Konservierung der Bremer Hanskogge sein sollte, die man den Besuchern als freistehendes Exponat zeigen wollte.

Daneben sollte es jedoch auch der Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte dienen. So wurde am Deutschen Schiffahrtsmuseum unmittelbar mit dem Aufbau und der Pflege einer schiffahrtsgeschichtlichen Sammlung begonnen, die neben der Hansekogge die Grundlage der Forschungsarbeit bildet, mit der sich das nationale Deutsche Schiffahrtsmuseum schnell eine weltweite Reputation erwarb.

1980 wurde es in die gemeinsame Forschungsförderung von Bund und Ländern (vormals Blaue Liste/heute Leibniz-Gemeinschaft) aufgenommen.

Seither erfolgt die Finanzierung nach der 1975 von Bund und Ländern abgeschlossenen »Rahmenvereinbarung Forschungsförderung« und der »Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen«.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist eine rechtsfähige Stiftung des bürgerlichen Rechts und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der Abgabenordnung.

Aufgaben

Die Aufgaben des Deutschen Schiffahrtsmuseums sind in § 2 der Stiftungssatzung beschrieben:

- ▶ **Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung;**
- ▶ **wissenschaftliche Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten;**
- ▶ **Tätigkeit für die Öffentlichkeit im Dienste der deutschen Schiffahrtsgeschichte mit den der Stiftung zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten.**



Somit stellt sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum nicht nur der Aufgabe, die deutsche Schiffahrtsgeschichte zu erforschen, sondern die Forschungsergebnisse auch mittels qualifizierter Ausstellungen der Öffentlichkeit zu vermitteln.

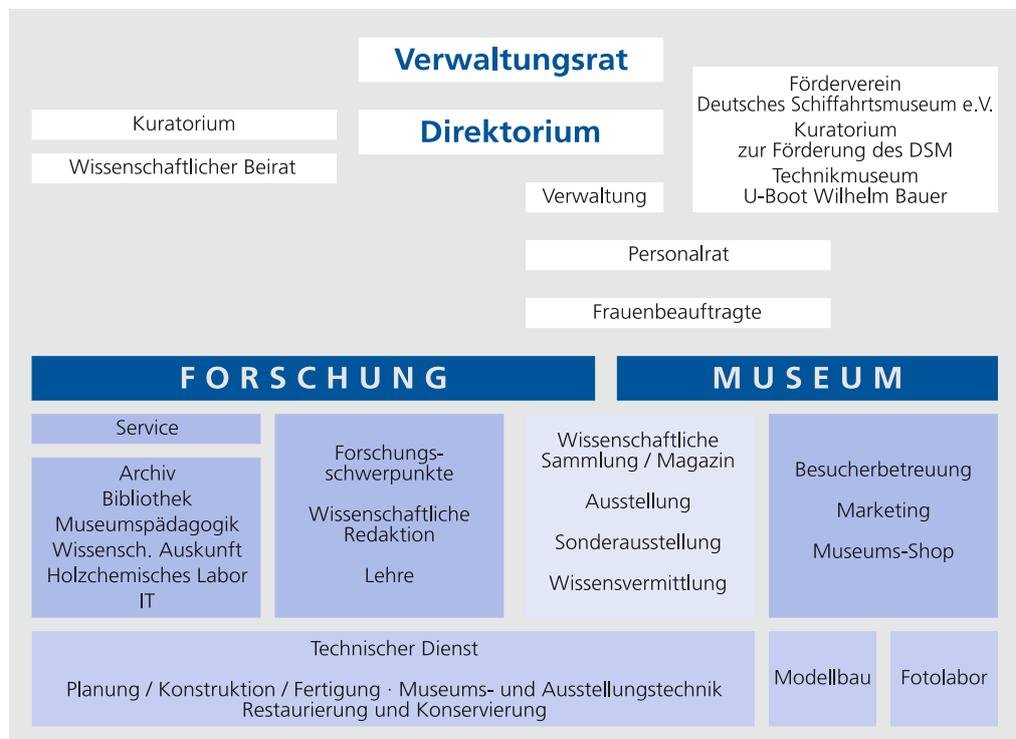
Daneben verfügt es mit Bibliothek, Archiv, Magazin, Redaktion, wissenschaftlicher Auskunft und Fotoservice über eine Reihe von wissenschaftlichen Serviceeinrichtungen, mit deren Hilfe die Ergebnisse der am Haus betriebenen Quellenforschung aufbereitet und der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können.

Die schwimmende Flotte im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums ermöglicht es den Besuchern in sehr eindrucksvoller Weise, Schiffahrtsgeschichte zu erfahren. Fünf der sieben Großexponate sind begehbar und versetzen die Besucher in die Lage, sich ein direktes Bild von den Bedingungen auf den jeweiligen Schiffen zu machen. Die Nordische Jagt GRÖN-

LAND, die mit der großartigen Hilfe einer ehrenamtlichen Crew stets segelbereit an der Pier liegt, lädt zu einem besonderen Erlebnis ein: Ein Törn auf dem 1867 gebauten Holzschiff lässt Geschichte lebendig werden.

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Organisation und Ansprechpartner



Direktorium

Geschäftsführender Direktor

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl

0049 (0)471 4 82 07-49

scholl@dsm.de

Sekretariat

Hanna Thamm

0049 (0)471 4 82 07-43

thamm@dsm.de

Museumsdirektor

Hans-Walter Keweloh (bis 30. Juni 2005)

Dr. phil. Albrecht Sauer (komm. ab 1. Juli 2005)

0049 (0)471 4 82 07-25

sauer@dsm.de

Sekretariat

Elke Kreowski

0049 (0)471 4 82 07-61

kreowski@dsm.de

Verwaltung

Dipl.-Volkswirt Beatrix Fromm

0049 (0)471 4 82 07-27

fromm@dsm.de



Forschungsbereiche

Schifffahrt in der Vor- und Frühgeschichte

Dr. phil. Siegfried Stölting
0049 (0)471 4 82 07-48
stoelting@dsm.de

Schifffahrt im Mittelalter

Hans-Walter Keweloh
0049 (0)471 4 82 07-63
keweloh@dsm.de

Schifffahrt in der Frühen Neuzeit

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 4 82 07-25
sauer@dsm.de
Erik Hoops, M.A.
0049 (0)471 4 82 07-13
hoops@dsm.de

Flößerei und Fährschifffahrt, Bootsbau

Hans-Walter Keweloh
0049 (0)471 4 82 07-11
keweloh@dsm.de

Nassholzkonservierung

Dr. rer. nat. Per Hoffmann
0049 (0)471 4 82 07-62
hoffmann@dsm.de

Schifffahrt im Industriezeitalter Unternehmens- und Wirtschaftsgeschichte

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 4 82 07-49
scholl@dsm.de

Technikgeschichte

Dr. phil. Dirk J. Peters
0049 (0)471 4 82 07-63
peters@dsm.de

Sozial- und Technikgeschichte

Klaus-Peter Kiedel
0049 (0)471 4 82 07-63
kiedel@dsm.de

Segelschifffahrt im Industriezeitalter

Ursula Feldkamp, M.A.
0049 (0)471 4 82 07-76
feldkamp@dsm.de

Marinemalerei

Prof. Dr. phil. Lars U. Scholl
0049 (0)471 4 82 07-49
scholl@dsm.de

Navigation und Gezeitenforschung

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 4 82 07-25
sauer@dsm.de

Polar- und Meeresforschung

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann
0049 (0)471 4 82 07-15
huxmann@dsm.de

Fischerei und Walfang

PD Dr. phil. Ingo Heidbrink
0049 (0)471 4 82 07-16
heidbrink@dsm.de

Historische Wasserfahrzeuge und Museumsschiffe

PD Dr. phil. Ingo Heidbrink
0049 (0)471 4 82 07-16
heidbrink@dsm.de

Abbildung oben:
»Smoketime« des Winschen-
mannes, 1950er Jahre.
(Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Organisation und Ansprechpartner

Wissenschaftliche Serviceeinrichtungen

Archiv

Klaus-Peter Kiedel
0049 (0)471 4 82 07-64
kiedel@dsm.de

Bibliothek

Dr. phil. Albrecht Sauer
0049 (0)471 4 82 07-25
sauer@dsm.de

Leserservice

Simon Kursawe
0049 (0)471 4 82 07-44
kursawe@dsm.de

Wissenschaftliche Redaktion

Erik Hoops, M.A.
0049 (0)471 4 82 07-13
hoops@dsm.de

Museumspädagogik

Dr. phil. Siegfried Stölting
0049 (0)471 4 82 07-48
stoelting@dsm.de

Informations- und Kommunikationstechnologie

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
0049 (0)471 4 82 07-14
schindler@dsm.de

Technischer Dienst

Jörg Geier
0049 (0)471 4 82 07-12
geier@dsm.de

Personalrat

Vorsitzender: Dr. phil. Siegfried Stölting
0049 (0)471 4 82 07-48
stoelting@dsm.de

Frauenbeauftragte

Dipl.-Ing. (FH) Birgit Schindler
0049 (0)471 4 82 07-14
schindler@dsm.de

Kasse

0049 (0)471 4 82 07-38
info@dsm.de

Zentrale

0049 (0)471 4 82 07-0
info@dsm.de



Die Gremien

Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat ist das oberste Gremium der Stiftung Deutsches Schiffahrtsmuseum. Er unterstützt und überwacht die Arbeit des Direktoriums, fördert die Forschungsarbeit und die museale Tätigkeit der Einrichtung und genehmigt den Jahresabschluss. Zu seinen Aufgaben gehört es ferner, Empfehlungen an die Träger zu verabschieden und die Grunddaten des Forschungsplanes und des Programmbudgets zu genehmigen. Ebenso entscheidet der Verwaltungsrat über die Besetzung des Kuratoriums sowie des Wissenschaftlichen Beirats und berät deren Empfehlungen.

Im Jahr 2005 fand die erste Sitzung des Verwaltungsrats am 30. Juni unter dem Vorsitz des erst kurz vorher ins Amt gewählten Senators Jörg Kastendiek statt. Der geschäftsführende Direktor berichtete über die wichtigsten Ereignisse in den Bereichen Forschung und Museum der ersten Jahreshälfte.

Hans-Walter Keweloh steht nach Ablauf seiner fünfjährigen Amtszeit nicht weiter als Museumsdirektor zur Verfügung. Er wird künftig andere wissenschaftliche Aufgaben im DSM wahrnehmen und seine Forschungen zur Flößerei und Fährschiffahrt intensivieren. Schwerpunktmäßig wird er die Neugestaltung der ständigen Ausstellung rund um die Bremer Kogge planen und die Umsetzung begleiten. Der Verwaltungsrat dankte Herrn Keweloh für die in den vergangenen fünf Jahren geleistete Arbeit.

Auf Beschluss des Verwaltungsrats wurde die Stelle des zweiten Direktors national und international ausgeschrieben. Entsprechend der Empfehlung des Wissenschaftsrates aus dem Jahre 2000 soll der Stelleninhaber über Ausstellungserfahrung, Kenntnisse des Kulturmanagements und der Öffentlichkeitsarbeit verfügen. Vorzugsweise ist an eine/n FrühneuzeithistorikerIn gedacht, der/die den Forschungsschwerpunkt Schiff-

fahrt in der Frühen Neuzeit verstärken kann. Die Bewerbungsfrist wurde auf Mitte Januar 2006 festgelegt, damit die Annonce im International Journal of Maritime History weltweit Verbreitung finden konnte und somit Kandidaten aus dem Ausland eine Chance für ihre Bewerbung bekamen. Um bis zur Besetzung der Stelle des zweiten Direktors keine Vakanz im Direktorium eintreten zu lassen, beschloss der Verwaltungsrat der Stiftung, einen Wissenschaftler des DSM kommissarisch mit den Aufgaben des zweiten Direktors zu betrauen. Auf Vorschlag des geschäftsführenden Direktors entschied man sich für den Frühneuzeithistoriker und Leiter der Bibliothek Dr. Albrecht Sauer. Dr. Sauer ist seit 1994 für die Forschungs- und Ausstellungsbereiche »Schiffahrt der Frühen Neuzeit«, »Gezeiten« und »Navigation« sowie den Aspekt »Wissenschaft und Neue Medien« verantwortlich.

Darüber hinaus beschloss der Verwaltungsrat auf Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirats und des Kuratoriums eine Änderung der Geschäftsordnung des Direktoriums. Die Konsequenzen aus Problemen der Vergangenheit ziehend, wurde eine Hierarchisierung implementiert, wonach der geschäftsführende Direktor dem zweiten Direktor gegenüber weisungsbefugt ist. In Kenntnis dieser Änderung übernahm Dr. Albrecht Sauer kommissarisch die neue Verantwortung zum 1. Juli 2005.

Auf der Sitzung wurde der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 beraten. Dem Direktorium wurde für das abgelaufene Geschäftsjahr Entlastung erteilt.

Eine weitere Sitzung, die dazu diente, den Ablaufplan für die Neugestaltung des Scharounbaus vorzustellen, fand am 3. November 2005 statt. Die Pläne zur Umstrukturierung der Ausstellung wurden vom Verwaltungsrat akzeptiert. Nach über 30 Jahren Zugehörigkeit zum Verwaltungsrat wurde Prof. Dr. Kurt Schietzel ver-



abschiedet. Senator Jörg Kastendiek und das Direktorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums dankten ihm für das langjährige Engagement zum Wohle der Einrichtung.
Zum Berichtsjahr 2005 gehörten dem Verwaltungsrat an:

► **Vorsitzender**

Bürgermeister Dr. Henning Scherf, Präsident des Senats, Bremen (bis 8. November 2005)
Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats, Bremen (ab 8. November 2005)
(Stellvertreter: Senator für Kultur Jörg Kastendiek, Bremen)

► **für den Bund**

Museumsdirektor Dr. Harald Benke, Deutsches Meeresmuseum, Stralsund
Ministerialrat Dr. Hubert Boos, Beauftragter der Bundesregierung für Kultur und Medien, Bonn (bis 1. November 2005)
Regierungsdirektor Dr. Karl-Ludwig Backsmann, Beauftragter der Bundesregierung für Kultur und Medien, Bonn (ab 1. November 2005)

► **für das Land Bremen**

Gerlinde Berk, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft (MdBB), Bremen
(Stellvertretung: vakant)
Senator für Kultur Jörg Kastendiek, Bremen
(Stellvertreterin: Staatsrätin Elisabeth Motschmann, Senator für Kultur, Bremen)
Bürgermeister Dr. Henning Scherf, Präsident des Senats, Bremen (bis 8. November 2005)
Bürgermeister Jens Böhrnsen, Präsident des Senats, Bremen (ab 8. November 2005)
(Stellvertretung: vakant)
Karin Tuzek, Mitglied der Bremischen Bürgerschaft (MdBB), Bremen
(Stellvertreter: Bernd Ravens, MdBB, Bremen)

► **Stadt Bremerhaven**

Stadtverordneter J. Conrad Rogge, Stadtverordnetenversammlung Bremerhaven
(Stellvertreter: Werner Hoffmann, Stadtverordnetenversammlung, Bremerhaven)
Stadtrat Prof. Dr. Wolfgang Weiß, Magistrat Bremerhaven
(Stellvertreter: Stadtrat Volker Holm, Magistrat Bremerhaven)

► **für den Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.**

Friedrich Wilhelm Bracht, Bremen, Vorsitzender
(Stellvertreter: Eckart Knoth, Schiffdorf)

► **für das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.**

Rechtsanwalt Dr. Manfred Ernst, Bremerhaven, Vorsitzender
(Stellvertreter: Helmut Volk, Langen)

► **Vorsitzender des Kuratoriums**

Dr. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven

► **Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats**

Prof. Dr. Horst Wernicke, Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

► **Persönliche Mitglieder**

Prof. Dr. Berthold Beitz, Vorsitzender des Kuratoriums »Alfried Krupp von Bohlen-Halbach-Stiftung«, Essen
Prof. Dr. Peter Ehlers, Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Hamburg
Prof. Dr. Kurt Schietzel, Schleswig (verabschiedet am 3. November 2005)
Prof. Peter Tamm, Hamburg

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Die Gremien

Das Kuratorium

Das Kuratorium berät und unterstützt den Verwaltungsrat und das Direktorium auf wissenschaftlichem und musealem Gebiet. Es berät über das Forschungsprogramm, die wissenschaftliche Tätigkeit und die Forschungsvorhaben des Deutschen Schiffahrtsmuseums und beurteilt das Ausstellungsprogramm.

Empfehlungen zum Sammlungsmanagement und Vorhaben in der Öffentlichkeitsarbeit zu geben, ist ebenso Aufgabe des Kuratoriums wie die Beurteilung des Wirtschaftsplans, des Jahresberichts, des Forschungsprogramms und des Berichts über die Erfüllung des Stiftungszwecks. Im Berichtsjahr haben die Sitzungen des Kuratoriums am 11. März und am 16. September stattgefunden.

Im Jahr 2005 haben dem Kuratorium angehört:

► **Vorsitzender**

Dr. jur. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven

(Stellvertreter: Rechtsanwalt Udo Immermann, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen i.R.)

► **Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie**

Christoph Lammich, Ministerialrat a.D.

► **Bundesministerium für Verteidigung**

Kpt. z.S. Jörg Owen, Kommandeur der Marineoperationsschule Bremerhaven (bis Oktober 2005)

Kpt. z.S. Gerd Kiehnle, Kommandeur der Marineoperationsschule Bremerhaven (ab Oktober 2005)

► **Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft**

Ministerialdirigent Dr. Jörg Wendisch

► **Bundesministerium für Verkehr**

N.N.

► **Bundesministerium für Wirtschaft**

N.N.

► **Land Bremen**

Dr. Narciss Göbbel, Referent beim Senator für Kultur, Bremen

► **Land Hamburg**

Prof. Dr. Gisela Jaacks, Direktorin des Museums für Hamburgische Geschichte, Hamburg

► **Land Mecklenburg-Vorpommern**

Dr. Peter Danker-Carstensen, Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum Rostock

► **Land Niedersachsen**

Dagmar von Reitzenstein, Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur, Hannover

► **Land Schleswig-Holstein**

Prof. Dr. Herwig Guratzsch, Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Schleswig

► **Deutsche Forschungsgemeinschaft**

Dr. Hans-Dieter Bienert, Deutsche Forschungsgemeinschaft, Bonn

► **Wissenschaftsrat**

Dr. Winfried Benz, Generalsekretär des Wissenschaftsrates a.D., Berlin

► **Wissenschaftler**

Dr. Els van Eijck van Heslinga, Verwaltungsdirektorin der Universiteit Leiden, Niederlande
Prof. Morten Hahn-Pedersen, Direktor des Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg, Dänemark



Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann, emeritierter Professor der TUHH, Hamburg-Harburg

Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler, Fachleiter Marine am Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Potsdam

Dr. Barbara Pferdehirt, Direktorin am Römisch-Germanischen Zentralmuseum, Mainz

Prof. Dr. Wolfhard Weber, Professor an der Ruhr-Universität Bochum, Bochum

Prof. Dr. Horst Wernicke, Professor an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität, Greifswald

► Museen

Prof. Dr. Dirk Böndel, Direktor des Deutschen Technikmuseums Berlin

► Wissenschaftliche Institutionen

Prof. Dr. Jörn Thiede, Direktor des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven

► Wirtschaft

Rechtsanwalt Udo Immermann, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen i.R.

► Verbände

Dipl.-Vw. Klaus Köster, Referent beim Verband Deutscher Reeder, Hamburg (ab 1. Oktober 2005 im Ruhestand)

(Nachfolger: Dirk-Max Johns)

► Einzelpersonlichkeit

Dr. jur. Andreas Fuchs, Staatsrat a.D., Wilhelmshaven (Vorsitzender)

Der Wissenschaftliche Beirat

Ausgewählte Mitglieder des Kuratoriums bilden den Wissenschaftlichen Beirat des Deutschen Schiffahrtsmuseums, der das Evaluierungsgremium für die Forschungsarbeit und die wissenschaftlichen Leistungen des DSM darstellt. Seine regelmäßigen Audits sind Teil der internen Qualitätssicherung der wissenschaftlichen Forschung.

Dem wissenschaftlichen Beirat wird das Forschungsprogramm im Voraus vorgelegt und von ihm beurteilt. Er spricht Empfehlungen zu den Forschungsvorhaben aus und beurteilt die Ergebnisse anhand des Forschungsberichts der wissenschaftlichen Mitarbeiter.

Im Jahr 2005 hat die Sitzung am 15. September stattgefunden.

Zum 31. Dezember 2005 waren die Mitglieder des Beirats:

- Prof. Dr. Horst Wernicke (Vorsitzender)
- Dr. Els van Eijck van Heslinga (Stellvertreterin)
- Prof. Morten Hahn-Pedersen
- Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. Eike Lehmann
- Freg.-Kpt. Dr. Frank Nägler
- Dr. Barbara Pferdehirt
- Prof. Dr. Wolfhard Weber

Abbildung oben:
Leitstand des »Atomfrachters«
OTTO HAHN in der Maschinen-
abteilung des DSM.
(Foto: Egbert Laska)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Die Fördervereine

Das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

Das 1967 gegründete Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist einer der vier Stifter des DSM. Sein satzungsmäßiger Zweck ist die Förderung der Volksbildung auf dem Gebiet der deutschen Schiffahrtsgeschichte. Dies erfolgt insbesondere durch die Unterstützung des Deutschen Schiffahrtsmuseums auf wissenschaftlichen, musealen und technischen Gebieten und die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der geförderten Tätigkeiten.

Das Kuratorium wird durch einen Vorstand geleitet, dessen Vorsitzender auch Mitglied des Verwaltungsrates ist. Im Jahr 2005 gehörten dem Vorstand an:

- ▶ Dr. Manfred Ernst (Erster Vorsitzender)
- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Zweiter Vorsitzender)
- ▶ Helmut Volk (Schatzmeister)

Zum 31. Dezember 2005 hatte das Kuratorium rund 100 Mitglieder. Höhepunkte des Vereinslebens sind die regelmäßig stattfindenden »Besonderen Abende«, die für die Mitglieder im Deutschen Schiffahrtsmuseum angeboten werden. Vorträge und Vorführungen über die Arbeit des DSM werden von einem gemeinsamen »Klönssnack« begleitet. Im Jahr 2005 fanden Veranstaltungen zur Sail statt.

Für die Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr mit der finanziellen Unterstützung des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. diverse Objekte erworben werden. Besonders hervorzuheben ist ein antiquarisches Buch von Rudolf Capell. Insgesamt gewährte das Kuratorium Mittel von 6000 Euro.

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. wurde 1978 gegründet. Er ist hervorgegangen aus dem »Förderverein Bremer Hansekogge« (1967-1978) und hatte im abgelaufenen Geschäftsjahr rund 3200 Mitglieder. Der satzungsmäßige Zweck des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum ist die Unterstützung der Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Der Verein wird von einem Vorstand geführt, der Schriftführer leitet die Geschäftsstelle im Deutschen Schiffahrtsmuseum. Der Vorstandsvorsitzende ist Mitglied im Verwaltungsrat des DSM. Zum 31. Dezember 2005 gehörten zum Vorstand des Fördervereins:

- ▶ Friedrich Wilhelm Bracht (Erster Vorsitzender)
- ▶ Dr. Manfred Ernst (Zweiter Vorsitzender)
- ▶ Walter Wiebe (Erster Schriftführer)
- ▶ Fritz Jürgen Fründt (Zweiter Schriftführer)
- ▶ Rainer Schmidt (Schatzmeister)
- ▶ Klaus-Jürgen Meyer (Beisitzer)
- ▶ Eckart Knoth (Beisitzer)

Der Förderverein bietet seinen Mitgliedern bis zu zwei Reisen im Jahr an, die stets einen schiffahrtsgeschichtlichen Bezug haben und regen Zuspruch finden. Auch im Jahr 2005 wurden die Reisen von Hans-Walter Keweloh und Dr. Nicola Borger-Keweloh vorbereitet und durchgeführt. So wurde den Teilnehmern der Reisen nach Frankreich und Sachsen-Anhalt eine wissenschaftlich fundierte Reiseführung zuteil. Die vom Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. herausgegebene Zeitschrift »Deutsche Schiffahrt« ist im Jahr 2005 zweimal erschienen. Die Zeitschrift ist die wichtigste Informationsquelle für die Mitglieder des Vereins. Sie lädt zu Veranstaltungen im DSM ein,



informiert über die Arbeit in Forschung und Museum und bietet auch auswärtigen Autoren die Möglichkeit, Wissenswertes aus der Schifffahrt zu publizieren.

Im Jahr 2005 unterstützte der Förderverein die Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit insgesamt 137 043,32 Euro. Besonders die angelaufenen Arbeiten zur Einführung des Audio-guide-Systems und die Vorbereitungen zur Entwicklung eines Corporate Design wurden erst mit der finanziellen Unterstützung des Fördervereins möglich.

Der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.

Im Jahr 1983 wurde das U-Boot WILHELM BAUER erworben, zu dessen Erhaltung sich der Verein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. konstituierte. Das U-Boot wurde für Besucher zugänglich gemacht und liegt seit 1984 im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Es stellt einen Besuchermagneten dar, der jährlich von etwa 100 000 Personen besichtigt wird.

Mit den Überschüssen aus den Einnahmen unterstützt der Förderverein Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. das Deutsche Schiffahrtsmuseum bei seiner Arbeit. Im Jahr 2005 wurde besonders der Erwerb diverser Objekte erst mit der Unterstützung des Fördervereins möglich. Insgesamt bewilligte das Technikmuseum im Jahr 2005 Zuwendungen von 44 572,85 Euro.

Der Verein wird von einem Vorstand geführt und von einem Geschäftsführer geleitet. Dem Vorstand gehörten zum 31. Dezember 2005 an:

- ▶ Elmar Fritsche (Vorsitzender)
- ▶ Dr. Hermann Klein (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl (Stellvertretender Vorsitzender)
- ▶ Erich Wilke (Geschäftsführer)

Zu diesem Stichtag hatte der Verein rund 37 Mitglieder.

Abbildung oben:
Ankunft in New York.
(Foto: Hanns Tschira)

Nachfolgende Doppelseite:
Aktivitäten im Dockbetrieb der
Werft AG »Weser« in Bremen.
(Foto: Sammlung Börsche)







DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

in Zahlen

Stellen- und Haushaltsplan

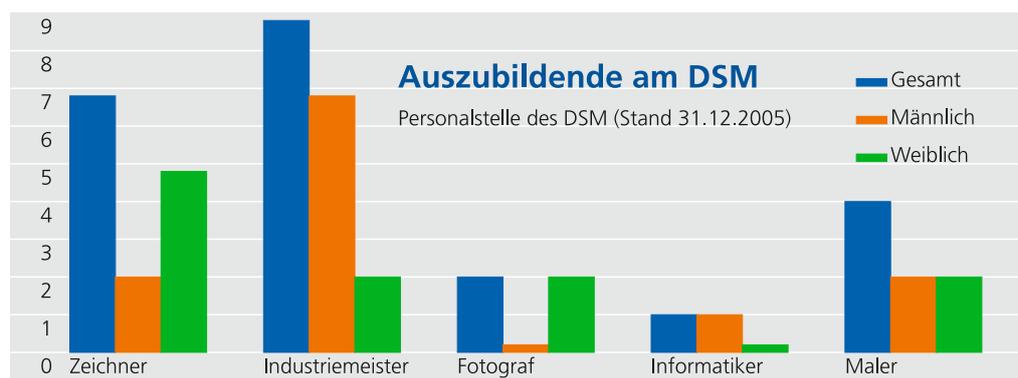
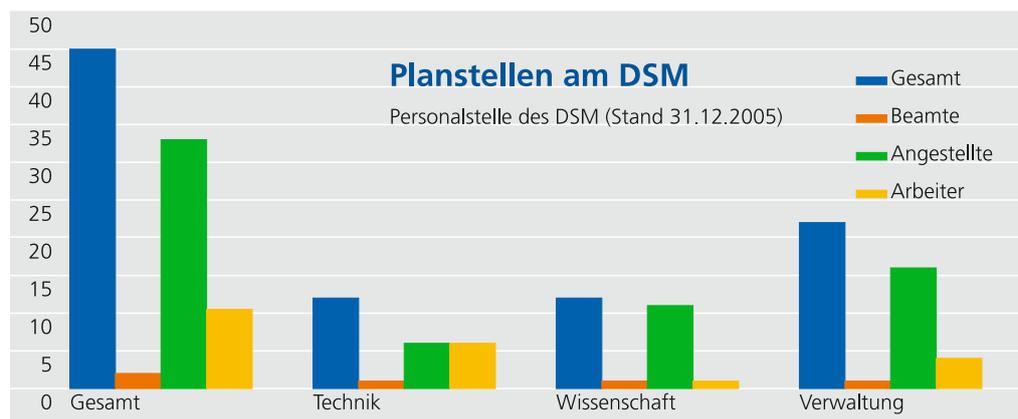
Das Deutsche Schiffahrtsmuseum verfügt gemäß Stellenplan über 46,5 Planstellen, davon 2 Stellen für Beamte, 34 Stellen für Angestellte und 10,5 Stellen für Arbeiter. Die Planstellen sind mit insgesamt 52 Mitarbeitern in Voll- und Teilzeit besetzt.

23 junge Leute werden in verschiedenen Berufssparten (Technische Zeichner, Industriemechaniker, Maler- und Lackierer, Fotograf, Informatiker) am DSM ausgebildet. Vier Auszubildende

schlossen ihre Ausbildung im Jahr 2005 mit Erfolg ab.

Der Aufsichtsbereich wurde mit vier externen Kräften verstärkt. Daneben sind acht (saisonal bis zwölf) geringfügig Beschäftigte und fünf Ein-Euro-Kräfte am Deutschen Schiffahrtsmuseum beschäftigt.

Im Jahr 2005 waren fünf Studenten als studentische Hilfskräfte bzw. im Rahmen von Praktika im Deutschen Schiffahrtsmuseum tätig. Zwölf junge Leute absolvierten in den Abteilungen Bibliothek, Fotoatelier und Werkstatt Schulpraktika.





Haushalt

Das Gesamtvolumen des Haushaltsplanes 2005 betrug nach Einnahmen und Ausgaben 4 555 123 Euro.

Die Mehrausgaben im Sachausgabenbereich (Ausstellungen, Gebäudeunterhaltung usw.) konnten durch Umwidmungen und Einsparungen erbracht werden.

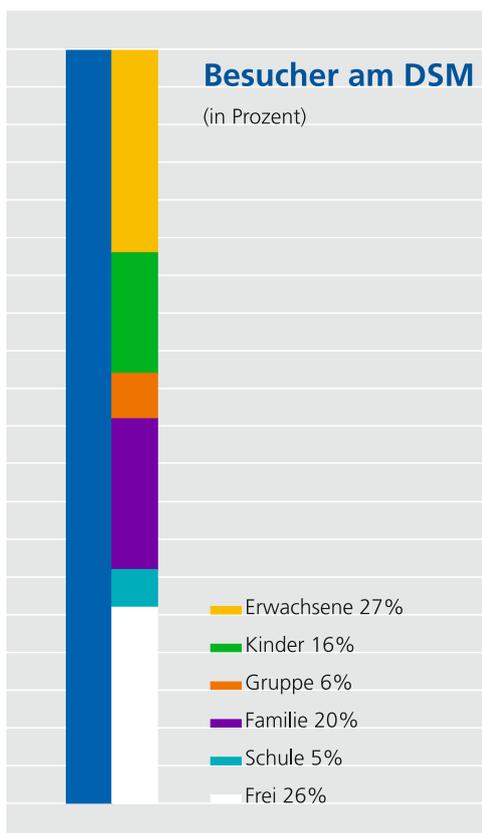
An Drittmitteln standen 230 000 Euro zur Verfügung.

Besucherzahlen

Für das Jahr 2005 hatte sich das DSM zum Ziel gesetzt, die Besucherzahl des vergangenen Jahres mindestens zu halten. Das war ein ehrgeiziges Vorhaben angesichts der Baustelle und der Bauzäune im Norden des Museums. Wie zu befürchten war, musste ein Rückgang der Besucherzahlen bis zum Sommer hingenommen werden, der auch nicht von der Sail 2005 ausgeglichen werden konnte.

Die leichte Steigerung bei den Jahresgesamtwerten lag zum einen an dem großen Interesse der Berliner Bevölkerung an unserem Museumsschiff GRÖNLAND und zum anderen an unserer Vortragsreihe aus Anlass der Eröffnung unseres Museums vor 30 Jahren, die sich regen Zuspruchs erfreute.

Im Jahre 2005 besuchten rund 171 533 Besucher die Ausstellungen, die Dauer- und Sonderausstellungen sowie die Museumsschiffe des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Daneben konnten viele attraktive Veranstaltungen zusätzliche Besucher anziehen.



Abbildungen oben:
Schweißer auf der Stülckenwerft, 1950er Jahre. (Foto: Walter Lüden)
Auch im Jahr 2005 besuchten diverse Schulklassen und Schülergruppen das DSM. (Foto: Klaus Stiedenrod)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

in Zahlen

Bericht der Frauenbeauftragten

Das DSM unterliegt neben dem Bundesgleichstellungsgesetz auch dem Landesgleichstellungsgesetz (Land Bremen). Weiter wird von Einrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft erwartet, dass auch die »WGL-Rahmenempfehlung zur Gleichstellung (AVGlei)« von Frauen und Männern umgesetzt und eine entsprechende Vereinbarung mit dem Sitzland geschlossen wird.

Diese Vorgaben beinhalten die Verbesserung der Zugangs- und Aufstiegsbedingungen für Frauen, eine deutliche Erhöhung des Anteils an Frauen besonders in wissenschaftlichen und Leitungspositionen sowie den Abbau struktureller Benachteiligungen. Ebenso ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für Frauen und Männer zu fördern.

Geschlechterspezifische Fragestellungen sollen – soweit möglich – Eingang in die Forschungsinhalte finden. Ergänzend soll in den Instituten auf die bestehende gesetzliche Regelung gegen sexuelle Belästigung im Beschäftigtenschutzgesetz (Art. 10 des Zweiten Gleichberechtigungsgesetzes) hingewiesen werden.

Der Frauenförderplan des Deutschen Schiffahrtsmuseums greift die Regelungen auf. Die entsprechende Vereinbarung zur Umsetzung des AVGlei wurde im Dezember 2004 mit den Zuwendungsgebern geschlossen. Der Frauenförderplan des DSM, das LGG (Landesgleichstellungsgesetz des Landes Bremen) und die Empfehlungen der WGL ziehen sich durch die Tätigkeit der Frauenbeauftragten des DSM. In enger Zusammenarbeit mit der Direktion und dem Personalrat werden die Regelungen umgesetzt.

Seit Februar 2004 sind Frau Birgit Schindler (Frauenbeauftragte) und Frau Ursula Feldkamp (stellv. Frauenbeauftragte) im Amt. Sie nehmen an Fortbildungen und an Arbeitskreisen teil.

Qualitätssicherung im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Die DFG-Standards zur Qualitätssicherung sind Grundlage der wissenschaftlichen Arbeit am DSM. Darüber hinaus wird die Forschung am Deutschen Schiffahrtsmuseum regelmäßig durch die zuständigen Gremien evaluiert.

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist seit 30 Jahren eine der wichtigsten kulturellen Einrichtungen des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven. Damit es von der Öffentlichkeit in seiner Bedeutung noch besser wahrgenommen wird und um eine nachhaltige Verbesserung der Innen- und Außenwirkung zu erreichen, stellte der Senator für Kultur im Jahr 2005 eine Zuwendung von 50 000 Euro bereit, um mit Hilfe eines externen Beraterteams das Projekt »DSM initiativ-innovativ« durchzuführen.

Ziele des Projektes waren:

- ▶ Aufbau und Stärkung von Netzwerkstrukturen in Bremen und Bremerhaven;
- ▶ Analyse des Vermittlungskonzepts der Forschungsleistungen und Entwicklung eines Marketingkonzepts.

Gemeinsam mit allen Kolleginnen und Kollegen wurde eine Liste mit Verbesserungsvorschlägen erarbeitet, von denen bereits im Jahr 2005 viele positiv umgesetzt werden konnten.

Der Besucherbereich des Deutschen Schiffahrtsmuseums soll in der nächsten Zeit besonders gestärkt werden. Im Jahr 2005 wurde deshalb mit der Universität Bremen und anderen Partnern das Projekt Fit4Service begonnen, das Anregungen für Verbesserungen der besucherbezogenen Bereiche geben soll und mit einer Zertifizierung abschließt.



3000 kg Tragkraft
17,6 m Ausladung

STIER
BREMER

AU

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005

Der Auftrag für die wissenschaftliche Forschung des Deutschen Schiffahrtsmuseums ergibt sich aus der Satzung:

- ▶ **Wissenschaftliche Erforschung der deutschen Schiffahrtsgeschichte auf all ihren Gebieten.**
- ▶ **Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung.**
- ▶ **Tätigkeit für die Öffentlichkeit im Dienste der deutschen Schiffahrtsgeschichte mit den der Stiftung zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten.**

Diesem Auftrag kommt das DSM seit seiner Gründung uneingeschränkt nach und trägt mit seiner Arbeit kontinuierlich dazu bei, für die schiffahrtshistorische Forschung methodische und erkenntnistheoretische Konzeptionen zu entwickeln.

Entsprechend den Anforderungen an das DSM als nationales Forschungsmuseum und Institut der Leibniz-Gemeinschaft ist dieser Auftrag dahingehend zu fokussieren, dass diejenigen Bereiche des satzungsgemäßen Auftrages den Schwerpunkt der Arbeit des DSM bilden, die einerseits von gesamtstaatlicher Relevanz sind und andererseits den Anspruch der Exzellenz in der Forschung erfüllen.

Die wissenschaftliche Arbeit am Deutschen Schiffahrtsmuseum ist in Bereiche gegliedert, die sich aus den unterschiedlichen Fachdisziplinen der am Haus beschäftigten Wissenschaftler zusammensetzen. Das DSM verfügt über ein interdisziplinäres Netzwerk ohne starre Abteilungsgrenzen, das eine bereichsübergreifende For-

schung ermöglicht und auch Kooperationspartnern zur Verfügung steht.

Thematische Bereiche im Jahr 2005:

- ▶ Schiffahrt in der Vor- und Frühgeschichte,
- ▶ Schiffahrt im Mittelalter,
- ▶ Schiffahrt der Frühen Neuzeit,
- ▶ Schiffahrt im Industriezeitalter,
- ▶ Historische Wasserfahrzeuge und Museumschiffe,
- ▶ Nassholzkonservierung,
- ▶ Marinemalerei und Schiffsfotografie,
- ▶ Geschichte der Fischerei und des Walfangs,
- ▶ Geschichte der Polar- und Meeresforschung.

Darüber hinaus verfügt das Deutsche Schiffahrtsmuseum über die folgenden wissenschaftlichen Serviceeinrichtungen, in denen die Ergebnisse der am Haus betriebenen Forschung aufbereitet und der Scientific Community sowie der interessierten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden:

- ▶ Archiv,
- ▶ Bibliothek,
- ▶ Magazin,
- ▶ Wissenschaftliche Redaktion,
- ▶ Wissenschaftliche Auskunft,
- ▶ Fotoservice,
- ▶ Informations- und Kommunikationstechnologie.

Eine Empfehlung des Wissenschaftsrats aufgreifend, ist das Forschungsprofil des Deutschen Schiffahrtsmuseums seit der letzten Evaluierung im Jahr 1999 geschärft worden. Einem stringenten Theoriekonzept folgend, wurde die Forschungsarbeit zur deutschen Schiffahrtsgeschichte, die ursprünglich auf eine weitgehend vollständige Deskription ausgerichtet war, auf eine kleinere Anzahl von Forschungsgebieten reduziert.



Die am Deutschen Schiffahrtsmuseum betriebene Forschung leitet sich – gegliedert in Forschungsschwerpunkte, weitere Forschung außerhalb der Schwerpunkte und die forschungsbezogene Aufgabenerfüllung – unmittelbar aus den in der Satzung definierten Aufgaben des DSM ab.

Die Forschungsschwerpunkte geben die längerfristig angelegte Forschungsrichtung vor. Sie orientieren sich in ihrer Thematik und Zielsetzung an der gegenwärtigen gesellschaftlichen Relevanz schiffahrtshistorischer Fragestellungen:

► **Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit**
(Forschungsschwerpunkt)

und

► **Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation**
(Forschungsschwerpunkt).

Darüber hinaus arbeiten die Wissenschaftler des DSM an Themenfeldern, die eine besondere aktuelle gesellschaftliche Relevanz besitzen oder sich aus der Verbundforschung mit anderen Partnern ableiten:

► **Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung.**

Die Forschungsschwerpunkte sowie die weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung sind in Forschungsprojekte untergliedert, die überwiegend für eine bestimmte Forschungsperiode festgelegt werden. Einige Forschungsprojekte haben einen wissenschaftlich abgeschlossenen Kontext und sind zeitlich genau festgelegt. Diese Projekte sind besonders geeignet, externen Wissenschaftlern zeitlich befristete Forschungsarbeit und Qualifizierung zu ermöglichen. Hier bemüht sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum verstärkt um Drittmittel.

Hinzu treten auf die forschung bezogene laufende Arbeiten:

► **Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung.**

Forschungsschwerpunkt I
»Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten in der Frühen Neuzeit«

Unter der Fragestellung: »Welche Auswirkungen hat der von den Europäern um 1500 begonnene Prozess der Entdeckung der Welt auf die deutsche Geschichte?«, geht es um die Gewinnung von Kenntnissen über die Wechselwirkungen zwischen maritimen naturwissenschaftlich-technischen Innovationen und neuen Dimensionen von Mobilität zwischen unterschiedlichen Kulturen und Gesellschaftsformen in der Frühen Neuzeit.

Die Frühe Neuzeit, die unter schiffahrtsgeschichtlichen Aspekten vom Zeitalter der Entdeckungen seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts bis zum Einsetzen der Industrialisierung zu Beginn des 19. Jahrhunderts reicht, ist gerade in Bezug auf das historische Geschehen in den verschiedenen deutschen Territorien vielfäl-

Abbildung oben:
Schlepper warten auf den
nächsten Einsatz im Hamburger
Hafen, 1950er Jahre.
(Foto: Walter Lüden)

tig und heterogen. Die seit der Auflösung des Staufischen Kaiserreiches im Spätmittelalter schwache Zentralgewalt, die religiöse Spaltung Europas und die damit einhergehenden Kriege sowie die politischen Einflüsse der benachbarten aufstrebenden Nationalstaaten führten zu klein- und kleinräumigen, oftmals divergierenden Entwicklungsstrukturen in den deutschen Territorien. Die vor diesem Hintergrund möglichen politisch-wirtschaftlichen Potentiale schlossen eine Teilnahme an der in den europäischen Nachbarstaaten für diese Epoche typischen globalen Erweiterung des Seehandels bzw. eigene Koloniegründungen in Übersee weitestgehend aus. Gleichwohl wirkten die globale Erweiterung des Seeraumes und die westeuropäischen Verhältnisse zum einen auch auf die deutsche maritime Geschichte, zum anderen standen das Reich bzw. die deutschen Territorien nicht außerhalb der allgemeinen geschichtlichen Entwicklung. Die frühneuzeitliche maritime Geschichte steht damit in markantem Kontrast zur Schifffahrt der Hanse im späten Mittelalter, deren Betätigungsfeld grundsätzlich auf Europa beschränkt war. Andererseits ist sie von der Forschung wegen deren in diesem Zeitalter der europäischen Expansion meist globaler Forschungsperspektive noch nicht hinreichend wahrgenommen worden. In diesem Bereich sind dementsprechend noch erhebliche Forschungslücken zu füllen, um die vielfältigen, in der Makroperspektive hochinteressanten Entwicklungen adäquat zu verstehen und im Sinne eines Gesamtbildes zusammenzuführen. Dies kann nur auf der Basis internationaler Kooperation und Forschungstätigkeit gelingen.

Um möglichst vielfältige Forschungsperspektiven in die Arbeiten zu integrieren, werden Experten aus dem In- und Ausland hinzugezogen. Im Interesse von Synergieeffekten und einer umfassenden und nachhaltigen Aufarbeitung des Themenkomplexes werden dabei nicht nur technik- und wissenschaftsgeschichtliche Aspekte, sondern auch wirtschafts- und sozialgeschichtliche Entwicklungen berücksichtigt. Besonderer Wert wird auf eine möglichst große Vielfalt hinsichtlich der ausgewerteten Quellengattungen und angewandten Methoden gelegt. Quellkritische Analysen von Sach-, Bild- und Schriftquellen, die Nutzung archäologischer Forschungsergebnisse sowie die Dokumentation und Aufarbeitung von Quellenmaterial ergänzen einander und sollen langfristig zu einem weitgehend geschlossenen Bild führen.

Wichtig für ein Gesamtbild ist auch die Frage nach den damals zur Verfügung stehenden und zunehmend problematischen Ressourcen. Der Forschungsschwerpunkt widmet sich daher auch der Verfügbarkeit von Rohstoffen für den Schiffbau, insbesondere Holz, und zeichnet auf dieser Grundlage in einer Synopse die interregionalen schiffbaulichen Entwicklungen in Europa sowie das Ineinandergreifen von See-, Küsten- und Binnenschifffahrt nach.

Auch die Entwicklung in der Nautik, dem Arbeitsfeld der technischen Intelligenz der praktischen Seefahrt, findet Berücksichtigung.



Hansische Aktionsmittel zur See

Die Fragestellung: »Welche Prozesse trieb die Etablierung neuer Schiffbautechniken bei besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher und strategischer Interessen voran?«, wird anhand eines zweiteiligen Projektes untersucht:

I. Teil:

Forschungsprojekt zum großen Kraweel

»Peter von Danzig«

(Erik Hoops, M.A.)

In der Forschung zur Typologie von Schiffen in der Umbruchphase vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit gibt es eine Reihe von Desideraten. Eines davon ist zweifellos eine akribische Analyse der Quellen zum Schiffstyp »Holk«. Genaue Kenntnisse über den Holk würden vermutlich unser Urteil sowohl über die Koggen als auch über die höchste Entwicklungsstufe des nordeuropäischen spätmittelalterlichen Schiffbaus – das Kraweel – beeinflussen. Wenn etwa in den sehr detaillierten Beschreibungen des Bernd Pawest dessen Stärken und Schwächen offenbar werden, dann wird deutlich, warum die damaligen Zeitgenossen über konstruktive Verbesserungen nachdachten.

Ziel des Projekts ist eine Transkription der Briefe des Schiffsherrn Bernd Pawest an den Rat der Stadt Danzig sowie deren Auswertung, welche die Entwicklung eines Lebensbilds des Protagonisten ermöglicht. Die Beurteilung der Person Bernd Pawests erfolgt auch anhand der Unterschiede in der Schiffsführung des Dreimasters PETER VON DANZIG zwischen Pawest und seinem unmittelbaren Nachfolger Paul Beneke. Ferner wird das Schicksal des kraweel gebauten Schiffes von seiner Ankunft vor Danzig 1462 bis zum Jahr 1475, in dem sich seine Spuren verlieren, nachgezeichnet.

Im Jahr 2005 konnte die Transkription der Briefe des Schiffsherrn Bernd Pawest an den Rat der Stadt Danzig weitestgehend abgeschlossen werden. Die Einzelprobleme der Textübertragung wurden fast vollständig geklärt und die Auswertung der Briefe intensiviert. Entwickelt wurde ein Lebensbild des Protagonisten, in welches eine Beurteilung der Unterschiede in der Schiffsführung zwischen Pawest und seinem Nachfolger Paul Beneke eingeflossen ist.

II. Teil:

Kaperschiffahrt und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert

(Erik Hoops, M.A.)

Auf den Ergebnissen des I. Teils aufbauend, wurde im Jahr 2005 unter dem Arbeitstitel: »Hansische Aktionsmittel zur See: Kaper, Auslieger und Flottenfahrt im 14. und 15. Jahrhundert« an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald bei Prof. Dr. Horst Wernicke ein Dissertationsvorhaben begonnen. Im Zentrum der im Jahr 2005 entwickelten Konzeption stehen Fragen nach der praktischen Durchführung hansischer Seeoperationen. Der näher zu betrachtende Zeitraum wurde vor dem Hintergrund damaliger politischer Ereignisse auf die Jahre 1340 bis etwa 1474 eingengt und mit der Sichtung der Hanserecesse des betreffenden Zeitraums in Bezug auf das Thema begonnen.

Alltagsleben an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit

(Dr. Albrecht Sauer)

Ziel des Projektes ist die analytische Rekonstruktion des Alltagslebens an Bord deutscher Schiffe in der Frühen Neuzeit bzw. der Situation von Deutschen an Bord der Schiffe anderer

Abbildung oben:
Dampfschlepper BRAVO im
Hamburger Hafen, 1950er Jahre.
(Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Forschungsschwerpunkt I

Nationen. Folgende Aspekte treten besonders hervor: Erstens der Transfer maritimer wissenschaftlich-technischer Innovationen aus den westeuropäischen Staaten in die deutsche Seeschifffahrt unter spezieller Berücksichtigung des Verhältnisses von nautischer Theorie und nautischer Praxis, zweitens die Beteiligung Deutscher an den globalen Unternehmungen der westeuropäischen Nationen, insbesondere der Niederlande.

Dabei wurde vor allem die spezifische Situation des DSM als Forschungsmuseum genutzt, die eine integrative Auswertung von Sach-, Bild- und besonders der in den vergangenen Jahren ausgebauten Sammlung an Schriftquellen und Ego-Dokumenten ermöglicht.

Die Arbeiten an einem Beitrag zur kaum erforschten Frühgeschichte der Kompasskompensierung wurden unter dem Titel »Ship's Magnetism« mit einem druckfertigen Manuskript abgeschlossen. Dabei galt es, sowohl die Anfänge der theoretischen Analyse des physikalischen Phänomens des Erd- und Schiffsmagnetismus als auch deren Eindringen in die Werftpraxis bzw. die Praxis an Bord zu beschreiben. Das Thema wurde weiterverfolgt unter der Überschrift: »The state of navigational accuracy and reliability on board wooden men-of-war in the late 18th century«. Der Abschluss der Arbeiten ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Dasselbe gilt auch für eine Studie zum Thema: »The early sea chart and practical navigation in Northern Europe«. In Kooperation mit Robin Ward (London) wurden vorbereitende Arbeiten für eine Faksimile-Edition des sogenannten »Niederdeutschen Seebuches« weitergeführt.

In einem von Dr. Albrecht Sauer konzipierten Vortrag unter dem Titel »Technische und nautische Innovationen als Voraussetzung der Entdeckung Amerikas« wurde die weit verbreitete Ansicht widerlegt, dass technische und nautische

Innovationen die Voraussetzung der Entdeckungsfahrten schlechthin, insbesondere derjenigen in die Neue Welt darstellten, und nachgewiesen, dass der technische und nautische Fortschritt sich mit den Anforderungen der globalen Schifffahrtsunternehmungen entwickelte. Der zweite Vortrag mit dem Titel: »Auf den Weltmeeren unterwegs. Die Erschließung der globalen Seewege der Windjammer in der Frühen Neuzeit« beinhaltete eine übergreifende Darstellung der Entdeckungsgeschichte der Frühen Neuzeit als notwendige Voraussetzung der wichtigsten globalen Schifffahrtswege, insbesondere zur Segelschiffszeit. Beide Vorträge sind im Rahmen der Vorbereitung der Ausstellung »Schifffahrt und die Erschließung neuer Welten« erarbeitet worden.

Frauen an Bord frühneuzeitlicher Schiffe (Ursula Feldkamp, M.A.)

Ergänzend zu den Forschungen zum Alltagsleben an Bord wurde insbesondere die Rolle von Frauen in der frühneuzeitlichen Schifffahrt untersucht. Zu den Aspekten der Prostitution an Bord sowie der Mitreise und Enttarnung als Männer verkleideter Frauen wurden Manuskripte zur Veröffentlichung in der von Eberhard Schmitt herausgegebenen Reihe »Dokumente zur europäischen Expansion« fertig gestellt.

Erschließung der deutschen Holzressourcen für die niederländische Expansion

(Hans-Walter Keweloh)

Die mit der Erschließung neuer Welten einhergehende Blütezeit Hollands machte für die Wirtschaft des Landes einen verstärkten Zugriff



auf die Rohstoffressourcen im Binnenland erforderlich. Die waldreichen Gebiete Deutschlands waren ein willkommener Lieferant für das in allen Lebens- und Wirtschaftsbereichen notwendige Holz, das auf dem Wasserweg entweder direkt nach Holland oder bis in deutsche Hafenstädte gebracht werden konnte, von wo die Ware auf Schiffen weiter nach Holland transportiert wurde. Im 17. und 18. Jahrhundert erreichte die Hollandflößerei aus dem Schwarzwald und dem Frankenwald ungeahnte Ausmaße. Diese Hochkonjunktur für den deutschen Holzhandel wirkte sich entscheidend auf die Technik der Holzbringung per Floß aus.

Ziel der Studie ist es festzustellen, welchen Anteil die Flößerei daran hatte, die binnenländischen Ressourcen im Küstenraum von Nord- und Ostsee der Nutzung zu erschließen, und in welcher Weise sich die Technologie der Holzbringung veränderte.

Im Jahr 2005 wurde Bildgrafik zur Flößerei gesichtet, um zu klären, wie Künstler die angesichts der Hochkonjunktur des Holländerholzhandels im 17. und 18. Jahrhundert geänderten Formen der Floßholzbringung in den grafischen Darstellungen wiedergeben. Hierbei zeigt sich, dass offensichtlich nur ein kleiner Teil der Künstler die geänderte Technologie aufgegriffen hat, während der größere Teil ältere Formen wiedergegeben oder Formen der Flößerei fremder Flussgebiete unkritisch übertragen hat. Die Untersuchung wird im Jahr 2006 in Aufsatzform veröffentlicht werden.

Frühneuzeitliche Stadtansichten als Bildquellen zur Schiffahrtsgeschichte
(Dr. Siegfried Stölting)

Ziel des Forschungsvorhabens ist die Erschließung frühneuzeitlicher Stadtansichten als

Quelle für schiffahrtsgeschichtliche Forschungen. Abhängig von der Intention des Darstellers und der verwendeten grafischen Technik können Schiffe als Zeichen, Symbole oder von technischer Sachkenntnis bestimmt naturalistisch wiedergegeben werden.

Zwei Hauptlinien wurden bei der Bearbeitung verfolgt. Die erste betraf die Aussagefähigkeit der einzelnen Quellen: Folgte der Zeichner eher technischem oder ästhetischem Interesse? Die andere betraf die praktische Auswertung: Welche konkreten Informationen lassen sich den Darstellungen entnehmen?

Es zeigte sich, dass das Bildmaterial schiffahrtsgeschichtlich relevante Motive enthält, die eine Bestimmung der verschiedenen Binnen- und Seefahrzeugtypen und das Herausarbeiten der unterschiedlichen Hafenstrukturen ermöglichen.

In den sehr weitgefächerten Stadt- und Landschaftsbildern der *Topographia Germaniae* (1642-1688) des Hauses Merian etwa, das das Erbe des in diesem Kontext renommierten Verlages de Bry antritt, spiegelt sich nicht nur die – von einer breiten wissenschaftlichen Öffentlichkeit wahrgenommene – rasante Entwicklung der Stadt und der stadtnahen Landschaft wider, sondern auch die differenzierende Entwicklung der Schiffs- und Hafentypen, Verladetechniken und des allgemeinen Schiffbaus. Bislang wurden insgesamt 443 Abbildungen aus diesem Verlagshaus nach den Kategorien Flößerei, Hafenbau, Bootsbau, Fischerei, Schiffsmühlen, Fährbetrieb, Frachtfahrt, Personenfahrt, Kranbetrieb, Werftanlagen, Hafenbetrieb usw. ausgewertet, wobei bereits die vorbereitenden Planungen der Auswertung auch der Druckgrafiken aus der *Beschreibung und Contrafactur der vornembster Stät der Welt* (1572-1618) von Braun & Hogenberg begonnen haben. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes werden im

Abbildungen oben:
Verzierte hölzerne Takelure aus dem Jahr 1851.
(Foto: Egbert Laska)
Hölzerner Spitzkanadier mit Seitenborder.
(Foto: Klaus Stiedenrod)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Forschungsschwerpunkt II

wissenschaftlichen Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums veröffentlicht.

Das Schiff im Kartenbild des Mittelalters und der Frühen Neuzeit

(Dr. René Tebel)

Aus der noch unzureichend aufgearbeiteten Bildquellensituation hergeleitet ist auch die mit einem Vollstipendium des DSM ermöglichte Dissertation von Dr. René Tebel. Die Dissertation wurde im Jahre 2005 an der Universität Wien eingereicht und mit »summa cum laude« bewertet. Das Manuskript ist publikationsreif und liegt der Redaktion des DSM vor. Es wurde damit begonnen, die Reproduktionen und Bildrechte für die große Anzahl von Kartenabbildungen einzuholen und den Quellenkatalog als Datenbank zu bearbeiten. Der Publikation wird eine CD-ROM beigelegt werden, um den Nachweis der weit über 700 Karten zu erleichtern. Die Schrift wird im Herbst 2006 als 66. Band der wissenschaftlichen Schriftenreihe des DSM erscheinen.

Forschungsschwerpunkt II

»Die deutsche Schifffahrt in den 1920er und 1930er Jahren im Spannungsfeld von Kontinuitäten, Krisen und Innovation«

Die Jahre 1918/19 sind Jahre des Umbruchs, in deren Folge die deutsche Schifffahrt und maritime Wirtschaft in den nächsten zwei Dekaden zwischen Kontinuitäten, Krisen und Innovationen schwankten, um schließlich ganz in die Kriegsvorbereitungen einbezogen zu werden.

Ziel des Forschungsschwerpunktes ist es, die wechselnden politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und ihre Auswirkungen auf die gesamte maritime Wirtschaft Deutschlands in der Zwischenkriegszeit bis hin zur Polar- und Meeresforschung zu analysieren, wobei die Forschung in den internationalen Kontext eingebettet wird, der manche Bedingung der deutschen Entwicklung setzt.

Abgesehen von einigen zeitgenössischen Dissertationen, die in der Regel von der Empörung über die Bestimmungen des Versailler Vertrages geprägt sind, ist das Thema noch weitgehend unbearbeitet und bedarf in vielen Punkten der Grundlagenforschung. So unterlagen Schifffahrt und Schiffbau anderen beeinflussenden Faktoren als beispielsweise Fischerei und Fischwirtschaft oder die Polar- und Meeresforschung. Deshalb sollen die Einwirkungen des wirtschaftlichen, technischen und sozialen Umfeldes auf die verschiedenen Bereiche herausgearbeitet werden, die in politischer Instabilität und weltwirtschaftlichen Turbulenzen ihre jeweilige Position zu behaupten oder zu verbessern suchten.

Eine Antwort verschiedener Branchen auf Krisen waren Konzentrationen und Kapazitätsschrumpfungen, die letztlich jedoch nicht verhinderten, dass der Staat intervenieren musste, um den Kollaps zu vermeiden. Wie die Wiedergewinnung der Wettbewerbsfähigkeit und die Über-



windung der Krisen geplant wurden und im internationalen Kontext durchgesetzt werden sollten, ist eine der zentralen Fragestellungen.

Auch Innovationen konnten nicht den Absturz in die Abhängigkeit von der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik verhindern. Diese Fakten sind zwar prinzipiell bekannt, aber in ihren wechselseitigen Abhängigkeiten noch nicht näher untersucht worden.

Ausgangspunkt der Forschung sind die im Deutschen Schiffahrtsmuseum vorliegenden Quellen, die ergänzt werden durch die Erschließung weiterer Zeugnisse in deutschen und ausländischen Sammlungen und Archiven.

Die Erforschung des vorhandenen Gutes und die Erschließung weiterer Kulturgüter dienen der Vermittlung neuer Erkenntnisse in den Ausstellungen des Museums. Die Präsentation der Ergebnisse in Print- und E-Medien sowie in museumspädagogischen Aktivitäten wird ergänzt durch Vorträge. In die universitäre Lehre fließen sie durch Vergabe von Forschungsaufgaben als Examens-, Magister- und Promotionsthemen ein.

Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Ziel des Forschungsprojektes ist es, die gesamtwirtschaftlichen, sozialen und politischen Umfeldbedingungen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach den einschneidenden politischen Ereignissen der Jahre 1918/19 zu analysieren. Wie gelang es den Reedereien, sich wieder im internationalen Geschäft zu etablieren und sich aus den anfänglichen Kooperationen mit britischen und amerikanischen Partnern zu lösen? Interne Kooperationen in Deutschland sollten Überkapazitäten abzubauen helfen und

gleichzeitig den immer noch betriebenen Expansionskurs stützen. Doch bald machten sich Krisen bemerkbar, die man mit Konzentrationen zu bekämpfen versuchte. Dieses Wechselspiel soll ebenfalls näher untersucht werden. Eine der zentralen Fragestellungen ist, ob die Wiedergewinnung der Wettbewerbsfähigkeit und die Überwindung der Krise in den Reedereikontoren geplant und von der Politik gestützt wurde, um im internationalen Geschäft bestehen zu können.

Im Jahr 2005 wurden die diesbezüglichen Forschungen fortgesetzt und mikro- und makroökonomische Aspekte der maritimen Wirtschaftsgeschichte Deutschlands in ihrem internationalen Kontext untersucht.

Erste Ergebnisse wurden in der Vortragsreihe des DSM und im Haus der Wissenschaft in Bremen vorgetragen. Ein weiterer Beitrag über die Anfänge der Handelsschifffahrt nach 1919 erscheint 2006.

Auf dem internationalen Kolloquium »Entreprises et crises économique au XXe siècle« an der Universität Metz in Frankreich wurde im Oktober 2005 der Vortrag »Deutsche Großreedereien in der Weltwirtschaftskrise 1929-1932/33« gehalten. Dieser im Tagungsbericht 2006 veröffentlichte Beitrag wurde gemeinsam mit Dr. Hartmut Rübner erarbeitet.

Im Juli 2005 wurde der erste Band der neu vom Deutschen Schiffahrtsmuseum konzipierten Reihe »Deutsche Maritime Studien« veröffentlicht. Dr. Hartmut Rübners von Prof. Dr. Kopitzsch, Universität Hamburg, und Prof. Dr. Scholl betreute Dissertation mit dem Titel: »Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus« greift zentrale Fragen des Forschungsschwerpunktes auf. Nach einem einleitenden Kapitel über die Handelsschifffahrt

Abbildung oben:
Blick auf das Vordeck der
COLUMBUS, 1930er Jahre.
(Foto: Hanns Tschira)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Forschungsschwerpunkt II

vor dem Ersten Weltkrieg werden in den drei zentralen Abschnitten Krieg, Übergang und Wiederaufbau 1914 bis 1923, Konsolidierung und Konzentration 1924 bis 1929 sowie Weltwirtschaftskrise und Nationalsozialismus behandelt. Insgesamt wird deutlich, dass die Erforschung der maritimen Geschichte der Zwischenkriegszeit noch am Anfang steht.

Diese Einschätzung fand auch auf internationaler Ebene während der North Sea History Conference im Deutschen Schiffahrtsmuseum im August 2005 Bestätigung. Mehrere Wissenschaftler, die eingeladen waren, zu der Session »Crisis caused by Economic Depression. The North Sea 1920-1940« einen Beitrag zu leisten, lehnten einen Vortrag mit der Begründung ab, dass es in ihrem Land keine ausreichenden Vorstudien gäbe. In seinem Überblick: »Uncertainty and Crisis in Merchant Shipping. The Interwar Years in International Perspective, 1919-1939« betonte Prof. Dr. Lewis R. Fischer aus Kanada, dass die Rahmenbedingungen rund um die Nordsee sehr unterschiedlich wahrgenommen wurden, da zeitgleich Krisen in Deutschland und Boomphasen in den Niederlanden oder Norwegen auftraten. National wie international ist die Epoche vor dem Zweiten Weltkrieg teilweise eine terra incognita. Klaus-Peter Kiedel nutzte in seinem Beitrag zur North Sea History Conference die Gelegenheit, in seiner »Case Study on Material Culture from the Interwar Period« die reichhaltigen Quellen im Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums zur Passagierschiffahrt Ende der 1920er Jahre am Beispiel des Schnelldampfers BREMEN des Norddeutschen Lloyd vorzustellen.

Dr. Ingo Heidbrink stellte in seinem Vortrag: »Technological Changes in the German Deep-Sea Fishing Industry – An Answer to the Crisis during the Interwar Period« die Ergebnisse seiner Forschungen zur Hochseefischerei in der Zwischenkriegszeit vor.

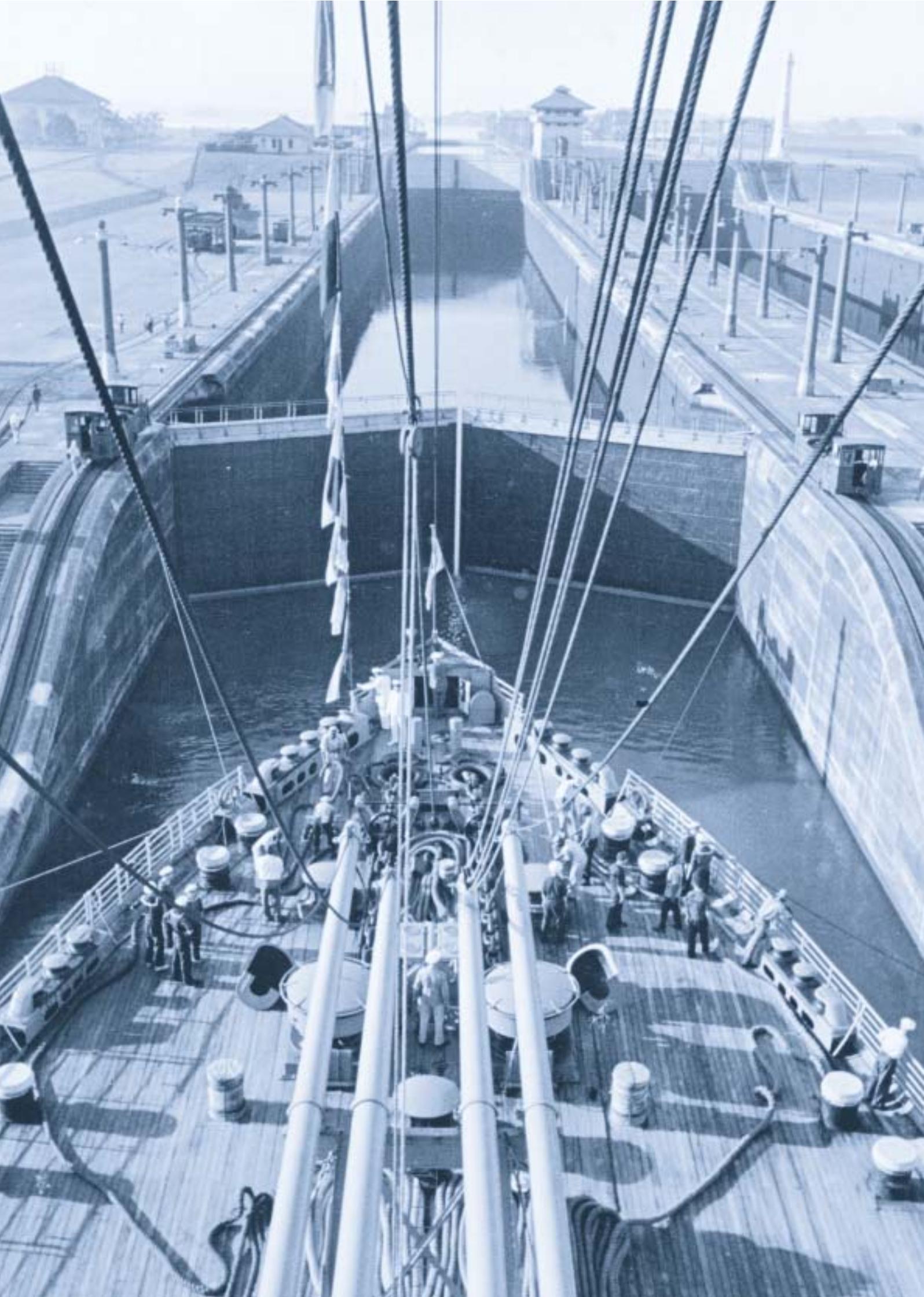
Als zweiter Band der vom DSM herausgegebenen »Deutschen Maritimen Studien« erschien im Dezember 2005 die von Prof. Dr. Michael Salewski betreute Kieler Dissertation von Dr. Peter Doepgen mit dem Titel: »Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine. Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935«. Während sich die Marinegeschichtsschreibung bisher weitgehend mit dem Wiederaufbau der deutschen Flotte in den 1920er Jahren und mit den Planungen beschäftigt hat, die in das »Dritte Reich« hinüberleiteten, befasst sich Doepgen in seiner breit angelegten Studie mit der Frage, auf welche Weise die Reichsmarine ihre Revisionswünsche international abzusichern gedachte. Insgesamt hat der Verfasser eine schlüssige Untersuchung vorgelegt, die in einem Längsschnitt das deutsche Marinedenken der Zwischenkriegszeit beleuchtet.

Schiffbaukonjunktur durch Reparationsablieferungen und Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918-1923)

(Dr. Dirk J. Peters)

Ziel des Projektes ist die Darstellung der technik-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekte der deutschen Schiffbauindustrie am Beispiel einzelner Unternehmen in den jeweiligen Schiffbauzentren. Bei dieser Betrachtung werden auch die ehemaligen Kaiserlichen Werftbetriebe in Wilhelmshaven, Kiel und Danzig berücksichtigt, die nach dem Ersten Weltkrieg verkleinert, privatisiert oder stillgelegt wurden.

Analysiert werden Innovationsbestrebungen, Rationalisierungsmaßnahmen, Fusionen, die Schließung von Firmen, die Stagnation, der Überlebenskampf vieler Schiffbaubetriebe sowie der Aufschwung seit Mitte der 1930er Jahre in



Folge der Kriegsrüstung durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik.

Für die Darstellung der Forschungsergebnisse wurden im Jahr 2005 Quellen aus dem Staatsarchiv in Bremen, den niedersächsischen Staatsarchiven in Stade und Aurich sowie den Stadtarchiven in Bremerhaven und Emden ausgewertet. Der erste Teil, der sich mit den Jahren 1918/19 bis 1923 befasst, wurde im Jahr 2005 abgeschlossen und zur Veröffentlichung eingereicht.

Dieser Beitrag steht im Kontext zu den Forschungen von Prof. Dr. Scholl zum Wiederebeginn der deutschen Handelsschifffahrt nach dem Ende des Ersten Weltkriegs und dem von Klaus-Peter Kiedel geleiteten Forschungsprojekt über die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren.

Die technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 1920er und 1930er Jahren

(Klaus-Peter Kiedel)

Ziel dieses Projektes ist es einerseits, die beeindruckende Fülle technischer Neu- und Weiterentwicklungen zu erfassen, die in den 1920er und 1930er Jahren auf Neubauten für die deutsche Handelsflotte erprobt wurden. Andererseits soll untersucht werden, inwieweit auch gerade vor dem Hintergrund der ungünstigen politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen nach dem Ende des Ersten Weltkrieges Schifffahrt und Schiffbau in Deutschland gezwungen waren, neue Technologien zu entwickeln, um wieder Anschluss an die vormalige Stellung innerhalb des internationalen Wettbewerbs zu finden.

Das Projekt wird unter der Leitung von Klaus-Peter Kiedel in Kooperation mit Mitgliedern des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« in der Schiffbautechnischen Gesellschaft bearbeitet.

Zu den in der Bearbeitung befindlichen Themenfeldern – Gleichstromtechnik, Propulsion, Ruderanlagen, Rotorentechnik, Diesel- und Gasmotorentechnik, Schiffsformen, Strömungstechnik, Kommunikation an Bord, Schiffssicherheit, Schiffstypenbeschreibungen – sind neben einem eigenen Beitrag über das Fracht- und Fahrgast-Diesel-Elektroschiff PATRIA inzwischen zehn Beiträge von sechs Autoren redaktionell bearbeitet und um zahlreiche Bildquellen ergänzt worden. Drei Manuskripte betreffen die Binnenschifffahrt und beschreiben repräsentativ den Schiffstyp des Eilfracht-Motorschiffes, des gewöhnlichen Motorfrachtschiffes und der Motorschute. Zum Themenbereich Antriebe liegen Untersuchungen zur Einführung der Kohlestaubfeuerung auf Dampfern und zum im damaligen Zeitraum besonders ausgeprägten Wettbewerb verschiedener Systeme vor. Weitere Beiträge beschäftigen sich mit der technischen Entwicklung der Ruderanlagen, des Seefunks und der Funkgeräte.

Die Frontpage, Einleitungstexte und die technischen Voraussetzungen für die Veröffentlichung im Internet unter der Website des DSM sind fertig gestellt. Für alle Texte wurden in hohem Maße die im DSM-Archiv zahlreich vorhandenen Sach- und Bildquellen herangezogen.

Zum Jahresende lief eine Erprobungs- und Verbesserungsversion im Intranet, im Frühjahr 2006 erfolgt die Freischaltung für das Internet.



Leben und Arbeiten an Bord deutscher Frachtsegler 1914 bis 1939
(Ursula Feldkamp, M.A.)

Das Projekt steht in enger Beziehung zur Ausstellung »Rund Kap Hoorn« aus dem Jahre 2003 und der für 2006/7 geplanten Ausstellung zur Großsegelschiffahrt im 19. und 20. Jahrhundert mit dem vorläufigen Arbeitstitel: »Windjammer – Mythos und Realität«.

Ziel des auf mehrere Jahre angelegten Projektes ist die Erstellung einer Datenbank, in der die wichtigsten autobiografischen Quellen zur Segelschiffahrt seit der Reichsgründung erfasst sind. Dazu werden die Einzelaussagen der Seeleute zum Leben und Arbeiten auf Segelschiffen aus den bedeutendsten Quellen erschlossen und in ihren historischen Kontext eingebettet. Dabei werden zunächst persönliche Berichte der Seeleute unter verschiedenen Aspekten kategorisiert und – sofern möglich – durch andere Dokumente ergänzt bzw. gespiegelt.

In der Seefahrtsliteratur wird das Leben auf Segelschiffen seit jeher mit Mythen und Legenden umwoben. Gleichwohl gibt es neben der romantisierenden Seefahrtsliteratur eine Fülle von Quellen, die geeignet sind, die Geschichte des Alltags auf Seeschiffen zu erhellen. Kaum ein Berufsstand ist so gut durch Selbstzeugnisse dokumentiert wie der des Seemanns in der Frachtfahrt unter Segeln, und kaum eine Arbeitswelt wurde so detailliert protokolliert wie der Arbeitsplatz Schiff. Hierzu stehen der Forschung zusätzlich Bild- und Sachquellen zur Verfügung sowie Berichte mitreisender Kapitänfrauen und Passagiere. Mit der in der Schriftenreihe des Deutschen Schifffahrtsmuseums publizierten Kieler Dissertation von Jann Markus Witt: »Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert«, Hamburg 2000, und der Bremer Dis-

sertation von Ulrich Welke: »Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform«, Münster 1997, liegen zwei Arbeiten vor, die sich mit der Rolle des Kapitäns intensiv befassen.

Im Jahr 2005 wurde eine systematische Struktur für die Erschließung der genannten Quellen entwickelt, die eine Auswertung weit über den maritimen Bereich hinaus ermöglicht. So beinhaltet die Systematik Kategorien, die eine Auswertung der Dokumente unter sozial- und technikgeschichtlichen, arbeits- und kulturwissenschaftlichen, psychologischen und volkskundlichen Gesichtspunkten ermöglichen.

Die für die Entwicklung der Systematik genutzten Quellen entstammen der Zwischenkriegszeit und wurden im Hinblick auf ihre Relevanz für die Gestaltung der Ausstellung »Windjammer – Mythos und Realität« ausgewählt.

Flößerei und Flößholztransport in den Flussgebieten der Oder und des Neckars
(Hans-Walter Keweloh)

Die Arbeit ist Teil des Gesamtprojekts »Untersuchungen zum Ende der Flößerei auf den deutschen Binnenwasserstraßen«. Die Zunahme des Schiffsverkehrs auf den Wasserstraßen führte zu der Forderung der Schiffsunternehmen und der Wirtschaft, die Flößerei einzuschränken oder zu verbieten. Da mit der Eisenbahn ein anderes Verkehrsmittel für den Holztransport zur Verfügung stand, wurde die Flößerei verzichtbar. Nach ersten Recherchen im Frühjahr 2005 hat Hans-Walter Keweloh die Auswirkungen des Baus und der Eröffnung des Hohenzollernkanals im Jahr 1914 und der Inbetriebnahme des Schiffshebewerks Niederfinow im Jahr 1934 auf den Floßholztransport zwischen Oder und Havel untersucht. Aufgrund des starken Wachstums Berlins im 19. Jahrhundert hatte der Transport-

Abbildungen oben:
Segelrettungsboot GEHEIMRAT
GERLACH der DGzRS im Scharoun-
bau. (Foto: Klaus Stiedenrod)
Steuerrad der Bark WINTERHUDE
in der Ausstellung »Rund Kap
Hoorn«. (Foto: Klaus Stiedenrod)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Forschungsschwerpunkt II

umfang auf den Wasserstraßen dieser Region ständig zugenommen. Deshalb war der 1746 in Betrieb genommene Finowkanal bereits Ende des 19. Jahrhunderts an die Grenzen seiner Transportkapazität gestoßen, so dass vor allem der Transport des Floßholzes oft hinter anderen Transportnotwendigkeiten zurückstehen musste. Die Eröffnung des Hohenzollernkanals schuf neue Möglichkeiten. Allerdings durfte dieser neue Großschiffahrtsweg laut Schifffahrtsordnung nicht mit Flößen befahren werden. Sie wurden auf den langsameren Finowkanal verwiesen. Nach dem Ersten Weltkrieg herrschte in Berlin weiter ein großer Bauholzbedarf, der aus dem Oderraum befriedigt werden sollte. Archivquellen (WSA Eberswalde) belegen aber, dass Flößereibetriebe und Holzhändler wegen der größeren Wirtschaftlichkeit auf die Nutzung der neuen Wasserstraße drängten und diese häufig auch durch Sondergenehmigungen durchsetzen konnten. Dies führte zu stetigen Auseinandersetzungen mit der Schiffahrt.

Die Ergebnisse der Recherchen wurden im Mai 2005 im »Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung« als erster Beitrag veröffentlicht. Weitere Recherchen in den Archiven der Region wurden durchgeführt, um die Entwicklung in einem umfangreicheren Aufsatz detaillierter darstellen zu können.

Nachdem Hans-Walter Keweloh 1988 im Zusammenhang mit dem Band »Auf den Spuren der Flößer« eine umfangreiche Bibliografie zum Thema Flößerei vorgelegt hatte, die 1990 mit einer Ergänzung im Deutschen Schifffahrtsarchiv sowie seit 1994 unter der Rubrik »Literatur zur Flößerei« im »Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung« jährlich fortgeführt wurde, hat er 2005 mit der Arbeit an einer aktuellen, vollständigen Flößereibibliografie begonnen, die im Juni 2006 zur Tagung der Deutschen Flößerei-Vereinigung fertig auf CD vorliegt.

Damit wird der Flößereiforschung Grundlagenmaterial für die Arbeit zur Verfügung gestellt.

Deutsche Atlantische Expedition 1925-1927

(Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann)

Neben den erheblichen Veränderungen in der maritimen Wirtschaft unterlag auch die deutsche Polar- und Meeresforschung einem tief greifenden Wandel.

Die Deutsche Atlantische Expedition 1925-1927 war das herausragende Projekt der deutschen Meeresforschung. Recherchen im Bundesarchiv lieferten eine Reihe neuer Aspekte, mit deren Untersuchung begonnen wurde, beispielsweise wurden bisher nicht gekannte Querbeziehungen zu einer britischen Expedition gefunden und in die Untersuchungen einbezogen. Dies gilt auch für Ergebnisse aus den Archiv-Recherchen zum damaligen Institut für Meereskunde in der Humboldt-Universität.

Die Auswertungen der beiden Expeditionsbeschreibungen sind im Jahr 2005 beendet worden. Aufgrund der neuen Erkenntnisse wird als Beiheft zum Deutschen Schifffahrtsarchiv 28 erst der operative Verlauf der Expedition von der Planung bis zur Heimkehr des Schiffes veröffentlicht, während eine spätere Langversion durch Einbeziehung von Längs- und Querbeziehungen der Expedition sowie von Grafiken, Bildmaterial, Karten, Tabellen ergänzt wird.

Planungsgemäß hat sich die Aufarbeitung des disziplingeschichtlichen Hintergrundes angeschlossen, wobei die Hauptbetrachtung auf den ozeanografischen und meeresgeologischen Aspekten liegt.



Seerechtsentwicklung in der Zwischenkriegszeit

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Die so genannte Haager Kodifikationskonferenz des Jahres 1930 stellte einen der ersten Versuche dar, ein weltweit gültiges Seerecht als kodifiziertes Recht zu etablieren. Das Scheitern der Konferenz sowie der beginnende Zweite Weltkrieg haben dazu geführt, dass ihr bislang in der historischen Forschung nur ein geringes Interesse gewidmet wurde und insbesondere die Position Deutschlands innerhalb dieser Verhandlungen nicht erforscht wurde. Gerade die zeitliche Parallelität zur Weltwirtschaftskrise bzw. der vorangegangenen Scheinblüte der deutschen maritimen Industrie verspricht jedoch, dass eine Erforschung dieses Themenkomplexes erheblichen Erkenntnisgewinn im Verständnis der Wechselwirkungen von Krise und Innovation erbringen wird.

Zielsetzung des Projektes ist die Beantwortung der Frage, wie die jeweilige zeitspezifische Stellung Deutschlands innerhalb der maritimen Nationen die Verhandlungsergebnisse beeinflusste und ob die zugehörige nationale maritime Wirtschaft diese Ergebnisse in ökonomische Erfolge umsetzen konnte.

Im Jahre 2005 wurden die wenige bislang vorliegende Forschungsliteratur zu den seerechtlichen Kodifizierungsversuchen der Zwischenkriegszeit ausgewertet und die Recherchen in den Archiven des Völkerbundes vorbereitet. Darüber hinaus wurden die bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse zu den Seerechtsentwicklungen der Nachkriegszeit dahingehend geprüft, inwieweit die Seerechtskonferenzen der Vereinten Nationen sich konkret auf Vorarbeiten aus der Völkerbundszeit beziehen.

Vorgesehen ist, die Forschung weiter auf den Bereich der internationalen Verteilungsgerech-

tigkeit im Bereich der biologischen marinen Ressourcen zu fokussieren und somit auf den bisherigen Forschungen der Jahre seit 2000 aufzubauen. Diesem Forschungsthema wird insofern eine besondere Bedeutung zugemessen, da es quasi als historische Laborsituation für eine Vielzahl gegenwärtiger wirtschaftspolitischer Fragen vor dem Hintergrund der Globalisierung verstanden werden kann.

Entwicklung der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Die deutsche Fischwirtschaft nahm nahezu die gesamte Zwischenkriegszeit als erhebliche Krise wahr, insbesondere aufgrund des nach 1919/20 stark absinkenden Fischkonsums.

Ziel der Untersuchung ist die Frage, ob diese subjektiv empfundene Krise der Fischwirtschaft eigentlich eine Normalisierung der Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg darstellte.

Hierfür wurden im Jahr 2005 die Marketingstrategien der deutschen Fischwirtschaft in der Zwischenkriegszeit sowie das Mitte der 1920er Jahre beginnende Engagement des Staates in der Absatzlenkung für Fischereiprodukte untersucht. Das wichtigste hier erzielte Ergebnis ist die Erkenntnis über die Begrenztheit der Möglichkeiten der Marktsteuerung durch Marketingaktivitäten in Krisenzeiten sowie der hierfür auslösenden Faktoren.

Darüber hinaus konnte am Beispiel der Fischwirtschaft illustriert werden, dass die subjektiv empfundene Krise der 1920er/1930er Jahre in einer langfristigen Analyse nicht existierte, sondern während und unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg sowie in der Zeit der NS-Wirtschafts-/Autarkiepolitik extrem begünstigende Bedingungen für diesen Industriezweig vorlagen, so



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Forschungsschwerpunkt II

dass weniger von einer Krise an sich als vielmehr dem Fehlen vorübergehend begünstigender Bedingungen gesprochen werden muss.

Die bereits im Jahre 2004 auf der NAFHA-Konferenz in Halifax vorgestellten Teilergebnisse wurden im Jahre 2005 vervollständigt und erheblich ergänzt. Der 2005 abgeschlossene Beitrag wird im Sommer 2006 in den »Studia Atlantica« in Kanada erscheinen.

Marinemalerei

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Die Marinemalerei in Deutschland, die sich um 1830 von der Landschaftsmalerei emanzipierte, unterlag immer bestimmten politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen, unter denen sie sich zu einer unabhängigen Gattung entwickelte. Wenngleich sie ihren absoluten Höhepunkt in der Kaiserzeit hatte, so hat sie sich auch unter gewandelten Verhältnissen bis zum heutigen Tag ihre Eigenständigkeit bewahrt.

Mit der Versenkung der Hochseeflotte in Scapa Flow im Juni 1919 war das Ende der Kaiserlichen Marine besiegelt. Darüber hinaus musste laut Versailler Vertrag die deutsche Handelsflotte an die Alliierten ausgeliefert werden, so dass die Handelsschiffahrt nach 1919 nur schwer in Gang kam. So waren die Bedingungen für die Marinemalerei in Deutschland zunächst denkbar schlecht.

Mit der Flucht des Kaisers in die Niederlande war zudem die offizielle Förderung der Marinemalerei durch den Monarchen abgebrochen. Die kleine, im Aufbau befindliche Reichsmarine und die erst langsam wachsende Handelsflotte boten nur selten Stoff für deutsche Marinemaler. Im Verlauf der Weimarer Republik war eine Reihe älterer Marinemaler verstorben. Allmählich tra-

ten jüngere Maler wie Cornelius Wagner, Eduard Edler und Walter Zeeden an ihre Stelle.

Die Entwicklung dieses Genres von ihren Anfängen bis zur Gegenwart wird systematisch an Malerbiografien, Werksübersichten und wissenschaftlichen Überblicken erforscht. Die Marinemalerei in der Zwischenkriegszeit ist es auch, die im Fokus der derzeitigen Forschung steht.

Abgeschlossen und publiziert wurde im Jahr 2005 ein Aufsatz über den Marinemaler Eduard Edler, der in der Zwischenkriegszeit seine Hauptschaffensperiode hatte. Die Recherche zum Werk des Marinemalers Walter Zeeden wurde fortgesetzt. Ein erstes Teilergebnis wurde zur Veröffentlichung vorgelegt.

Die Forschungsergebnisse zum Leben und Werk des Marinemalers Cornelius Wagner, dessen 50. Todestag sich 2006 jährt, wurden im Jahr 2005 in zwei Beiträgen veröffentlicht. Das DSM besitzt die größte öffentlich zugängliche Sammlung zu den Werken dieses Malers, der seinen künstlerischen Schwerpunkt ebenfalls in der Zwischenkriegszeit hatte.

In Kanada erschien in der Zeitschrift »The Northern Mariner« der Aufsatz »The Loss of the Steamship PRESIDENT. A painting by the German Artist Andreas Achenbach« (15, Nr. 3, Juli 2005, S. 53-71). Diese Veröffentlichung geht auf ein Forschungsprojekt aus den 1990er Jahren zurück, dessen Ergebnisse bisher nur in deutscher Sprache vorlagen (Deutsches Schiffsarchiv 22, 1999, S. 425-456). Der Herausgeber der Zeitschrift hat aufgrund der englischen Summary im DSA eine englische Version erbeten, weil die Gründe für den Untergang eines englischen Raddampfers von internationalem Interesse sind. Die Recherche wurde u.a. auch in Liverpool durchgeführt.



Weitere Forschung gemäß der Stiftungssatzung

Sicherung und Präsentation der Bremer Kogge von 1380 (Dr. Per Hoffmann)

Ziele des Projektes sind die Korrektur der Verformungen des Rumpfes der Kogge sowie ihre langfristige Sicherung und angemessene Präsentation.

Ein im Jahr 2005 entwickeltes und mit Prototypen getestetes Konzept sieht vor, dass für die Formkorrektur ca. 24 Stahlstützen um den Rumpf herum angeordnet werden, von denen aus mit Druckspindeln und individuell angepassten Auflageplatten der Rumpf der Kogge in die ursprüngliche Form zurückgedrückt wird.

Die Umsetzung des Konzeptes durch den Technischen Dienst wurde in die Ausbildung am DSM integriert, was nicht nur eine immense Kostenersparnis mit sich bringt, sondern den Auszubildenden auch in hohem Maße praxisbezogene Kenntnisse vermittelt.

Die kürzlich erfolgte Vermessung des Rumpfes durch das Städtische Vermessungsamt hat gezeigt, wo am Schiff Korrekturen in welchem Umfang nötig sind. Umfangreiche Experimente zur Elastizität und Beweglichkeit des Koggehölzes haben ergeben, dass es die Rückformung gut aushalten wird.

Zur langfristigen Sicherung der korrigierten Form wurden im Jahr 2005 verschiedene Optionen geprüft, wie eine Konstruktion zur Stabilisierung in die Kogge eingepasst werden kann. Eine Möglichkeit ist ein System aus stählernen Spanten, Längstringern und Querbändern. Diese Stahlkonstruktion würde selbst tragend auf einigen mittschiffs durch den Boden des Rumpfes geführten Stützen stehen. Die Planken der Bordwände, die Spanten und Steven würden

am internen Stahlgerüst befestigt. Der Kiel des Schiffes würde auf einer Stahlschiene stehen. Das innovative Prinzip, keine Stützen an die Außenseite des Rumpfes zu führen, könnte beibehalten werden. Nur noch wenige zur Hallendecke führende Tragestangen wären nötig, um den Stand von Stahlgerüst und Kogge zu sichern. Nach der Fixierung der Kogge am Stahlgerüst würde die zur Korrektur des Rumpfes errichtete äußere Hilfskonstruktion wieder abgebaut.

Erhaltung und Bereederung des ersten und ältesten deutschen Polarforschungsschiffes GRÖNLAND von 1867

(PD Dr. Ingo Heidbrink)

Das älteste deutsche Polarforschungsschiff GRÖNLAND wird vom Deutschen Schiffahrtsmuseum im Sinne der »Barcelona Charta« von 2003 als Ort des Bewahrens traditioneller Seemannschaft, als Kristallisationspunkt im Interesse eines Wissenschaftsmarketing gegenüber geowissenschaftlicher Forschung und als hochwirksames Element der Öffentlichkeitsarbeit für das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Fahrt gehalten. Die historisch korrekte Erhaltung und die vorschriftsmäßige Bereederung haben eine Vorbildfunktion für die internationale Denkmalpflege und Kulturpolitik.

Die Ergebnisse der wissenschaftlichen Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums werden international nachgefragt und in Bezug auf die Definition der Bedingungen für die Erhaltung von maritim-historischen Objekten, insbesondere historischen Wasserfahrzeugen und maritimen Bauwerken, eingesetzt. Die 2003 verabschiedete Barcelona Charta geht wesentlich auf die Initiative des Deutschen Schiffahrtsmuseums und seine bei der Erhaltung des ältesten deutschen

Abbildung oben:
1:50-Modell des Linienschiffes
KAISER FRIEDRICH III. Leihgabe
des National Maritime Museum,
Greenwich.
(Foto: Klaus Stiedenrod)

Polarforschungsschiffes GRÖNLAND gemachten Erfahrungen zurück.

Am 16. und 17. August stattete Dr. Wataru Kawanobe (Leiter des Department of Restoration Techniques, National Research for Cultural Properties, Tokyo) dem DSM einen Besuch ab, um sich im Rahmen der seit 2002 bestehenden Zusammenarbeit im Bereich der Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge über die Restaurierungsarbeiten an der GRÖNLAND zu informieren. Im Jahr 2005 wurde in Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung anlässlich der Jubiläen der beiden Einrichtungen eine Veranstaltung zur Präsentation der Forschungsarbeit an den beiden Instituten durchgeführt. Die GRÖNLAND lag zwei Wochen am Schiffbauerdamm in Berlin und bot eine authentische Kulisse für Informationsveranstaltungen zur Polar- und Meeresforschung. Als prominentester Gast an Bord ließ es sich Bundespräsident Horst Köhler nicht nehmen, sich intensiv über die Arbeit am Deutschen Schifffahrtsmuseum zu informieren.

Spezifische Methodenentwicklung zur Erhaltung von Sachquellen der Schifffahrtsgeschichte

Methodenvergleich Nassholzkonservierung (Dr. Per Hoffmann)

Die Konservierung archäologischer Schiffsfunde ist immer aufwändig und teuer. Deshalb ist es notwendig, die sowohl beste als auch ökonomischste Methode für die Behandlung wählen zu können. Jeder Schiffsfund unterscheidet sich von anderen in Größe, Erhaltungszustand und Charakteristik der Hölzer. Alle diese Parameter haben Einfluss auf die Wirksamkeit einer Konservierungsbehandlung. Es gibt keine »Rezept-

sammlung«, in der man Erfolg und Kosten der verschiedenen möglichen Konservierungsverfahren für einen gegebenen Schiffsfund nachschlagen könnte.

Archäologische Schiffsfunde tauchen meistens zufällig und unvorhergesehen auf. Wird die Bergung und Konservierung beschlossen, fehlt gewöhnlich die Zeit, um in jahrelangen Versuchsserien die beste Konservierungsmethode zu finden. Dann wird um Rat gefragt, und es ist dringend erforderlich, dass das DSM als Exzellenzzentrum kurzfristig eine kompetente und an den speziellen Fall angepasste Expertise gibt.

Vor diesem Hintergrund werden in einem groß angelegten, im Jahr 2000 begonnenen Projekt die unterschiedlichen Konservierungsbehandlungen mit PEG (Polyethylenglykol) auf ihre Wirksamkeit untersucht. Die optimalen PEG-Methoden werden mit den zurzeit gängigsten anderen Konservierungsmethoden für Schiffsfunde verglichen. Originales wassergesättigtes Eichen-, Buchen- und Kiefernholz aus dem Mittelalter und dem Neolithikum steht am DSM für Reihenversuche zur Verfügung. So können alle relevanten Konservierungsmethoden am selben homogenen Probenmaterial in mehreren parallelen und recht großen Proben getestet werden. Dies erlaubt erstmals eine gewisse statistische Absicherung der mit realitätsnahen Proben gewonnenen Ergebnisse.

Im Jahr 2005 sind Konservierungsverfahren mit PEG, Zucker, einem Zuckeralkohol (Lactitol) sowie einem Aminoharz untersucht worden.

Konservierungsverfahren für feuchte Klimate

(Dr. Per Hoffmann)

Zunehmend gehen am DSM Anfragen zur Konservierung von archäologischen Schiffsfunden



aus Ländern mit feuchtem Klima ein – aus Afrika, Südostasien, Ozeanien. Museen in diesen Ländern können in ihren Räumen oft keine kontrollierte niedrige Luftfeuchtigkeit garantieren. In feuchten Perioden ziehen mit PEG, Zucker oder Lactitol konservierte Hölzer so viel Wasser an, dass sie nass werden und die hygroskopischen Konservierungsmittel wieder ausgewaschen werden. Für diese Länder, aber auch für hiesige kleinere Museen ohne Klimaanlage, muss dringend eine Konservierungsmethode mit Stabilisierungsmitteln entwickelt werden, die nicht hygroskopisch sind.

In Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Holzchemie der Universität Hamburg wird nach Stoffen gesucht, die eine Affinität zur Holzstruktur haben, abgebautes Holz stabilisieren und selbst nicht hygroskopisch sind. Dieses Projekt stärkt die Kompetenz des DSM im internationalen und nationalen Rahmen und festigt seine führende Position auf dem Gebiet der Konservierung großer Nassholzobjekte.

Entwicklung eines einfachen Konservierungsverfahrens für das Newport Medieval Ship in Newport/Wales (Dr. Per Hoffmann)

Im Juni 2002 bargen Archäologen im Fluss Usk in Newport ein gut erhaltenes seegehendes Schiff aus dem 15. Jahrhundert. Es ist das bisher einzige Exemplar eines Schiffes aus der Zeit der Entdeckungreisen da Gamas, Columbus', Cabots und anderer. Es wird zurzeit dokumentiert und für eine Konservierung vorbereitet. Die Stadtverwaltung und ihre Archäologen haben das DSM um Unterstützung in diesem Vorhaben gebeten und den Leiter der Abteilung in den Wissenschaftlichen Beirat des Newport Medieval Ship Project berufen.

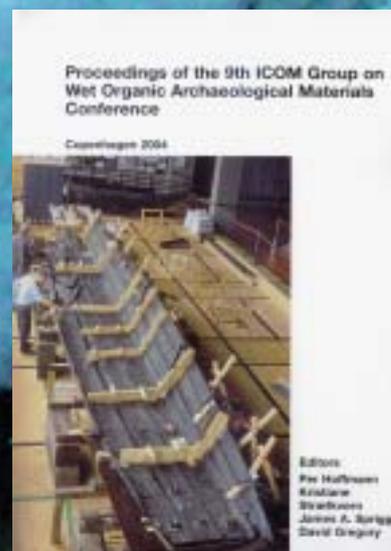
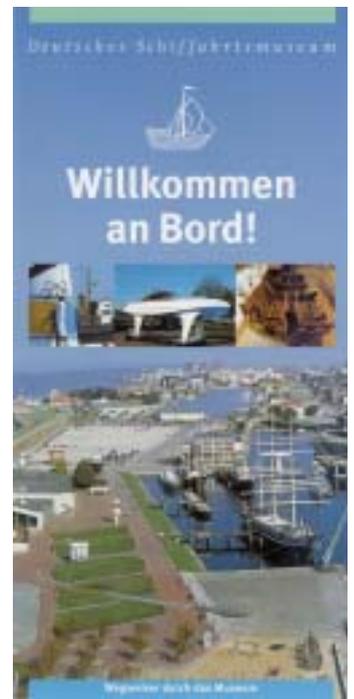
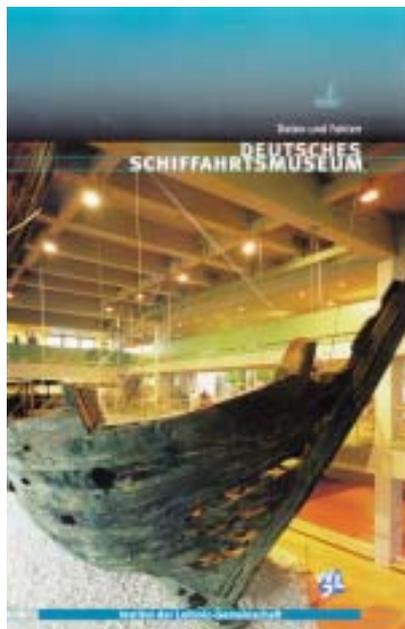
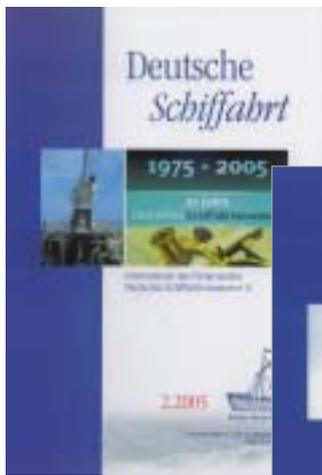
Im Zuge der archäologischen Dokumentation des Schiffes wurde im Jahr 2005 damit begonnen, den Erhaltungszustand aller Schiffshölzer zu bestimmen und zu dokumentieren. Am DSM wurde ein Plan notwendiger Konservierungsversuche erarbeitet, um die für die vorliegenden Holzqualitäten und Holzarten besten Konservierungsverfahren zu finden. Die Versuchsserien werden im Deutschen Schiffahrtsmuseum durchgeführt und ausgewertet.

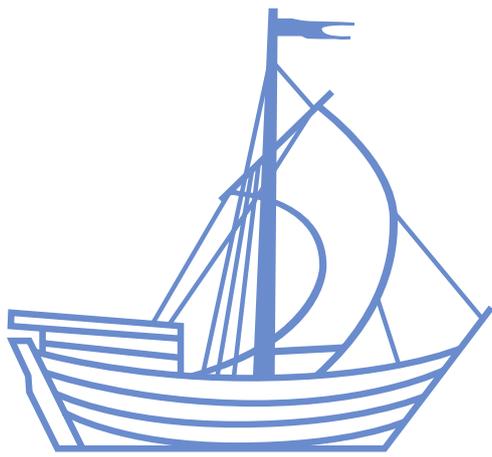
Beabsichtigt ist, eine oder zwei einfache Methoden für die Konservierung der großen Mengen unterschiedlich abgebauter Schiffshölzer zu entwickeln, die vor Ort angewandt werden können.

General History of the North Atlantic Fisheries

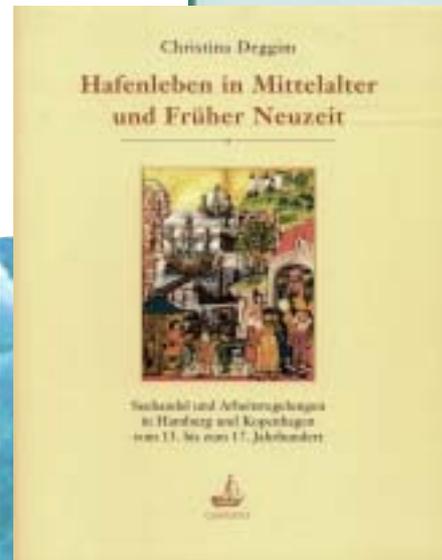
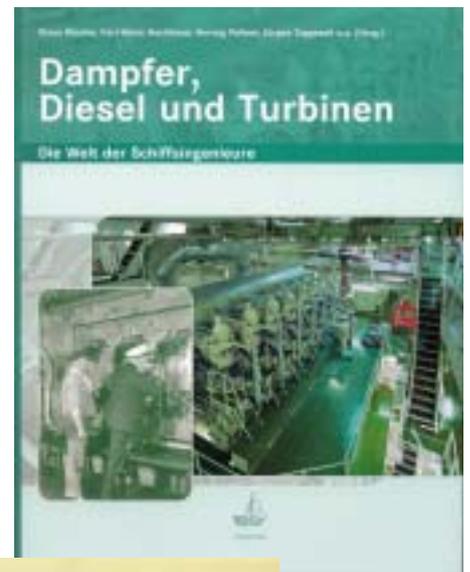
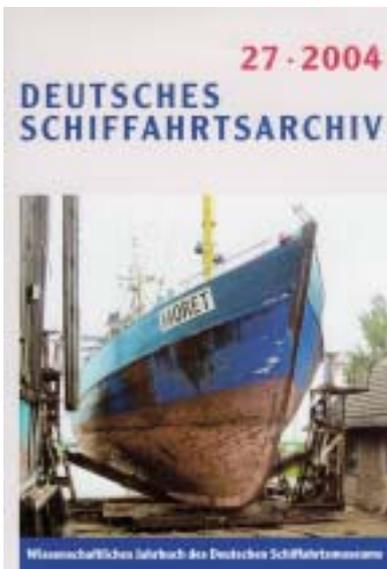
Im internationalen Forschungsverbund der NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) befindet sich die zweibändige »General History« in Vorbereitung. Hierbei handelt es sich um die erste international vergleichende Darstellung der Geschichte der Fischerei im Nordatlantik, bei der sowohl die Perspektive der Fischereinationen wie auch diejenige der Uferstaaten der Fanggründe berücksichtigt werden. Der erste Band, der sich mit dem Zeitraum bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts beschäftigt, wurde im Jahr 2005 als Manuskript zur Veröffentlichung in englischer Sprache in der Schriftenreihe »Deutsche Maritime Studien« fertig gestellt. Die redaktionelle Bearbeitung teilten sich PD Dr. Ingo Heidbrink und Dr. David Starkey (University of Hull). Für die X. NAFHA-Konferenz, die im August 2006 im Deutschen Schiffahrtsmuseum stattfinden wird, wurde mit den Vorbereitungen begonnen.

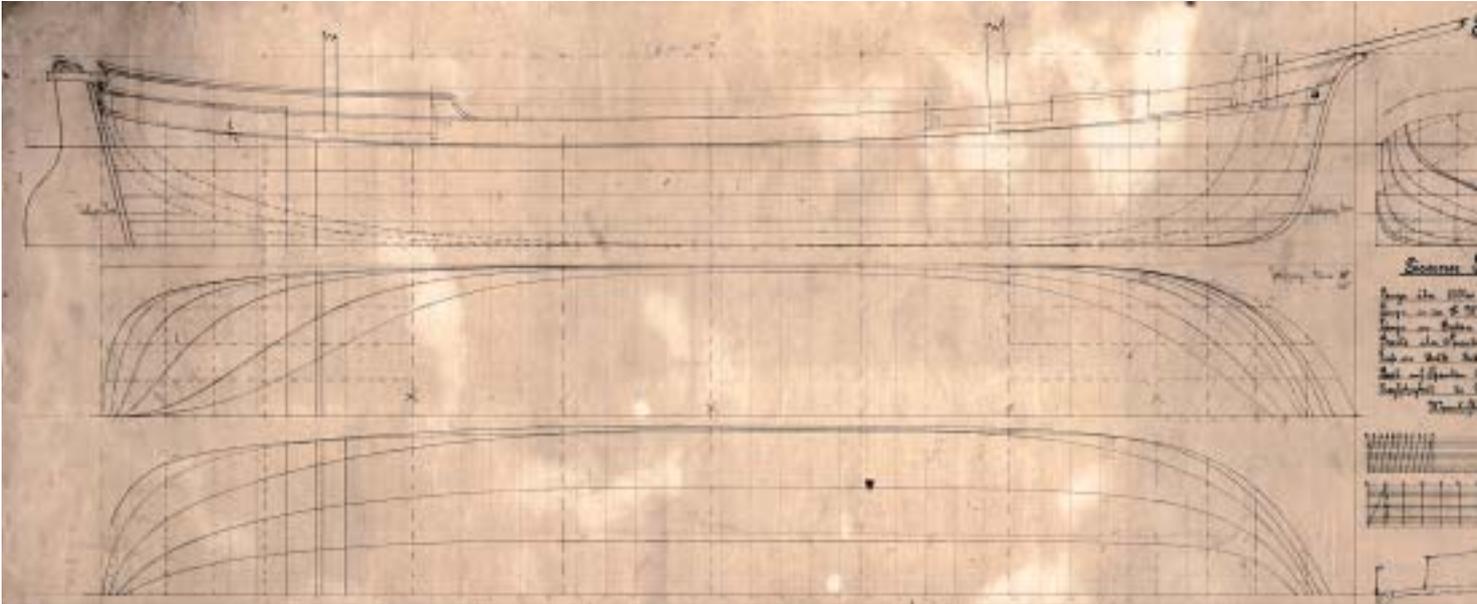
Abbildung oben:
BREMEN (rechts) und COLUMBUS
im Hafen von New York.
(Foto: Hanns Tschira)





Publikationen des Deutschen Schiffahrtsmuseums





DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Weitere Forschung

Europäische Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert

Der auf Initiative von Klaus-Peter Kiedel 1996 gegründete Arbeitskreis »Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert« hat im Jahr 2005 die Arbeiten an einer Monografie zur Entwicklung von Küstenschiffshäfen in Nord- und Westeuropa beendet, an der Autoren aus ganz Skandinavien, Deutschland, England, den Niederlanden und Frankreich beteiligt waren. Das Buch wird 2006 in einer deutschen und einer skandinavischen Ausgabe erscheinen.

Ziel war es, am Beispiel ausgesuchter Häfen zu zeigen, warum einige dieser Häfen noch heute florieren, viele aber keine wirtschaftliche Bedeutung mehr haben. Es wurden Vorschläge entwickelt, wie Häfen, die ihre ursprüngliche Funktion verloren haben, unter Bewahrung ihrer historischen Identität neuen Nutzungen zugeführt werden können.

Klaus-Peter Kiedel hat als Mitherausgeber und Übersetzer die Manuskripte zum Druck eingeleitet, das Layout entwickelt und die Produktion des Buches begleitet.

Systematische technische Beschreibung bedeutender Schiffsneubauten aller Epochen

Für das von Prof. Dr.-Ing. Horst Nowacki von der TU Berlin geleitete Projekt zur Entwicklung einer Datenbank für die systematische technische Beschreibung bedeutender Schiffsneubauten aller Epochen und Nationen entwickelte Klaus-Peter Kiedel in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern die inhaltliche Systematik der Datenbank. Ziel des Projektes ist die umfassende Beschreibung historischer Schiffe, Boote und anderer Wasserfahrzeuge in ihren technischen Daten als

Grundlage für vergleichende, disziplinübergreifende Forschungen.

Als Autor lieferte Kiedel etwa 40 umfangreiche Datensätze zu Schiffsneu- und -umbauten der Zwischenkriegszeit zu. Die vorbereitenden Sitzungen zur Veröffentlichung der Datenbank im Internet im Jahr 2006 fanden im DSM statt.

Beiträge zu Enzyklopädien und biografischen Werken

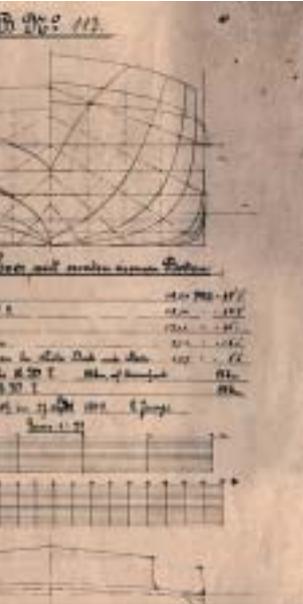
Mitarbeiter des Deutschen Schiffahrtsmuseums liefern regelmäßig wissenschaftliche Beiträge zu Enzyklopädiën, biografischen Sammelwerken und anderen lexikalischen Projekten.

Im Jahr 2005 wurden Beiträge über die Binnenschifffahrt (Heidbrink), die Flößerei (Keweloh) und die Dampfschifffahrt (Scholl) für die Enzyklopädie der Neuzeit geschrieben.

Für die Hamburgische Biographie wurden Artikel über den Marinemaler Felix Schwormstädt und den Physiker Hermann Lerbs (Scholl) verfasst.

Weiter wurden mehrere Einträge für die Oxford Encyclopedia of Maritime History abgefasst und zum Druck genommen:

- ▶ PD Dr. Ingo Heidbrink: Inland and Estuarine Shipping Companies: Mainland Europe River Trades
- ▶ Dr. Albrecht Sauer: Ship's magnetism
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl: Bergen, Claus (1885-1964), German Marine Artist
Bohrdt, (Johannes) Hans (1857-1945), German Marine Artist
Saltzmann, Carl (1847-1923), German Marine Artist
Stöwer, Willy (1864-1931), German Marine Artist
Oertz, Max (1871-1929), German Naval



Architect and Yacht Designer
Plievier, Theodor (1892-1955), German
Socialist Author
ADMIRAL GRAF SPEE, German Pocket Battleship
BISMARCK, German Battleship
EMDEN, German Light Cruiser
GOEBEN, German Battle Cruiser
SCHARNHORST, German Battle Cruiser
U-9, German Submarine
U-47, German Submarine
PAMIR, German 4-masted Steel Barque
PREUSSEN, German 5-masted Ship

Für die »Encyclopedia of World Trade since 1450« wurden die Beiträge Shipping, Inland Waterways, Europe sowie Unilever (Heidbrink) verfasst.
Auch im Jahr 2005 wurden Summaries für das »International Journal of Maritime History« (Scholl) übersetzt.

Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme: Die Gruppe »Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See«: Geschichte und Zukunftsvisionen

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bergbaumuseum in Bochum wurde im Jahr 2005 innerhalb des Paktes für Forschung und Innovation ein Projekt unter dem Titel »Vergangenheit und Zukunft sozialer Sicherungssysteme am Beispiel der Bundesknappschaft und ihrer Nachfolger« entwickelt.
Für dieses Vorhaben konnten weitere Kooperationspartner gewonnen werden:

- ▶ das Institut für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg,

- ▶ das Institut für Medizinische Ethik und Geschichte der Medizin der Ruhr-Universität Bochum,
- ▶ das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) in Essen,
- ▶ Prof. Timothy Guinnane, Universität Yale (USA).

Der Projektantrag wurde im Januar 2006 eingereicht, mittlerweile vom Senatsausschuss Wettbewerb der Leibniz-Gemeinschaft zur Finanzierung empfohlen und zum endgültigen Entscheid über die Förderung an die Bund-Länder-Kommission weitergeleitet. Die Laufzeit des Projektes ist auf drei Jahre angelegt.

Die sozialen Sicherungssysteme stehen heute in der Bundesrepublik vor tiefen Umbrüchen, um der sich ändernden wirtschaftlichen Situation (insbesondere ausgelöst durch technischen Fortschritt und internationale Marktöffnung) und dem demografischen Wandel auch zukünftig gerecht werden zu können. So sollte das im Jahr 2010 anstehende 750-jährige Jubiläum der Gründung eines Vorgängers der ehemaligen Bundesknappschaft, die im Jahre 2005 in die »Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See« umgewandelt worden ist, als Chance und Aufforderung begriffen werden, eine der bedeutendsten Institutionen der deutschen Sozialversicherung von ihren Wurzeln her umfassend zu untersuchen und ihre Aufstellung für die Zukunft unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung zu analysieren.
Bisher liegen weder für den historischen Werdegang noch für die gegenwärtige Situation und Zukunftsperspektiven der Sozialversicherung »Knappschaft Bahn-See« bzw. ihre Vorläufergesellschaften entsprechende Untersuchungen vor, deren Erarbeitung daher ein dringendes Desiderat darstellt. Durch eine vernetzte Kooperation von historisch und wirtschaftswissen-

Abbildung oben:
COLUMBUS passiert einen Segler.
(Foto: Hanns Tschira)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTMUSEUM

Forschung im Jahr 2005 · Weitere Forschung

schaftlich orientieren Forschungsinstitutionen der Leibniz-Gemeinschaft mit der nationalen wie internationalen universitären Forschung sowie dem Unternehmen selbst soll die bestehende Lücke geschlossen werden. Deshalb haben sich die Antrag stellenden wissenschaftlichen Einrichtungen gemeinsam entschlossen, das nachfolgende interdisziplinäre Forschungsvorhaben im Rahmen des Wettbewerbs »Pakt für Forschung und Innovation« der Leibniz-Gemeinschaft mit der Bitte um Bewilligung der zur Durchführung notwendigen Mittel einzureichen. Sie gehen davon aus, dass die Realisierung des Vorhabens nicht nur die zentrale Fragestellung nach der künftigen Rolle der knappschaftlichen Organisation sozialer Sicherung beantworten kann, sondern darüber hinaus den Aufbau einer zukunftsweisenden, sektionsübergreifenden Netzwerkstruktur und langfristigen Kooperation der beteiligten Institutionen und Disziplinen fördern und befruchten wird.

2005 wurden die Bundesknappschaft, die See-Sozialversicherung und die Bahnversicherungsanstalt zusammengeschlossen und bilden seither einen der größten Versicherungsträger in Deutschland: die »Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See«. Alle drei Zweige wurzeln in Branchen von außerordentlicher Bedeutung für die industrielle Entwicklung. Der Bergbau und die Schifffahrt besitzen in Gestalt der »Knappschaft« und der »See-Kasse« die ältesten deutschen Sozialversicherungssysteme; sie stammen bereits aus dem Mittelalter, während das der Eisenbahn aus dem 19. Jahrhundert datiert. Die Besonderheit der knappschaftlichen Organisation der sozialen Sicherung liegt dabei in der engen Bindung an den Wirtschaftszweig der Beschäftigten einerseits und in ihrer so genannten Bifunktionalität andererseits. Die Knappschaft diente sowohl als Ersatzkasse für die gesetzliche Invaliditäts- und Alterssicherung

als auch als zusätzliche betriebliche Alterssicherung. Alle drei Branchen bilden angesichts der zentralen Bedeutung von Energieversorgung und Mobilität für die wirtschaftliche Prosperität der künftigen Wissensgesellschaft die Basis künftiger Wirtschaftsstrukturen. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfung von Rohstoffversorgung und Transportsystemen zu Land und zu Wasser. Andererseits stellen die großen Umbrüche, die mit dem umfassenden Strukturwandel dieser Bereiche einhergehen, diese historisch bewährten sozialen Sicherungssysteme auf einen neuen Prüfstand, dessen Erkenntnisse in Zeiten demografischen Wandels von erheblichem Gewicht sind. Die Gruppe Knappschaft-Bahn-See hat zudem als Besonderheit eigene Klinikbetriebe und ist speziell der Arbeitsmedizin und ihrer Entwicklung verbunden. Die Entwicklung dieser für Deutschland und seine Geschichte äußerst wichtigen Institution der sozialen Sicherung bedarf dringend einer Neubearbeitung, da bislang sowohl eine Gesamtschau der Fakten fehlt als auch offene Fragen bestehen, warum die Entwicklungen in der Form verlaufen sind, wie historisch beobachtet. Hinzu treten Fragestellungen, ob und wie diese Art der sozialen Sicherung Aufgaben erfüllt hat und zukünftig erfüllen kann, die ihre möglichen Alternativen, allen voran die Integration in die allgemeine Rentenversicherung, nicht erfüllt hätten. Aus den Erkenntnissen lässt sich die Frage beantworten, welchen Beitrag die Knappschaft bis zur Gegenwart geleistet hat bzw. welche Zukunftsperspektiven von der modernen Variante der Knappschaft erwartet werden.



**Bremen International Graduate School
of Social Sciences:
Global Change in the Marine Realm
(GLOMAR)**

Für die Jahre 2006 bis 2010 plant das Deutsche Schiffahrtsmuseum die Beteiligung an der seitens der Universität Bremen bei der DFG und dem Wissenschaftsrat beantragten Graduiertenschule »Global Change in the Marine Realm« (GLOMAR) im Rahmen der Förderrichtlinie Graduiertenschulen der Exzellenzinitiative. Die Antragsskizze für die Graduiertenschule wurde im Jahr 2005 gemeinsam erarbeitet mit:

- ▶ vier Fachbereichen der Universität Bremen,
- ▶ dem Forschungszentrum Ozeanränder der Universität Bremen,
- ▶ der Artec der Universität Bremen,
- ▶ dem Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie, Bremen,
- ▶ dem Zentrum für Marine Tropenökologie, Bremen,
- ▶ dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung, Bremerhaven.

Am 15. September 2005 wurde der Antrag bei der DFG im Rahmen der Ausschreibungen der Exzellenzinitiative eingereicht. Im Januar 2006 wurden die ausgewählten Antragsteller seitens der DFG und des Wissenschaftsrates zur Abgabe des Hauptantrages aufgefordert.

Die endgültige Entscheidung über den Antrag wird voraussichtlich im Sommer 2006 fallen. Im Antrag heißt es:

Die Herausforderungen, die der Globale Wandel an die Gesellschaft stellt – so wie sie heute schon sichtbar sind und in der Zukunft wahrscheinlich verstärkt auftreten werden –, erfordern eine interdisziplinäre und internationale Zusammenarbeit führender Wissenschaftler/innen in den

betreffenen Wissenschaftsfeldern, um die Veränderungen in der natürlichen Umwelt und in der Gesellschaft zu analysieren, zu verstehen, vorherzusagen und – wenn nötig – abzumildern. Die Graduiertenschule »Globaler Wandel im Bereich des Meeres« will zu dieser Aufgabe beitragen, indem sie junge Wissenschaftler/innen in einem stimulierenden Forschungs- und Ausbildungsumfeld qualifiziert, um schon während der Doktorandenausbildung und vor allem auch im späteren Berufsleben Teil dieser weltweiten Forschungsanstrengungen zu sein. Die Graduiertenschule wird auf den herausragenden Kapazitäten in der Meeresforschung aufbauen, die in Bremen in mehreren Fachbereichen und Instituten an der Universität Bremen, am Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie und am Zentrum für Marine Tropenökologie und in Bremerhaven am Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung und am Deutschen Schiffahrtsmuseum konzentriert sind. Diese vereinte Kompetenz der Universität Bremen und der beteiligten außeruniversitären Forschungsinstitute wird in der Graduiertenschule eingesetzt, um Doktoranden/innen für die selbstverantwortliche Forschung in den Meereswissenschaften auszubilden, die hier sowohl in die Natur- als auch in die Geisteswissenschaften hineinreichen. Aufbauend auf einem klar strukturierten Curriculum und eingebunden in Forschungsprojekte, sollen die Doktoranden/innen innerhalb von drei Jahren zu disziplinar hoch qualifizierten, interdisziplinär denkenden und international eingebundenen Wissenschaftler/innen ausgebildet werden. Um die ca. 60 Doktoranden/innen auf erfolgreiche Karrieren in der Wissenschaft, der Industrie und der Verwaltung vorzubereiten, soll das Ausbildungsprogramm nicht nur die neuesten Techniken und Methoden umfassen, sondern auch weitere berufsqualifizierende Zusatzqualifikationen und

Abbildung oben:
Prof. Dr. Scholl bei der Übergabe
des Quermarkenfeuers Imsum an
das DSM im Dezember 2005.



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Erfahrungen im Projektmanagement vermitteln. Zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird außerdem ein individuell zugeschnittenes Familienprogramm eingerichtet werden. Aufbauend auf diesen Maßnahmen ist es das Ziel der Graduiertenschule, eine neue Generation exzellenter, international ausgerichteter junger Wissenschaftler/innen auszubilden, die über ihre eigene Disziplin hinausblickend zu den faszinierenden und herausfordernden Forschungsaufgaben und Entdeckungen beitragen werden, die vor uns liegen.

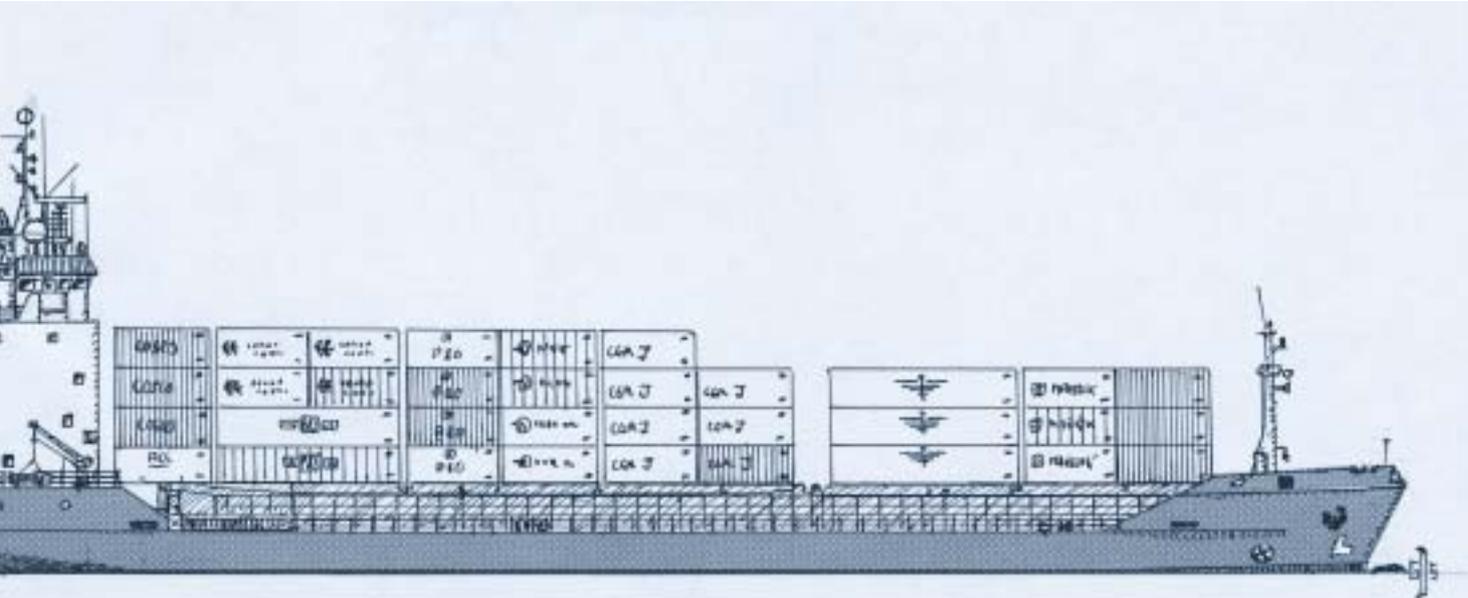
Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung

Ein weiterer satzungsmäßig festgelegter Auftrag, nämlich die

Sammlung und Erhaltung von historischen Beständen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen, ihre dokumentarische Erfassung und ihre Veranschaulichung,

macht das Deutsche Schiffahrtsmuseum zu einer gesellschaftlichen »Gedächtnisinstitution«. Das Sammeln, Bewahren und Erforschen von Quellen zur deutschen Schiffahrtsgeschichte und die damit zusammenhängenden Tätigkeiten für die wissenschaftliche und die interessierte Öffentlichkeit sind für die Bewahrung nationalen Kulturguts unerlässlich.

Die Sammlungen des Deutschen Schiffahrtsmuseums sind nicht nur Grundlage für die eigene Forschungstätigkeit, sondern auch Bestandteil des wissenschaftlichen Service. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum stellt sein oftmals einzigartiges Quellenmaterial im größeren Kontext zur Verfügung und koordiniert seine Verwendung im Netzwerk der fachspezifischen Forschung. Im Jahr 2005 wurden folgende forschungsbezogene Aufgaben erfüllt:



Forschungsbezogener Ausbau und systematische Vervollständigung der Sammlung

Die Forschung des DSM basiert auf seinen systematischen Quellensammlungen zur deutschen Schifffahrtsgeschichte.

Unter diesem Gesichtspunkt baut das DSM unter ständiger Beobachtung der Angebotslage zielgerichtet und im Sinne eines stringenten Sammlungsmanagements, das heißt im Hinblick auf laufende oder geplante Forschungs- und Ausstellungsvorhaben, seine Sammlungen aus. Seine zentrale Stellung im Netzwerk der deutschen maritimen Forschung kommt dem Deutschen Schifffahrtsmuseum bei der Verwirklichung dieses Ziels zugute.

Im Jahr 2005 konnte die Sammlung durch Schenkungen oder Ankäufe um folgende Objekte (Auswahl) erweitert werden:

- ▶ Mit dem Erwerb eines von der Hamburg-Amerika Linie herausgegebenen Erinnerungsalbums an die Kreuzfahrt des Passagierdampfers AUGUSTA VICTORIA ins Mittelmeer im Jahre 1891, die als die erste Kreuzfahrt im heutigen Sinne überhaupt gilt, konnte das DSM-Archiv seine Sammlung um eine große, auch unter Fachleuten bisher unbekannte Rarität ergänzen.
- ▶ Der Hamburger Kapitän Peter Wulff hat dem DSM seine rund 25 000 Negative umfassenden fotografischen Aufnahmen aus seiner Fahrzeit auf Stückgut-, Kühl- und Küstenmotorschiffen sowie auf Bohrselversorgern geschenkt. Die hochwertigen Fotografien sind authentische Zeugnisse von Arbeit und Leben an Bord in den 1960er bis 1980er Jahren und damit eine besonders wichtige Ergänzung der seit Jahren im Ausbau befindlichen Sammlungen zur Sozialgeschichte.
- ▶ Zur Geschichte der Deutschen Werft in Hamburg wurde eine rund 400 sehr hochwertige Werksfotografien und diverse andere originale Unterlagen umfassende Sammlung mit Schwerpunkt auf der Zwischenkriegszeit erworben.
- ▶ Die Sammlung technischer Zeichnungen wuchs um 21 Entwurfszeichnungen aus der Hand des innovativen Yachtbauers Max Oertz.
- ▶ Die Plakatsammlung wurde im Hinblick auf die geplante Landesausstellung »150 Jahre Norddeutscher Lloyd (1857-2007)« durch Ankauf um sieben Originale, mehrheitlich aus den 1920er und 1930er Jahren, ergänzt.
- ▶ Mit Arnold Kludas, einem der renommiertesten Schifffahrtshistoriker Deutschlands, wurde vertraglich vereinbart, dass seine hochkarätige Archivsammlung zur Geschichte der deutschen Schifffahrt, insbesondere auch seine wertvolle Sammlung von Originalunterlagen zur Geschichte der Hamburg-Amerika Linie, des Norddeutschen Lloyd und der Werft Blohm + Voss, nach seinem Ableben in den Besitz des DSM-Archivs übergeht. Teile der Sammlung wurden bereits im Jahr 2005 vorab übergeben.
- ▶ Im Rahmen der Forschungen zum Werk des Wilhelmshavener Marinemalers Johann Georg Siehl-Freystett konnte die Ölskizze »Hafenszene« erworben werden.
- ▶ Anlässlich der Forschungen zum Werk des Malers Eduard Edler, deren erste Ergebnisse im Jahre 2005 als Aufsatz publiziert wurden, stiftete der Galerist Walter Knauß das in der Zwischenkriegszeit entstandene Temperagemälde des Dampfers VULCAN der Hamburg-Amerika Linie.
- ▶ Ankauf von 35 gebundenen, großformatigen Aquarellzeichnungen mit Darstellungen der Südküste Südamerikas aus der Hand des

Abbildung oben:
Rund 5000 Originalzeichnungen von Neubauten deutscher Schiffe kamen aus dem Nachlass des Schifffahrtsjournalisten Gerd-Dietrich Schneider in das DSM-Archiv.



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Schiffsoffiziers C. Carlsen der DDG Kosmos, 1886-1903.

- ▶ Schiffsmodell KAISER WILHELM DER GROSSE des Norddeutschen Lloyd. Das Modell wurde im Hinblick auf die Landesausstellung »150 Jahre Norddeutscher Lloyd (1857-2007)« in Auftrag gegeben. Ebenso wurden in diesem Zusammenhang Uniformen, Flaggen, Geschirr und Fotos erworben.
- ▶ Ausrüstungsteile vom Maschinenraum der NORWAY ex FRANCE.
- ▶ Übernahme eines so genannten Schlitzstrahlers, einer Radarantenne mit 10 cm Wellenlänge, Impulsleistung 80 kW, von Krupp Atlas Elektronik, Bremen. Die Antenne aus den 1980er Jahren stammt von dem Forschungsschiff POLARSTERN des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung.
- ▶ Übernahme eines ELAC-Echografen und verschiedener meereskundlicher Geräte vom Alfred-Wegener-Institut.
- ▶ In Ergänzung der Sammlung originaler Schifffahrtszeichen wurde vom Wasser- und Schifffahrtsamt das Quermarkenfeuer Imsum an das DSM übergeben.

Laufende Erschließung und Erhaltung von Sammlungsbeständen

Bereitstellung der Sammlungs-Objekte des Deutschen Schifffahrtsmuseums als Datenbank

Die Sammlungsbestände des Deutschen Schifffahrtsmuseums werden seit 2004 mit Hilfe der auch in vielen anderen großen Einrichtungen eingesetzten Software MuseumPlus digital erfasst. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Sammlungen des DSM besser nutzen und der Scientific Community zur Verfügung stellen zu können. Außerdem wird die Vernetzung mit vielen anderen Einrichtungen (Stiftung Preußischer Kulturbesitz, Hamburger Kunsthalle usw.), die ebenfalls diese Software nutzen, effizienter. So wurden im Archiv bis zum Ende des Jahres 2005 in das neue System übertragen:

Sammlung technischer Zeichnungen:	24 477 Datensätze;
Diasammlung:	8 716 Datensätze;
Kunstblattsammlung:	9 385 Datensätze;
Plakatsammlung:	1 206 Datensätze;
Sammlung Dr. Stettner:	287 Datensätze;
Dokumente und Schriftstücke:	6 017 Datensätze.

Für die Erstellung der Datensätze wurden bislang über 11 000 Bilder gescannt.

Die retrospektive Erfassung der bislang noch konventionell katalogisierten Bestände und die Pflege der Datenbestände werden noch einige Jahre dauern, zumal bei dieser Gelegenheit die vorhandenen Daten geprüft, überarbeitet und wesentlich ergänzt werden.



Digitalisierung und Erschließung von Bildquellen

Das rund 45 000 Negative umfassende Archiv des Bordfotografen Hanns Tschira umfasst neben den im engeren Sinn schifffahrtsbezogenen Bildquellen in reichem Maße auch für Kulturwissenschaftler, Volkskundler und Geografen relevante Quellen, die das Reisen per Schiff, dem in den 1920er und 1930er noch dominierenden Fernreisemittel, unter den verschiedensten Aspekten dokumentieren. Über das Internet werden die Bildzeugnisse der scientific community komplett zugänglich gemacht. Im Jahre 2005 wurden die ersten ca. 15 000 Negative digitalisiert und ein vorläufiger Schlagwortkatalog erarbeitet.

Außerdem erschlossen wurden die wertvolle Sammlung des DSM von etwa 2600 Glasplatten-Negativen aus den 1920er bis 1960er Jahren und die etwa 6000 originalen Schiffzeichnungen des führenden Schifffahrtsjournalisten Dietrich Schneider aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Erschließung von Sachquellen

Im Rahmen der kontinuierlichen wissenschaftlichen Überarbeitung des Katalogs zu den Sachquellen wurden im Jahr 2005 Sammlungsbereiche für die Forschung erschlossen:

Die vorhandenen Kurvensätze wurden von einem Schiffbauingenieur nach ihrer Typologie geordnet, auf Vollständigkeit überprüft und beschrieben. Ebenso wurden alle Blank- und Feuerwaffen konservatorisch bearbeitet und wissenschaftlich für den Katalog aufgearbeitet. Eine umfangreiche Dokumentation zu den einzelnen Objekten von einem externen Experten für historische Waffen lag zum Ende des Jahres 2005 vor.

...wenn man die Modelle baut, was sie zeigen
liches Ergebnis ist...
...wichtigste...

Deshalb bieten wir ein Begleitprogramm zu
dieser Ausstellung an: Erfahrene Modellbauer
zeigen, wie sie arbeiten. Und wer es selbst
versuchen möchte, kann dies unter sach-
kundiger Anleitung tun. Für Sie an der
Kasse nach den Terminen...
gebaut hat, kann sie mit... stellen
sie hier aus.

Das hilft uns deutlich zu... Karten-
modellbau ist eine Arbeit... werden
etwas bringt.



In dieser Vitrine zeigen wir Ihnen eine Auswahl
verschiedener Modelle und die Arbeitsergebnisse von
Modellbauklünnern, die diese Ausstellung begleiten.





DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

**Forschungstransfer:
Lehre, Ausstellungen und Publikations-
wesen als Vermittlung von Forschungs-
ergebnissen**

Akademische Lehre

► Prof. Dr. Lars U. Scholl

Akademische Lehre:

Prof. Dr. Scholl hielt im Rahmen seiner Lehrverpflichtung an der Universität Bremen folgende Seminare:

WS 2004/5: Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt (2 SWS);

SoSe 2005: »Kinderspeisung statt Panzerkreuzer.« Schifffahrt und Schiffbau Ende der 1920er und Anfang der 1930er Jahre (2 SWS);

WS 2005/6: Schifffahrt und Schiffbau im »Dritten Reich« (2 SWS).

Inhaltlich und zeitlich waren sie auf den Forschungsschwerpunkt II »Zwischenkriegszeit« des DSM bezogen und wurden durchschnittlich von 30 Studenten besucht. Darüber hinaus beteiligte sich Prof. Dr. Scholl an mehreren Zwischen- und Abschlussprüfungsverfahren im Rahmen der Master- und Lehramtsstudiengänge im Fach Geschichte an den Universitäten Bremen und Hamburg.

Magisterarbeiten und Promotionsvorhaben:

Wie im Jahr 2004 betreute Prof. Dr. Scholl zehn Doktoranden.

Im SoSe 2005 hat der Kandidat Claus Gossler seine am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Hamburg erarbeitete Dissertation mit dem Titel »Die Société Commerciale de l'Océanie (1876-1914). Aufstieg und Untergang der Hamburger Godeffroys in Ost-Polynisien« bei der Fakultät eingereicht. Prof. Dr. Scholl war neben Prof. Dr. Kopitzsch,

der das Erstgutachten verfasste, als Zweitgutachter an dem Verfahren beteiligt. Die Disputation fand am 12. September 2005 statt. Ein Seitenaspekt dieser aus den Quellen erarbeiteten Studie wurde als Aufsatz mit dem Titel »Die Société Commerciale de l'Océanie (SCO). Die Flotte einer Hamburger Handelsfirma in der östlichen Südsee (1876-1914)« im Deutschen Schifffahrtsarchiv 27, 2004, S. 93-110, erschienen 2005, veröffentlicht.

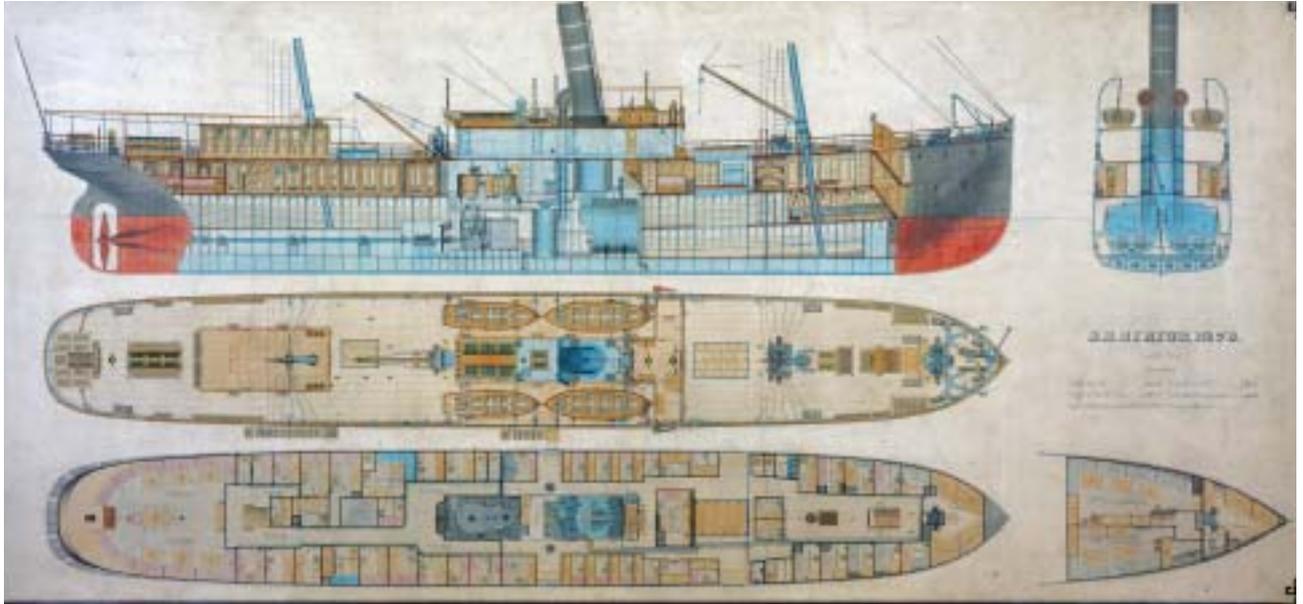
Kai Kähler hat seine mit einem Stipendium des DSM geförderte Arbeit »Zwischen Wirtschaftsförderung und Wirtschaftsbetrieb-Ausrichtung. Diskussion und Wandel des öffentlichen Kai- und Hafenbetriebs im Hamburger Hafen zwischen 1910 und 1970« abgeschlossen und im Februar 2006 an der Bremer Universität eingereicht. Prof. Dr. Scholl übernimmt das Erstgutachten. Voraussichtlich wird das Verfahren gegen Ende des SoSe 2006 abgeschlossen. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf der Zwischenkriegszeit.

Die Masterarbeit von Jörn Lindner mit dem Titel: »Der Einsatz von Zwangsarbeitern auf ausgewählten norddeutschen Großwerften während des Zweiten Weltkrieges« wurde im Frühjahr 2005 erfolgreich abgeschlossen. Jörn Lindner hat im November 2005 ein vom DSM gefördertes Promotionsvorhaben aufgenommen, das sich mit der Reeder- und Schiffbauerfamilie Rickmers in den Jahren 1920-1986 (Schließung der Werft) befasst. Er setzt zeitlich da an, wo Melanie Leonhard, eine weitere vom DSM geförderte Doktorandin, den Schluss zu ihrer Arbeit über die Rickmers-Unternehmungen gewählt hat. Die Zäsur zwischen beiden Arbeiten bildet der zeitweilige Übergang der Eigentumsverhältnisse am Familienunternehmen in Bankhände Anfang der 1920er Jahre.

Stefan Kiekel hatte in seiner Masterarbeit mit dem Thema: »Die Reichsmarine zwischen Krise

Vorhergehende Doppelseite:
Modelle aus der Sonderausstellung »Schiffe aus Papier – Kartonmodellbau heute«.

Abbildungen oben:
Prof. Dr. Lars U. Scholl mit den Doktoranden Melanie Leonhard und Jörn Lindner.
Schaulustige beobachten einen Stapellauf im Hamburger Hafen, 1950er Jahre.
(Foto: Walter Lüden)



und Konsolidierung. Konzeptionelle Grundzüge und Probleme der deutschen Seestrategie 1918-1933« zur Marinopolitik in der Weimarer Republik geforscht. Diese Arbeit wurde mit dem vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) ausgeschriebenen Werner-Hahlweg-Preis für Militärgeschichte und Wehrwissenschaften ausgezeichnet. Verbunden mit der Auszeichnung ist die Veröffentlichung der Arbeit in der Schriftenreihe der Wehrtechnischen Studiensammlung des BWB. Stefan Kiekel wurde im November 2005 in die Studienstiftung des Deutschen Volkes als Stipendiat aufgenommen. Das Thema seiner Dissertation lautet: »Die Reedereien, der Reichskommissar ›See‹ und die Kriegsmarine – der Machtkampf um die deutsche Handelsflotte zwischen Politik, Militär und Zivilwirtschaft 1933-1945«. Die Beantwortung dieses Problems ist ein Desiderat der Forschung. Andrea Sievers schloss ihre Magisterarbeit zum Thema: »KdF-Hochseereisen 1933-1939. Politischer Zweck und touristische Attraktion« erfolgreich ab. Hervorzuheben ist, dass verschiedene Themenfelder aus der Politik-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte am Beispiel der »Arbeiterreisen per Schiff« zusammengeführt und mit der neueren Tourismusforschung verknüpft wurden. Es ist das Verdienst dieser Arbeit, die KdF-Hochseereisen in den größeren Kontext der Geschichte des »Dritten Reichs« gestellt zu haben.

Diplomarbeit:

Prof. Dr. Scholl betreute die Abschlussarbeit von Tanja Rudolph im Studiengang Direktmarketing an der Bayerischen Akademie für Werbung und Marketing (BAW), Institut München: »Entwicklung eines Direktmarketing-Konzepts zur Gewinnung neuer Sponsoren und Spender für das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM), Institut der Leibniz-Gemeinschaft«. Bremen 2005.

► PD Dr. Ingo Heidbrink

PD Dr. Ingo Heidbrink konzentrierte seine eigenverantwortliche Lehrtätigkeit zur maritimen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Bremen auf die Zwischenkriegszeit: WS 2004/5: Island, Grönland und andere nordatlantische Kolonien auf dem Weg zur Souveränität im 20. Jahrhundert (2 SWS); SoSe 2005: Maritime Rohstoffwirtschaft und die nationalsozialistische Autarkiepolitik (2 SWS); WS 2005/6: Schifffahrtsgeschichte in Sachquellen. Einführung in die Arbeitsmethodik (2 SWS). PD Dr. Heidbrink beteiligte sich an mehreren Zwischenprüfungs- und Abschlussprüfungsverfahren sowie am Antragsverfahren für eine Graduiertenschule an der Universität Bremen im Rahmen der DFG-Exzellenzinitiative unter dem Titel: »Global Change in the Marine Realm«. Mit der University of Greenland wurde für 2007 eine DAAD-Kurzzeit-Gastdozentur zum Themenkomplex »Fischereigeschichte und internationales Seerecht« in Fortführung der Gastdozentur im Jahre 2003 vorbereitet.

► Dr. Albrecht Sauer

Dr. Albrecht Sauer hielt im Rahmen der Lehrveranstaltung von Prof. Dr. Delia Gonzales de Reufels eine 90-minütige Einzelvorlesung an der Universität Bremen mit dem Titel: »Technische und nautische Innovationen als Voraussetzung der Entdeckung Amerikas«.

Abbildung oben: Generalplan für das Küstenpassagierschiff SIRIUS der Flensburger Schiffbaugesellschaft aus dem Archiv des DSM.

Tagebuch des Schiffes *„Windjammer“* auf der Reise von Pisagua nach Danzig

Reisende	Wetter	Wind	See	Temperatur Luft	Temperatur Wasser	Windrichtung	Windstärke	Windgeschwindigkeit												
1	170	2	4	76,8	23,0	-1	-1,5	-1	100	4										
2																				
3																				
4				76,8	23															
5	180	4			16,0				100	4										
6					16,0				100	4										
7					16,0				100	4										
8				76,8	23				100	4										
9					16,0				100	4										
10					16,0				100	4										
11					16,0				100	4										
12				76,8	23				100	4										

Handwritten notes in German:
 1. 170 Grad Wind, 2. 4 Grad See, 4. 76,8 Grad Luft, 23 Grad Wasser, 100 Grad Windgeschwindigkeit.
 5. 180 Grad Wind, 4 Grad See, 16,0 Grad Luft, 100 Grad Windgeschwindigkeit.
 12. 76,8 Grad Luft, 23 Grad Wasser, 100 Grad Windgeschwindigkeit.
 Additional notes: "Vorbereitung der Reise", "die wichtigste Aufgabe", "die Reise nach Danzig", "die Reise nach Danzig", "die Reise nach Danzig".

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Ausstellungswesen

Dauerausstellung

Die gesamte Dauerausstellung im Scharounbau soll auf der Grundlage der neuesten Forschungsergebnisse unter Berücksichtigung zeitgemäßer Gestaltungsprinzipien vollständig überarbeitet werden. Dabei wird der chronologische Ansatz in der Präsentation zu Gunsten einer thematischen Gliederung aufgegeben. Ebenfalls geplant ist eine stringenterere Gesamtwegführung.

Größtes Projekt in diesem Zusammenhang ist die im Jahr 2005 begonnene Neugestaltung der Ausstellung zur Geschichte der Großsegelschiffahrt unter dem Titel »Windjammer – Mythos und Realität«.

Vorschläge für eine inhaltliche und gestalterische Konzeption dieser für die weiteren Arbeiten wegweisenden Ausstellungsabteilung wurden mit mehreren Designbüros/Innenarchitekten diskutiert. Schließlich wurde entschieden, das Projekt mit dem Studio Andreas Heller in Hamburg zu realisieren. Diese Lösung ist auch unter dem Aspekt von Vorteil, dass das Studio Andreas Heller das Deutsche Auswandererhaus konzipiert hat und betreibt, so dass sich Synergien ergeben. In mehreren Sitzungen und Workshops in Bremerhaven und Hamburg wurden die grundlegenden Inhalte und Präsentationsformen für die Umgestaltung des Scharounbaus festgelegt. Die Neukonzeption sieht vor, dass die scharounsche Architektur wieder stärker als bisher zur Geltung kommen soll.

Der bereits ausgeräumte Ausstellungsbereich für die Abteilung »Windjammer – Mythos und Realität« wurde noch im Jahr 2005 vom Technischen Dienst für die Neugestaltung vorbereitet. Folgende Ergebnisse zur inhaltlichen Konzeption wurden im Jahr 2005 von Ursula Feldkamp erarbeitet:

- ▶ Auswertung von Berichtsquellen zur Geschichte des Lebens und Arbeitens an Bord von Frachtsegelschiffen;
- ▶ Auswertung von statistischen Daten zu Schiffsaufkommen, Häfen, Ladungen, Reiserouten und Besatzungsstrukturen;
- ▶ Inhaltliche Vorbereitungen für eine multimediale Installation zum Thema »Reisen von Nord- und Ostsee in die Welt«;
- ▶ Sichtung und Auswertung von historischem Filmmaterial zur Segelschiffahrt der Zwischenkriegszeit. Als Vorschau auf die neue Ausstellung wurden zusammen mit bereits ausgewählten Filmen zur Sail 2005 historische Fotos zum Leben und Arbeiten an Bord von Segelschiffen gezeigt.

Auch in anderen Abteilungen der Dauerausstellung wurden Veränderungen vorgenommen. Beispiele hierfür sind:

- ▶ Dr. Dirk J. Peters gestaltete in Zusammenarbeit mit dem Technischen Dienst die Meisenhalle sowie den Bereich um den Miniport um. Die Neueinrichtung der dort eingebauten Großvitrine beeindruckt durch eine detailreiche Ausstellung zum klassischen Stückgutumschlag.
- ▶ Als kleineres Abbild des großen farbigen Reliefs zur Topografie des Meeresbodens wurde von Reinhard Hoheisel-Huxmann ein Tastmodell aus Metallguss konzipiert und in der Abteilung Meeresforschung aufgestellt. An diesem Modell können vor allem Kinder »handgreiflich« erfahren, wie sich die Höhen und Tiefen auf der flach aufgespannten Erde verteilen.
- ▶ Ebenfalls in der Abteilung Meeresforschung wurde ein Bildschirmterminal aufgestellt, das den Besuchern die Möglichkeit bietet, aus einem Angebot von fünf etwa zwei Minuten



langen »Fernflügen« auszuwählen und sich aus 30 Kilometern »Höhe« die bewegten Formen des Meeresbodens unter der in der virtuellen Darstellung nicht mehr vorhandenen Wasseroberfläche zeigen zu lassen.

- In der Koggehalle wurde eine Ausstellung eingerichtet, in der der Besucher auf vielfältige Weise Informationen über den mittelalterlichen Schiffbau, den Schiffstyp Kogge, die Forschungsabteilung zur Nassholzkonservierung am DSM und die Restaurierung der Bremer Kogge von 1380 erhält.

Sonderausstellungen

Vom 8. Februar bis zum 8. Mai 2005 zeigte das DSM die Wanderausstellung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: »Wirtschaftlich und umweltverträglich: Nassbaggerstrategien in Deutschland«. Diese Präsentation war das Ergebnis einer Zusammenarbeit von Bundes- und Landesbehörden sowie der beteiligten Branchen und von Verbänden.

Eine Sonderausstellung und eine gleichnamige Publikation mit dem Titel: »Schiffe aus Papier – Kartonmodellbau heute« präsentierte Dr. Siegfried Stöltzing vom 20. März 2005 bis zum 15. Januar 2006. Sie zeigte neben einzelnen Schiffmodellen auch ganze Modell-Landschaften (Dioramen). Außerdem war zu sehen, wie bewegliche Modelle – Papiermechaniken – entworfen wurden. Die Literatur zum Thema war ebenso Bestandteil der Ausstellung wie ein historischer Rückblick auf die Anfänge des Kartonmodellbaus. Es gab mehrere Begleitveranstaltungen zu dieser Ausstellung.

Aus Anlass der Sail 2005 präsentierten Klaus-Peter Kiedel und Prof. Dr. Lars U. Scholl vom 9. August bis 8. Januar 2006 eine Sonderausstellung zum Bau des Kreuzfahrtschiffes PRIDE

OF AMERICA. Gezeigt wurden Fotografien des renommierten Bremerhavener Pressefotografen und Leiters der Fotoredaktion der Nordsee-Zeitung Wolfhard Scheer. Mehr als zwei Jahre lang hatte Scheer den Bau und die Fertigstellung der PRIDE OF AMERICA mit der Kamera in Bremerhaven, auf See und in New York begleitet.

Am 21. Juni 2005 eröffnete Ursula Feldkamp, M.A., die Ausstellung »Mit der Filmkamera auf den Rahen«. Es wurden drei spektakuläre historische Filme zur Segelschiffahrt gezeigt. Die Filme wurden auf den Viermastbarken PEKING und PAMIR gedreht sowie auf dem heute wieder fahrtüchtigen LOTSCHONER ELBE 5, der 1937 als WANDER BIRD mit einer Familie an Bord um Kap Hoorn segelte.

Ausstellungen außerhalb des DSM

Die im Jahr 2004 von Klaus-Peter Kiedel konzipierte DSM-Sonderausstellung »Walter Lüden – Hamburgs Hafenfotograf Nr. 1« wurde dem Museum für Hamburgische Geschichte zur Verfügung gestellt, das sie am 15. September 2005 in seinen Räumen eröffnete und bis zum 8. Januar 2006 zeigte. Inzwischen wurde die Ausstellung am Fiskeri- og Søfartsmuseet in Esbjerg, Dänemark, präsentiert und wird anschließend an das Musée Portuaire in Dünkirchen, Frankreich, weitergegeben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum war im Rahmen von »Bremen/Bremerhaven – Stadt der Wissenschaft 2005« an zwei in Bremerhaven gezeigten Ausstellungen »MeerWissen aus Bremerhaven« und »Netzwerk Pier der Wissenschaft« mit verschiedenen Beiträgen beteiligt. Hans-Walter Keweloh leitete die Arbeitsgruppe für die Containerausstellung und erstellte ein Konzept für die Ausstellungseinheit »Logistik«. PD Dr. Ingo Heidbrink gestaltete maßgeblich die Ausstellungseinheit Fischerei«.

Abbildung oben:
Umschlag vom Seeschiff auf Schute und Küstenmotorschiff im Hamburger Hafen der 1950er Jahre. (Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Geplante Ausstellungen der Jahre 2006, 2007, 2008

Die im Jahr 2005 gemeinsam mit der Association of North Sea Cities konzipierte Wanderausstellung »North Sea Lights« wurde Anfang Januar 2006 im DSM eröffnet. Sie war vorher in Esbjerg, Dünkirchen und Antwerpen gezeigt worden. Von Bremerhaven wandert die Ausstellung weiter nach Hull und Aberdeen. Prof. Dr. Scholl und Dr. Uwe Schnall verfassten sowohl die deutschen als auch die englischen Texte.

Die Sonderausstellung »Fischstäbchen« wurde im Jahr 2005 von PD Dr. Ingo Heidbrink sowohl inhaltlich vorbereitet als auch ausstellungsplanerisch konzipiert. Die Ausstellung wird am 8. Juli 2006 eröffnet.

Dr. Dirk J. Peters begann im Jahr 2005 gemeinsam mit den Kollegen vom Focke-Museum und Überseemuseum in Bremen sowie dem Historischen Museum in Bremerhaven mit den Vorbereitungen für eine große Landesausstellung zum 150-jährigen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd, die im Jahr 2007 eröffnet wird.

Klaus-Peter Kiedel vereinbarte im Jahr 2005 mit der u.a. durch einen eindrucksvollen Bildband bekannt gewordenen Hamburger Fotografin Sabine Vielmo, die auf zahlreichen Reisen mit der Kamera die Arbeitswelt an Bord moderner Handelsschiffe, die Ausbildung deutscher Seeleute in der Südsee und den Bau deutscher Schiffe in Ostasien dokumentiert hat, eine Ausstellung im DSM für den Sommer 2008. Geplant ist, zu dieser Ausstellung auch einen Begleitband herauszugeben.

Sonderveranstaltungen im Jahr 2005

- ▶ 13. Februar: Vorführung von Schiffsmodellen der Interessengemeinschaft Hansa.
- ▶ 25. März: Sonderpostamt zur Erstausgabe der Briefmarke anlässlich des 75. Jahrestags des Gewinns des legendären »Blauen Bandes« durch den Schnelldampfer EUROPA.
- ▶ 7./8. Mai: Internationaler Museumstag; u.a. Vorführungen zum Kartonmodellbau.
- ▶ 21. Mai: Lange Nacht der Kultur: Veranstaltung des Kulturamtes Bremerhaven. Das DSM beteiligte sich mit unterhaltsamen Informationen zum Thema Hafen- und Seemannslieder unter dem Titel »Jenny und andere Bräute« mit Carla Mantel. Um 19.00 Uhr stimmte eine Führung »Seemannsbraut und Seemannsfrau« auf das Programm ein. Eine mitternächliche Führung beschloss den langen Abend im Museum.
- ▶ 12. Juli: Schulaktion »denkmal aktiv – Kulturerbe macht Schule«: Abschlusspräsentation eines Projekts zur Bark SEUTE DEERN als maritimes Kulturerbe des Englisch- und Geschichtsleistungskurses des Schulzentrums Geschwister Scholl, Bremerhaven. Die Schülerinnen und Schüler setzten sich mit der Geschichte des Schiffes, seiner Restaurierung und dem aktuellen Nutzen auseinander. Die ausgewerteten Informationen, die im Englischunterricht zu einer Textsammlung zusammengestellt wurden, fanden ihre Ergänzung in einer Bildsammlung, die parallel im Kunstunterricht erarbeitet wurde. Daraus entstand ein Kalender, der dreisprachig (deutsch/englisch/spanisch) umfassend über Historie und Gegenwart des Bremerhavener Wahrzeichens SEUTE DEERN Auskunft gab. Die Erlöse aus dem Verkauf des Kalenders kamen der Erhaltung des Museumsschiffes zugute.



- ▶ 10.-14. August: Sonderaktionen zur Sail 2005: u.a. Improvisationskunst und andere Theateraufführungen sowie Musikdarbietungen.
- ▶ 11.-13. August: Der Freundeskreis Paul Ernst Wilke präsentierte unter der Schirmherrschaft des Bremer Innensensors Röwekamp ein Meer bunter Segel von 30 Künstlern auf den Rasenwellen vor dem Deutschen Schiffahrtsmuseum.
- ▶ 11. August: Knapp 300 Rekruten der Marineoperationsschule Bremerhaven legten vor Verteidigungsminister Dr. Peter Struck das feierliche Gelöbnis ab. Die Zeremonie fand auf dem Vorplatz des Deutschen Schiffahrtsmuseums statt. Anschließend trafen sich Politiker, einige Soldaten und deren Angehörige im Sitzungszimmer und im Koggebereich des DSM zum Gedankenaustausch.
- ▶ 5. September: 30-jähriges Jubiläum des DSM mit Improvisationstheater »instant impro« und Spezialführungen durch die Wissenschaftler.
- ▶ 24. September: Tag des Maritimen Films 2005 unter dem Thema: »Maritime Nostalgie«.
- ▶ 17. November: Vereidigung auf dem Vorplatz des DSM. Wie bereits im August wurde auch an diesem Termin im November im Museumsgebäude ein Empfang für Soldaten und deren Angehörige organisiert.
- ▶ 18. November: Prof. Dr. Scholl empfing die Wissenschafts- und Kulturdeputierten der CDU-Fraktion der Bremischen Bürgerschaft im Deutschen Schiffahrtsmuseum zu einem Gespräch über die Neugestaltung des Hauses. Es war eine für beide Seiten informative und fruchtbare Auseinandersetzung mit den Problemen und angedachten Problemlösungen des Museums.

Publikationswesen

Die Wissenschaftliche Redaktion

Herausgeber der wissenschaftlichen Reihen des DSM ist der geschäftsführende Direktor Prof. Dr. Scholl. Erik Hoops, M.A., ist als hauptverantwortlicher Redakteur für die Schriftenreihen des DSM zuständig. Ebenfalls in der Redaktion tätig ist Ursula Feldkamp, M.A., die das Buch von Christina Deggim: *Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert* (= Schriften des DSM 62), Hamburg 2005, bearbeitete. Ebenfalls von ihr fertig gestellt wurde der zweite Band der *Deutschen Maritimen Studien*: Peter Doepgen: *Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine. Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935*. Bremen 2005. Begonnen wurde mit den Arbeiten zur Herausgabe eines Tagebuchs des 13-jährigen Schiffsjungen Rudolph Philipp Oscar Koch 1903 bis 1904.

Mitte Juni 2005 erschien das von Erik Hoops zum Abschluss gebrachte Werk von Klaus Bösche u.a. (Hg.): *Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure* (= Schriften des DSM 64), Hamburg 2005 (592 Seiten, 410 Abbildungen). Das außergewöhnlich umfangreiche Werk liefert eine erstmalige Gesamtdarstellung der 200-jährigen Geschichte des zivilen Schiffsingenieurwesens in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der parallel verlaufenen Entwicklung auf dem Gebiet der Schiffsbetriebstechnik. Es ist das Abschlussergebnis der Arbeit des am DSM angesiedelten Arbeitskreises »Geschichte des Schiffsingenieurwesens«. Bereits vor seinem Erscheinen war das Buch über 1400-mal verkauft. Der überwiegende Teil der redaktionellen Arbeitszeit wurde auf die Fortführung begonnener Publikationsprojekte verwendet. Hervorzuheben sind

Abbildung oben:
Abendgesellschaft auf dem
Schnelldampfer BREMEN.
(Foto: Hanns Tschira).

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

hierbei zunächst die Arbeiten an Band 27, 2004, des wissenschaftlichen Jahrbuchs »Deutsches Schiffsarchiv«. Der Band enthält 14 Beiträge sowie erstmals eine Rubrik »Zeitzeugnisse, Vorträge und Miszellen« und ist im Herbst 2005 erschienen.

In der wissenschaftlichen Reihe »Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums« konzentrierte sich die Arbeit auf den Band 65 von Detlef Hechtel: Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See (Hamburg 2005). Bei dem Buch handelt es sich um eine Überblicksdarstellung der Entwicklung verschiedener Kommunikationsmittel und -verfahren von den ersten Flaggensignalen bis zur modernen Satellitentechnik der Gegenwart.

Die Arbeiten an Band 3 der Deutschen Maritimen Studien – Stephan Cramer: Riskanter Segeln. Innovative Sicherheitssysteme im 19. Jahrhundert und ihre unbeabsichtigten Folgen am Beispiel der nordwestdeutschen Segelschiffahrt – begannen im Laufe des 3. Quartals 2005. Für das Frühjahr 2006 ist ein neues Buch in der Reihe dokumentarischer Schriften des DSM (frühere so genannte Kleine Reihe/Menschen & Schiffe) zur Veröffentlichung vorgesehen. Hierbei handelt es sich um die erweiterte und kommentierte Fassung der 1954 in erster Auflage erschienenen Aufzeichnungen des Leiters des Wettertrupps »Haudegen« auf Spitzbergen, 1944/45, Wilhelm Dege.

Die zeitaufwändige Bearbeitung der Texte für den Band Karl B. Kühne und Günther Spelde (Hg.): Das deutsche Seelotsenwesen. Von den Ursprüngen bis in heutige Zeit, den das DSM in Zusammenarbeit mit dem Hauschild Verlag, Bremen, produziert, wurde fortgesetzt. Mit einem Erscheinen ist im Frühsommer 2006 zu rechnen.

Neu aufgenommen wurde die Arbeit am Jahressband 2005 des Deutschen Schiffsarchivs (= DSA 28) sowie an einer Hamburger Disser-

tation zur Bedeutung und Nachwirkung der nordatlantischen Forschungsergebnisse Johann Andersons (1674-1743).

Publikationen der wissenschaftlichen Mitarbeiter 2005

(E = Einzelveröffentlichung, auch als Herausgeber; R = verantwortliche Redaktion; A = Aufsatz; Ü = Übersetzung; B = Besprechung)

Ursula Feldkamp, M.A.

R Christina Deggim: Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 62). Hamburg 2005.

R Zusammen mit Sylvia Massow: Peter Doepgen: Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine. Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935. (= Deutsche Maritime Studien 2). Bremen 2005.

PD Dr. Ingo Heidbrink

E Ingo Heidbrink (Hg.): 81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005.

A GRÖNLAND als Museumsschiff des DSM. In: Ingo Heidbrink (Hg.): 81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005, S. 29-33 und S. 38-45.



A Historic Ship Safety. In: David J. Starkey, Morten Hahn-Pedersen (Eds.): *Bridging Troubled Waters. Conflict and Co-operation in the North Sea Region since 1550*. 7th North Sea History Conference, Dunkirk 2002. Esbjerg 2005, S. 221-225.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

E Ingo Heidbrink (Hg.): *81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff*. (Kurzführer). Bremerhaven 2005. (Ergänzte und korrigierte 2. Auflage: Bremerhaven 2005).

E (Drehbuch, Info-Film): *Faszination Fisch – Aus dem Wasser auf den Tisch*. AID Infodienst (Hg.), Regie: Peter Schwone. Hamburg/Bonn 2005.

A Erst zur Werft, dann nach Berlin – Polarjagt GRÖNLAND generalrestauriert. In: *Deutsche Schifffahrt* 27, 2005, Heft 1, S. 22f.

A GRÖNLAND in Berlin. Deutschlands erstes Polarforschungsschiff zeigt Flagge in der Bundeshauptstadt. In: *Ebd.*, Heft 2, S. 17-20.

A Salonmotorschiff STADT KIEL. In: *Ebd.*, Heft 2, S. 27-29.

Dr. Per Hoffmann

E Zusammen mit Kristiane Strætkvern, James A. Spriggs, David Gregory (Eds.): *Proceedings of the 9th ICOM Group on Wet Organic Archaeological Materials Conference* Copenhagen. Bremerhaven 2005.

A Conservation and reconstruction of the Carolingian river barge KARL von Bremen of 808 A.D. In: *Ebd.*, S. 377-388.

E Zusammen mit Ma Jingyu: On the stabilization of waterlogged oak wood with PEG II. Designing a two-step treatment for multi-quality timbers. *Scientific and Technological Research on Cultural Relics*, Science Press, Beijing 2004, Vol. 2, S. 188-200 (erschienen 2005).

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

B V. O'Hara: *The German Fleet at War, 1939-1945*. Annapolis: Naval Institute Press, 2004. In: *International Journal of Maritime History* 17, 2005, No. 1, S. 418-420.

B H.M. Rozwadowski/D.K. v. Keuren (Eds.): *The Machine in Neptune's Garden: Historical Perspectives on Technology and the Marine Environment*. Sagamore Beach, Massachusetts: Science History Publications, 2004. In: *Scandinavian Economic History Review* 53, 2005, S. 3.

Ü Übersetzung und redaktionelle Bearbeitung eines Artikels zum Untergang des Dampfers BREDÄ (Beitrag E. Skjold: *Das Desaster beim Leuchtturm Roter Sand*). In: Siegfried Störling (Hg.): *Der Leuchtturm Roter Sand*. Bremerhaven. 2005, S. 118-123.

Erik Hoops, M.A.

R *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 27, 2004. Hamburg 2005.

R Klaus Bösch, Karl-Heinz Hochhaus, Herwig Pollem, Jürgen Taggesell u.a. (Hg.): *Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure*. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005.

R Detlef Hechtel: *Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See*. (= Schriften des DSM 65). Hamburg 2005.

Abbildung oben:
Reparaturarbeiten am Rumpf
eines Seglers. Detailsicht aus
einem Diorama im DSM.

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

R Jahresbericht des Deutschen Schiffahrtsmuseums 2004. Bremerhaven 2005.

A Deutsches Schiffahrtsarchiv. Gesamtregister der Bände 1-27. E-Publishing unter www.dsm.de/Pubs2/dsa_register.pdf.

A Deutsches Schiffahrtsarchiv 27, 2004 – Abstracts. E-Publishing unter www.dsm.de/Pubs2/dsa27.htm.

A Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2001. E-Publishing unter www.dsm.de/Pubs2/pubs_2001.pdf.

A Veröffentlichungen und Vorträge der Mitarbeiter des DSM 2002. E-Publishing unter www.dsm.de/Pubs2/pubs_2002.pdf.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen und Museumsmaterialien

E Publikationen aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum 2005/2006. (Infobroschüre). Bremerhaven 2005.

E Faszination Seefahrt. Bücher aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. (Infolyer). Bremerhaven 2005.

R Internetauftritt des DSM. E-Publishings unter www.dsm.de.

A Impressum, Datenschutzerklärung, Haftungsausschluss (zweisprachig, dt./engl.). E-Publishings unter www.dsm.de.

A Neues aus der Redaktion. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 26f. (auch als E-Publishing unter: www.dsm.de/fvds/htm/redaktion.html).

A Förderverein beweist Kontinuität. Bericht zur Mitgliederversammlung. In: Ebd., Heft 2, S. 15f.

A Neues aus der Redaktion. In: Ebd., S. 24-26.

Hans-Walter Keweloh

E Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 12, 2005.

E Verzeichnis der Binnenfähren in Deutschland 2005.

A Flößerei und Schifffahrt – Konkurrenz auf Finowkanal und Oder-Havel-Kanal. In: Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung 12, 2005, S. 39-44.

Klaus-Peter Kiedel

E Zusammen mit Kurt Grobecker (Hg.): Walter Lüden. Hamburg vor 50 Jahren. Eine Reise in die Vergangenheit. Hamburg 2005.

R Redaktion Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1 und Heft 2.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen

E Kalender 2006: Traditionelle Schifffahrt in Deutschland.

A Die Präsentation des Fotoarchivs von Hanns Tschira im Internet. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 19f.

Dr. Dirk J. Peters

A Vom Forschungsschiff zum Küstenfrachter sowie Fischereifahrzeug und letztlich zum Museumsschiff. In: Ingo Heidbrink (Hg.): 81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005, S. 25-28.



R E G E R M A N

E N O O R T Z



Jan 31	Feb 28/29	Mar 31	Apr 30	May 31	Jun 30	Jul 31	Aug 31	Sep 30	Oct 31	Nov 30	Dec 31
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
30	31										



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

A Schiffbau in Bremerhaven. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 98, 2004, S. 229-233.

A Karl Friedrich Hanckes. In: Siegfried Stölting (Hg.): Leuchtturm Roter Sand. 2. Aufl. Bremerhaven 2005, S. 100.

A Walter Körte. In: Ebd., S. 101.

A Ein Kulturdenkmal der Technik- und Schiffahrtsgeschichte. In: Ebd., S. 150f.

B Eike Lehmann: Schiffbautechnische Forschung in Deutschland. Gestern und heute. Die deutschen Schiffbauversuchsanstalten. Hamburg: 2003. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 83, 2004, S. 233f. (erschienen 2005).

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen

A Aus der Geschichte des Weser-Yacht-Clubs Bremerhaven. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 663, 2005.

A Wieder ist ein Baudenkmal verschwunden. Das Neue Luneseil musste der Deicherhöhung weichen. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 667, 2005.

A Schiffe aus Beton: »Paul Kossel« und andere. In: industrie-kultur 2005, Nr. 3, S. 31.

A Nordschleuse feiert Geburtstag. Ein europäisches Highlight der Hafengeschichte. In: Heimat Nordseeküste 56, 2006, S. 61-64.

Dr. Albrecht Sauer

A Navigation der Wikinger. In: Seekajak 95, 2005, S. 61-65.

A »Electronic Maritime Cultural Content« (eMarCon). Eine vernetzte virtuelle Ausstellung europäischer Museen im Internet. In: A. Noschka-Roos, W. Hauser und E. Schepers (Hg.):

Mit neuen Medien im Dialog mit den Besuchern? Berlin 2005, S. 87-90.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen

A Bibliothek im DSM für die Evaluation gerüstet. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 17f.

A ... welche wir Horns Spitze genennet ... In: Ebd., S. 24-26.

A Leitlinien zu einem Entwicklungskonzept für das DSM: Seriöses, unterhaltsames Gesamterlebnis. In: Ebd., Heft 2, S. 12-14.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

E Hartmut Rübner: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien 1). Bremen 2005. – Herausgeber und Geleitwort.

E Peter Doepgen: Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine, Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935. (= Deutsche Maritime Studien 2). Bremen 2005. – Herausgeber und Geleitwort.

E Christina Deggim: Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 62). Hamburg 2005. – Herausgeber.

E Klaus Bösche, Karl-Heinz Hochhaus, Herwig Pollem, Jürgen Taggesell u.a. (Hg.): Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005. – Herausgeber.

E Detlef Hechtel: Das Ende der Einsamkeit. Zur



Geschichte der Kommunikation auf See. (= Schriften des DSM 65). Hamburg 2005. – Herausgeber.

E Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004 (erschienen 2005). – Herausgeber.

E Jahresbericht des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2003.

E Jahresbericht des Deutschen Schifffahrtsmuseums 2004.

A Zusammen mit Rüdiger von Ancken: Der Marinemaler Eduard Edler (1887-1969). Eine biographische Annäherung. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004, S. 263-284, erschienen 2005.

A The Loss of the Steamship PRESIDENT: A painting by the German artist Andreas Achenbach. In: The Northern Mariner 15, No. 3, July 2005, S. 53-71.

A Schichau, Gottlob Ferdinand, in: Neue Deutsche Biographie 22, 2005, S. 721f.

A Deutsche Schifffahrt im Jahre 1885. In: Siegfried Stöltig (Hg.): Leuchtturm Roter Sand. 2. Aufl. Bremerhaven 2005, S. 56f.

A Vom Weltwunder am Nil zum »letzten Gruß« in der Deutschen Bucht. In: Ebd., S. 146-149.

A Zusammen mit Detlev Ellmers: Marine im Deutschen Schifffahrtsmuseum. In: Jörg Owen und Karlheinz M. Reichert (Hg.): Marine an der Unterweser. Bremerhaven 2005, S. 161-166.

A Olaf Mertelsmann: Zwischen Krieg, Revolution und Inflation. Die Werft Blohm & Voss 1914-1923. München 2003. In: International Journal of Maritime History 16, 2004, No. 2, Roundtable, S. 291-295, erschienen 2005.

A Wasser, Schifffahrt, Küstenlandschaften. Zum 50. Todestag des Marinemalers Cornelius Wagner (1870-1956). In: Heimat-Jahrbuch Wittlaer 27, 2006, S. 150-173, erschienen Dezember 2005.

A Geleitwort zu Jan Heitmann: Fairplay Schlepplampfschiffs-Reederei Richard Borchard. Seeschiffsassistenten und Schlepplampfschiffahrt im Wandel der Zeit. Hamburg 2005.

B Jobst Broelmann: Intuition und Wissenschaft in der Kreiseltechnik, 1750 bis 1930. München 2002. In: ISIS 95, 2004, No. 3, S. 500, erschienen 2005.

B Walter Nuhn: Kolonialpolitik und Marine: Die Rolle der Kaiserlichen Marine bei der Gründung und Sicherung des deutschen Kolonialreiches 1884-1914. Bonn 2002. In: International Journal of Maritime History 17, 2004, No. 2, S. 434f. (erschienen 2005).

B Peter A. Huchthausen, Shadow Voyage: The Extraordinary Wartime Escape of the Legendary SS BREMEN. Hoboken 2005. In: Ebd., vol. 18, 2005, No. 1, S. 476-478.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen

A The Bremen Cog of 1380. In: The Greek Times, 21. August 2005.

A 1975-2005 – Vor dreißig Jahren wurde das DSM eröffnet. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 11f.

A VIII. North Sea History Conference im DSM. In: Ebd., S. 15f.

A DSM intern. In: Ebd., Heft 2, S. 12-14.

A Ship & Shore. The world of E. R. Schifffahrt. 1834-2009 – and beyond. Hamburg, November 2005.

A Museumsbark SEUTE DEERN – Bremerhavens Wahrzeichen wird erhalten. In: Dietrich Damm (Red.): Stiftung Wohnliche Stadt – 25 Jahre Engagement für zwei Städte. Delmenhorst 2005, S. 114-116.

Dr. Siegfried Stöltig

E (Hg.): Leuchtturm Roter Sand. Bremerhaven 2005.

Abbildung oben:
Autoumschlag in Lübeck, 1950er Jahre. (Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

E (Hg.): *Schiffe aus Papier – Kartonmodellbau heute*. Bremen 2005.

E (Hg.): *Das 17. Internationale Karton-Modellbau-Treffen am 23. und 24. April 2005 im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven*. Tagungsbericht. Bremerhaven 2005.

Populärwissenschaftliche Veröffentlichungen

R »Schiffe aus Papier«. Kalender 2006 des Verbands Deutscher Reeder. Hamburg 2005.

R *Modellbaubogen »Expeditionsschiff GRÖNLAND von 1867«*. Bearbeitete Neuauflage.

Externe Autoren

Im Berichtszeitraum leisteten folgende externe Mitarbeiter Beiträge zu Publikationen des DSM und seines Fördervereins:

A Günter Ackermann (zusammen mit Karl-Heinz Hochhaus): *Hilfsmaschinen – Elektrische Versorgung*. In: *Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure*. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 353-362.

A Ders. (zusammen mit Gottfried Baumeier): *Der Siegeszug der Automation*. In: Ebd., S. 368-370.

A Rüdiger von Ancken (zusammen mit Lars U. Scholl): *Der Marinemaler Eduard Edler (1887-1969). Eine biographische Annäherung*. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004*, S. 263-284 (erschienen 2005).

A Gottfried Baumeier (zusammen mit Günter Ackermann): *Der Siegeszug der Automation*. In: *Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure*. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 368-370.

A Fritz-Hinrich Berg (zusammen mit Günter

Mau und Jürgen Taggesell): *Einleitung*. In: Ebd., S. 10-14.

A Ders.: *Die Schiffsingenieure organisieren sich: Von der Gründung der ersten Vereine bis 1945*. In: Ebd., S. 181-199.

A Ders.: *Die Schiffsingenieure organisieren sich: Die Ortsvereine in den deutschen Hafenstädten bis 1945*. In: Ebd., S. 200-202.

A Ders.: *Die Schiffsingenieure organisieren sich: Kriegsende, Kriegsfolgen, Neubeginn*. In: Ebd., S. 203-207.

A Ders.: *Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V.* In: Ebd., S. 219-221.

A Ders.: *Schiffsingenieure in Landstellungen: Werftdirektor Albert Schütt, Blohm + Voss, Hamburg*. In: Ebd., S. 537f.

E Klaus Bösche (Hg., zusammen mit Karl-Heinz Hochhaus, Herwig Pollem, Jürgen Taggesell u.a.): *Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure*. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005.

A Ders.: *Von der Berufswahl zur ersten Assistentenstelle*. In: Ebd., S. 101-111.

A Ders.: *Ausbildung zum Schiffsingenieur: Nicht nur Fachwissen vermittelt*. In: Ebd., S. 179f.

A Ders.: *Wachdienst im Maschinenraum auf Dampfturbinenschiffen zwischen 1960 und 1970*. In: Ebd., S. 412-421.

A Ders.: *Schiffsingenieure in Landstellungen – Ein Widerspruch?* In: Ebd., S. 511f.

A Ders.: *Schiffsingenieure in Landstellungen: Garantieingenieur und Betriebsingenieur im Neubau – Technischer Leiter im Dockbetrieb*. In: Ebd., S. 522-533.

A Ders.: *Septopus. Erinnerungen an einen sonn-täglichen Kirchgang auf See*. In: *Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1*, S. 8-10. (E-Publishing: <http://www.dsm.de/fvdsn/html/septopus.html>).

A Ders.: *Kinokarten beim Kapitän*. In: Ebd. 27, 2005, Heft 2, S. 5-7.

E Christina Deggim: *Hafenleben in Mittelalter*



und Früher Neuzeit. Seehandel und Arbeitsregelungen in Hamburg und Kopenhagen vom 13. bis zum 17. Jahrhundert. (= Schriften des DSM 62). Hamburg 2005.

A Hark Ocke Diederichs: Der Schiffingenieur heute. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 508f.

E Peter Doepgen: Die Washingtoner Konferenz, das Deutsche Reich und die Reichsmarine. Deutsche Marinepolitik 1921 bis 1935. (= Deutsche Maritime Studien 2). Bremen 2005.

A Dieter Eck: Die Dampfmaschine kommt an Bord. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 15-18.

A Ders.: Schiffingenieure in Landstellungen: Als Ingenieur in einem Walzwerk. In: Ebd., S. 548-550.

A Klaus und Ruth Ehlen: Die Siegesfahrt der EUROPA. In: Ebd., S. 401-405.

A Prof. Dr. Detlev Ellmers (bis Ende 2002 geschäftsführender Direktor des DSM): Die Aussagen dreier Bartmannskrüge zur Schifffahrt um 1700. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004, S. 285-296 (erschienen 2005).

A Ders.: The Hanseatic Cog of Bremen AD 1380. In: drassana, Revista del Museu Marítim de Barcelona, Dez. 2005, S. 59-72.

A Ders.: Logistik des spätmittelalterlichen Seetransports in Mitteleuropa. In: Seetransport in Geschichte und Gegenwart, hg. von Hans-Joachim Braun. (= Die Technikgeschichte als Vorbild moderner Technik, Bd. 30). Freiburg 2005, S. 57-76.

A Ders.: Late Medieval Harbours: Function and Construction. In: Essays in Hanseatic History, hg. von Klaus Friedland und Paul Richard. Dereham, Norfolk 2005, S. 37-50.

A Ders.: Hansische Selbstdarstellung im Siegelbild. In: Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck.

Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag, hg. von Rolf Hammel-Kiesow und Michael Hundt. Lübeck 2005, S. 413-425.

A Ders.: Die Seehäfen der Hanse als Dienstleistungszentren eines weitgespannten Transportnetzes. In: Hansische Geschichtsblätter 123, 2005, S. 109-128.

A Ders.: Die Schiffe der Hanse und der Seeräuber um 1400. In: Störtebeker 600 Jahre nach seinem Tod, hg. von Wilfried Ehbrecht (= Hansische Studien Bd. 15). Trier 2005, S. 153-168.

A Ders.: Schiffsarchäologische Experimente in Deutschland. (= Erneuter Abdruck des gleichnamigen Beitrags aus dem Jahr 1990 mit der neuen Ergänzung: Ergebnisse der Versuchsfahrten mit Kogge-Nachbauten, S. 57-60). In: Von der Altsteinzeit über »Ötzi« bis zum Mittelalter. Ausgewählte Beiträge zur experimentellen Archäologie in Europa von 1990-2003. Oldenburg 2005, S. 49-60.

A Ders.: Schiff und Schiffsarten. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl. Bd. 27, Berlin/New York 2004 (erschienen 2005), S. 13-20.

A Ders.: Schifffahrt. In: Ebd., S. 20-35.

A Ders.: Schiffbau. In: Ebd., S. 35-50.

A Ders.: Schiffsbilder und Schiffsminiaturen. In: Ebd., S. 55-62.

A Ders.: Schiffsfunde. In: Ebd., S. 62-67.

A Ders.: Schiffsmannschaft. In: Ebd., S. 70-75.

A Ders.: Schleppstrecken. In: Ebd., S. 165-173 + Taf. 2b.

A Ders.: Seefahrt. In: Ebd., Bd. 28, 2005, S. 15-20.

A Ders.: Seewege. In: Ebd., S. 74-84.

A Ders.: Segeleinrichtung. In: Ebd., S. 84-102, mit einem Beitrag von L. Bender Jørgensen S. 95-97.

A Ders.: Staken. In: Ebd., Bd. 29, 2005, S. 490-494.

B Ders.: Schifffahrt und Schiffbau (= kommentierte Bibliographie der Neuerscheinungen). In:

Abbildungen oben:
Diorama zum Stückgutumschlag im Bremer Hafen der 1950er Jahre. (Foto: Egbert Laska)
Diorama zum arktischen Walfang unter Segeln in der Walfangabteilung des DSM.



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

Hansische Geschichtsblätter 123, 2005, S. 206-229.

B Ders.: Koenraad van Cleempoel: A Catalogue Raisonné of Scientific Instruments from the Louvain School (1530-1600), Turnhout 2002. In: Das Historisch-Politische Buch 52, 2005, Heft 3, S. 210f.

A Michael Epkenhans: Schlachtflottenbau und Werftindustrie 1897-1914. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 183-200 (erschienen 2005).

A Norbert Erles: Erfahrungen mit den Gasturbinen der Euroliner – Bericht eines Leitenden Ingenieurs. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 339-342.

A Werner Falkenberg (zusammen mit Alfred Harms): »Wieland« Vereinigung der Schiffingenieure Bremerhaven e.V. In: Ebd., S. 211-216.

A Ders.: Kesselanlage TS Bremen (V). In: Ebd., S. 240-246.

A Ders.: TS BREMEN (V), Norddeutscher Lloyd, Bremen. In: Ebd., S. 270-284.

A Ders.: Die Turbinenschnelldampfer BREMEN (IV) und EUROPA des Norddeutschen Lloyd. In: Ebd., S. 395-398.

A Ders.: TS WESERSTEIN, Norddeutscher Lloyd, Bremen. In: Ebd., S. 422-427.

A Gerhard Fischer: Gasturbinenantrieb – Euroliner aus Emden. In: Ebd., S. 337f.

A Herbert Franke: Schiffingenieure in Landstellungen: Von der Seefahrt zur Energieversorgung. In: Ebd., S. 539-541.

A Karl Heinz Geise: In der Fischerei bis zum Inspektor. In: Ebd., S. 466-483.

A Hans Wilhelm Gosch: Schiffingenieure in Landstellungen: Als Ingenieur in einer Klassifikationsgesellschaft. In: Ebd., S. 516-521.

A Claus Gossler: Die Société Commerciale de l'Océanie (SCO). Die Flotte einer Hamburger Handelsfirma in der östlichen Südsee (1876-

1914). In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 93-110 (erschienen 2005).

A Alfred Harms: Vom Seemaschinisten zum Schiffingenieur. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 55-63.

A Ders.: Der Weg zum Schiffingenieur: Die Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg. In: Ebd., S. 64-74.

A Ders.: Der Weg zum Schiffingenieur: Die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945. In: Ebd., S. 75-92.

A Ders. (zusammen mit Werner Falkenberg): »Wieland« Vereinigung der Schiffingenieure Bremerhaven e.V. In: Ebd., S. 211-216.

A Ders. (zusammen mit Karl-Heinz Hochhaus und Werner Niemann): Entwicklung und Betrieb der Schiffsdieselmotoren. In: Ebd., S. 285-329.

A Ders. (zusammen mit Hermann Schliekau und Herwig Pollem): Schiffingenieure als Dozenten: Leben und Wirken von Baurat Heinrich Kedenburg. In: Ebd., S. 562-565.

A Ders. (zusammen mit Herwig Pollem): Schiffingenieure als Dozenten: Prof. Dipl.-Ing. Hermann Schliekau. In: Ebd., S. 568-570.

A Ders.: Schiffingenieure als Dozenten: Prof. Dipl.-Ing. Hermann Solbrig. In: Ebd., S. 571f.

A Ders. (zusammen mit Herwig Pollem): Schiffingenieure als Dozenten: Baurat Dipl.-Ing. Karl Wetjen. In: Ebd., S. 573.

E Detlef Hechtel: Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See. (= Schriften des DSM 65). Hamburg 2005.

E Karl-Heinz Hochhaus (Hg., zusammen mit Klaus Bösch, Herwig Pollem, Jürgen Taggesell u.a.): Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005.

A Ders. (zusammen mit Jürgen Taggesell): Dampfturbinen. In: Ebd., S. 263-269.

Abbildung oben:
Containerschiff CONCORD
im Skagerrak, 1989.

(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

Abbildung rechte Seite:
Propaganda-Plakat aus der DDR,
1952.

Wirtschaftliche Leitsätze

Deutschland werden für die Entwicklung seiner Friedenswirtschaft, die der Hebung des Wohlstandes des deutschen Volkes dienen soll, keinerlei Beschränkungen auferlegt; Deutschland werden auch keinerlei Beschränkungen in bezug auf den Handel mit anderen Ländern, die Seeschifffahrt und den Zutritt zu den Weltmärkten auferlegt.



Aus der Note der Sowjetregierung an die Westmächte



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

A Ders. (zusammen mit Alfred Harms und Werner Niemann): Entwicklung und Betrieb der Schiffsdieselmotoren. In: Ebd., S. 285-329.

A Ders. (zusammen mit Günter Ackermann): Hilfsmaschinen – Elektrische Versorgung. In: Ebd., S. 353-362.

A Gabriele Hoffmann: Kostbare Koggen. Seltene Bilder aus illuminierten Manuskripten und gotischen Kirchen. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 7-33 (erschienen 2005).

A Friedrich Hoffstedt: Lehrzeit als Maschinenschlosser und Fahrzeit als Assi. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 112-115.

A Ders.: Schiffingenieure in Landstellungen: In der Flugzeugindustrie zuständig für Instandhaltung und Energieversorgung. In: Ebd., S. 542f.

A Wolfgang Kassner: Der Weg zum Schiffingenieur: Die Entwicklung aus der Sicht eines Dozenten. In: Ebd., S. 99f.

A Reinhard A. Krause: Immanuel Kant (1724-1804) und Ozeanographie. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 153-181 (erschienen 2005).

A Ders.: Die Erste Deutsche Nordpolarexpedition im Jahre 1868. In: Ingo Heidbrink (Hrsg.): 81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005, S. 8-21.

A Helmut Kuhnsch: Mein Leben als Schiffingenieur. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 451-465.

A Ralf Lange: Mit Griepen und Zuckerklatsche. 10 Jahre Speicherstadtmuseum in Hamburg. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 28f.

A Heinz-Jürgen Marnau (zusammen mit Günter Mau): Vorwort. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffingenieure

(= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 9.

A Ders.: Der Weg zum Schiffingenieur: Die Entwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik nach 1945. In: Ebd., S. 93-98.

A Ders.: Die Ausbildung zum Schiffingenieur in der ehemaligen DDR. In: Ebd., S. 129-168.

A Ders.: Verein der Schiffingenieure zu Rostock e.V. In: Ebd., S. 222-225.

A Ders.: Schiffingenieure als Dozenten: Prof. Dr.-Ing. Rudolf von Zweydorff. In: Ebd., S. 574-578.

A Günter Mau (zusammen mit Heinz-Jürgen Marnau): Vorwort. In: Ebd., S. 9.

A Ders. (zusammen mit Fritz-Hinrich Berg und Jürgen Taggesell): Einleitung. In: Ebd., S. 10-14.

A Ders.: Die Ausbildung zum Schiffingenieur – gestern und heute. In: Ebd., S. 116-122.

A Ders.: Schiffsbetriebstechnische Gesellschaft Flensburg e.V. In: Ebd., S. 217f.

A Ders.: Automation – Einführung. In: Ebd., S. 363-367.

A Ders.: Schiffingenieure in Landstellungen: Absolventen eines Semesters der Schiffingenieurschule Flensburg. In: Ebd., S. 556-558.

A Hansheinrich Meier-Peter: Die Ausbildung zum Schiffingenieur in Europa. In: Ebd., S. 171-178.

A Ders.: Schiffingenieure als Dozenten: Prof. Dipl.-Ing. Günter Mau. In: Ebd., S. 566f.

A Michael Mittler: Nuklearer Schiffsantrieb – NS OTTO HAHN. In: Ebd., S. 343-352.

A Klaus Müller: Auf Polarfahrt – Als Leitender Ingenieur in der Antarktischforschung. In: Ebd., S. 484-504.

A Reinhard Neumann: »Betet für mich, daß die Kraft des Herrn in mir Schwachem mächtig werde«. Evangelische Diakone als Krankenpfleger an Bord der GERA – Der chinesische »Boxeraufstand« (1900-1901). In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 316-343 (erschienen 2005).

A Werner Niemann: Die Ausbildung zum



Schiffsingenieur in Krisenzeiten. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 169f.

A Ders. (zusammen mit Alfred Harms und Karl-Heinz Hochhaus): Entwicklung und Betrieb der Schiffsdieselmotoren. In: Ebd., S. 285-329.

A Ders.: Schiffsingenieure in Landstellungen: Als Ingenieur in der Energieerzeugung. In: Ebd., S. 544-547.

A Christian Ostersehlte: Seenotrettung und Politik. Ein deutsch-amerikanisches Fallbeispiel aus dem Kalten Krieg (1959) und seine Vorgeschichte. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004, S. 111-152 (erschienen 2005).

A Gerd Paare: Als Ingenieur-Assistent auf Fahrt. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 441-444.

A Ders.: Als »Binnenländer« zur Seefahrt. In: Ebd., S. 445f.

A Ders.: Schiffsingenieure in Landstellungen: Betriebsingenieur in einem Krankenhaus. In: Ebd., S. 552-555.

E Hans Petersen: Liebe theure Sara und Kinder. Das bewegte und bewegende Seemannsleben des Schiffskapitäns Arend Berend Schumacher aus Oldersum ... Bremen 2005.

A Fritz Piechnik: Auf der Suche nach dem richtigen Vortrieb. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 39-43.

A Ders.: Schiffsingenieure in Landstellungen: Als selbständiger Ingenieur. In: Ebd., S. 551.

A Roland Pietsch: Der echte Jim Hawkins – Jugendliche Seefahrer im achtzehnten Jahrhundert. In: Deutsche Schifffahrt 27, 2005, Heft 1, S. 4-7.

E Herwig Pollem (Hg., zusammen mit Klaus Bösche, Karl-Heinz Hochhaus, Jürgen Taggesell u.a.): Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt

der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005.

A Ders.: Maschinenpersonal für Motorschiffe. In: Ebd., S. 123f.

A Ders.: Ausbildungsfragen. In: Ebd., S. 125-128.

A Ders.: Verein der Schiffsingenieure in Bremen e.V. In: Ebd., S. 208-210.

A Ders.: Vereinigung Deutscher Schiffsingenieure (VDSI). In: Ebd., S. 226-228.

A Ders.: Das erste deutsche Einschraubens-Motorschiff ROLANDSECK. In: Ebd., S. 330f.

A Ders.: Leitender Ingenieur L. Schriever, TS EUROPA. In: Ebd., S. 399f.

A Ders.: Die Speisepumpe. In: Ebd., S. 428f.

A Ders.: Wie einst die Alten »dieselten«. In: Ebd., S. 430-432.

A Ders.: Eine ereignisreiche Reise auf MS oder SS INNSTEIN. In: Ebd., S. 433-437.

A Ders.: Tödlicher Unfall eines Schiffsingenieurs. In: Ebd., S. 438-440.

A Ders.: Lebensbedingungen an Bord. In: Ebd., S. 505-507.

A Ders. (zusammen mit Hermann Schliekau und Alfred Harms): Schiffsingenieure als Dozenten: Leben und Wirken von Baurat Heinrich Kedenburg. In: Ebd., S. 562-565.

A Ders. (zusammen mit Alfred Harms): Schiffsingenieure als Dozenten: Prof. Dipl.-Ing. Hermann Schliekau. In: Ebd., S. 568-570.

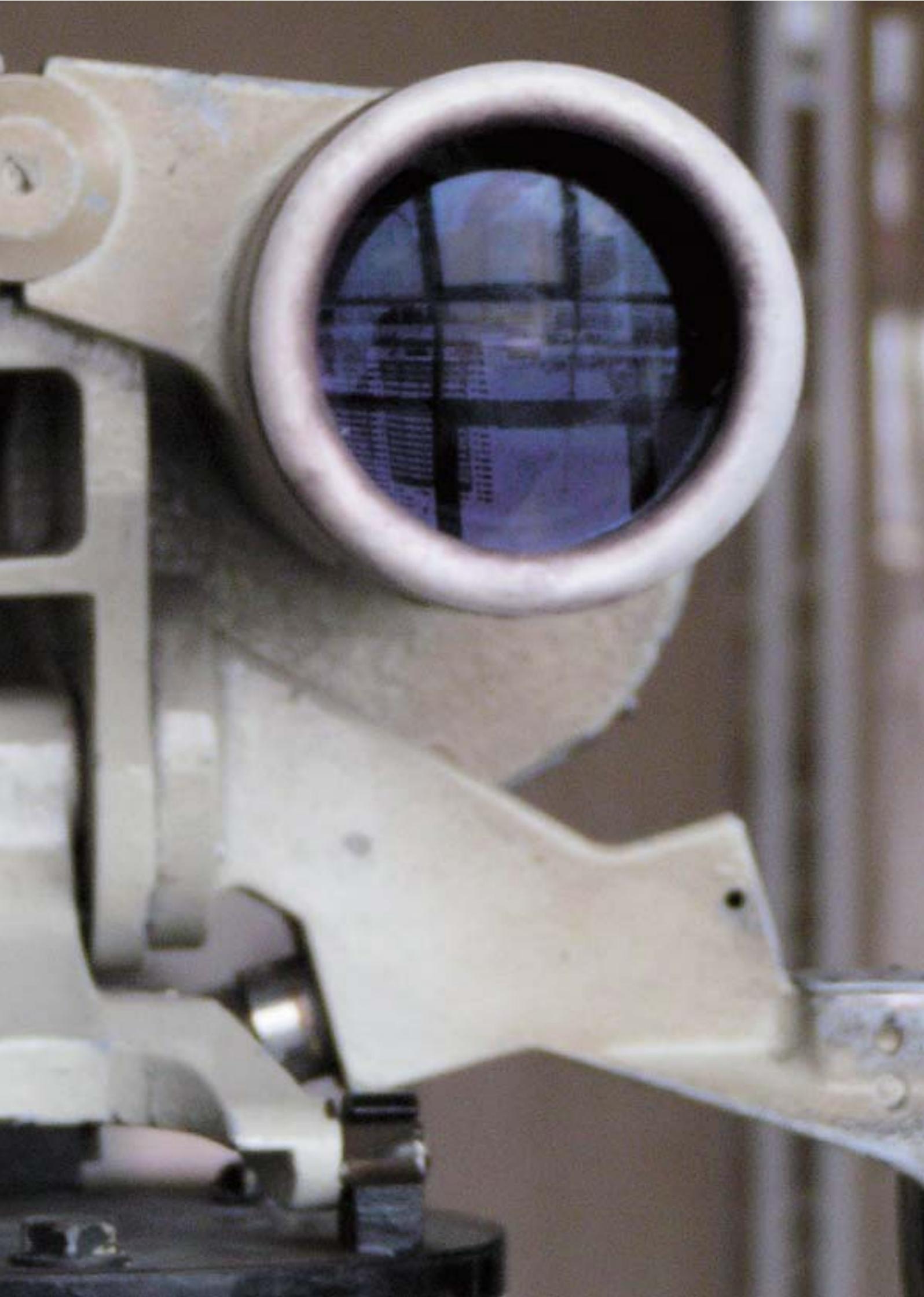
A Ders. (zusammen mit Alfred Harms): Schiffsingenieure als Dozenten: Baurat Dipl.-Ing. Karl Wetjen. In: Ebd., S. 573.

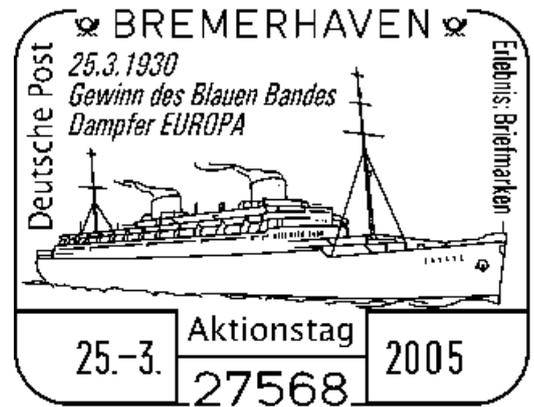
A Wolfgang Rudolph: Neuzeitlicher maritimer Kulturwandel im Ostseeraum. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 27, 2004, S. 235-246 (erschienen 2005).

E Hartmut Rübner: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien 1). Bremen 2005.

Abbildung oben:
Blick in die zur »Sail Bremerhaven 2005« eröffnete und bis Anfang 2006 gezeigte Sonderausstellung mit Fotografien von Wolffhard Scheer zum Bau des Kreuzfahrtschiffes PRIDE OF AMERICA.







DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Forschungsbezogene Aufgabenerfüllung

A Jürgen W. Schmidt: Spionage in Kiel im Jahre 1893. Der Fall der französischen Marineoffiziere Degouy und Delguy-Malavas im Vorfeld der Affäre Dreyfus. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 297-315 (erschienen 2005).

A Hermann Schliekau (zusammen mit Alfred Harms und Herwig Pollem): Schiffsingenieure als Dozenten: Leben und Wirken von Baurat Heinrich Kedenburg. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 562-565.

A Jens Schönig: »Man muss schon irgendwie verrückt sein ...« Der Betrieb durch die ehrenamtliche Crew. In: Ingo Heidbrink (Hrsg.): 81°45' Nord unter Segeln. Die Nordische Jagt GRÖNLAND – vom ersten deutschen Polarforschungsschiff zum aktiven Museumsschiff. Bremerhaven 2005, S. 33-35.

A Ders.: Als »schwimmender Botschafter« in unzähligen Missionen. Die GRÖNLAND als Werbeträger. In: Ebd., S. 36f.

A Marcus Schwaeppe: Automation im Schiffsbetrieb im Jahr 2000. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 381f.

A Heinrich Stettner: 1708 – Spanischer Erbfolgekrieg in der Emsmündung. Von Brantwinkoppen, Konvoiern, Kaper- und Beuteschiffen sowie einer stillen Abschiebung. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 35-48 (erschienen 2005).

A Wolfgang Steusloff: Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990. In: Ebd., S. 201-234.

E Jürgen Taggesell (Hg., zusammen mit Klaus Bösche, Karl-Heinz Hochhaus, Herwig Pollem u.a.): Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure. (= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005.

A Ders. (zusammen mit Fritz-Hinrich Berg und Günter Mau): Einleitung. In: Ebd., S. 10-14.

A Ders.: Die ersten Schiffs-Dampfkolbenmaschinen und Schiffs-Dampfkessel. In: Ebd., S. 19-38.

A Ders.: Transatlantikverkehr – Die ersten Überseedampfer. In: Ebd., S. 44-48.

A Ders.: Die ersten deutschen Transatlantikdampfer. In: Ebd., S. 49-54.

A Ders.: Dampfkessel. In: Ebd., S. 229-239.

A Ders.: Dampfkolbenmaschinen. In: Ebd., S. 247-262.

A Ders. (zusammen mit Karl-Heinz Hochhaus): Dampfturbinen. In: Ebd., S. 263-269.

A Ders.: Dieselelektrischer Antrieb – DES PLANET. In: Ebd., S. 332-336.

A Ders.: Lebensläufe und Berichte. In: Ebd., S. 383-385.

A Ders.: Vom Maschinen-Assistenten zum Technischen Direktor beim Norddeutschen Lloyd. In: Ebd., S. 386-394.

A Ders.: Der Dienst im Maschinenraum eines Passagierdampfers. In: Ebd., S. 406-411.

A Ders.: Zwischen Seefahrt und Studium. In: Ebd., S. 447-450.

A Ders.: Schiffsingenieure in Landstellungen: Technischer Inspektor bei einer Reederei. In: Ebd., S. 513-515.

A Peter Voss: Der Übergang zur Automation in der Schifffahrt der DDR. In: Ebd., S. 371-380.

A Robin Ward: The earliest known Sailing Directions in English. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 49-92 (erschienen 2005).

A Karl Weinle: Schiffsingenieure in Landstellungen: Werner Lüken, Geschäftsführer der Lloyd Werft Bremerhaven. In: Dampfer, Diesel und Turbinen. Die Welt der Schiffsingenieure.

Vorhergehende Doppelseite:
Tag-Torpedo-Zielgerät des
Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN.
Leihgabe des Marinearsenals Kiel
in der Marineabteilung des DSM.
(Foto: Klaus Stiedenrod)

Abbildungen oben:
75. Jahrestag des Gewinns
des Blauen Bandes durch den
Schneldampfer EUROPA.
Sonderausgaben der Deutschen
Post AG, vorgestellt im Rahmen
eines Aktionstages im DSM.



(= Schriften des DSM 64). Hamburg 2005, S. 534-536.

A Ders.: Schiffsingenieure als Dozenten: Prof. Alfred Harms. In: Ebd., S. 559-561.

A Frank Woesthoff: Immer eine Handbreit Wasser unterm Federkiel. Joachim Ringelnatz und die Seefahrt. In: Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 247-262 (erschienen 2005).

Sowie 20 Autoren in Siegfried Stölting (Hg.): Schiffe aus Papier. Karton-Modellbau heute. Bremen 2005, mit in der Mehrzahl 1-seitigen Beiträgen.

Für die Vermittlung der Ergebnisse ihrer Arbeit nutzen die Wissenschaftler des Deutschen Schiffahrtsmuseums nicht nur Publikationen im klassischen Sinn, sondern ebenso Ausstellungen und Veranstaltungen im und außerhalb des DSM als »Schaufenster der Forschung«.

Abbildungen oben:
Kranführer im Hamburger Hafen,
1950er Jahre.
(Foto: Walter Lüden)
»Mit der Filmkamera auf den
Rahen«: Vom 21. Juni 2005 an
zeigte das DSM historische Filme
zur Großsegelschiffahrt.



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Die Serviceeinrichtungen

Das Archiv

Das Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums sammelt für die wissenschaftliche Auswertung und die Gestaltung seiner Ausstellung Archivalien aller Art zur deutschen Schiffahrtsgeschichte. Nutzer des Archivs sind sowohl die am DSM tätigen Wissenschaftler als auch auswärtige Historiker und Wissenschaftler anderer Disziplinen. Darüber hinaus nimmt das DSM-Archiv eine zentrale wissenschaftliche Servicefunktion für Buch- und Zeitschriftenverlage, Radio- und Fernsehproduktionen sowie Anfragen aus der Bevölkerung ein.

Der Bekanntheitsgrad des DSM-Archivs ist inzwischen sehr hoch, so dass es rege in Anspruch genommen wird. Es hat sich gezeigt, dass gerade Einrichtungen, in deren Mittelpunkt nicht Schiffahrtsthemen stehen, das DSM-Archiv nutzen. Folgende externe Beratungen von Forschungsprojekten und Ausstellungsvorhaben wurden durchgeführt (Auswahl):

- ▶ Unterstützung einer Sonderausstellung im Speicherstadtmuseum in Hamburg zum Thema »Kurs New York. Die berühmten Nordatlantikliner« durch Beratung und die Bereitstellung zahlreicher Bildquellen.
- ▶ Umfangreiche Unterstützung der vorbereitenden Arbeiten für die Eröffnung des Deutschen Auswandererhauses durch Beratung und die Bereitstellung von rund 60 Schrift- und Bildquellen für die künftige ständige Ausstellung des Instituts. Auch im weiteren Verlauf des Jahres ständige Unterstützung des Ausbaus des Auswandererhauses sowie für die Vorbereitung einer ersten Sonderausstellung.
- ▶ Bereitstellung von Bildquellen für eine Sonderausstellung und eine Monografie zum Thema »Jules Verne, le roman de la mer« im Musée de la Marine, Paris.
- ▶ Bereitstellung historischer Plakate aus der Sammlung des DSM für eine Magisterarbeit an der Universität des Saarlandes in Saarbrücken zum Thema »Deutsche Werbeplakate für Kreuzfahrten aus der Zeit des Nationalsozialismus«.
- ▶ Eingehende Beratung des Museums Imhoff Stollwerk in Köln betr. die Einrichtung einer neuen Abteilung zum Thema »Der Weg des Kakaos von Mittelamerika nach Nordeuropa vom 16. Jh. bis heute« und Bereitstellung von Originalexponaten sowie Reproduktionen aus der Sammlung des DSM zu diesem Thema.
- ▶ Umfangreiche Beratung sowie Bereitstellung von Exponaten und Archivalien für das in Vorbereitung befindliche Ausstellungsprojekt »Heimat im Exil – Deutsch-jüdische Emigration 1933-1945« des Hauses der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland in Bonn und des Jüdischen Museums in Berlin.
- ▶ Eingehende Beratung eines Filmteams der ARD für die Produktion der Filmserie »Windstärke 8« der ARD samt Begleitmonografie und DVD über die Auswanderung im 19. Jahrhundert. Das Engagement des DSM ist in der Begleitpublikation gewürdigt worden.
- ▶ Bereitstellung von 96 Abbildungen für den von Arnold Kludas und Karl-Theo Beer herausgegebenen Band »Die glanzvolle Ära der Luxusschiffe – Reisekultur auf den Weltmeeren«, Hamburg 2005.
- ▶ Mitwirkung an einem Beitrag des NDR-Fernsehens (mare TV) zur Geschichte des Berufes des Bordfotografen. Ausstrahlung geplant für Donnerstag, 5. Januar 2006.
- ▶ Beratung und Bereitstellung von Archivalien für einen Bremerhavener Schüler, der mit einer Arbeit zur Geschichte der Hochseefischerei an einem vom Bundespräsidenten ausgeschriebenen Wettbewerb teilnahm und den 4. Platz belegte.



- ▶ Bereitstellung zahlreicher Fotografien aus dem DSM-Archiv für die zukünftige Gestaltung des Columbus-Hotels in Bremen, das im Gegenzug auf vielfältige Weise für das DSM werben will.
- ▶ Beratung und Bereitstellung von Archivmaterial für sonstige Anfragen.

Die Bibliothek

Die wissenschaftliche Spezialbibliothek im DSM versteht sich als innovatives Kompetenz- und Service-Zentrum zur Literatur- und Informationsversorgung für die Wissenschaft, aber auch für Studium, Schule, Medien, Journalismus und die interessierte Öffentlichkeit. Ihr Sammelgebiet umfasst alle Bereiche der deutschen Schifffahrtsgeschichte in ihren internationalen Verflechtungen.

Anfang 2001 wurde mit dem Beitritt zum europaweit führenden Bibliotheksverbund GBV der elektronisch erfasste Teil des Alphabetischen Kataloges kurzfristig lokal und im World Wide Web zugänglich gemacht (OPAC = Online Public Access Catalogue). Der OPAC ist seitdem separat, im Rahmen des Regionalkataloges des Landes Bremen sowie im Verbundkatalog des GBV verfügbar. Die digitale Version des vielgenutzten fachspezifischen Systematischen Kataloges sowie des DSM-Schlagwortregisters folgte kurzfristig. Hiermit einher ging der Ausbau des Lesesaales im Sinne einer »Hybrid-Bibliothek« für Print- und elektronische Ressourcen. Kopiergeräte, Reader-Printer für Mikroformen sowie ein spezieller digitaler Buchscanner stehen für den Nutzer zur Verfügung. Die Arbeit an der 2001 ebenfalls begonnenen Retrokatalogisierung des Altbestandes wurde im Jahr 2005 abgeschlossen, damit ist der komplette Bestand der Bibliothek in den elektro-

nischen Katalogen nachgewiesen. Pflegearbeiten zur Harmonisierung der Katalogisate werden jedoch wegen der Komplexität der Verbundkatalogisierung weiterhin in erheblichem Maße erforderlich bleiben. Die Zeitschriften wurden vollständig in der ZDB (Zeitschriften Datenbank der Deutschen Bibliothek) erfasst. Seit Oktober 2005 wird die Zeitschriftenbearbeitung elektronisch verwaltet.

Die Bibliothek hat sich mit dem 1. Oktober 2004 der aktiven und der passiven Fernleihe angeschlossen, um ihr Serviceangebot noch einmal deutlich zu verbessern. Im Jahr 2005 wurde ein hausgener Dokumentenserver eingerichtet, der zur Bereitstellung elektronischer Publikationen in- und extern genutzt wird.

Die Bibliothek verzeichnete im Jahr 2005 folgende Zugänge:

- ▶ 643 Monografien,
- ▶ 382 laufend gehaltene Zeitschriften,
- ▶ 61 antiquarisch erworbene bzw. per Stiftung erhaltene Zeitschriften,
- ▶ 48 Prospekte.

Im Rahmen des systematischen Ausbaus der Bestände gelang es im Jahr 2005 u.a. folgende Rara zu erwerben:

- ▶ Ambrosius Richßhoffer, Braßilianisch und West Indianische Reiß Beschreibung. Straßburg 1677 (erworben mit Hilfe des Vereins Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V.).
- ▶ Johann Sigismund Wurffbain, Vierzehn Jährige Ost-Indianische Krieg- und Oberkauffmanns-Dienste in einem richtig geführten Journal- und Tage-Buch. In welchem viel denckwürdige Begebenheiten/ wohlbeglaubte Erzehlungen/ fern entlegener Länder und dero Einwohner annehmliche Beschreibungen/ ausländischer Gewächse und Thiere

Abbildungen oben:
Kartonmodelle von Passagierschiffen. (Fotos: Egbert Laska)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Die Serviceeinrichtungen

- deutliche Erklärungen/ sambt vielen in Handlungs-Sachen dienlichen Wichtigkeiten vorgestellt werden. Sultzbach 1686 (erworben mit Hilfe des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum).
- ▶ Christoph Schweitzer, Journal- und Tage Buch Seiner Sechs Jährigen Ost-Indianischen Reise. Angefangen den 1. Decembr. Anno 1675. und vollendet den 2. Septemb. Anno 1682. Darinnen er diese Länder und deroselben Einwohner, sonderlich der Singulesen, (Zyngalesen) Malabaren, Ambonesen, und anderer Nationen Sitten und Gebräuch, als auch der in diesen Landen befindlichen Städte, Thier, Gewächs, Edelstein, etc. nebenst anderen Curieuses Materien und Begebnüssen beschreibt, Auff begehren zum Truck befördert und mit einem Register als auch etlichen Kupffern versehen. Tübingen 1688 (erworben mit Hilfe des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum).
 - ▶ Rudolf Capell, Norden oder zu Wasser und Lande im Eise und Snee, mit Verlust Blutes und Gutes zu Wege gebrachte. – Idem Einhalt und Verbesserung der Erzehlung Vom Anfange und Fortgange der Schifffahrt. – Idem. Wünschet von der Ewigen Göttlichen Majestät, allerley liebes und gutes, zeitlich und ewig. – (Moxon, J.) Ein kurzer Discours von Der Schifffahrt bey dem Nord-Pol nach Japan, China, und so weiter. Hamburg 1678 (erworben mit Hilfe des Kuratoriums zur Förderung des Deutschen Schifffahrtsmuseums).
 - ▶ Henri Louis Duhamel du Monceau und L.H. de La Marre, Von den Netzen, und den verschiedenen Arten ihres Gebrauches bey vielen Gattungen vom Fischfange. Leipzig/Königsberg 1773.
 - ▶ Isaac Watts und William John Macquorn Rankine, Shipbuilding, theoretical and practical. London 1866.
 - ▶ John Bourne, A Treatise on the screw propeller, with various suggestions of improvement. London 1852.
 - ▶ Yves Joseph Kerguelen-Trémarec, Beschreibung seiner Reise nach der Nordsee, die er in den Jahren 1767 und 1768 an die Küsten von Island, Grönland, Färoer, Shetland, der Orkneys und Norwegen gethan. Leipzig 1772.
 - ▶ Pierre Daniel Huet, Curieuse Nachricht von der Handlung der Holländer in allen Ländern und Reichen der Welt. Hannover 1717.
 - ▶ Levinus Hulsius, Zwölffte Schifffahrt Oder kurtze Beschreibung der Newen Schifffahrt gegen NordOsten/ vber die Amerische Inseln in Chinam vnd Japponiam/ von einem Engländer Heinrich Hudson newlich erfunden/ Beneben einen Discursß an Ihr Kön. Maj. in Spanien/ wegen deß fünfften Theils der Welt/ Terra Australis incognita genandt, Auch kurtze Beschreibung der Länder der Samojeten vnd Tingoesen in der Tartarey gelegen / In Hochteutscher Sprach beschrieben durch M. Gothardum Arthusen von Dantzig. Oppenheim 1627 (erworben mit Hilfe des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum).
 - ▶ Levinus Hulsius, Die sechzehende Schifffahrt, Journal, Oder Beschreibung der wunderbaren Reise Wilhelm Schouten auß Hollandt, im Jahr 1615. 16. vnd 17.; Darinnen er eine neue Durchfahrt neben dem Freto Magellanico, welche bißhero noch vnbekannt gewesen, in die Suyd See entdeckt ; Beneben erzehlung, was für Land, Insuln, Leut, allda gefunden, vnd sich sonst auff der Reise in der SuydSee zugetragen. Frankfurt am Main 1619 (erworben mit Hilfe des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER e.V.).
 - ▶ Levinus Hulsius, Die fuenffte Kurtze Wunderbare Beschreibung, Deß Goldreichen Koenigreichs Guianæ in America oder neuen Welt, vnter der linea Aequinoctiali gelegen: So neu-



lich Anno 1594. 1595. vnd 1596. von dem Wolgeborenen Herrn, Herrn Walthero Raleigh einem Engelsen Ritter, besucht worden. Nürnberg 1603.

Der Gesamtbestand der Bibliothek betrug 74 142 Titel, davon waren zwei Drittel Monografien und ein Drittel Zeitschriften.

Die Bibliothek wurde im Jahre 2005 von 1281 Besuchern im Lesesaal genutzt. 2005 war das erste vollständige Jahr der Teilnahme an der Fernleihe. Von den positiv erledigten Fernleihen waren 211 nehmend und 821 gebend.

Es wurden insgesamt 540 Recherchen zur Beantwortung von fachlichen Anfragen durchgeführt. Die Mitarbeiter der Bibliothek beteiligten sich an verschiedenen Arbeitskreisen:

- ▶ Arbeitskreis der Bibliotheken und Informationseinrichtungen der Leibniz-Gemeinschaft,
- ▶ AMB Arbeitsgemeinschaft Meereskundlicher Bibliotheken,
- ▶ DBV (Deutscher Bibliotheksverband),
- ▶ AKMB Arbeitskreis der Museumsbibliotheken,
- ▶ GBV (Gemeinsamer Bibliotheksverbund).

Das Objektmagazin

Das Magazin im Deutschen Schifffahrtsmuseum bewahrt und verwaltet die dreidimensionalen Objekte der Sammlung. Die Objekte werden gegenwärtig mit der Software MuseumPlus erfasst und nachgewiesen. Das Magazin koordiniert ferner den Leihverkehr und die Restaurierung der Bestände.

Im Jahr 2005 ersetzte ein neues Außenmagazin die bisherigen Lagerstätten für Großobjekte. Hiermit wurde ein erster Schritt zur Verbesserung der konservatorischen Bedingungen für die Einlagerung von Exponaten getan.

Der Technische Dienst

Der Technische Dienst unter der Leitung von Jörg Geier hat im Jahr 2005 auch intensiv an der Restaurierung und Konservierung der Museumsflotte und der Großobjekte im Freilichtbereich gearbeitet und damit einen wichtigen Beitrag zur forschungsbezogenen Aufgabenerfüllung gemäß der Stiftungssatzung geleistet:

- ▶ Dockung des Haffkahns EMMA und des dazugehörigen Stoßboots HANSE. Beide Schiffe wurden bis zum Hauptdeck hochdruckgewaschen, gesandstrahlt und von DSM-Mitarbeitern mit Zinkprimer und Multicoat konserviert. Die Schiffe liegen nun im nördlichen Alten Hafen vor dem Getreideheber von »Segelken und Zacher«. Nachdem an dem dort vorhandenen Getreideheber umfangreiche Entrostungs-, Schlosser- und Konservierungsarbeiten durchgeführt worden sind, kann jetzt den Museumsbesuchern die Verladung von Saatgut mit Hilfe eines Getreidehebers demonstriert werden.
- ▶ Der Straddle Carrier wurde zur Restaurierung an die »Bremer Lagerhaus Gesellschaft« gegeben.
- ▶ Der Schornstein des Atomfrachters OTTO HAHN wurde konserviert und an einem neuen Standort nahe der SEUTE DEERN aufgestellt.
- ▶ Der Walter-Antrieb für U-Boote fand einen neuen Platz an der Deichseite des DSM.
- ▶ Der Propeller der VARICELLA wurde restauriert und an einen neuen Standort Columbusstraße/Ecke Keilstraße verbracht.
- ▶ Die Stahlaufbauten des Schleppers HELMUT wurden komplett erneuert. Nach einem neuen Anstrich präsentiert sich das Schiff nun wieder in seinem originalen Aussehen.

Abbildung oben:
Eine der Neuerwerbungen der DSM-Bibliothek: Christoph Schweitzers orientalische Reisebeschreibung, gedruckt 1688.



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Die Serviceeinrichtungen

- ▶ Die Innenaufteilung des Feuerschiffs ELBE III bietet viele bislang noch nicht genutzte Möglichkeiten für Veranstaltungen mit einer besonderen Atmosphäre. In diesem Sinne wurde im Jahr 2005 mit umfangreichen Restaurierungsarbeiten begonnen, u.a. mit dem Ausbau der Kammern und der Instandsetzung von Deck und Wassergräben.
- ▶ Weitere Konservierungsmaßnahmen wurden an folgenden Großobjekten durchgeführt:
Hochsee-Bergungsschlepper SEEFALKE;
Betonsschiff PAUL KOSSEL;
Tragflächenboot WSS 10;
Walfangdampfer RAU IX;
Bark SEUTE DEERN;
Dampfhammer von der Bremer Vulkan-Werft;
Wassertrecker STIER.

Die Öffentlichkeitsarbeit

Das DSM hat auch im Jahr 2005 eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung seiner Forschungs- und Arbeitsergebnisse betrieben. Im Jahr 2005 erschienen 47 überregionale und regionale Pressemeldungen in Print- und Onlineversionen, um auf die Arbeit des Hauses aufmerksam zu machen. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist an den Informationsdienst Wissenschaft (idw) und an den Expertenmakler des idw angeschlossen.

Übergangsweise und zeitlich auf das 3. Quartal beschränkt, mussten die Aufgaben des Presseedienstes wieder in vollem Umfang durch Erik Hoops wahrgenommen werden. Anschließend wurde Dr. Christine Keitsch befristet bis zum 31. Dezember 2006 und finanziert von den Fördervereinen mit dieser Tätigkeit beauftragt. Gleichzeitig bemüht sich das DSM auch weiterhin darum, eine Planstelle für Öffentlichkeitsarbeit einzurichten.

Die Redaktion der Internetseiten inklusive der laufenden Aktualisierung sowie der Aufbereitung neuer Texte und grafischer Inhalte oblagen im Jahr 2005 Erik Hoops.

Die Wissenschaftliche Auskunft

Um die wissenschaftlichen Mitarbeiter zu entlasten, bietet das Deutsche Schiffahrtsmuseum einen entgeltpflichtigen wissenschaftlichen Service für Medien, Distributoren und die breite Öffentlichkeit an.

Auch im vergangenen Jahr hat der Archiv-Mitarbeiter Klaus Fuest wieder Anfragen aller Art, die an das DSM-Archiv herangetragen wurden, bearbeitet. Zahlreiche positive Rückmeldungen haben erneut bestätigt, dass dieser Service auf große Zustimmung stößt.

Im Jahre 2005 erreichten das Archiv des DSM 540 solcher Anfragen, von denen 179 vom Wissenschaftlichen Auskunftsservice gebührenpflichtig beantwortet wurden. Daraus erzielte das DSM Einnahmen in Höhe von 2930 Euro.

Der Fotoservice

Der entgeltpflichtige Fotoservice liefert Bilder von Objekten des Deutschen Schiffahrtsmuseums und aus dessen Bildarchiv.

Im Jahr 2005 wurden 1096 Bilder ausgeliefert. Hierdurch flossen dem DSM Einnahmen in Höhe von 4163 Euro zu.



Museumspädagogischer Dienst – Besucherführungen

Im Jahr 2005 wurden zahlreiche museumspädagogische Veranstaltungen vom Museumspädagogen Dr. Siegfried Stöltzing durchgeführt:

- ▶ Vorbereitung (11. April, 13. Juni) und Durchführung (27. Juni-1. Juli) der 10. Museumspädagogischen Woche des Landschaftsverbandes Stade in Zeven.
- ▶ Vorbereitungstreffen für die 11. Museumspädagogische Woche (7. November, 9. Dezember).
- ▶ Modellvorführungen der IGS Hansa im DSM (13. Februar und 30. Oktober).
- ▶ Kogge-Projekt der Wilhelm-Raabe-Schule, Bremerhaven (18., 19., 21. Januar).
- ▶ Informationsveranstaltung für Volontäre der Nordsee-Zeitung (24. März).
- ▶ Information für die Museumspädagogin des Deutschen Bergbaumuseums Bochum (31. März).
- ▶ Begleitveranstaltungen zur Sonderausstellung »Schiffe aus Papier« (2./3. April, 17. April, 8. Mai, 12., 18./19. Juni, 16./17. Juli, 13./14. August, 17./18. September, 15./16. Oktober, 10./11. Dezember) und fortlaufende Betreuung.
- ▶ Arbeitsgruppen der Bremerhavener Wilhelm-Raabe-Schule. Führungen durch die Sonderausstellung (25., 26., 27. und 29. April).
- ▶ 17. Internationales Karton-Modellbau-Treffen (22.-24. April), verbunden mit einer Sitzung des Arbeitskreises Geschichte des Kartonmodellbaus e.V. Cirka 200 Teilnehmer aus zehn Ländern.
- ▶ Beratung für Facharbeit Schiffsmotoren, Fachgymnasium Technik/Metallarbeit, Osterholz-Scharmbeck.
- ▶ Informationsveranstaltung zur Hansekogge für das Historische Seminar der Universität Hamburg (28. Mai).
- ▶ Ferienpassaktion für Jugendliche aus Nordenham (15. Juli).
- ▶ Betreuung der Veranstaltung des Vereins »Kultur am Meer« (21. August).
- ▶ »Sommerschule Wasser«, eine Kooperationsveranstaltung im Rahmen des Programms »Stadt der Wissenschaft« mit Unterricht für Grundschul Kinder (12.-23. September und mehrere Vor- und Nachbereitungstreffen).
- ▶ Vorbereitung und Durchführung des »Werkstatt-Treffens Kartonmodellbau« im DSM (29./30. Oktober).
- ▶ Begleitung eines Schulprojekts des Schulzentrums Carl von Ossietzky, Bremerhaven (drei Arbeitsgruppen zum Museumsbau) (17. und 24. November, 1. Dezember etc.).
- ▶ Vorbereitungstreffen Bremerhavener Bildungsbörse 2006 (15. Dezember).
- ▶ Arbeit an geplanten Modellbaubogen-Neuerscheinungen: Schuchmann-Villa/SeeBG, U-DEUTSCHLAND, SLOMAN RANGER sowie Entwicklungsarbeit an einem Baubogen für den Arbeitslehreunterricht (Containerschiff in Sektionsbauweise).

Anlässlich der »Sail Bremerhaven 2005« organisierte Hans-Walter Keweloh im Rahmen eines Veranstaltungsprogramms für Kinder zur »Stadt der Wissenschaft« auf dem französischen Großsegler BELEM einen Aktionsnachmittag mit dem Titel »Wind und Wasser«, an dem die zahlreichen Teilnehmer einen Einblick in diese Thematik erhielten.

Am 6. Dezember gab sich der heilige Nikolaus, u.a. auch Schutzpatron der Seeleute und Binnenschiffer, die Ehre, den herbeigeeilten Kindern auf der SEUTE DEERN einen Besuch abzustatten.

Abbildung oben:
Aktionstag anlässlich der Kartonmodellbau-Sonderausstellung im DSM. (Foto: Egbert Laska)







DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

Tagungen

VIIIth North Sea History Conference vom 26. bis 28. August im DSM

Prof. Dr. Lars U. Scholl organisierte als Vorstandsmitglied der Association of North Sea Cities die VIIIth North Sea History Conference unter dem Titel: »Crisis and Transition. Responses to Economic Turmoil in the North Sea Region 1790-1940«.

Am Wochenende vom 26. bis 28. August trafen sich Wissenschaftler aus den Nordsee-Anrainerstaaten Frankreich, Belgien, Niederlande, England, Schottland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Deutschland sowie aus Kanada zu einer wissenschaftlichen Tagung im DSM. 25 Vortragende, Session-Chairmen und Kommentatoren sorgten für eine Veranstaltung mit lebhaften Diskussionen, deren Ergebnisse der renommierte schottische Schifffahrtshistoriker Dr. Gordon Jackson in einem einstündigen Vortrag abschließend für die Teilnehmer zusammenfasste. Mehrere Kollegen aus dem DSM (Heidbrink, Kiedel und Scholl) waren in der Session vertreten, die sich mit der Zwischenkriegszeit befasste und aus dem Forschungsschwerpunkt des DSM formuliert worden war. Mit Frau Ursula Rack beteiligte sich auch eine der Doktorandinnen von Prof. Dr. Scholl. In ihrer Präsentation stellte sie erste Ergebnisse ihrer Forschungen zur sozialen Situation der Seeleute und Wissenschaftler während der Drygalski- (1902/03), der Filchner- (1911/12) und der Alfred-Wegener-Expeditionen (1929/30) vor. Die Vorträge und Kommentare werden nach der Überarbeitung durch die Autoren und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Diskussionen im Jahre 2006/2007 von Dr. David Williams (Leicester University) und Prof. Dr. Scholl auf Englisch veröffentlicht.

Vorhergehende Doppelseite:
Küstenmotorschiff CONSUL HORN
in der Biscaya, 1960er Jahre.
(Foto: Peter Wulff)

Abbildungen oben:
Detailreiches Papiermodell des
Leuchtturms ALTE WESER im
Maßstab 1:100.
Modelle von vier Generationen
von Fischdampfern mit dem
Namen MAINZ.
(Fotos: Egbert Laska)

17. Internationales Kartonmodellbau- Treffen vom 22. bis 24. April im DSM

An dem mit einer Sitzung des Arbeitskreises »Geschichte des Kartonmodellbaus e.V.« verbundenen Treffen nahmen rund 200 Teilnehmer aus zehn Ländern teil. Die Veranstaltung stand in diesem Jahr im Zeichen der im DSM stattfindenden Sonderausstellung »Schiffe aus Papier – Kartonmodellbau heute«.

Kooperationen

Das DSM hat insgesamt sechs Kooperationsverträge abgeschlossen und zwar mit:

1. der Universität Bremen,
2. der Hochschule Bremerhaven,
3. dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven,
4. dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock,
5. dem Deutschen Museum für Meereskunde und Fischerei in Stralsund,
6. dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Alle sechs Verträge regeln u.a. die unentgeltliche wechselseitige Nutzung von Forschungsmöglichkeiten auf den gemeinsam interessierenden Forschungsgebieten.

Universität Bremen

Der Wissenschaftsrat hatte bereits in seiner Stellungnahme zum DSM in der Drs. 4085/99 vom 9. Juli 1999 dem DSM empfohlen, eine gemeinsame Berufung für eine Leitungsposition



des DSM auf einen schiffahrtshistorischen Lehrstuhl anzustreben.

Im Juli 2004 wurde der Geschäftsführende Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Prof. Dr. Scholl, nach einem gemeinsamen Berufungsverfahren zum Professor für Schiffahrtsgeschichte der Universität Bremen ernannt. Die wissenschaftliche Lehrtätigkeit der Wissenschaftler des DSM erfolgte im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung (vgl. Akademische Lehre).

Hochschule Bremerhaven

Im Jahre 2005 wurden von zwei Studenten der Schiffsbetriebstechnik im Miniport des DSM Tests mit einem neuartigen Schiffsantrieb durchgeführt. Klaus Ringwald und Frank Velden waren zuversichtlich, dass der von Prof. Dipl.-Ing. Georg Hauck entdeckte Zentrifugalantrieb sich auf Dauer als ernsthafte Alternative zum herkömmlichen Antrieb, vor allem bei sehr schnellen Schiffen, durchsetzen könne. Die diesbezüglichen Examensarbeiten wurden von der Hochschule angenommen und den Kandidaten der Titel Diplom-Ingenieur zuerkannt.

Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI)

Auf dem gemeinsam interessierenden Gebiet der Geschichte der Meeres- und Polarforschung ist die Kooperation sehr eng und schließt den betreffenden Ausstellungsteil im Erweiterungsbau des DSM ebenso mit ein wie wechselseitige Raumnutzungen, die gemeinsame Durchführung von Kongressen und die wechselseitige Bereitstellung von Publikationsraum.

Der AWI-Mitarbeiter Dr. Reinhard A. Krause hat im Rahmen der Zusammenarbeit beispielsweise den Zusammenhang von Wissenschaft und Schiffahrt systematisch in einem Aufsatz zu »Immanuel Kant (1724-1804) und Ozeanographie« untersucht (Deutsches Schiffsarchiv 27, 2004, S. 153-181, erschienen 2005).

Es wurden mehrfach gemeinsame Ausstellungen durchgeführt, zuletzt die außerordentlich erfolgreiche Präsentation der Gemälde von David Abbey Paige vom Oktober 2004 bis Januar 2005. Die Ausstellung wurde anschließend in den USA gezeigt und ist gegenwärtig im Internet zu besichtigen.

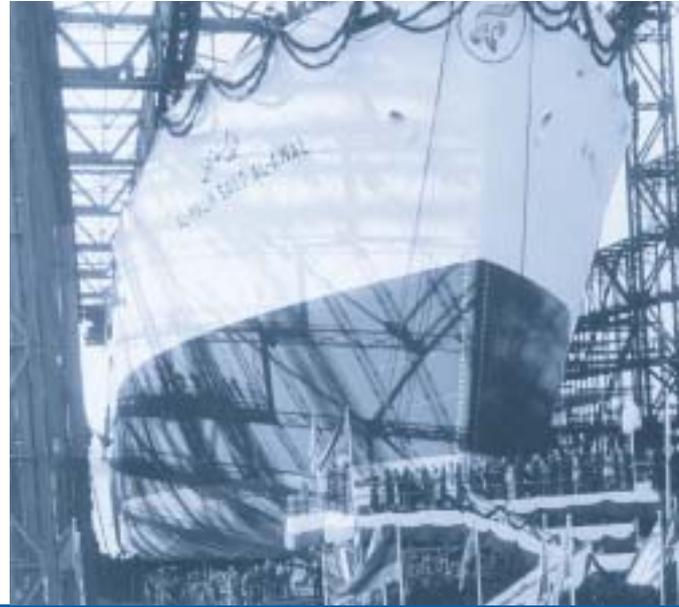
Im Sommer des Jahres 2005 präsentierten sich das AWI und das DSM auf dem historischen Forschungsschiff GRÖNLAND in Berlin und gaben Einblicke in ihre Forschungsarbeit. Begleitend fand in der Bremer Landesvertretung eine Vortragsreihe zu aktuellen Forschungsthemen der beiden Institute statt.

Am 30. und 31. Oktober fand das 2. Internationale Alfred-Wegener-Symposium des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung im Vortragssaal des DSM statt. Internationale Wissenschaftler hielten Vorträge u.a. zu den Themen Meteorologie, Gletscherforschung, Geowissenschaften und Wissenschaftsgeschichte. Es wurden Rückblicke gehalten, gegenwärtige Probleme aufgezeigt und Zukunftsvisionen diskutiert.

Diese Vernetzung des DSM mit dem AWI wurde von beiden Instituten auch als Beitrag zur »Stadt der Wissenschaft« gesehen.

Der Direktor des Alfred-Wegener-Instituts ist Mitglied im Kuratorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Abbildung oben:
Regier Schiffsverkehr auf dem beliebten Miniport des DSM.
(Foto: Hero Lang)



DAS DEUTSCHE SCHIFFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum Rostock

Dieser Kooperationsvertrag wurde noch zu DDR-Zeiten geschlossen. Heute gibt es mit diesem bedeutendsten Schiffahrtsmuseum der neuen Länder regen Erfahrungsaustausch, abgestimmtes Vorgehen in der Forschung (z.B. Beitrag des Rostocker Museums zur neu belebten Fährwesenforschung), wechselseitige Teilnahme an Kongressen, Nutzung von Publikationsraum usw.

Der Direktor des Museums ist Mitglied im Kuratorium des DSM. Er arbeitet an dem Küstenschiffahrtsprojekt von Klaus-Peter Kiedel mit.

Deutsches Museum für Meereskunde Stralsund

Auf den gemeinsam interessierenden Gebieten, vor allem der Geschichte der Fischerei, wurde eine abgestimmte Arbeitsteilung in der Forschung und Akquisition von Sammlungsstücken vereinbart, um Doppelinvestitionen zu vermeiden. Beispielsweise wäre die Darstellung der DDR-Fischerei im DSM ohne Unterstützung des Kooperationspartners nicht möglich gewesen.

Der Direktor ist Mitglied im Kuratorium des Deutschen Schiffahrtsmuseums.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Das BSH gehört als Zentraleinrichtung des Bundes für gegenwärtige maritime Fragen zu den Kooperationspartnern, mit denen seit längerem eine Kooperationsvereinbarung besteht. Gerade die wechselseitige Ergänzung schiff-

fahrtshistorischer und gegenwärtiger Fragestellungen und Forschungsansätze sowie die wechselseitige Nutzung von Forschungsgeräten, Bibliotheken und Archiven ermöglichen nicht nur deutliche Synergieeffekte, sondern flankieren den Gegenwartsbezug der Forschung des DSM im Bereich einer Vielzahl von thematischen Feldern.

EU-Projekte

MarMuCommerce

(Dipl.-Vw. Beatrix Fromm)
(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum bearbeitet als Lead Partner das EU-Projekt MarMuCommerce mit einem Projektvolumen von 1 750 000 Euro. Die sieben Kooperationspartner kommen aus sechs verschiedenen Ländern.

Es handelt sich um vier museale Partner:

- ▶ Museu Marítim de Barcelona, Spanien,
- ▶ Centralne Muzeum Morskie, Gdańsk, Polen,
- ▶ Musée Portuaire Dunkerque, Frankreich,
- ▶ Museo Maiorano Taranto, Italien (in Gründung).

Als nicht museale Partner sind an dem Projekt beteiligt:

- ▶ University of Portsmouth, England,
- ▶ Universidade de Catalunya, Spanien,
- ▶ Commune di Taranto, Italien.

Ziel des Projektes ist es, eine Kooperationsform zwischen unterschiedlichen Einrichtungen zu finden, die es auch gemeinnützigen Unternehmen ermöglicht, mit ausländischen Kooperationspartnern kommerziell tätig zu werden.



Das Projekt startete am 2. Juli 2004. Die Projektlaufzeit beträgt drei Jahre.

Gemäß dem bei der EU eingereichten Arbeitsplan ist das Projekt in fünf Komponenten aufgeteilt, die innerhalb eines strikten Zeitplans abgearbeitet werden müssen. Die Komponente 2, für die das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Component Leader verantwortlich ist, sieht für die musealen Partner eine SWOT-Analyse vor, die es ermöglichen soll, die eigene Einrichtung im europäischen Vergleich einzuschätzen. Das für die Museumslandschaft relativ neue Benchmarking-Verfahren soll helfen, anhand eines Best-Practice-Katalogs Schwächen abzubauen und Stärken zu fördern.

Die Projektarbeit wurde im Verlauf des Jahres 2005 erheblich vorangebracht. Die SWOT-Analysen der musealen Partner wurden erfolgreich abgeschlossen und auf den Treffen diskutiert. Das angestrebte Ziel, ein Pflichtenheft für jedes Museum zu erstellen, das ein Qualitätsmanagement ermöglicht, wird in Kürze erreicht sein.

Das zweite Ziel, eine europäische Gesellschaftsform zu finden, die es den musealen Partnern mit ihren unterschiedlichen Statuten ermöglicht, kommerziell tätig zu sein, wurde gegen Ende des Jahres 2005 erreicht: Das MarMuCommerce-Konsortium verständigte sich darauf, eine weitere Neuheit zu wagen. Die Gründung der gemeinsamen Gesellschaft erfolgt als europäische Genossenschaft (SCE) – eine Rechtsform, die ab dem 1. August 2006 für Neugründungen zur Verfügung steht.

Höhepunkte des Projektjahres 2005 war das Steering-Group-Meeting im September in Bremerhaven. Da die musealen Partner über Traditionsschiffe verfügen, wurde im Rahmen des Erfahrungsaustausches ein Segeltörn mit der frisch renovierten Nordischen Jagt GRÖNLAND durchgeführt. Eindrucksvoll wurde den Partnern

demonstriert, wie das Deutsche Schiffahrtsmuseum seinem Forschungsauftrag, traditionelle Seemannschaft zu bewahren, nachkommt.

eExhibition

(Dipl.-Vw. Beatrix Fromm)
(Prof. Dr. Lars U. Scholl)

Aus den Erfahrungen mit MarMuCommerce ergab sich die Gelegenheit, ein EU-Projekt aus dem eTen-Programm einzuwerben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum ist der Kooperationspartner in dem Projekt eExhibition. Lead Partner ist der portugiesische Softwareentwickler ParaRede, mit dem das DSM bereits im eMarCon-Projekt zusammengearbeitet hat.

Die Projektlaufzeit beträgt 18 Monate, Projektende ist April 2007.

Die Rolle des Deutschen Schiffahrtsmuseums in diesem kleinen Projekt (der Anteil am Budget beträgt für das DSM rund 26 000 Euro) ist es, die Softwareentwickler mit Informationen aus der Museumspraxis zu unterstützen und eine bedarfsorientierte Entwicklung des Ausstellungstools zu ermöglichen.

Seaport

(Prof. Dr. Lars U. Scholl)
(Dr. Albrecht Sauer)

Im Rahmen des EU-Programmes Interreg III b hat das DSM im Unterauftrag der BIS Bremerhaven an dem Projekt »Seaport« mitgearbeitet.

In der Seestadt und im angrenzenden Landkreis wurden 18 Info-Terminals aufgestellt. Hier kann der Interessent Informationen über Stadt und Land abrufen. Die historischen Inhalte wurden vollständig durch das Deutsche Schiffahrtsmuseum erarbeitet. Durch die Verknüpfung mit



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

der Gegenwart gelang es, historische Entwicklungslinien zu verdeutlichen.

Mit der Erarbeitung der Texte, die sowohl auf Deutsch als auch auf Englisch vorliegen, wurde der Bremer Schifffahrtshistoriker Dr. Christian Ostersehle beauftragt. Kai-Martin Ulrich hat im Rahmen eines Werkvertrages die Digitalisierung der Texte übernommen, die vom DSM redaktionell bearbeitet wurden.

Stadt der Wissenschaft

(Hans-Walter Keweloh)

Im Jahr 2004 wurden Bremen und Bremerhaven durch den Stifterverband der Deutschen Wissenschaft mit dem erstmalig vergebenen Titel »Stadt der Wissenschaft« ausgezeichnet.

Die Forschungseinrichtungen an den beiden Standorten machten im Zeitraum zwischen Februar und November 2005 in vielfältigen Veranstaltungen auf ihr Forschungspotenzial aufmerksam. Sowohl in die Planung der Bewerbung des Städtetandems Bremen/Bremerhaven 2003 als auch in der Konzeption der verschiedenen Veranstaltungen 2004 hat sich das DSM ebenso intensiv eingebracht wie in deren Durchführung im Berichtsjahr 2005. Das DSM stellte seine Forschung in zahlreichen Veranstaltungen vor. Ausführlich wurden Forschungsergebnisse zur Hochseefischerei und Flößerei innerhalb der Verbundthemen »Nahrung aus dem Meer« und »Logistik« präsentiert. Auch zu den Ausstellungsbereichen »Polarforschung« und »Windenergie« hat das Museum Beiträge geliefert.

Erklärte Ziele der gemeinsamen Aktivitäten in Bremen und Bremerhaven waren es:

- ▶ das Wissenschaftsnetzwerk zu stärken,
- ▶ das Verständnis der Politik vor Ort für die Bedeutung der Forschung zu vertiefen,

- ▶ eine breitere Öffentlichkeit mit den Forschungsergebnissen der wissenschaftlichen Einrichtungen bekannt zu machen.

Das erste Ziel wurde u.a. durch die intensive Zusammenarbeit in Arbeitsgruppen für das Projekt »Pier der Wissenschaft« und die Containerausstellung »MeerWissen aus Bremerhaven« erreicht.

Die Diskussionen mit Politik und Wirtschaft über die verschiedenen Vorhaben verbesserten die Wahrnehmung der Forschungseinrichtungen des Landes. Dies gilt auch für die allgemeine Öffentlichkeit, die die unterschiedlichen Angebote wie Ausstellungen, Führungen, Lesungen etc. in erfreulichem Maße angenommen hat. Während der Sail Bremerhaven 2005 im August fand die Containerausstellung »MeerWissen« zu den Forschungsthemen »Logistik«, »Meeresforschung«, »Nahrung aus dem Meer«, »Migrationsforschung«, »Polarforschung« und »Windenergie« ein besonders großes Publikumsinteresse. Insgesamt besuchten ca. 18 000 Besucher die Präsentation.

Breite Akzeptanz, besonders bei Jugendlichen und Schülern, fanden die Auftakt- und Abschlussveranstaltungen in Bremen und in Bremerhaven sowie die vom Lehrerfortbildungsinstitut koordinierte »Sommerschule Wasser«, die in den kommenden Jahren fortgesetzt werden soll.

Gremienarbeit

Die Mitarbeiter des DSM arbeiten in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien, Arbeitskreisen und wissenschaftlichen Vereinigungen mit. Sie haben zum Teil Leitungsaufgaben übernommen. Ziel der Arbeit ist es, die Forschung unter der Federführung des DSM zu



koordinieren bzw. die Forschungskompetenz des DSM einzubringen.

PD Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA) (Steering and Editorial Committee);
- ▶ International Commission for Maritime History (Assistant Secretary General);
- ▶ European Maritime Heritage (EMH) (Working Group and Cultural Council);
- ▶ Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) (Fachausschüsse See und Binnen);
- ▶ Arbeitsgruppe »Traditionsfahrzeug Binnen« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen;
- ▶ International Maritime Economic History Association;
- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission;
- ▶ Historic Marine Animal Population Project (HMAP);
- ▶ Beirat zum Wiederaufbau des Dampfers WELLE;
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte der deutschen Hochseefischerei« (Koordinator).

Dr. Per Hoffmann

- ▶ Advisory Group zur Auswahl der Forschungsgruppen für das »Cure the VASA«-Projekt in Stockholm, Schweden;
- ▶ Advisory Board for Conservation of the Medieval Newport Ship, Newport, Wales;
- ▶ ICOM Group on Wet Organic Archaeological Materials (Coordinator).

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Deutsche Gesellschaft für Meeresforschung, Arbeitskreis Geschichte der MF;
- ▶ Deutsche Gesellschaft für Polarforschung, Arbeitskreis Geschichte der PF;
- ▶ Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte;
- ▶ Challenger Society for Marine Science;
- ▶ Norsk Vrakarkivet.

Erik Hoops, M.A.

- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des deutschen Lotsenwesens« (Leiter);
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des Schiffsingenieurwesens« (Leiter).

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Museumsverband für Niedersachsen und Bremen e.V. (Vorsitzender);
- ▶ Deutsche Flößerei-Vereinigung (Vorsitzender);
- ▶ AG Binnenfahren in Deutschland (Vorsitzender);
- ▶ Senat der Stiftung Niedersachsen;
- ▶ Jury zur Vergabe des Museumspreises der Niedersächsischen Sparkassenstiftung (Vorsitzender);
- ▶ Sielhafenmuseum Carolinensiel (Beiratsmitglied);
- ▶ Städtische Galerie Delmenhorst Haus Coburg (Beiratsmitglied);
- ▶ Landesmuseum Koblenz (Beiratsmitglied);
- ▶ Aeronauticum Nordholz (Beiratsmitglied);
- ▶ Horst-Janssen-Museum Oldenburg (Beiratsmitglied).

Abbildungen oben:
 Galionsfigur des Großmodells
 der WAPEN VON HAMBURG, 1720.
 (Foto: Egbert Laska)
 Modell der Yacht METEOR V
 und Pokal. (Foto: Egbert Laska)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

Klaus-Peter Kiedel

- ▶ Fachausschuss »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft (stellvertretender Vorsitzender);
- ▶ Internationaler Arbeitskreis für die Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert (Redaktionsteam);
- ▶ Arbeitskreis »Geschichte des Emslandes und der Grafschaft Bentheim«.

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Schifffahrtsgeschichtliche Gesellschaft Bremerhaven (Vorsitzender);
- ▶ Historische Kommission für Niedersachsen und Bremen;
- ▶ TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage;
- ▶ Männer vom Morgenstern. Heimatbund an Elb- und Wesermündung (Beirat);
- ▶ Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland;
- ▶ Interessengemeinschaft Seezeichen.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission (Vorsitzender);
- ▶ International Commission of Maritime Museums (Executive Council);
- ▶ Association of North Sea Cities (Vorstand);
- ▶ Centre of Maritime and Regional Studies des Fischerei- und Schifffahrtsmuseums und der Süddänischen Universität in Esbjerg (Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats);

- ▶ International Journal of Maritime History and Research in Maritime History (Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats);
- ▶ International Maritime Economic History Association;
- ▶ Wittheit zu Bremen (Vizepräsident);
- ▶ Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER e.V. (Vorstandsmitglied).

Dr. Siegfried Stölting

- ▶ Arbeitskreis Geschichte des Kartonmodellbaus;
- ▶ Deutscher Marinebund (Historischer Beirat).

Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen

PD Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ International Commission of Maritime History / 19th International Congress of Historical Sciences. – Sydney, Australien, Juli 2005 (Vortrag);
- ▶ VIIIth North Sea History Conference. Crisis and Transition. – DSM, August 2005 (Vortrag);
- ▶ European Maritime Heritage. Annual Working Group meeting. – London, November 2005;
- ▶ 9th NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) Conference. – Porto, Portugal, Dezember 2005 (Vortrag).

Dr. Per Hoffmann

- ▶ Abschlusskongress des italienischen interuniversitären Forschungsprojekts »La diagnostica e la conservazione di manufatti lignei«. – Marsala, Sizilien, 9.-11. Dezember 2005 (Vortrag).



Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Meeresforschung (DGM). – Hamburg, 28.-29. Juni 2005;
- ▶ Internationale Polartagung (eingebettet Arbeitskreis: Geschichte der Polarforschung). – Jena, 19.-23. September 2005.

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Deutscher Flößereitag. – Finowfurt.

Klaus-Peter Kiedel

- ▶ Arbeitsgruppe »Schiffsliste« (Schiffsdatenbank) des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft. – Berlin, 20. Januar und 26. Mai 2005, sowie DSM, 2. März, 4. April und 7. November 2005;
- ▶ VIIIth North Sea History Conference. Crisis and Transition. – DSM, August 2005 (Vortrag);
- ▶ Arbeitsgruppe »Technische Entwicklung der deutschen Handelsflotte in den 20er und 30er Jahren«. – DSM, 2. März 2005;
- ▶ Gründungsversammlung der AG Archive (AGA) in der Leibniz-Gemeinschaft. – Hamburg, Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, 5. April 2005;
- ▶ Tagung des Internationalen Arbeitskreises für die Geschichte der Küstenschifffahrt im 20. Jahrhundert. – Wischhafen, 16.-17. April 2005;
- ▶ Frühjahrstagung des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft. – Lemgo, 27. April 2005;

- ▶ Tagung der AG Archive (AGA) in der Leibniz-Gemeinschaft. – Bochum, Deutsches Bergbaumuseum, 20. September 2005;
- ▶ Herbsttagung des Fachausschusses »Geschichte des Schiffbaus« der Schiffbautechnischen Gesellschaft. – Hamburg, 12. Oktober 2005;
- ▶ Jahrestagung der WGL. – Bonn, 24. November 2005 (Präsentation des DSM-Archivs).

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Interessengemeinschaft Seezeichen (IGSZ): Erhaltung und Umnutzung von Leuchttürmen und Seezeichen an der deutschen Küste. – Hamburg, 2. April 2005 (Vortrag);
- ▶ Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Architektur von Markthallen und Lagergebäuden am Wasser (Erhaltung und Umsetzung). – Frankfurt, April 2005;
- ▶ Tagung der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen: Die Stadt und ihr Umland. – Uelzen, Mai 2005;
- ▶ Interessengemeinschaft Seezeichen (IGSZ): Greifswalder Oie – ein Leuchtturm feiert sein 150-jähriges Jubiläum. – Karlshagen/Usedom, August 2005;
- ▶ Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland: Großflächige Industriebrachen – Industriedenkmalpflege in den industrialisierten Regionen in Finsterwalde. – Großräschen, Brandenburg, September 2005;
- ▶ 2nd International Conference on Industrial Heritage: Rijeka, a City on Water and Sea. – Rijeka, Kroatien, 14. Oktober 2005.

Abbildungen oben:
 Der für die Betreuung der Vierbeiner auf dem Schnelldampfer BREMEN zuständige so genannte »Hundematrose«, 1930er Jahre. (Foto: Hanns Tschira)
 Dampfschlepper STEINWÄRDER im Hamburger Hafen, 1950er Jahre. (Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

Dr. Albrecht Sauer

- ▶ Workshop des Deutschen Museums und der Robert-Koch-Stiftung: »Nutzer- oder wissenschaftsorientiert? Bildungsangebote von naturwissenschaftlich-technischen Museen im Netz. Theoretische Grundlagen – methodische Probleme – Praxisbeispiele«. – München, 11.-12. April 2005.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ VIIIth North Sea History Conference. Crisis and Transition. – DSM, August 2005 (Leitung);
- ▶ Entreprises et crises économiques au XX siècle. Colloque International. – Metz, 19.-20. Oktober 2005 (Vortrag);
- ▶ Deutsche Seefahrtsgeschichtliche Kommission. – Hamburg, November 2005 (Leitung).

Vortragsreihe »Schiffe, Meere, Häfen – Forschung im Deutschen Schiffahrtsmuseum«

Vom September 2005 an haben die Wissenschaftler des DSM sowie externe Wissenschaftler, die sich an der am DSM betriebenen Forschung beteiligen, ihre Forschungsergebnisse in einer eigenen Vortragsreihe im DSM öffentlich präsentiert:

- ▶ Dr. Siegfried Stölting: Die Anfänge der Schifffahrt. – 13. September 2005.
- ▶ Ursula Feldkamp, M.A.: Seefahrtsberichte – Authentische Quellen für Wissenschaft und Ausstellung. – 20. September 2005.
- ▶ Dr. Per Hoffmann: Rekonstruktion des karolingischen Flussschiffes KARL aus der Weser. – 27. September 2005.

- ▶ Erik Hoops, M.A.: Bernd Pawest: Ein Danziger Schiffherr des 15. Jahrhunderts. – 4. Oktober 2005.
- ▶ Prof. Dr. Detlev Ellmers: Kaufmannsgilden, Schiffergesellschaften und Fischerzünfte zwischen Mittelalter und Industrialisierung. – 11. Oktober 2005.
- ▶ Dr. Albrecht Sauer: Auf den Weltmeeren unterwegs. Die Entdeckung der globalen Seewege der Windjammer in der Frühen Neuzeit. – 8. November 2005.
- ▶ Hans-Walter Keweloh: Holz für Berlin. Die Flößerei auf dem Oder-Havel-Kanal. – 29. November 2005.
- ▶ Klaus-Peter Kiedel: Die BREMEN – Glanz und Ende des legendären Schnelldampfers. – 6. Dezember 2005.
- ▶ Gerd Wegner: »... die rauesten nördlichen Gegenden ...« Kenntnisse von Island und Grönland um 1740. – 13. Dezember 2005.

Die Vortragsreihe wird im Jahr 2006 mit den nachfolgenden Vorträgen fortgesetzt:

- ▶ Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann: Vor 80 Jahren: Die Deutsche Atlantische Expedition 1925-1927. – 17. Januar 2006.
- ▶ PD Dr. Ingo Heidbrink: Historische Wasserfahrzeuge als Quellen der schifffahrtshistorischen Forschung: Die nordische Jagt GRÖNLAND. – 31. Januar 2006.
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl: Versailles und die Folgen für die deutsche Schifffahrt. – 14. Februar 2006.
- ▶ PD Dr. Günther Oestmann: Ein Bremer Navigationslehrer auf »Auslandsreise«. Artur Breusings Besuch der Navigationsschulen in Preußen, Lübeck und Hamburg im Jahr 1858. – 28. Februar 2006.
- ▶ Dr. habil. Felix Lühning: »Im Steuren liebe volle Segel, beim Rechnen eine fest Regel.«



Navigationsunterricht in Nordfriesland. – 4. April 2006.

- ▶ Andreas Gondesen: Die letzten Weizensegler 1921-1949. – 9. Mai 2006.
- ▶ Dr. Dirk J. Peters: Krisen und Konzentrationen im deutschen Seeschiffbau in den 1920er Jahren: Die Deutsche Schiff- und Maschinenbau AG (Deschimag) und die Tecklenborg- und Seebeckwerft. – 16. Mai 2006.
- ▶ Dipl.-Ing. Birgit Schindler: ENIGMA – Das Geheimnis virtuell gelöst. – 13. Juni 2006.

Vortragsreihe »Deutsche Polarforschung – gestern und heute«

Anlässlich der gemeinsam mit dem AWI durchgeführten Reise der Nordischen Jagt GRÖNLAND im Mai 2005 nach Berlin wurde ein wissenschaftliches Begleitprogramm in der Bremer Landesvertretung in Berlin und an Bord angeboten:

- ▶ Dr. Reinhard A. Krause (AWI): Die GRÖNLAND und die Erste Deutsche Nordpolarexpedition. – 18. Mai 2005.
- ▶ Prof. Dr. Peter Lemke (AWI): Die Rolle der Polargebiete für Global Change. – 19. Mai 2005.
- ▶ Prof. Dr. Lars U. Scholl (DSM): Farben im ewigen Eis – Expeditionsmalerei in der Polarforschung. – 20. Mai 2005.
- ▶ Prof. Dr. Hans Hubberten (AWI): Polarforschung mit Floß und Schlauchboot. – 23. Mai 2005.
- ▶ PD Dr. Ingo Heidbrink (DSM): Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer. – 24. Mai 2005.
- ▶ Dipl.-Ing. Michael vom Baur (European Maritime Heritage): Traditionsschiffe – kulturelles Erbe und Verantwortung. – 25. Mai 2005.

- ▶ Prof. Dr. Dieter Fütterer (AWI): POLARSTERN – Das Flaggschiff der deutschen Polar- und Meeresforschung. – 26. Mai 2005.
- ▶ Prof. Dr. Jörn Thiede (AWI): Alfred Wegener – Ein Leben für die Forschung. – 27. Mai 2005.

Vorträge außerhalb der Vortragsreihen

Außerhalb der beiden Vortragsreihen wurden von Wissenschaftlern des DSM folgende Vorträge gehalten:

Ursula Feldkamp, M.A.

- ▶ Historische Filme zum Leben und Arbeiten an Bord in der Zwischenkriegszeit. Mit Filmvorführung. – Kuratorium zur Förderung des DSM, 25. April 2005.

PD Dr. Ingo Heidbrink

- ▶ Traditional Vessels – Museum Artefacts only or Real Sources for Historical Research? International Commission of Maritime History / 19th International Congress of Historical Sciences. – Sydney, Australien, 8. Juli 2005;
- ▶ Technological Changes in the German Deep-Sea Fishing Industry – An answer to the Crisis during the Interwar Period. VIIIth North Sea History Conference. Crisis and Transition. – DSM, 28. August 2005;
- ▶ Environmental History of Fisheries and Maritime Heritage – The museum's Role in a German Perspective. Roundtable Environmental History. 9th NAFHA (North Atlantic Fisheries History Association) Conference. – Porto, Portugal, 8. Dezember 2005;

Abbildung oben:
Klein-U-Boot vom Typ »Seehund«
in der Marineabteilung.
(Foto: Klaus Stiedenrod)



DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Nationale und internationale Kontakte

- ▶ Vom »toten Seefisch« zum Fischstäbchen – Ein Jahrhundert Fischwerbung in Deutschland. – DSM, 1. Februar 2005;
- ▶ »Deutschlands einzige Kolonie ist das Meer«. Die deutsche Hochseefischerei und die Fischereikonflikte des 20. Jahrhunderts. – Forum Maritim/Fischereimuseum Cuxhaven, 13. September 2005;
- ▶ Nordische Jagt GRÖNLAND. Grundsanierung 2004/2005 – Berlin-Reise 2005. – DSM, 17. April 2005.
- ▶ Kleine Museen im Lande Bremen. Vortrag zur Eröffnung der Ausstellung »Kostbarkeiten im Rampenlicht: Zehn Bremer Museen«. – Bremen, 29. November 2005;
- ▶ Beispielhafte Museumsarbeit in der Gegenwart. Das Schlossmuseum Jever. Festvortrag zur Verleihung des Museumspreises der Niedersächsischen Sparkassenstiftung im Schlossmuseum Jever. – Jever, 14. Dezember 2005.

Dr. Per Hoffmann

- ▶ The conservation of large waterlogged objects – problems and solutions. Abschlusskonferenz des interuniversitären Forschungsprojektes »La diagnostica e la conservazione di manufatti lignei«. – Marsala, Sizilien, 9.-11. Dezember 2005.

Dipl.-Geogr. Reinhard Hoheisel-Huxmann

- ▶ Perspektiven der Abteilung Polar- und Meeresforschung. – Kuratorium des DSM, 10. März 2005;
- ▶ Die Erste und Zweite Deutsche Nordpolar-Expedition. – Marine-Offizier-Messe Oldenburg, 9. Mai 2005.

Hans-Walter Keweloh

- ▶ Aufgaben eines regionalen Schifffahrtsmuseums. Festvortrag zum 10-jährigen Bestehen des Schifffahrtsmuseums Düsseldorf. – Düsseldorf, 27. Januar 2005;

Klaus-Peter Kiedel

- ▶ Die dramatische letzte Reise des Schnelldampfers BREMEN. – Schifffahrtsmuseum Brake, 10. März 2005;
- ▶ Der Bremerhavener Presse- und Schifffahrtsfotograf Wolfhard Scheer. Anlässlich der Eröffnung der Sonderausstellung zum Bau der PRIDE OF AMERICA. – DSM, 9. August 2005;
- ▶ Case Study on Material Culture from the Interwar Period. VIIIth North Sea History Conference. – DSM, 27. August 2005;
- ▶ Walter Lüden – Hamburgs Hafenfotograf Nr. 1. Eröffnungsvortrag zur gleichnamigen DSM-Sonderausstellung. – Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburg, 15. September 2005;
- ▶ Geschichte der Küstenschifffahrt am Beispiel von Exponaten im DSM. Workshop »Short Sea Shipping Benefits of EU Projects«. – DSM, 30. September 2005.

Dr. Dirk J. Peters

- ▶ Der Bremerhavener Fischereihafen, Teil 2: 1945 bis heute. – Bürgerrundfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven und DSM, 9. März 2005;



- ▶ Klassifikationsmerkmale für die Erhaltung von historisch bedeutenden Seezeichen. Interessengemeinschaft Seezeichen (IGSZ). – Hamburg, 2. April 2005;
- ▶ Die Kaiserhäfen in Bremerhaven und der Norddeutsche Lloyd. – Bürgerrundfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven und DSM, 13. April 2005;
- ▶ Die Geschichte der Museumsbark SEUTE DEERN. – Förderverein DSM, 16. April 2005;
- ▶ Auktions- und Fischereihallen an der deutschen Küste. – Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland, Frankfurt, 27. April 2005;
- ▶ Der Norddeutsche Lloyd (NDL) in Bremen als »Global Player«. Die Bedeutung der Reederei für die bremische Wirtschaftsentwicklung und Industrialisierung im Deutschen Kaiserreich (1871-1914). – Universität Osnabrück, 2. Juni 2005;
- ▶ Marinegebäude in Bremerhaven. – Stadtarchiv Bremerhaven, 13. Juli 2005;
- ▶ Tag des offenen Denkmals »Krieg und Frieden«. Das ehem. Marinelazarett Wesermünde und das einstige Militärhospital der US-Streitkräfte in Bremerhaven-Lehe. – Landesamt für Denkmalpflege Bremen und Bauordnungsamt Bremerhaven, Bremerhaven, 11. September 2005;
- ▶ Industrial Heritage in the Harbour of Hamburg. 2. International Conference on Industrial Heritage. Rijeka, a City on Water and Sea. – Rijeka, Kroatien, 14. Oktober 2005;
- ▶ Dockanlagen in Bremerhaven. – Bürgerrundfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven und DSM, 26. Oktober 2005;
- ▶ Schleusen in Bremerhaven. – Bürgerrundfunk Bremerhaven, Stadtarchiv Bremerhaven und DSM, 8. November 2005;
- ▶ Verluste maritimer Bauten in Bremerhaven. Eine Bilanz der letzten beiden Jahrzehnte. Podiumsdiskussion im Alten Kraftwerk zum Thema: Denkmalschutz und expandierende Hafenwirtschaft. – Förderverein Maritimer Denkmalschutz, Bremerhaven, 11. November 2005.

Dr. Albrecht Sauer

- ▶ Die Hansekogge von 1380. – TV-Produktion »Planet Wissen« des WDR, 9. März 2005;
- ▶ »EU-Projekt eMarCon«. Workshop »Nutzer- oder wissenschaftsorientiert? Bildungsangebote von naturwissenschaftlich-technischen Museen im Netz. Theoretische Grundlagen – methodische Probleme – Praxisbeispiele«. – Deutsches Museum/Robert-Koch-Stiftung, München, 11.-12. April 2005.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

- ▶ Laudatio auf David M. Williams aus Anlass der Verabschiedung. – Leicester, England, 22. April 2005;
- ▶ North Sea History Conference, 26.–28. August 2005 in Bremerhaven. Eröffnungsvortrag. – DSM, 26. August 2005;
- ▶ Deutsche Großreedereien in der Welt – Wirtschaftskrise 1929–1932/33. Colloque International: Entreprises et crises économique au XXe siècle. – Metz, Frankreich, 19.-21. Oktober 2005;
- ▶ Der Marinemaler Hans Peter Jürgens. – Husum, 27. November 2005;
- ▶ MarMuCommerce: Objectives and Strategy. – Bilbao, Spanien, 7. November 2005.

Abbildung oben:
»Fofftein« – Arbeitspause im
Hamburger Hafen der 1950er
Jahre. (Foto: Walter Lüden)

DAS DEUTSCHE SCHIFFAHRTSMUSEUM

Weitere Vortragsveranstaltungen im Deutschen Schifffahrtsmuseum

- ▶ Prof. Dr. Heinrich Miller: Eis – Eine Wissenschaft für sich. – 2. Februar 2005;
- ▶ Michael Urlaub: Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade Bremerhaven. – 15. Februar 2005;
- ▶ Claas Novara: Havariekommando Cuxhaven. – 23. Februar 2005;
- ▶ Volker Kuntzsch und Dr. Jörn Scabell: Nachhaltige Fischerei und Qualitätssiegel. – 1. März 2005;
- ▶ Prof. Dr. Dirk Olbers: Die Erde ist ein feuchter Fußball. Die Zirkulation der Ozeane. – 2. März 2005;
- ▶ Prof. Dr.-Ing. Jürgen Ritterhoff: Deutsche U-Boote: Mit neuem Antrieb weiter auf dem Weg in die Zukunft. Vom Walter- zum Brennstoffzellenantrieb. – 4. März 2005;
- ▶ Kapitän Rinze K. Mast: Das Seemannsleben des Delfzijler Kapitäns J.T. Bogeholt (1896-1915). – 9. März 2005;
- ▶ Uraufführung des Films »Faszination Fisch«. – 20. März 2005;
- ▶ Prof. Dr. Karsten Reise: Marine Aliens – Einwanderer in der Nordsee. – 11. Mai 2005;
- ▶ Prof. Dr. Victor Smetacek: Dünger für die Lunge des Meeres. – 1. Juni 2005;
- ▶ Prof. Dr. Dieter Fütterer: POLARSTERN – Das Flaggschiff der deutschen Polar- und Meeresforschung. – 5. Oktober 2005;
- ▶ Prof. Dr. Jörn Thiede: Alfred Wegener – Ein Leben für die Forschung. – 2. November 2005;
- ▶ Prof. Dr. Friedrich Buchholz: Forschungs-oase Helgoland. – 13. Dezember 2005.

Impressum

© Deutsches Schifffahrtsmuseum,
Bremerhaven, 2006

Koordinierung und Text:
Dipl.-Vw. Beatrix Fromm
Prof. Dr. Lars U. Scholl
unter Mitarbeit von
PD Dr. Ingo Heidbrink
Erik Hoops, M.A.
Klaus-Peter Kiedel

Illustrierung:
Klaus-Peter Kiedel
Klaus Stiedenrod

Redaktion:
Erik Hoops, M.A.

Gestaltung:
Klaus Stiedenrod

Produktion:
Gerken Concept, Wiefelstede

