



Unterwegs zu seinem Bestimmungsort:
Ein-Mann-U-Boot »Molch« am Kran vor
dem Kaispeicher B in Hamburg.

LOGISTIK

Fliegende U-Boote

Museumslogistik zählt zu den anspruchsvollsten Aufgaben der DB-Tochter Schenker. Verpackung und Transport historischer Exponate und kostbarer Kunstwerke aller Art erfordern Fingerspitzengefühl und Kraftakte zugleich.



Engagiert: Peter Tamm [M.] mit den Schenker-Profis Josef Lederer [L.] und Siegfried Redeker.

Ein strahlender Morgen in der Hamburger Speicherstadt. Es ist fast windstill, die Sonne scheint, und am Kaispeicher B fliegt ein U-Boot vorbei. Wie schwerelos gleitet der Koloss durch die Luft, überwindet elegant eine 30 Meter hohe Glasbrücke zwischen zwei Gebäuden und sinkt dahinter langsam wieder in die Tiefe. So wie es in den Seilen des 50 Meter langen Kranauslegers hängt, gleicht das Schiff einem Pottwal am Haken.

Reinhard Kluge, der die ungewöhnliche Luftfahrt des Marine-Relikts aus dem Zweiten Weltkrieg per Funk dirigiert, hat jetzt keinen Sinn für bildhafte Assoziationen. »Jetzt bloß nirgends anecken«, denkt er wahrscheinlich. Erst als der Kranführer seine neun Tonnen schwere Last wie ein rohes Ei auf einem Podest abgesetzt hat, atmet Kluge hörbar auf. Die Erleichterung steht ihm und seinen Kollegen von Schenker Hamburg ins Gesicht geschrieben. Nach dem Ein-Mann-Gefährt »Molch« schaffen sie noch ein weiteres Mini-U-Boot vom Typ »Seehund« an seinen neuen Liegeplatz – direkt vor dem Eingang des neuen Internationalen Maritimen Museums in Hamburg.

»Damit haben wir eine der kniffligsten Aufgaben des Mammutprojekts erledigt«, freut sich Siegfried Redeker, Leiter der Hamburger Schenker-Geschäftsstelle Landverkehr/Logistik. Bis zur Museumseröffnung

im Frühjahr 2008 muss sein Team den Umzug der weltgrößten privaten Sammlung zur Schiffahrtsgeschichte bewältigen. Der Stifter Peter Tamm, langjähriger Vorstandsvorsitzender des Axel-Springer-Verlags, hat sein Leben lang alles zum Thema Schiffe und Marine gesammelt. »Das Schiff ist Mittelpunkt der Weltgeschichte. Ohne Schiffe gäbe es keine Weltgeschichte«, sagt der 79-Jährige. Nun soll die breite Öffentlichkeit Geschichtsunterricht bekommen – im neuen Museum.

Denn in ihrem bisherigen Domizil, einer Villa an der Elbe, war längst kein Platz mehr für die Präsentation der Exponate, darunter 120 000 Bücher, 800 000 Fotografien, 5000 Gemälde, Grafiken und Aquarelle sowie 50 000 Schiffsbaupläne, große Mengen von historischen Werkzeugen und Waffen, Seekarten, Atlanten und Navigationsinstrumente, Orden, Uniformen und Flaggen.

Das Haus platzte aus allen Nähten. Gemälde hingen Rahmen an Rahmen, Schiffe und viele andere kleinere Objekte stapelten sich in Vitrinen oder erstickten auf Regalen, Tischen und in Kisten in der Menge. Wer sich hier als Betrachter auf ein einzelnes Stück konzentrieren wollte, musste schon Scheuklappen aufsetzen.

Doch klar ist schon jetzt: Nicht mal auf den 12 000 Quadratmetern Ausstellungsfläche im Kaispeicher wird man jedes Expo-



Exotisch – und ein bisschen unheimlich: aus Elfenbein und Bernstein geschnitzte Schiffsmodelle.

nat wirkungsvoll luftig inszenieren können. Und so wird, was keinen Platz findet, im einem benachbarten Speicher aufbewahrt.

Wenn mehr als eine Million Einzelteile geordnet und sicher von A nach B gelangen müssen, drängt sich eine Frage auf: Wie soll man den Überblick behalten? Ganz einfach:

fang alles an: Als Siebenjähriger bekam Peter Tamm sein erstes Schiffchen von der Mutter geschenkt. »Schnell wollte ich noch eines und noch eines – da hatte mich das Virus schon gepackt«, erzählt der Sammler. Einen Vergleich mit der »Raupe Nimmersatt« lässt er sich gerne gefallen. Heute ist

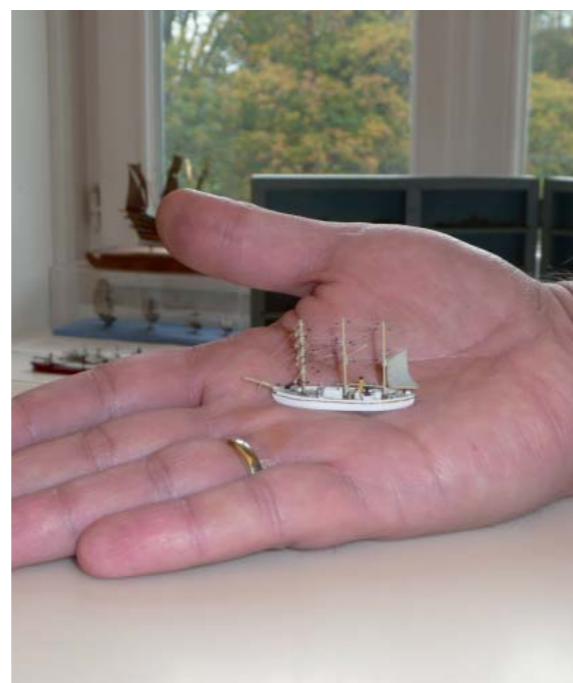
Wie soll man da den Überblick behalten? Ganz einfach: Die Exponate werden mit briefmarkengroßen Funk-Chips beklebt.

Die Exponate werden mit briefmarkengroßen Funk-Chips [RFID] beklebt – eine völlig neue Errungenschaft in der Museumslogistik, die in Zusammenarbeit mit T-Systems realisiert wurde: Auf jedem Chip ist eine Nummer gespeichert, die – verbunden mit einer Computerdatenbank – alle wichtigen Informationen preisgibt. So wissen die Profis von »Schenkerart«, dem Transportservice von Schenker speziell für Museen und Galerien, was eine Kiste enthält und was wo hingehört. »Wir glauben an den Erfolg dieser Technologie und hoffen, mit unserem Know-how weitere interessante Aufträge an Land zu ziehen«, verrät Siegfried Redeker.

Zu den kostbarsten Stücken der Sammlung zählen die Schiffsmodelle. Mit ihnen

er stolzer Besitzer von etwa 1000 Großmodellen – von der Hanse-Kogge bis zum modernen Kreuzfahrtschiff – und 25 000 Miniaturen im Maßstab 1:1250. Segelyachten dieser Größe haben in etwa das Format eines Pfefferminzbonbons. Auf ihnen fänden höchstens ein paar Flöhe Platz, die sich in den spinnenwebfeinen Leinen verfangen würden. Für den Transport der Winzlinge haben sich die Kunstpacker von Schenker etwas Besonderes ausgedacht: Sie finden in Pappkartons auf doppelseitigem Klebeband Halt und Schutz.

Unter den Großmodellen befinden sich auch einige kunstvolle Gebilde aus Bernstein, Silber, Nelken und Tierknochen, Raritäten von unschätzbarem Wert. Damit die



Neue Heimat für die maritimen Schätze: der Kaispeicher B. Die Modellpalette reicht vom riesigen Containerschiff bis zum Miniatursegler.

Schiffe bei ihrem Umzug nicht in Seenot geraten – und die Schenker-Mitarbeiter nicht Blut und Wasser schwitzen müssen –, wurden spezielle Transportkisten mit verstellbaren Einlegeböden gezimmert, in denen die Modelle rutschfest mit Gurten fixiert werden können.

Holstein sein bestes Stück, das 1700 Jahre alte Nydam-Boot an das Nationalmuseum in Kopenhagen. Wie aber lässt sich ein uraltes, 23 Meter langes Wikingerschiff durch die Gegend kutschieren, ohne dass es kaputtgeht? Man nehme reichlich Schaumstoff, wickele es ein und verstaue es sicher

durch Deutschland und die Schweiz. Oder sie versetzen 180 Soldaten der weltberühmten Terrakotta-Armee von Xi'an in China in die Kunst- und Ausstellungshalle von Bonn.

Bei allen Kunstwerken, ob Riesenskulptur oder Miniatur, gilt für die Logistiker das oberste Gebot: »Der Schutz des Objekts hat immer absolute Priorität.« Kunsttransporte werden stets von zwei Personen begleitet, und die Transportwege sind streng vertraulich. In den Fahrzeugen steckt modernste Technik wie GPS-Ortung und Luftfederung zum Schutz vor Erschütterungen. Gegen materialschädigende Klimaschwankungen verwendet Schenker Klima-Safes, in denen die Temperatur und Luftfeuchtigkeit des Ausgangsorts aufgenommen und stabil eingeschlossen werden. Am neuen Standort werden die Kisten samt Inhalt dann behutsam akklimatisiert. »Sicherheitskonzepte von Nagel zu Nagel« heißt das im Fachjargon der Kunstlogistiker.

So gibt es heute kaum noch ein Objekt, das sich nicht transportieren lässt – und kaum einen Weg des Unmöglichen. Und so kommt es eben auch mal vor, dass ein U-Boot fliegen lernt.

NICOLINE HAAS

→ Weitere Infos unter www.schenker.de, www.internationales-maritimes-museum.de und www.db.de/db-mobil

Bei allen Kunstwerken gilt für die Logistiker: »Der Schutz des Objekts hat absolute Priorität.«

Ein guter Museumslogistiker muss beides mitbringen: Fingerspitzengefühl für den Umgang mit filigranen Dingen – und die Fähigkeit, schwere, sperrige Lasten unfallfrei zu bewegen. »Das Tolle an der Museumslogistik ist doch, dass unsere Leistungen nicht in Tonnen gemessen werden, sondern an der Besonderheit unserer Aufgaben«, sagt Holger Schmeer, der seit 1989 für die Kunsttransporte von Schenkerart unter dem Dach der Spezialverkehre verantwortlich ist. »Jeder Umzug, jedes Exponat ist einzigartig und birgt neue logistische Herausforderungen.«

Und was haben sie schon alles bewegt in den vergangenen Jahren: 2003 verließ das Archäologische Landesmuseum Schleswig-

in einer verwindungsstarrten Kiste. So weit, so gut. Nur passte das Riesenpaket leider nicht durch die Tür. Deshalb musste auch noch ein Teil der Fassade vorübergehend abgetragen werden. Per Luftkissen-Schwembetechnik beförderte Schenker das Nydam-Boot schließlich auf einen Tieflader und auf der Straße nach Dänemark.

Früher musste man noch in die Ferne reisen, um die Kulturschätze anderer Völker kennenzulernen. Heutzutage reisen diese Schätze selbst um den Globus, über Land, Luft und See – und mit ihnen die Teams von Schenkerart. Mal holen die Kunstspezialisten des DB-Konzerns über 1000 Jahre alte Tempelskulpturen aus Kambodscha ab und fliegen sie für eine Ausstellungstournee quer

FOTOS: ELISABETH STIMMING (2), INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG, ACHIM WULTHAUP, NICOLINE HAAS