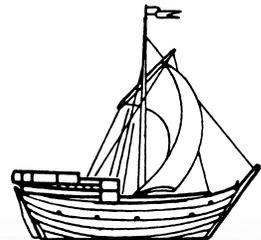


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2013



Bremer Hanse-Kogge

Einzel exemplar € 1,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:

Vor 25 Jahren wurde das Feuerschiff der Position „Elbe 1“ für immer eingezogen (S. 12 ff.). (Foto: © DSM) / Ein Rundgang über die Lloyd Werft bot den Fördervereinsmitgliedern viele neue Eindrücke (S. 21 f.). (Foto: Sabine Schulz)

### **Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums:**

1.4.–31.10.: täglich 10–18 Uhr

1.11.–31.3.: täglich, außer montags, 10–18 Uhr

24., 25. und 31.12.: geschlossen

### **Der Förderverein in eigener Sache**

Der Vorstand bittet alle Mitglieder, Adressenänderungen der Geschäftsstelle mitzuteilen, da der Förderverein jedes Jahr durch nicht gemeldete Anschriftenänderungen Mitglieder verliert. Gleichzeitig wird um Mitteilung bei Statusänderungen gebeten, zum Beispiel, wenn aus einem Studenten ein Berufstätiger oder aus dem Ehepaar eine Familie wird. Vielen Dank!

### **Mitarbeiter dieser Ausgabe**

Detlef Brinkmann, Altenberge; Alexander Cordes, DSM, Bremerhaven; Heinrich Fromm, Bremerhaven; Werner Gerke, Bremerhaven; Wolf-R. Kannowski, Brake; Petra Schütz, Sabine Schulz und Hanna Thamm, DSM, Bremerhaven.

### **Impressum**

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.,

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

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

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte.

Verantwortlicher Redakteur: Klaus-Peter Kiedel.

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

Bankverbindungen des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Konto-Nr. 1 008 200

Swift-Bic.: SBRE DE 22; IBAN DE 57 2905 0101 0001 0082 00

Commerzbank Bremerhaven (BLZ 292 800 11) Konto-Nr. 452 660 000

Swift-Bic.: DRESDEFF 292; IBAN DE 45 2928 0011 0452 6600 00

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 9, 2011.

Satz, Druck und Layout: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Nachdruck und Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

DEUTSCHE SCHIFFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 1,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

35. Jahrgang, 2013.



## **Schiffahrtsgeschichte**

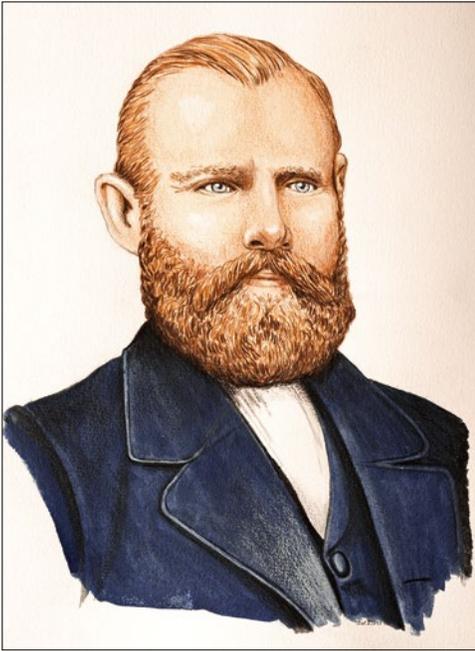
Detlef Brinkmann	Die zweite deutsche Polarexpedition 1869–70	2
Heinrich Fromm	Der heilige Nikolaus und seine Bedeutung für unsere Küste und die Schifffahrt	8
Wolf-R. Kannowski	Feuerschiffe	12

## **Berichte aus dem Museum**

Hanna Thamm	Die Mitgliederversammlung 2013 des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum	16
Sabine Schulz	Ein Rückblick auf das Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung am 4. und 5. Mai 2013	21
Werner Gerke	Sonntag der Seefahrt – Eine Tradition der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven	23
Petra Schütz	Schiffahrtszeitschrift „Hansa“ jetzt online verfügbar – Förderverein unterstützte Projekt der DSM-Bibliothek	25
Alexander Cordes	Auf dem Weg zum virtuellen Museum – Neues Datenbank-Projekt zum Thema „Kreuzfahrt“	27
	Notizen aus dem DSM	U3
	Impressum/Titelbild	U2

# Die zweite deutsche Polarexpedition 1869–70

## Teil I: Die Ausreise



Carl Koldewey – nach einem zeitgenössischen Porträt.  
(Alle Bilder zu diesem Beitrag hat der Autor selbst gemalt.)

Seine Majestät höchstpersönlich gibt sich die Ehre. Wilhelm I. hat es sich nicht nehmen lassen, einem Ereignis von nationalem Interesse sein royales Geleit zu geben. Als König von Preußen ist er der bedeutendste Landesherr im Norddeutschen Bund. Nach dem Sieg über Österreich 1866 bei Königgrätz ist Preußen zur deutschen Hegemonialmacht aufgestiegen. Und hat die norddeutschen Fürstentümer und Hansestädte in einem vorläufigen deutschen Bundesstaat um sich geschart. Noch ahnen nur wenige, dass ein weiterer Krieg geführt werden wird, in dessen Verlauf auch die süddeutschen Staaten in ein dann gemeinsames Reich integriert werden.

Aber nach Ereignissen zur Förderung einer nationalen Identität sehnen sich schon jetzt viele Deutsche. Als bekannt wird, dass eine zweite deutsche Polarfahrt geplant wird, bilden sich überall im Lande Komitees zur Unterstützung dieser Idee. Angesichts dieses öffentlichen Interesses verwundert es nicht, dass sich neben seiner königlichen Hoheit noch weitere Polit-Prominenz eingefunden hat: Otto Graf von Bismarck, Kanzler Preußens und des Norddeutschen Bundes, Friedrich Franz II., Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, Helmuth Graf von Moltke, der Stratege von Königgrätz, sowie der preußische Kriegs- und Marineminister Albrecht Graf von Roon.

Nun, an diesem 15. Juni des Jahres 1869, begrüßt seine Majestät die Kapitäne und Wissenschaftler der Forschungsreise per Handschlag. Dass er sich hier in Bremerhaven eingefunden hat, ist dem Kapitän und Expeditionsleiter Carl Koldewey zu verdanken. Er hatte am 28. Mai desselben Jahres anlässlich einer Audienz dem König die Pläne der Expedition erläutert. Der beeindruckte Monarch beehrte daraufhin, Besatzung und Schiffe persönlich kennen zu lernen.

Alexander Georg Mosle, Vorsitzender des „Bremischen Comité für die Zweite Deutsche Nordpolarfahrt“ hält eine kurze Ansprache, danach lässt sich der hohe Besuch die GERMANIA zeigen. Das Schiff ist eigens für diese Expedition konstruiert worden. *„Es ist ein großer Irrthum, wenn man meint, es seien große Schiffe erforderlich, um die arktische Entdeckung weiter zu fördern. Gerade das Gegentheil findet Statt; meine eigenen Erfahrungen und die Urtheile der ersten und letzten arktischen Seefahrer sprechen sich ganz entschieden für kleine Schiffe aus, und zwar je kleiner, desto besser, sowohl wegen ih-*

rer besseren Manövrierfähigkeit als auch ihrer verhältnismässig viel bedeutenderen Stärke. Da man aber Dampfkraft haben und ausserdem bedeutendes Material und viel Proviant mitnehmen muss, auch genügende Bequemlichkeit für die Besatzung erforderlich ist, so darf man um deswillen nicht gar zu kleine Dimensionen nehmen. Ein 150 bis 200 Tonnen grosses, stark gebautes Schiff, mit Schoonertakelung und einer Hochdruckhülfsmaschine versehen, möchte das geeignete Schiff sein.“ So beschreibt Koldewey die Anforderungen an die Forschungsschiffe in seinem Bericht über die erste deutsche Polarexpedition. Sowohl das Bremer Polarkomitee als auch der Geograf August Petermann, der erneut einer der maßgeblichen Initiatoren der Expedition ist, folgen diesem Rat und beauftragen die Werft Johann C. Tecklenborg in Bremerhaven mit dem Bau. Dort entsteht ein Schiff mit einer Länge von 31,5 Metern, einer Breite von 8 Metern und einem Tiefgang von maximal 4 Metern. Der geringe Tiefgang soll ein Manövrieren in küstennahen Eisregionen erleichtern. Um das Schiff gegen die Gefahren des Eises zu wappnen, wird die sogenannte Spikerhaut, eine zusätzliche Beplankung aus Eiche, aufgetragen, auf dieser werden dann noch Platten aus Eisenblech vernagelt. Die Dampfmaschine an Bord stammt von der Bremer Firma C. Waltjen, die Kraftübertragung erfolgt über eine Welle auf eine zweiflügelige Schraube. Da das Schiff auf den langen Passagen aber überwiegend mit Segeln fahren soll, erhält es eine für die Zeit übliche Schonertakelung. Insgesamt schlagen für den Bau 18.000 Taler zu Buche. Die Fertigstellung geschieht in Rekordzeit, fünf Wochen nach der Kiellegung folgt bereits am 16. April 1869 der Stapellauf. Zur Tauglichkeit des Schiffes für die Eisfahrt bemerkt Moritz Lindeman, als Journalist zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit des Polarkomitees: *„Die scharfe Bauart wird immer bewirken, dass das Schiff eber eventuell aufs Eis gehoben wird, als dass es zwischen dem Eise gefangen bleibt.“*

Das entspricht im Prinzip der Rumpfform der FRAM, mit der Fridtjof Nansen ein Vierteljahrhundert später weltberühmt werden wird.

Auch für die Seeleute wird dieser Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis. Nachdem der König die Kapitäne und Wissenschaftler begrüßt hat, wendet er sich an die Mannschaft, richtet ein paar wohlgesonnene Worte an sie und spricht sogar persönlich mit einigen von ihnen. Viele der Männer lassen sich das erste Mal auf das Abenteuer einer Expedition ein. Aber auch einige bewährte Seeleute befinden sich unter ihnen: Heinrich Sengstacke, jetzt 1. Steuermann auf der GERMANIA, war dereinst 2. Steuermann auf der GRÖNLAND, Richard Hildebrandt, ehemals 1. Steuermann unter Koldewey, erhält diese Position nunmehr auf der HANSA. Unter der Besatzung der GERMANIA hat der Matrose Peter Iversen schon an der 1. Deutschen Nordpolarfahrt teilgenommen, auf der HANSA sind es Paul Tilly und Heinrich Büttner.

Unter den Anwesenden ist August Petermann nicht zu finden. Der Geograf ist verstimmt, weil Koldewey und das Polarkomitee seine ursprünglichen Pläne für undurchführbar gehalten haben. Ihm schwebte vor, dass sich die Expedition teile und die Schiffe auf getrennten Wegen vorgehen: Die Besatzung des ersten Schiffes sollte auf dem Landwege in Ostgrönland so weit als möglich nach Norden vordringen, während das zweite Schiff das gleiche Ziel zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja auf dem Seewege verfolgen sollte. Das halten Koldewey und die Mitglieder des Polarkomitees für zu gewagt. Ihnen schwebt vielmehr vor, dass das Begleitschiff der Versorgung des Hauptschiffs dienen soll. Ursprünglich hatte man daher der GRÖNLAND eine zweite Chance verschaffen wollen. Bei der Kalkulation der Dauer der Reise sowie der Lademenge – allein schon an Kohle für die Dampfmaschine der GERMANIA – wird jedoch bald klar, dass sie dafür zu klein ist. Und so wird die preußische Schonerbrigg FULTON erworben. Der 1864 erbaute Schoner wird in HANSA umbenannt und nach dem Vorbild der GERMANIA bei F.W. Wencke & Co. in Bremerhaven ebenfalls von außen mit Spikerhaut und Eisenblechen geschützt. Von innen werden mehrere Querbalken zur Stützung des Rumpfes bei erhöhtem Eisdruck angebracht. Als Kommandant wird Friedrich He-

gemann benannt. Er verfügt über mehrjährige Erfahrungen im Polarmeer als Kapitän eines Wal-fängers und gilt als ruhig und besonnen.

Dann ist es endlich so weit: Unter dem Jubel einer tausendköpfigen Menge und begleitet von Böllerschüssen ziehen die Schleppdampfer SIM-SON und VULCAN die über die Toppen geflaggtten Forschungsschiffe aus dem Hafenbecken in die Wesermündung. Mehr als ein Jahr wird vergehen, bis die Menschen daheim vom Schicksal der Schiffe und ihrer Besatzungen erfahren werden. Wehmütig schauen die Männer zurück, unsicher, ob sie ihre Heimat je wiedersehen werden. Sie ahnen nicht, dass ihnen Abenteuer und Bewährungsproben bevorstehen, deren Ausmaß ihre Vorstellungskraft übersteigt.

Aus der Weser geht es ins offene Meer. Nachdem man nachts Helgoland passiert hat, nimmt der Wellengang zu. Die schwere See und ein kräftiger Wind aus Nordwest werden die Schiffe die nächsten vier Tage beschäftigen und vor allem die Wissenschaftler unter der Seekrankheit leiden lassen.

Als am 19. Juni der Seegang für kurze Zeit nachlässt, ordnet Koldewey einen Schleppversuch an. Die GERMANIA wird die HANSA einige Seemeilen unter Dampf ziehen. Die Übung gelingt anstandslos, aber es dauert nicht lange, bis sich wieder ein starker Nordwestwind einstellt, der die beiden Schiffe zum ständigen Kreuzen zwingt. Eine Woche nach der Schleppübung treffen sie auf ein niederländisches Fischerboot. Gegen Salzfleisch, Speck und Branntwein tauschen sie frischen Fisch ein und klären die erstaunten Fischer über ihre Mission auf. Diese bitten um den Besuch eines Arztes, da ihr Kapitän einen ungeplanten Zusammenstoß mit dem Großbaum erleiden musste. Dr. Adolf Pansch, Schiffsarzt auf der GERMANIA, begleitet die Fischer auf ihr Schiff und behandelt sowohl den Skipper als auch einen an Skorbut erkrankten Matrosen. Der dankbare Kapitän lässt es sich nicht nehmen, im heimischen Hafen über das Treffen zu berichten und so erscheint am 21. Juli 1869 im „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ ein Bericht über den ersten Teilabschnitt der Reise.

Am 4. Juli ereignet sich auf der GERMANIA ein dramatischer Zwischenfall: Dr. Rudolph Copeland, ein in England geborener Astronom, schießt eine Möwe, doch das Tier entzieht sich der wissenschaftlichen Untersuchung durch einen Sturz ins Meer. Spontan und ohne nachzudenken springt ein Matrose in voller Kleidung ins Wasser und erreicht schwimmend den toten Vogel. Erst jetzt registriert er, dass sich das in voller Fahrt befindliche Schiff beständig von ihm entfernt. Jetzt ist Eile geboten, denn im 7° kalten Wasser verbleiben ihm nur wenige Minuten zum Überleben. Für das Losbinden des Rettungsbootes verbleibt keine Zeit, die Taue werden kurzerhand gekappt. Das Boot klatscht mitsamt Besatzung ins Wasser und schon kurze Zeit später rudert man unter Einsatz aller Kräfte in Richtung des Unglücklichen. Der ist schon steif gefroren und fast bewusstlos, als er von seinen Rettern ins Boot gezogen wird. Schnell wird noch die Möwe gesichert, dann pullen die Matrosen zurück zum Mutterschiff. An Bord erwartet den Unvernünftigen nicht nur ein Schluck Cognac zur Wiederbelebung, sondern vor allem eine kräftige Standpauke des Kapitäns, den das unbesonnene Handeln erzürnt. Von weiteren disziplinarischen Maßnahmen sieht Koldewey indes ab.

Neben Dr. Copeland nehmen noch fünf weitere Gelehrte an der Expedition teil: Auf der HANSA der Zoologe, Ethnologe und Anthropologe Dr. Reinhold Buchholz sowie der Geologe Dr. Gustav Laube, auf der GERMANIA der Astronom Dr. Karl Börgen sowie der Alpinist und Polarforscher Julius Payer. Und auch der Schiffsarzt Dr. Georg Pansch wird sich als Vertreter der Zoologie, Botanik, Ethnologie und Anthropologie forschenden Aufgaben widmen. Denn bei dieser Polarfahrt wird dem wissenschaftlichen Auftrag ein größerer Wert beigemessen als noch bei der vorangegangenen. Das hat August Petermann gleich als Erstes in den 31 Paragraphen umfassenden „Instructionen für die zweite Deutsche Nordpolar-Expedition“ manifestiert. Die in § 9 beschriebene Hauptaufgabe ist die geografische Erkundung oberhalb 75° 14' nördlicher Breite der Nordpolarregion in Ostgrönland – entweder



Die HANSA im Schlepp der GERMANIA.

auf dem Festland oder entlang der Küste. Petermann ist noch immer davon überzeugt, dass der Expedition der Nachweis seiner These vom offenen Polarmeer gelingen wird und sie auf dem Wasserweg den Nordpol erreichen könnte.

In der Nacht vom 6. auf den 7. Juli passiert man den Polarkreis. Ab jetzt wird es bis in den Herbst hinein Tag bleiben. Bei der unvermeidlichen Polartaufe für die „green hands“ an Bord amüsieren sich die Matrosen prächtig, während die in erster Linie betroffenen Wissenschaftler erleichtert sind, dass sich die Prozedur in einem für sie erträglichen Rahmen abspielt.

Nebel stellt sich ein und wird zum ständigen Begleiter der Schiffe. Als man am 9. Juli die Insel Jan Mayen passiert, zeigt sie sich nur verschämt hinter einem Nebelschleier. Doch das reicht aus, um die Sehnsucht der Forschungsreisenden nach festem Boden unter den Füßen zu nähren. Aber Koldewey lehnt ab. Die Ostküste ist zu unwirtlich zum Anlanden und ein Umweg zur Westküste kommt nicht in Frage. Durch das ständige Kreuzen gegen den vorherrschenden Nordwestwind hat man schon zu viel Zeit verloren.

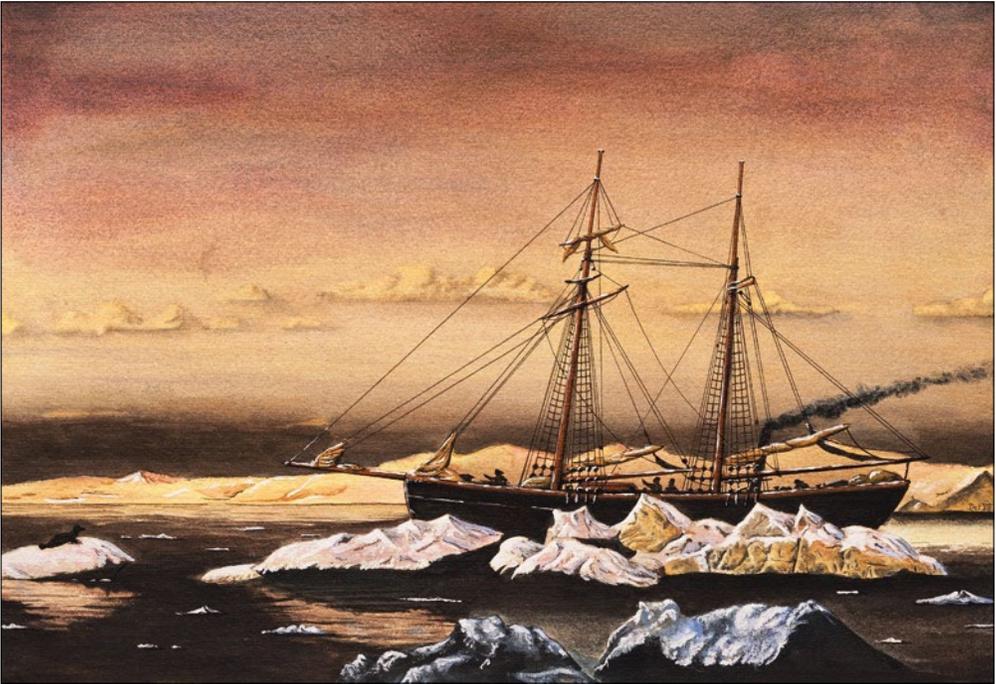
In der folgenden Nacht verlieren die beiden Schiffe im dichten Nebel den Kontakt. Zwar er-



Die GERMANIA vor Ostgrönland.

tönen die Nebelhörner, doch offenbar ist man außer Hörweite. Von nun an versuchen beide, zur Küste Ostgrönlands vorzudringen. Die Instruktionen schreiben vor, dass man im Falle des Kontaktverlustes sich gegenseitig auf  $74,5^\circ$

nördlicher Breite zu suchen habe. Noch weitere fünf Tage benötigt man, um zur Eiskante vorzudringen. Im anhaltenden Nebel lässt sich das Eis zunächst nur akustisch vernehmen. Ein fernes, sich langsam näherndes Brausen kündigt von der



Die GERMANIA fährt ins Eis.

gegen das Eis brandenden See. Nur einen kurzen Moment lichten sich die Nebelschleier und lassen die Männer staunend verstummen: „... da, wie mit einem Zauberschlage theilen sich die Nebel, und vor uns, in der Entfernung von wenigen hundert Schritten, liegt es klar da: das Eis, in langer Linie, wie ein vielgezacktes Felsenufer mit blauen in der Sonne glitzernden Wänden, an denen der Schaum der Wogen hoch emporspritzt, oben mit blendendweissem Schnee dicht bedeckt“, wird sich Dr. Pansch später an den faszinierenden Augenblick erinnern. Und auch wenn sie der Nebel sofort wieder gefangen nimmt, hat ihnen dieser kurze Moment Gewissheit verschafft: Hier ist das Eis so dicht, dass an ein Durchkommen zur Küste nicht zu denken ist. Sie halten daher bei eingeschränkter Sicht weiter nördlichen Kurs. Dann, am 18. Juli, dreht der Wind auf Süd und sorgt erstmals seit Jan Mayen für eine klare Sicht. Die Männer genießen das helle, sonnige Licht. Schließlich kann man auf beiden Schiffen am Horizont jeweils ein weißes Segel ausmachen. Die Hoffnung steigt, sich wieder gefunden zu ha-

ben, und tatsächlich ist man kurze Zeit später wieder vereint. Während die GERMANIA die HANSA vorübergehend in Schlepp nimmt, vereinbaren die Seeleute als nächsten Treffpunkt für den Fall neuerlicher Trennung die Sabine-Insel. Die Gelehrten hingegen feiern bei einem Glas Wein ein fröhliches Wiedersehen. Sie ahnen nicht, dass dies ihr letztes Zusammentreffen ist.

Als in der Nacht vom 19. auf den 20. Juli das Treibeis dichter wird, fordert man auf der GERMANIA mit dem Signal „come within hail“ die HANSA auf zu folgen und versucht, dem Eis auf östlichem Kurs auszuweichen. Auf der HANSA versteht man hingegen das Signal als „long stay a-peak“, was Kapitän Hegemann als Aufforderung interpretiert, einen westlichen Kurs einzuschlagen. Man setzt mehr Segel und gerät mitten hinein ins Eis. Als man den Irrtum realisiert, ist es zu spät. Die HANSA ist im dichten Eis nicht in der Lage umzudrehen und driftet rückwärts weiter ins Treibeis. Nun sind die Schiffe wieder getrennt. Sie werden sich nie wieder begegnen.

(Fortsetzung folgt im nächsten Heft.)

# Der heilige Nikolaus und seine Bedeutung für unsere Küste und die Schifffahrt

Schon sehr früh war Bischof Nikolaus ein volkstümlicher Heiliger, verehrt und hoch angesehen in Ost und West. Charles W. Jones, einer seiner Biografen, behauptet, Nikolaus sei wohl der am meisten verehrte und populärste Heilige. Nun, mag er sich mit dem heiligen Antonius von Padua um dieses Attribut streiten, von dem Kenner dasselbe sagen. Unbestritten ist, dass sehr viele Menschen in irgendeiner Form ihren Namen vom heiligen Nikolaus herleiten – ob sie Klaus, Klaasen, Nicolai, Nicola, Nicole oder Nick heißen. Fünf Päpste dieses Namens kennt die Papstgeschichte, und unzählige Kirchengemeinden in aller Welt haben ihn zu ihrem Schutzpatron erkoren. Auch in Bremerhaven gab es bis vor kurzer Zeit eine Nikolauskirche. Viele Seiten kann man füllen, wenn man sich mit dem Brauchtum anlässlich seines Festtages, dem 6. Dezember, beschäftigt. Nur sehr wenig aber kann man zu Papier bringen, wenn man historisch Belegbares hinsichtlich seiner Person sucht. Deshalb hat ihn auch die katholische Kirche während des zweiten Vatikanischen Konzils als historische Person aus dem Heiligenkalender gestrichen. Die Legende Nikolaus ist jedoch geblieben.

Als geschichtlich beglaubigt kann gelten, dass Nikolaus im 4. Jahrhundert als Bischof von Myra – in der heutigen Türkei gelegen – gewirkt hat. Sein Vater Euphemius war sehr reich, dabei fromm und wohlthätig. Seine Mutter Anna war die Schwester des früheren Erzbischofs von Myra. Angeblich kündigte ein Himmelsbote den Eltern

seine Geburt an mit der Aufforderung, den Sohn auf den Namen Nikolaus zu taufen. Nach Abschluss einer guten Ausbildung weihte ihn sein Onkel zum Priester, das Volk von Myra wählte ihn später zum Bischof. Während der Christenverfolgung Kaiser Diocletians und seines Nachfolgers Galerius – sie dauerte von 303 bis 311 n. Ch. – verdiente Nikolaus sich den Ehrennamen „Bekenner“. Nach Einführung der christlichen Religion durch Kaiser Konstantin kehrte Nikolaus in sein Bischofsamt nach Myra zurück, wo er zwischen 350 und 355 verstarb. Seit dem 8. Mai 1087 ruhen seine Gebeine allerdings in der Basilika San Nicola im süditalienischen Bari. Bareser Kauf- und Seeleute hatten dieselben aus seinem Grab in Myra stehlen lassen und unter großem Aufwand in ihre Stadt verbracht. Daher wird an diesem Datum in Süditalien ein Nikolausfest gefeiert, das dem am 6. Dezember in nichts nachsteht: Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung finden dabei unter anderem Prozessionen zu Lande und zu Wasser statt.

Interessanter, als sich mit dem Brauchtum weiter zu befassen, ist es für uns, nach der Bedeutung des heiligen Nikolaus für die Seefahrt sowie für unsere Küste und ihre Bevölkerung zu fragen. Im 6. Jahrhundert begann die Verehrung des Heiligen in Griechenland und dann zunächst in den slawischen Ländern. Russland, Serbien und Kroatien wählten ihn als ihren Landespatron. Erst im 8. Jahrhundert wurde er in Rom populär. Die byzantinische Prinzessin Theophanu, die 972 Kai-

Im Besitz des DSM befindet sich ein Tafelbild aus dem 17. Jahrhundert, das den Heiligen Nikolaus als Schutzpatron der Seeleute zeigt. Ähnliche Darstellungen sind auch in Kirchen zu sehen, wie zum Beispiel in der Danziger Marienkirche in einem Altarbild aus dem 15. Jahrhundert.



ser Otto II. heiratete, gab als Kaiserin die Initialzündung für die Nikolausverehrung in Mittel- und Westeuropa. 980 wurde in Brauweiler erstmalig in Deutschland eine Kirche dem heiligen Nikolaus geweiht. Bald kannte seine Verehrung keine Grenzen mehr und es war nicht verwunderlich, dass auch die Hanse als länderübergreifende Vereinigung ihn zu ihrem Schutzpatron erwählte, denn die Rolle des „Brückenbauers“ scheint auf ihn zugeschnitten zu sein. Wird er doch mit Benedikt von Nursia, der großen Gestalt aus der Westkirche, und Cyrill und Methodius, den großen Slawenaposteln der Ostkirche, in einem Atemzug genannt. Seine Rolle als Schutzpatron der Seefahrer bekam Nikolaus noch zu seinen Lebzeiten, also bereits im 3. oder 4. Jahrhundert. Historiker und Archäologen glauben, genügend Beweise dafür vorlegen zu können, dass die Christen Nikolaus an die Stelle des Meeresherrn Poseidon setzten, denn sie kennen eine Reihe von Orten, an denen Heiligtümer Poseidons in Heiligtümer für Nikolaus umgewandelt wurden. Seeleute brachten dem Heiligen Nikolaus als Dank für ihre Rettung Gaben dar und übertrugen damit den heidnischen Brauch, Poseidon nach überstandener Gefahr zu opfern, auf die christliche Religion. In einer umfangreichen Sammlung von Geschichten wird die Rettung aus Seenot durch den heiligen Nikolaus erzählt. In der vermutlich ältesten Erzählung erfahren wir, dass der zu der Zeit in Myra wirkende Bischof der Besatzung eines sinkenden Schiffes erschien, nachdem diese ihn mit lauter Stimme um Hilfe angerufen hatte. Nikolaus glättete die Meereswogen und rettete das Schiff vor dem Untergang. Daraufhin änderten die Seeleute ihren Kurs und fuhren nach Myra, um ihrem Retter auf Knien zu danken. Nikolaus wies jeden Dank mit der Belehrung zurück, dass die Rettung allein der Barmherzigkeit Gottes zu verdanken sei. Die Geretteten sorgten dafür, dass ihr Erlebnis überall bekannt wurde und berichteten von der demütigen Geisteshaltung, der ärmlichen Kleidung, der überzeugenden Rednergabe und der grenzenlosen Güte des Bischofs Nikolaus. Spätestens im 8. Jahrhundert kannte man diese Darstellung an vielen Küsten des Mittelmeers. Der

Normannenchronist Oderich lässt uns wissen, dass auch Wilhelm der Eroberer im Jahr 1066 vom Heiligen Nikolaus aus Seenot gerettet wurde, in die er bei der Überquerung des Ärmelkanals geraten war. Die Erzählung von der Rettung des späteren Siegers der Schlacht von Hastings wurde schnell sehr populär und war es noch in den Tagen des Christoph Columbus. Sie inspirierte die besten Schriftsteller und Maler jener Tage, und ihre Werke hatten einen großen Einfluss auf den Seefahrer und Entdecker aus Genua.

Der Ruhm des Nikolaus wuchs. Bald hatten sämtliche Schiffe ein Nikolausbild an Bord, vor dem ständig eine Lampe brannte, Modelle von Schiffen wurden als Motivgeschenke in Nikolauskirchen aufgestellt, und in Gefahrensituationen rief man ihn und die Gottesmutter Maria unter dem Attribut „Stella Maris – Meeresstern“ an.

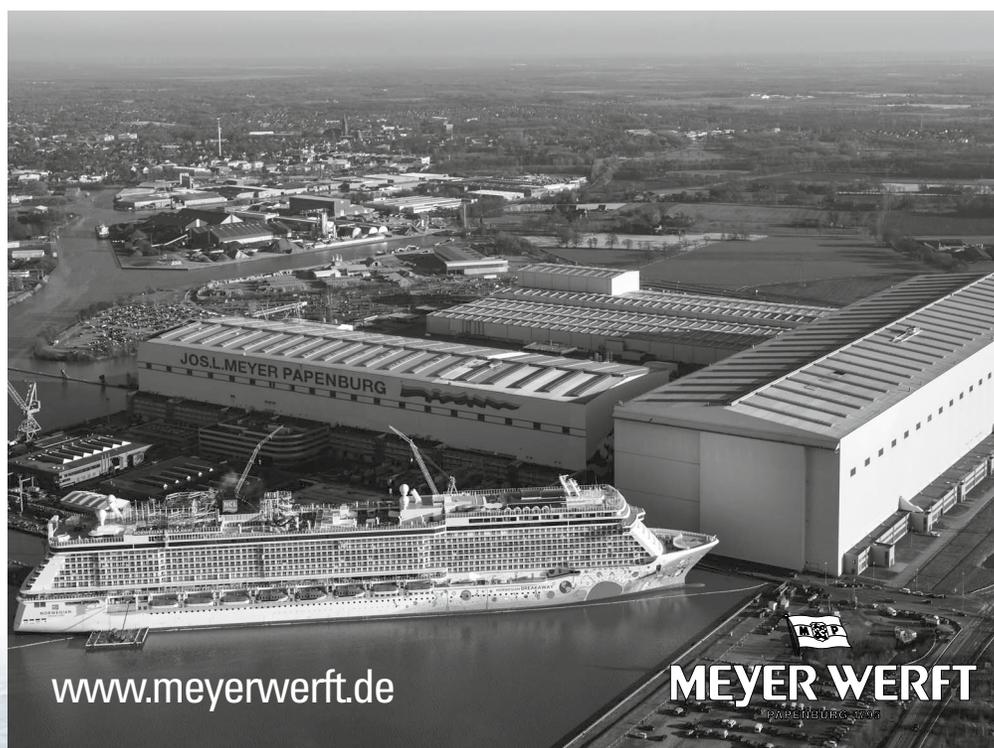
Aber all das bisher Gesagte liegt uns ferner als die Tatsache, dass Bremerhaven inmitten des Landkreises Cuxhaven liegt, dessen Schutzpatron der Heilige ist. Das Wappen von Cuxhaven zeigt auf Goldgrund über von Rot und Silber wellenförmig geteiltem Schildfuß die Figur des heiligen Nikolaus in grünem silbergerändertem Ornat, mit silbernen Schuhen und silbernem Krummstab, dessen Krümme in einer vierblättrigen Rose endet, die rechte Hand zum Segen erhoben, mit silbernen Haaren und natürlicher Fleischfarbe. Der wellenförmige Schildfuß weist auf die durch Deiche geschützten Marschen an Elbe- und Wesermündung hin. Der heilige Nikolaus als Schutzpatron der Schiffer und Küstenbewohner kommt in regionalen Siegeln seit dem 13. Jahrhundert vor. Das heutige Wappen des Landkreises Cuxhaven ist aus Motiven der Vorgänger-Landkreise gebildet: Die Figur des Heiligen stammt aus dem Wappen des Landkreises Hadeln, der Schildfuß aus dem des Landkreises Wesermünde. Es wurde in dieser Form am 11. Juni 1979 von der Bezirksregierung Lüneburg genehmigt. Als unsere Region im 13. Jahrhundert den heiligen Nikolaus für sich entdeckte, war allerdings schon ein Jahrtausend vergangen, seitdem dieser Heilige erstmals Patron der Seeleute und Küstenbewohner geworden war.

Doch kehren wir zurück in unsere Zeit, die – wie ehemals die Hanse – sich vor allem der Privilegien des Heiligen als Brückenbauer versichern möchte. Es ist zu vermuten, dass Nikolaus Pate gestanden hat, als der Lothringer Robert Schumann am 9. Mai 1950 die Idee von der Montanunion bekannt machte und damit das Werden Europas einläutete, denn auch Lothringen ist Nikolausland, und ein Teil der Reliquien des Heiligen befindet sich dort. Seit dem Jahre 2005 existiert nun die so genannte Frankfurter Nikolausinitiative, deren Ziel es ist, den Heiligen zum Schutzpatron eines vereinten Europas zu machen, was viele Politiker begrüßen würden. Unter diesem Gesichtspunkt ist es sicher ein schöner Zufall, dass 2013 mit dem Beitritt Kroatiens zur EU nach Lothringen ein weiteres Nikolausland Mitglied der EU geworden ist.

Man kann nur hoffen, dass der gutmütige Heilige angesichts der großen Erwartungen, die Länder und Völker an ihn haben, auch noch Zeit für die Bitten der einzelnen Menschen und der An-

gehörigen jener Berufe hat, die ihn wegen seiner Privilegien zu ihrem Patron erwählt haben. Viele unserer Zeitgenossen mögen allerdings kein Verständnis dafür haben, dass er auch als der Schutzpatron der Pfandleiher und Banker gilt und somit im Zweifel selbst die modernen Hedgefondsakrobaten zu seiner Klientel rechnen muss – doch dafür kann der gütige Nikolaus nichts. Nach allem, was wir von ihm wissen, hat er sich vor allem der Alltagssorgen der kleinen Leute angenommen. Deshalb dürfen wir glauben, dass er selbst lieber die Schirmherrschaft über die Occupy-Bewegung übernehmen würde als dass er die Aktionen der Finanzhaie mit seinem Segen begleitet.

Niemand wird sich wundern, dass, wer sich eingehender mit der besonderen Beziehung des heiligen Nikolaus zu unserer Gegend befassen will, auch im Deutschen Schiffahrtsmuseum fündig wird. Schließlich ist das DSM in einer Stadt beheimatet, die sich als Oberzentrum eines „Nikolauslandes“ versteht.



[www.meyerwerft.de](http://www.meyerwerft.de)

**MEYER WERFT**  
PAPENBURG

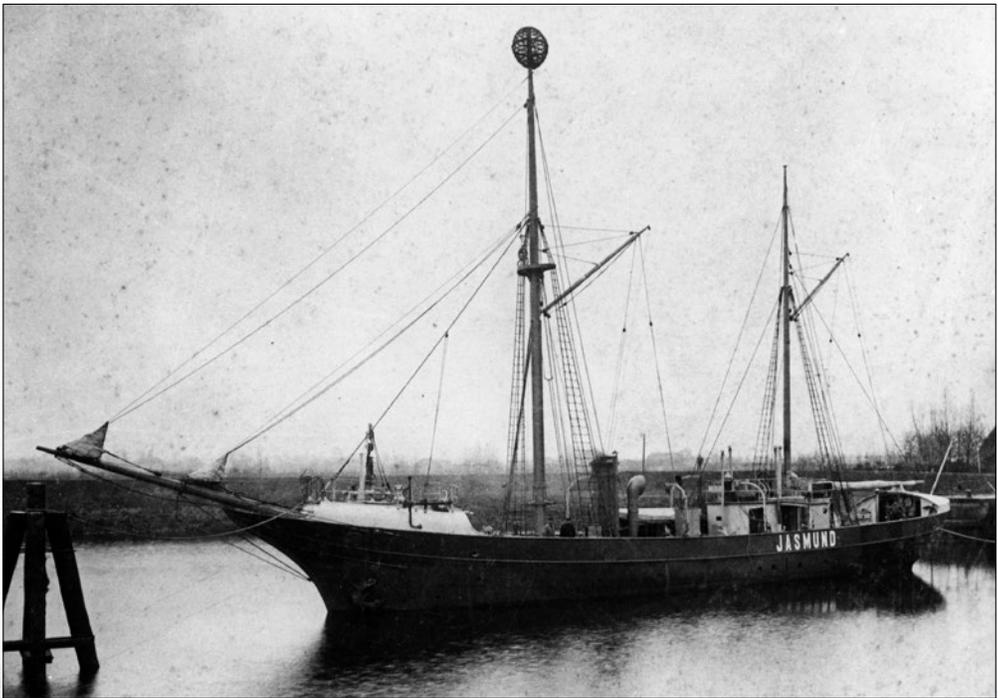
# Feuerschiffe

Vor 25 Jahren – 1988 – ging in Deutschland die Ära der bemannten Feuerschiffe zu Ende. Am 22. April 1988 wurde mit der BÜRGERMEISTER O'SWALD (II) von der Station „Elbe 1“ das vorletzte, am 15. Juli 1988 mit der BORKUMRIEF (IV) das letzte bemannte deutsche Feuerschiff eingezogen. Beide Positionen wurden durch unbemannte Feuerschiffe besetzt.

1815 war vor der Eidermündung das erste „Leuchtschiff“, die königlich dänische Eider-Lotsengaliote, in der Deutschen Bucht ausgelegt worden. Das Leuchtfeuer hatte aus einer an einer Wippe befestigten Laterne bestanden. Es folgten 1816 an der Elbe das Feuerschiff SEESTERN und 1818 an der Weser DER PILOT. Im Laufe der nächsten Jahrzehnte wurden nach und nach weitere

Stationen an den deutschen Küsten der Nord- und Ostsee eingerichtet, für die es im Laufe der Zeit insgesamt 75 Feuerschiffe gab.

Anfangs waren diese Schiffe aus Holz, hatten hochziehbare Laternen und eine Schonerbese-gelung. Die Feuer wurden ursprünglich mit Rüb-öl, später Petroleum, Öl- und Fettgas und zuletzt elektrischer Energie unterhalten. Das erste Leuchtschiff aus Eisen, die 1858 für die Elbe in Dienst gestellte NEPTUN, war kein geglückter Entwurf, das Schiff hatte schlechte See-eigenschaften. Als technische Errungenschaft bemerkens-wert war jedoch die 1878 aus England gelieferte Drehfeuereinrichtung mit Uhrwerksantrieb, die sich heute als Exponat im Deutschen Museum in München befindet. Zunehmend wurden ab den



Für die Station vor der Halbinsel Jasmund, nordöstlich von Rügen, lieferte die Werft von Jos. L. Meyer in Papenburg 1911 dieses Feuerschiff. (Foto: Meyer Werft, Archiv DSM)



Das 1918 auf der Position „Elbe 1“ in Dienst gestellte Feuerschiff BÜRGERMEISTER O'SWALD ging 1936 in einem Orkan mit der gesamten Besatzung verloren. (Foto: Archiv DSM)

1880er Jahren eiserne, später stählerne Leuchtschiffe erbaut. Das erste eigentliche Feuerschiff, also ein Schiff mit einem Feuerturm, war 1904 die FEHMARNBELT (I), deren Turm heute vor dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ausgestellt ist.

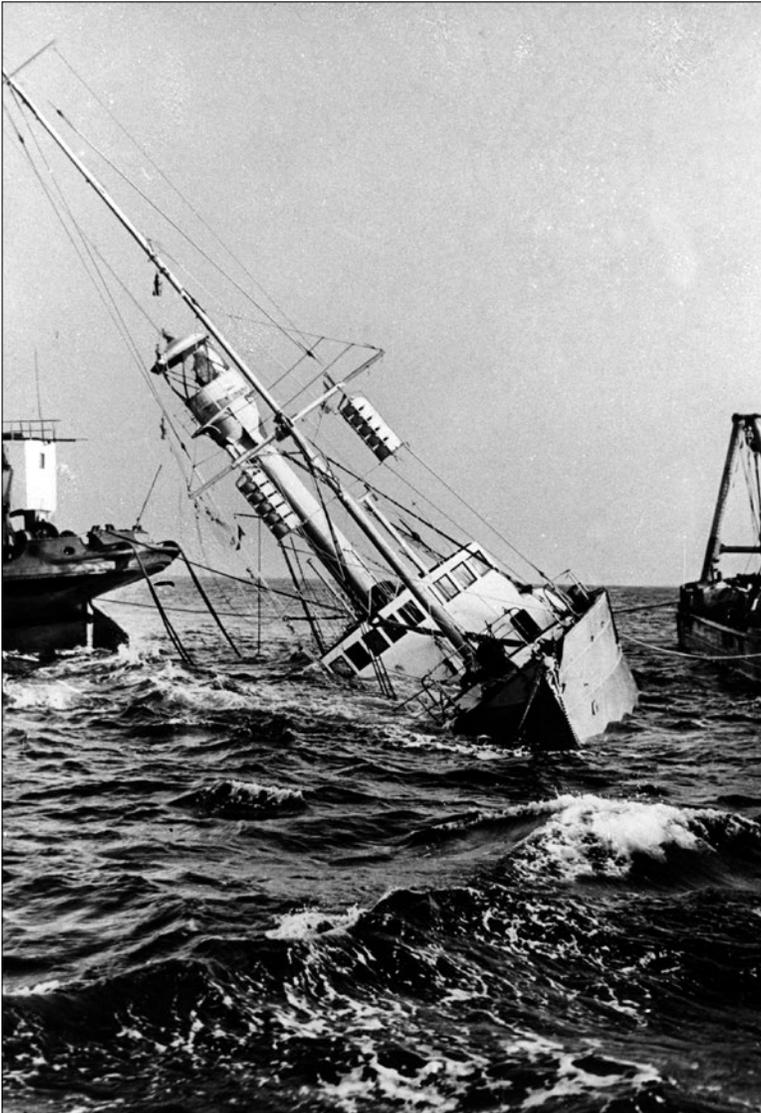
Als das erste deutsche Feuerschiff mit eigenem Antrieb und zugleich Typschiff einer Viererserie, ausgerüstet mit einer kohlegefeuerten Dampfmaschine und zusätzlich einer Notbesatzung, wurde die 1906 bei der AG „Weser“ gebaute RESERVE SONDERBURG, später KIEL bekannt.

Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurden in Nord- und Ostsee insgesamt 24 deutsche Feuerschiffspositionen eingerichtet, die mit einer entsprechenden Zahl von Schiffen zuzüglich Reserveschiffen besetzt wurden.

Am 27. Oktober 1936 ging in einem Orkan die BÜRGERMEISTER O'SWALD (I) auf der Position „Elbe 1“ mit der gesamten Besatzung durch Untergang verloren. Die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges forderten unter anderem auch acht Feuerschiffe als Opfer. Da während des Krieges

an den Feuerschiffen seit Jahren nichts für die Erhaltung getan worden war, wurden nach 1945 als vorrangige Maßnahmen Grundinstandsetzungen einschließlich Modernisierung und Umbau der nicht effizienten kohlegefeuerten Dampfanlagen auf Dieselmotoren erforderlich. Feuerschiffneubauten besetzten 1948 mit der BÜRGERMEISTER O'SWALD (II) und 1957 mit der BORKUMRIFF (IV) 1957 die bekannten Positionen.

Die ständig steigenden Kosten bei dem Betrieb der Feuerschiffe haben seit den 1950er Jahren in allen Seefahrt treibenden Nationen Überlegungen über den Ersatz der bemannten Feuerschiffe reifen lassen, zumal technische Fortschritte sowohl an Land als auch an Bord die Navigation in Küstennähe erleichterten. Ein wichtiger Kostenfaktor war neben der Unterhaltung der Fahrzeuge vor allem das Personal, denn wegen der Wachablösung musste man pro Feuerschiff mit bis zu zweimal 15 Mann rechnen. Wohl hatte die Wasserstraßen-Verwaltung im Deutschen Reich schon seit 1912 ein unbemanntes Feuerschiff mit Gasglühlicht zur Erprobung in der Außenems



Viele Feuerschiffe wurden, oft mehrfach in ihrer Dienstzeit, von anderen Schiffen gerammt, wie hier das nach einer Kollision mit dem finnischen Dampfer SATU halb gesunkene Feuerschiff KIEL im Januar 1957. Das Bild zeigt die Bergung des Schiffs.

(Foto: Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft, Archiv DSM)

und seit 1923 in der Lübecker Bucht ausgelegt, doch die Betriebssicherheit der seezeichentechnischen Apparate war noch nicht ausreichend gewesen, so dass die Versuche Mitte 1925 eingestellt wurden.

In den 1960er Jahren wurden nun in den USA und Großbritannien große Tonnen von 12 m

Durchmesser, sogenannte „LANBY“ (= **l**arge **n**avigational **b**uoy), als Ersatz für bemannte Feuerschiffe eingesetzt. Entsprechende Versuche in Deutschland zeigten allerdings nur eine bedingte Tauglichkeit, denn auf Grund ihrer Diskusform sind die Tonnen „Wellenfolger“, so dass Wartungsarbeiten vor Ort fast unmöglich waren. An der Küste hieß es, auf diesen Tonnen würden sogar die Möwen seekrank. Daher wurden nach weiteren Modellversuchen vier schiffsförmige Schwimmkörper mit einer Länge von 26 m, einer Breite von 6,50 m und einem Tiefgang bis Unterkannte Kiel von 2,70 m als unbemannte Feuerschiffe (= UFS) in Auftrag gegeben. Deren

Feuertürme tragen Doppellaternen mit einer Feuerhöhe von 12 m. Eine vollautomatische Energieerzeugung erfolgt durch Dieselgeneratoren, das ganze System wird von Land fernüberwacht. Diese UFS wurden auf den Stationen „Elbe“, „German Bight“ und „GW/Ems“ ausgelegt, ein Schiff liegt als Reserve bereit. Das UFS 2 auf der Station „Elbe“ kenterte in einem

Orkan im Dezember 1999 – auf fast gleicher Position wie 1936 BÜRGERMEISTER O'SWALD (I) –, wurde geborgen, später abgewrackt und die Position fortan mit einer Leuchttonne gekennzeichnet. Von den 75 deutschen Feuerschiffen existieren noch zwölf und sind damit Zeugen vergangener Schiffbaukunst. Sieben Schiffe sind als Museumschiffe erhalten:

- die 1888 erbaute ELBE 3 ex WESER in Hamburg-Oevelgönne;
- die NORDERNEY I von 1907 in Wilhelmshaven;
- die FEHMARNBELT (II) ex AUSSENEIDER von 1908 in Lübeck;
- die BÜRGERMEISTER ABENDROTH ex EIDERLOTSGALLOT (IV) von 1909 beim DSM in Bremerhaven;
- die AMRUMBANK (II) von 1918 in Emden;
- die BÜRGERMEISTER O'SWALD (II), das größte deutsche Feuerschiff und das mit der längsten Bauzeit, nämlich von 1939 bis 1948, in Cuxhaven;

- schließlich die BORKUMRIFF (IV) von 1957 auf Borkum.

Da fast alle Feuerschiffe, auch wegen der Notbesegelung, einen Segelschiffsrumpf besaßen, bot es sich an, insgesamt fünf der eingezogenen Feuerschiffe zu Segelschiffen umzubauen. Am bekanntesten wurde mit seinem grünen Rumpf und grünen Segeln das 1988 zu der Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT umgebaute Feuerschiff KIEL (Baujahr 1906), das zunächst mit Heimathafen Bremerhaven und deutscher Flagge und nach einem Umweg in die Karibik wieder nach Bremerhaven zurückgekehrt ist. Aus der 1903 erbauten AUSSENJADE wurde der Dreimast-Gaffelschoner WHITE SHARK, jetzt SUNTHORICE, der ebenfalls unter deutscher Flagge segelt. Das 1905 gebaute Feuerschiff BÜRGERMEISTER BARTELS wurde zur Barkentine ATLANTIS unter der Flagge Maltas. Aus dem Feuerschiff FLENSBURG ex KALKGRUND von 1910 entstand der Schoner NOORDERLICHT unter niederländischer Flagge. Die SENATOR BROCKES von 1911 schließlich fährt jetzt als niederländische Bark EUROPA.



Das Feuerschiff BÜRGERMEISTER ABENDROTH von der Station „Elbe 3“ gehört heute zur Museumsflotte des DSM.

(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

# Die Mitgliederversammlung 2013 des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum

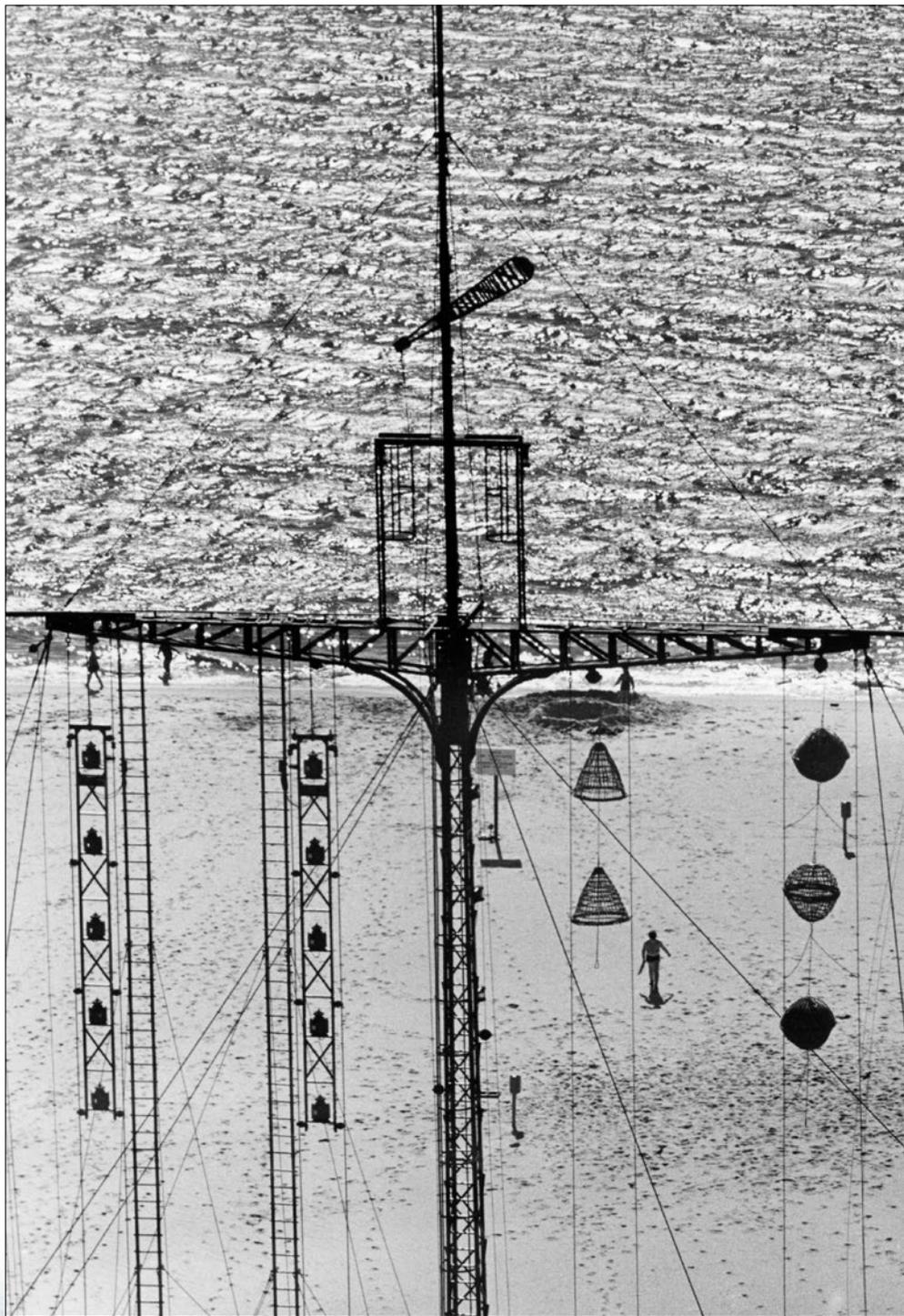
Der Vorsitzende des Fördervereins, Herr Dietrich Schütte, eröffnete die Mitgliederversammlung 2013 wie gewohnt am ersten Samstag des Monats Mai. Sein besonderes Willkommen ging an die neue geschäftsführende Direktorin des Museums, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner. Der Vorsitzende wünschte ihr stets das nötige Quäntchen Glück und, wie man bei der Seefahrt sagt, immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel. Auch die neuen Mitglieder, die erstmals an der Jahresveranstaltung teilnahmen, begrüßte der Vorsitzende herzlich im Kreis des Fördervereins, ebenso Herrn Schievelbein, das älteste Vereinsmitglied.

Es waren 200 Anmeldungen zu der Versammlung 2013 eingegangen, was wieder einmal anzeigte, dass bei den Mitgliedern großes Interesse an den Aktivitäten des Vereins besteht. Bevor Herr Schütte in die Tagesordnung einstieg, bat er die Anwesenden der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen 27 Mitglieder zu gedenken.

Zwar waren im abgelaufenen Jahr auch einige Vereinsaustritte zu verzeichnen, die in den meisten Fällen gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen geschuldet waren, glücklicherweise konnte der Förderverein aber auch 185(!) neue Mitglieder aufnehmen. Ein herzlicher Dank ging daher auch an diejenigen Mitglieder, die der Bitte von Herrn Schütte im letzten Jahr entsprochen und kräftig Werbung für den Verein gemacht hatten; zum Beispiel wurde Kindern, Nichten, Neffen und Freunden eine Jahresmitgliedschaft zum Geburtstag oder zu Weihnachten geschenkt.

Danach folgte der Bericht über die Förderaktivitäten. Zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ja

ca. 84.000 € aufgewendet wurden, hatte der Vorstand anlässlich seiner Sitzung im Februar dieses Jahres Förderanträge in Höhe von insgesamt 59.500 € genehmigt. Dabei handelte es sich um die Finanzierung der Neuauflage der Broschüre „Schifffahrt erleben“, den Kauf des historischen preußischen „Nouvel Atlas de Marine“ sowie die Anschaffung einer Unterwasserkamera. Zusätzlich wurde, vorbehaltlich der Genehmigung der beabsichtigten Satzungsänderung, ein Zuschuss zur Sanierung des Wasserstandsanzeigers in Höhe von 25.000 € in Aussicht gestellt und die schon angekündigte Ansparrückstellung für die Dockung der Seute Deern mit 150.000 € getätigt. Sodann berichtete Frau Dr. Ursula Warnke über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums: Der vorherige Geschäftsführende Direktor, Herr Prof. Dr. Lars U. Scholl, war zum 31. März 2012 aus dem Dienst geschieden. Um das weiterhin geforderte Vier-Augen-Prinzip wahrnehmen zu können, wurde Herr Dr. Falk Fabich vom Senator für Kultur als kommissarischer Geschäftsführender Direktor befristet eingestellt, um u. a. auch eine Änderung der Satzung der Stiftung DSM und eine Veränderung der Gremienstruktur im DSM zu organisieren. Zum Bauvorhaben des DSM gab es zu berichten, dass alle vier Wochen eine Lenkungsgruppe beim Senator für Kultur tagt, um alle Anforderungen zu definieren. Der Verwaltungsrat hatte die Einstellung von Frau Prof. Dr. Kleingärtner am 20. Dezember 2012 bestätigt. Dann wies Frau Dr. Warnke auf die bereits eröffneten neuen Ausstellungen „Welt der Schiffsmodelle“ von Herrn Dr. Dirk J. Peters und Herrn Reinhard Sachs und auf die Ausstellung von Herrn Dr. Rainer Huismanns „Nordsee – und was hat der Mensch davon?“ hin. Für den 18.



Die Restaurierung des Wasserstandsanzeigers am Deich vor dem DSM kann nach der Genehmigung der Satzungsänderung vom Förderverein unterstützt werden. (Foto: Nandor Gulyas, Stadtbildstelle Bremerhaven)

Juni wurde die Eröffnung einer für Kinder konzipierten Ausstellung angekündigt. Der Vorsitzende wünschte dem gesamten Führungsteam des DSM, das nun wieder komplett sei, viel Glück und Erfolg bei seiner Arbeit.

Die Schriftführerin, Frau Sabine Schulz, erklärte, dass der Förderverein des DSM mit 2.961 Mitgliedern Deutschlands größter kulturbezogener Förderverein sei. Seit der letzten Mitgliederversammlung waren 89 Abgänge zu verzeichnen gewesen. Zusätzlich wurden zwölf Mitglieder aus dem Verzeichnis gestrichen. Erfreulicherweise gab es aber 185 Neuzugänge, so dass der Verein im letzten Jahr unter dem Strich einen Zuwachs von 84 Mitgliedern zu verzeichnen hatte. Diesen Erfolg verdankt der Verein in großem Maße auch dem Personal an der Kasse des DSM und besonders der neuen Pächterin des Museumscafés „Weserblick“, Frau Himme. Das Beitragsaufkommen lag zur Zeit der Mitgliederversammlung bei 41.377 €. Leider hatten ca. 30 Mitglieder noch nicht den jährlichen Mitgliedsbeitrag bezahlt. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, Veränderungen im Mitgliedsstatus und von Adressen stets der Geschäftsstelle des Vereins mitzuteilen.

Ein ausführlicher Bericht von Frau Schulz über die Aktivitäten anlässlich der Mitgliederversammlung 2013 erscheint gesondert in dieser Ausgabe (s. S. 21 f.).

Ein Fördervereinsmitglied erkundigte sich, warum so wenige Beiträge zu den Aktivitäten im DSM in den Bremer Zeitungen veröffentlicht würden. Der Vorsitzende verwies auf die Unabhängigkeit der Medien und ergänzte, dass in der Nordsee-Zeitung oft über das DSM berichtet würde.

Danach trug Herr Fritz Jürgen Fründt die Rechnungslegung für das Jahr 2012 vor. Während der Sitzung im Jahr 2012 war vorgeschlagen worden, die Transparenz der Rechnungslegung durch Schaubilder zu verbessern. Daher erklärte Herr Fründt die Zahlen anhand einer Darstellung auf einer Leinwand. Zum Abschluss zeigte er sich hochofrenet über die Tatsache, dass die Spendenfreudigkeit nicht nachgelassen habe.

Im nächsten Tagesordnungspunkt berichtete der gewählte Rechnungsprüfer, dass die Buchführung für das Geschäftsjahr auftragsgemäß geprüft worden sei. Herr Krämer empfahl der Mitgliederversammlung, dem Schatzmeister und dem Vorstand in diesem Punkt Entlastung zu erteilen. Daraufhin stellte das Mitglied Herr Walter Wiebe den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Es gab hierzu keine Gegenstimme bei Enthaltung des Vorstandes.

In der Einladung zur Jahresversammlung waren alle Mitglieder, die an der Übernahme der Aufgaben des Rechnungsprüfers interessiert seien, gebeten worden, sich bis zum 31. März 2013 zu melden. Außer Frau Feist und Herrn Krämer hatte sich jedoch niemand zur Verfügung gestellt. Die beiden bisherigen Amtsinhaber erklärten sich bereit, ihre Aufgaben weiterhin wahrzunehmen, die Wiederwahl erfolgte ohne Gegenstimme. Frau Feist und Herr Krämer nahmen die Wahl an.

Danach folgte der sehr wichtige Tagesordnungspunkt „Satzungsänderung“. Auch hier war bereits mit der Einladung zur Mitgliederversammlung die vom Vorstand vorgeschlagene Änderung der Satzung zur Kenntnis gegeben worden. Die nun zu beschließende Neufassung des § 2 liest sich wie folgt:

Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V. mit Sitz in Bremen verfolgt – ausschließlich und unmittelbar – gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.

Zweck des Fördervereins ist die Förderung der Volksbildung und der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiet der Schiffahrtsgeschichte.

Der Zweck wird verwirklicht:

- a) durch die Unterstützung der Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven sowohl in geistiger als auch in materieller Hinsicht,
- b) durch die Unterstützung der wissenschaftlichen Arbeiten und durch die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Ergebnisse,
- c) durch die Unterstützung zur Erhaltung der musealen, wissenschaftlichen und technischen



Modell des Segelschulschiffs HERZOGIN CECILIE in einer zeitgenössischen und besonders aufwendig gestalteten Schmuckvitrine. Auch den Ankauf wertvoller und für das DSM wichtiger Exponate wird der Förderverein in Zukunft unterstützen können. (Foto: Egbert Laska / DSM)

Möglichkeiten. Im Rahmen der Zweckverwirklichung ist der Verein insbesondere berechtigt, die Anschaffung und Erhaltung von Sammlungsgegenständen und Exponaten zu fördern.

Den letzten Satz unter c) hatte die Satzung bisher nicht enthalten. Herr Schütte erklärte hierzu, dass durch diese redaktionelle Änderung (es handelt sich ausdrücklich nicht um eine Zweckänderung des Vereins) in der Zukunft mögliche Unklarheiten vermieden werden könnten, wenn es um die Förderung der Anschaffung und Erhaltung von Exponaten und Sammlungsgegenständen – wie zum Beispiel dem historischen Wasserstandsanzeiger – gehe. Die Gemeinnützigkeit dürfe auf keinen Fall aufs Spiel gesetzt werden. Zudem sei der neue, obige Text mit Juristen, der Finanzbehörde und der zuständigen Rechtspflegerin beim Registergericht Bremen abgestimmt worden.

Es wurde von einem Mitglied hierzu die Frage gestellt, warum das Ruderhaus des Schleppers HELMUT nicht weiter in Stand gesetzt würde. Es

sei bei der Formulierung der Satzung wichtig, dass die technische Arbeit vor wissenschaftlicher Arbeit den Vorrang haben müsse. Dazu erklärte der Vorsitzende, dass es für die Förderung keine Frage von Rangordnung geben könne. Alleine die Museumsleitung entscheide bei der Beantragung von Fördermitteln, wie die Rangordnung festgelegt werden soll. Der Jurist Herr Dr. Manfred Ernst betonte, dass in der Satzung die Vereinsaufgaben aufgezählt worden seien, um diese zu verdeutlichen, nicht jedoch um eine Rangfolge festzulegen.

Ein Fördervereinsmitglied machte daraufhin den Vorschlag, über die Änderung des Satzungstexts im Umlaufverfahren abstimmen zu lassen. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt, da ein Umlaufverfahren zu aufwändig sei.

Ein weiteres Mitglied forderte die besondere Überprüfung der Verwendung der Gelder. Hierzu erläuterten Herr Dr. Ernst und das Direktorium in Übereinstimmung, dass eine Überprüfung der Mittelverwendung laufend stattgefunden habe und weiterhin stattfinden werde.

# Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie  
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten  
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



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

Bei der Abstimmung über die vorgeschlagene Satzungsänderung gab es keine Gegenstimme; lediglich ein Mitglied enthielt sich der Stimme. Somit war die Satzungsänderung beschlossen.

Der Vorsitzende dankte danach den Sponsoren sowie den Mitgliedern für ihre finanzielle Unterstützung, ohne die der Förderverein nicht in der Lage wäre, die verschiedenen Projekte des DSM zu fördern. Entgegen der Ankündigung während der letztjährigen Mitgliederversammlung waren 2013 noch Spendenbescheinigungen auch für Beträge unter 200 € versandt worden. Dieses wird in den nächsten Jahren nur noch dann gemacht, wenn der jeweilige Spender ausdrücklich eine Spendenbescheinigung verlangt bzw. anfordert. Spenden bis zu dem genannten Betrag von 200 € können im Rahmen der Steuererklärung durch Vorlage einer Kopie des Überweisungsträgers und des betreffenden Kontoauszugs geltend gemacht werden.

Herr Schütte teilte ebenfalls mit, dass im nächsten

Jahr wieder die Wahl des Vorstandes des Vereins anstehe. Er bat alle, die sich zur Wahl stellen wollen, diese Bereitschaft schriftlich (möglichst mit kurzem tabellarischen Lebenslauf) bis zum 31. Oktober 2013 anzuzeigen, damit die Namen aller Kandidaten in der Einladung zur nächsten Mitgliederversammlung aufgelistet werden könnten. Ein Vereinsmitglied hatte Erklärungsbedarf hinsichtlich der weiteren Baumaßnahmen. Herr Schütte erklärte hierzu, dass die beabsichtigten Maßnahmen klar definiert worden seien; selbst bei Nicht-Realisierung der weiteren Baumaßnahmen würde der angefangene Bauabschnitt fertig gestellt werden. Die Bau-Module würden im Stiftungsrat beschlossen. Frau Dr. Warnke verwies auf die Möglichkeit, den Kostenplan auf der Homepage des DSM einzusehen. Zum Schluss wurde bekannt gegeben, dass die nächste Mitgliederversammlung am 3. und 4. Mai 2014 stattfinden wird; ein Termin, den hoffentlich wieder viele Mitglieder wahrnehmen werden.

# Ein Rückblick auf das Rahmenprogramm der Mitgliederversammlung am 4. und 5. Mai 2013

Unser Förderverein ist ein sehr beliebter Verein. Das zeigte sich wieder anlässlich der Mitgliederversammlung am ersten Maiwochenende. Etwa 200 Mitglieder – darunter Gäste aus der Schweiz und in diesem Jahr zum ersten Mal auch aus Finnland – fanden das Programm so interessant, dass sie den Weg nach Bremerhaven gefunden hatten. Ganz gespannt waren die Mitglieder aus insgesamt 57 Städten auch auf die neue geschäftsführende Direktorin, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, die am 1. April ihren Dienst im Museum angetreten hatte und sich noch vor der Mitgliederversammlung in ihrem Vortrag den Teilnehmern vorstellte.

Die Mitgliederversammlung – von Herrn Schütte wie immer zügig und fachkundig geleitet – endete mit der geplanten Satzungsänderung, die es erlaubt, dass wir in Zukunft auch den Ankauf von Exponaten fördern dürfen. Dass dies eine ganz wichtige Weichenstellung ist, zeigt aktuell zum Beispiel der Einsatz des Fördervereins für den Erhalt des Wasserstandsanzeigers, der zum Stadtbild Bremerhavens und zur Umgebung des DSM einfach dazugehört.

Beim an die morgendliche Mitgliederversammlung anschließenden Mittagessen auf der SEUTE DEERN wurden wir von der eingespielten Crew des Restaurants wieder vortrefflich bewirtet. Um



Mit der GEESTEMÜNDE und der GRÖNLAND ging es auf Entdeckungstour durch die Bremerhavener Häfen.

(Fotos: Verf.)



Gut behütet: Mitglieder des Fördervereins beim Rundgang über die Lloyd Werft.

14.30 Uhr starteten wir mit dem Ausflugsschiff GEESTEMÜNDE und der zur DSM-Museumsflotte gehörenden Nordischen Jagt GRÖNLAND – wegen des wie im Vorjahr großen Andrangs mussten wieder zwei Schiffe eingesetzt werden – zu einer Fahrt durch die Überseehäfen. Ziel war die Lloyd Werft. Das Wetter war herrlich und die meisten Teilnehmer fanden einen Platz an Deck. An Bord beider Schiffe hatten wir fachkompetente Gästeführer der Bremerhavener Touristikgesellschaft – Herrn Falck, Herrn Grimm und Herrn Kiesel –, die uns viel über die Schiffe in den Häfen erzählen konnten.

Auf der Lloyd Werft erwarteten uns Herr Beiler und seine Mitarbeiter Herr Reuther und Herr Böger in der großen Ausbildungshalle zu einer kurzen Einführung in die Geschichte der Werft. Danach bekam jeder einen Helm – das ist auf dem Gelände aus Sicherheitsgründen Pflicht –, und dann ging es in mehreren Gruppen unter sachkundiger und auch launiger Führung über das Werftgelände. Wir hatten Glück. Ein großer

Containerfrachter, die NORFOLK EXPRESS, war gerade einen Tag zuvor ins Dock gekommen – ein imposanter Anblick. Zum Schluss erhielt noch jeder Besucher ein Buch über die Lloyd Werft, so dass man das Gesehene zu Hause noch einmal nacherleben konnte. Bei herrlichem Wetter ging es dann bei Kaffee und Kuchen zurück in den Neuen Hafen.

Am Sonntagmorgen erwartete uns das Deutsche Auswandererhaus. In mehreren Gruppen wurden die 80 Teilnehmer durch das Haus samt seinem neuen Anbau mit einer Ausstellung zur Geschichte der Einwanderung nach Deutschland geführt – eine imponierende Bereicherung der Bremerhavener Museumslandschaft.

Die Verabschiedung fiel sehr herzlich aus, denn viele Mitglieder kennen sich schon lange. Mit dem festen Willen, sich im nächsten Jahr am 3. und 4. Mai 2014 in Bremerhaven zur nächsten Mitgliederversammlung und zu einem weiteren schönen Rahmenprogramm wieder zu treffen, traten alle den Heimweg an.

# Sonntag der Seefahrt

Eine Tradition der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven

Ein Blechschild, gefunden in einer Seglerkneipe auf Juist, erinnert an alte Zeiten: Hier wurde früher eingeladen zu den sonntäglichen Gottesdiensten im Seemannsheim. Eine Gemeinde aus Hausbewohnern, aktiven und ehemaligen Seeleuten, deren Familien und Freunden der Seemannsmission traf sich jeden Sonntagabend im Seemannsheim zum Gottesdienst. Ein ganzer Saal stand dafür zur Verfügung.

Heute hat die Seemannsmission zwei kleine Kapellen: eine im Seemannsclub „Welcome“, eine im Seemannsheim. Andachten in englischer Sprache werden hier angeboten. Aber vorwiegend nutzen Seeleute aus aller Welt diese stillen Räume für ihr persönliches Gebet.

Darüber hinaus lädt die Deutsche Seemannsmission zum „Sonntag der Seefahrt“ ein. Dieser Gottesdienst richtet sich nicht nur an Seeleute, sondern an die Öffentlichkeit. Einmal im Jahr sollen Anliegen der Seeleute einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt werden. Denn obwohl jeden Tag mehrere hundert Seeleute den Hafen anlaufen, prägen sie nicht mehr das Bild der Stadt. Die Zeit zum Landgang ist oft zu kurz. Und es sind nur wenige dabei, die aus Bremerhaven kommen. Das Gesicht der Seefahrt ist multinational.

Für den Sonntag der Seefahrt verlässt die Seemannsmission ihre Räume und geht auf andere zu: entweder in eine der Kirchen Bremerhavens oder an Orte im Hafen. Im Jahr 2007 war der Gottesdienst zu Gast im Columbus Cruise Center. Wo sonst Passagiere ein- und auschecken, standen ein Altar und viele Stuhlreihen für die Gemeinde und den Seemannschor, der die Feier musikalisch begleitete. „Aufbruch ins Ungewisse“ war die Überschrift. Eine junge Schiffsingenieurin berichtete über ihren Start in den Beruf. Die Worte eines philippinischen Seemanns über den immer wieder neuen Aufbruch trug ein Mitarbei-



Mit der Teilnahme von mehr als 200 Personen waren der Gottesdienst und die Veranstaltung anlässlich des Sonntags der Seefahrt im DSM sehr gut besucht.

(Foto: Klaus-Peter Kiedel)

ter der Seemannsmission vor, denn der Seemann war längst schon wieder unterwegs.

Im Jahr 2009 stand die Fischerei im Mittelpunkt. In der leeren Halle X, dem ehemaligen Herz des Frischfischumschlags im Fischereihafen, stand



Ein Altar aus Fischkisten: 2009 wurde der Gottesdienst am Tag der Seefahrt in einer Auktionshalle im Fischereihafen gefeiert.

ein Altar aus Fischkisten. Gesprochen wurde von der fahrbaren Kanzel des Auktionators über die Veränderungen und aktuellen Herausforderungen im Leben und Arbeiten der Fischer. Ein wesentlicher Bestandteil der Gottesdienste ist auch das Gedenken der auf See Gebliebenen und das Gebet für die Seeleute und die Menschen, die in der Schifffahrt Verantwortung tragen.

Das Dachgeschoss der Firma „EUROGATE“ im Bereich des Containerhafens vermittelte im Jahr 2011 den richtigen Blick auf das Thema „Der Mensch im modernen Hafen“. In dieser hochtechnisierten Umgebung fallen Menschen kaum auf. Der Gottesdienst hat auch den Blick darauf gewendet, welche Herausforderungen an die Verantwortung der Menschen gestellt werden.

Und in diesem Jahr fand der Sonntag der Seefahrt in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in dessen Räumen statt. „Glauben und Mythen in der Seefahrt“ standen auf vielfältige Weise im Vordergrund. In der Ausstellung zwischen den Exponaten erfuhr die Gemeinde, wie Seeleute zu verschiedenen Zeiten mit der existentiellen Bedrohung durch Wind und Wasser gelebt haben. Jugendliche spielten einen Sturm auf einem Containerschiff, Frau Ursula Feldkamp vom DSM referierte darüber, wie Seeleute „zum Jona gemacht“ wurden, das Beispiel eines wertvollen Gemäldes mit einer Darstellung des Nikolaus erzählte darüber, welche Heiligen von den Seeleuten zu Hilfe gerufen wurden.

Im Anschluss an den Gottesdienst bot das Deutsche Schifffahrtsmuseum verschiedene kleine Führungen zu besonderen Exponaten, die mit diesem Thema zu tun haben. Dem Leben und Arbeiten der Seeleute eine Stimme geben – das ist das Ziel des „Sonntags der Seefahrt“. Er soll Raum geben für ihre Anliegen und sie – christlich gesprochen – ins Gebet nehmen und dem Segen Gottes anvertrauen. Er soll die Gelegenheit geben, Verbundenheit mit dem Leben und Arbeiten der Seeleute zu erfahren und zu zeigen. Und er soll natürlich neue Sichtweisen zeigen und eröffnen.

Das Team der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven ist dem Deutschen Schifffahrtsmuseum sehr dankbar für die anregende Zusammenarbeit und Gastfreundschaft in diesem Jahr.

# Schiffahrtszeitschrift „Hansa“ jetzt online verfügbar

Förderverein unterstützte Projekt der DSM-Bibliothek

Seit 1864 erscheint die Zeitschrift „Hansa“, ist somit die älteste deutsche Schiffahrtszeitschrift und – mit einer zweijährigen Unterbrechung nach dem Zweiten Weltkrieg – heute noch auf dem Markt. Die vielen darin enthaltenen Aufsätze, Nachrichten und Meldungen stellen eine wertvolle Sammlung von Quellen dar, und die Vielfältigkeit der behandelten Themen aus Wirtschaft und Technik spiegelt seit vielen Jahrzehnten die Entwicklung und den Stand der internationalen Schifffahrt wider.

Die Bibliothek des DSM hat jetzt ihr Ziel, die

Inhalte der Jahrgänge 1 (1864) bis 82 (1945) den Benutzern vollständig zugänglich zu machen, durch Digitalisierung und Präsentation im Internet erreicht.

Der Bestand der Bibliothek ist bis Jg. 64 (1927) sehr lückenhaft, und es ist uns nur selten gelungen, durch Ankäufe aus Antiquariaten Ergänzungen zu bekommen. Eine fast vollständige Vorlage für die Digitalisierung besitzt aber die Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg. Sie erklärte sich bereit, ihre Mikrofilmausgabe für die Digitalisierung zur Verfügung zu stellen. Vom



Ausschnitt aus dem Titelblatt der ersten Ausgabe der „Hansa“ im Jahre 1864.



Buchhandlung

Thea  
**MÜGGE**  
GmbH

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

Bürgermeister-Smidt-Straße 45 27568 Bremerhaven Telefon: 0471-4 5079 -fax: 0471-4 0757  
Email: [info@buchhandlung-muegge.de](mailto:info@buchhandlung-muegge.de)

Rechteinhaber, dem Schifffahrts-Verlag Hansa, erhielten wir die Erlaubnis, die Jahrgänge bis zum Ende des Zeiten Weltkriegs online zu stellen. Mit der technischen Durchführung der Digitalisierung wurde das SZK Servicezentrum Kossenblatt GmbH in Beeskow beauftragt.

Die Kosten für das Scannen, für die Nachbearbeitung der ca. 80.000 Seiten und für die OCR-Erkennung, die eine Volltext-Recherche möglich macht, konnten nicht aus unserem Jahreset bezahlt werden. So rettete wieder einmal der Förderverein ein Projekt der Bibliothek. Er genehmigte unseren Antrag und übernahm die Bezahlung.

Die Zusammenarbeit aller beteiligten Institutionen verlief problemlos, und wir bekamen die Dateien auf einer Wechselfestplatte in die Bibliothek geliefert. Der nächste Schritt bestand in der Bereitstellung im Internet. Eine benutzerfreundliche Darstellung und dauerhafte Speicherung sollten gewährleistet sein. Die Bibliothek ist Mitglied im Gemeinsamen Bibliotheks-Verbund

(GBV) und erfasst ihren Bestand grundsätzlich in dessen System. Da eine Verlinkung der vorliegenden Katalogdaten mit den Volltexten gewünscht war, hat sich die Bibliothek für die Nutzung des „Dokument Management Service“ des GBV entschieden. Auch die oben genannten Anforderungen werden von diesem System erfüllt. Der Service beinhaltet die Anwendung der Software Goobi zur Strukturierung der Daten, die Darstellung im Internet mittels der Präsentationsoberfläche Digiview und das dauerhafte Hosting auf dem Server der Digitalen Bibliothek der Verbundzentrale.

Die Adresse der digitalen Ausgabe, die Sie natürlich auch über unseren Online-Katalog und verschiedene weitere Portale finden können, lautet: [http://digiview.gbv.de/viewer/toc/722238312/0/LOG\\_0000/](http://digiview.gbv.de/viewer/toc/722238312/0/LOG_0000/).

Und noch ein Hinweis: Unter dem Link <http://www.hansa-online.de/> finden Sie auf der Website der „Hansa“ die Jahresinhaltsverzeichnisse ab 2003 und aktuelle Informationen.

# Auf dem Weg zum virtuellen Museum

Neues Datenbank-Projekt zum Thema „Kreuzfahrt“

Einige Museen haben ihn bereits, das DSM schließt auf: Ein virtueller Katalog des eigenen Sammlungsbestands, der über das Internet betrachtet werden kann, ist im Aufbau. Teile der Dauerausstellung, selten oder nie zuvor gezeigte Magazinschätze und Auszüge aus den umfangreichen Archivbeständen können bald online betrachtet werden – ein Vorhaben, zu dessen Realisierung zurzeit die ersten Schritte unternommen werden.

Einige Teilbestände des DSM sind bereits in den vergangenen Jahren im Rahmen von Einzelprojekten digital erfasst und im World Wide Web abrufbar gemacht worden, in DEUTSCHE SCHIFFFAHRT wurde mehrfach darüber berichtet. Was

schon jetzt an DSM-Beständen im Netz zu sehen und über Suchfunktionen bereits gut recherchierbar ist, ist gar nicht mal wenig: 22.000 Fotografien vom Bordfotografen des Norddeutschen Lloyd Hanns Tschira aus den 1930er Jahren (zu finden unter [culture-images.de](http://culture-images.de)), 4.700 technische Schiffbauzeichnungen deutscher Werften aus den Jahren zwischen 1870 und 1960 (zu finden unter [www.digipeer.de](http://www.digipeer.de)) und bald 1.200 Porträtfotografien von Personen mit Bezug zur deutschen Schifffahrtsgeschichte (ab 2014 zu finden unter [www.digiporta.de](http://www.digiporta.de)). Und, um es in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt zu lassen, auch der Bibliothekskatalog des DSM ist ein umfangreiches Bestandsregister, das schon jetzt



Den Entwurf für dieses Plakat des Norddeutschen Lloyd lieferte der Grafiker und Maler Heinrich Freytag. (Archiv DSM)



Kreuzfahrt-Passagiere an Deck der COLUMBUS in den 1930er Jahren.

(Foto: Hanns Tschira © DSM)

für den Zugriff über das Internet zur Verfügung steht. Bald wird es nun auch einen Online-Katalog für die Museumssammlung geben, der direkt in die DSM-Website integriert wird und mit Möglichkeiten zur Volltextsuche, einer Suche über Schlagworte sowie inhaltlichen Verknüpfungen versehen sein wird. Selbstverständlich werden viele Objekte, sofern nicht urheberrechtliche Gründe oder Persönlichkeitsrechte dagegen sprechen, auch als Abbildung zu sehen sein – genau das macht ja gerade das Besondere solcher Online-Präsentationen aus.

Zunächst sollen jetzt in einem zweijährigen Pilotprojekt die wesentlichen Grundlagen für einen virtuellen DSM-Besuch gelegt werden. Hinter der Internet-Präsentation wird eine umfangreiche Datenbankstruktur errichtet, die in den kommenden Monaten entwickelt, inhaltlich gefüllt und getestet wird, bevor sie online gehen kann. Innerhalb des Projekts wird aufgrund des begrenzten Zeitraums freilich nur ein begrenzter Teil der DSM-Sammlungsbestände den Weg ins Internet finden – die vorhandene, intern genutzte DSM-Bestandsdatenbank kann nicht ohne Weiteres eins-zu-eins online gestellt werden, dazu sind die Datensätze zu heterogen und auch längst nicht alles kann und soll veröffentlicht werden. Es steht also zunächst viel Klein- und Anpassungsarbeit an, um Beispieldatensätze auszuwählen, zu

bearbeiten, mit den erforderlichen Metadaten, also Beschreibungen ihrer Eigenschaften zu versehen und „online-fähig“ zu machen. Das Ganze wird dann so angelegt, dass die Online-Datenbank auch in Zukunft nach einem festgelegten Verfahren weiter mit Inhalten zu füllen ist.

Inhaltlich widmet sich dieses Projekt dem Thema „See-Vergnügungsreisen und Kreuzschiffahrt“, also einem der klassischen Forschungsfelder des DSM, zu dem umfangreiches Material in Dauerausstellung, Magazin, Archiv und Bibliothek zur Verfügung steht. Einfließen sollen Fotografien und Fotoalben, Briefe und Postkarten, Tagebücher und Fahrtberichte, Borddrucksachen, Reisesouvenirs, Werbeprospekte und -plakate, persönliche Dokumente von Bordpersonal und Passagieren, Werftunterlagen zu Kreuzfahrtschiffsneubauten sowie Schiffbaupläne. Hinzu kommen Modelle von Kreuzfahrtschiffen und weitere Exponate, die im Kontext mit dem Kreuzfahrt-Thema stehen.

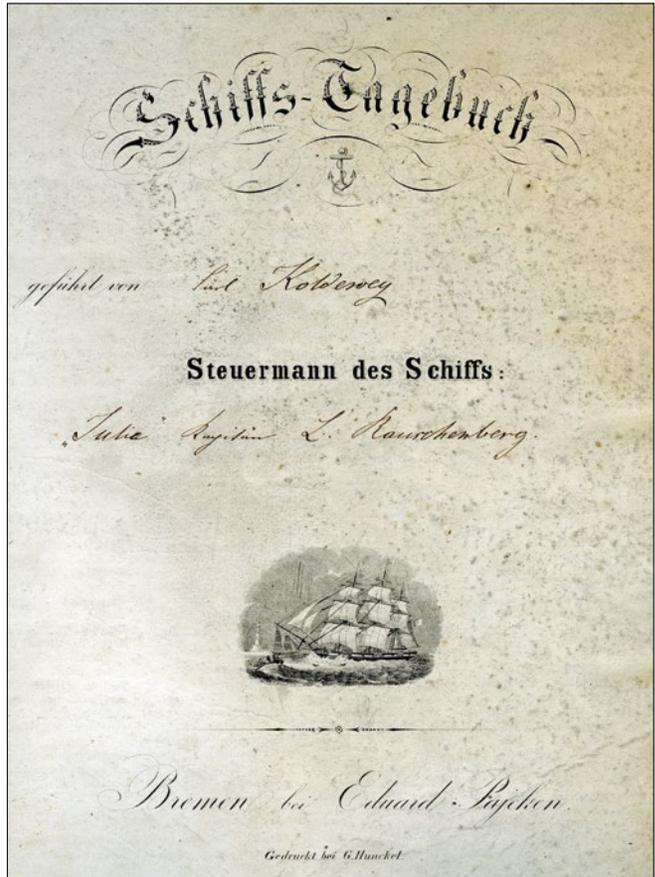
Der Vorteil dieser Datenbank ist, dass sie später nicht nur über das Internet zur Verfügung steht, sondern auch innerhalb der Dauerausstellung an interaktiven Bildschirmen oder sogar an Info-Terminals im Stadtgebiet eingesetzt werden kann. Angestrebt ist außerdem die Integrierbarkeit der Metadaten in übergeordnete Kulturportale wie z. B. [europeana.de](http://europeana.de).

# Notizen aus dem DSM

Vom 14. April bis zum 29. September 2013 zeigte das Deutsche Schiffahrtsmuseum eine Wanderausstellung der Helmholtz-Gemeinschaft, der auch das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung angehört, mit rund 500 akustisch untermalten, bewegten und bewegenden Bildern aus der faszinierenden Welt der Wissenschaften. Spektakuläre Bilder waren zu sehen: Mikroskopaufnahmen, Satellitenbilder, Computeranimationen, Röntgenbilder, aber auch inszenierte Fotoaufnahmen von wissenschaftlichen Objekten und Geräten. Die Helmholtz-Gemeinschaft ist mit 36.000 Beschäftigten die größte Wissenschaftsgemeinschaft Deutschlands.



Unter dem Titel „Schöne Grüße aus Singapur: Seefahrt und Familie“ zeigte das DSM vom 18. Juni bis zum 7. November eine Sonderausstellung, die sich an Kinder und Jugendliche der Altersgruppe von 10 bis 14 Jahren richtete. In einem Rückblick auf vergangene Zeiten konnte man erfahren, wie es war, wenn die Familie über Monate auf die Anwesenheit des Vaters verzichten musste und anstelle der vielen modernen Kommunikationsmöglichkeiten lediglich ein Kontakt per Brief oder Postkarte mit wochenlangen Beförderungszeiten möglich war. Die Ausstellung vermittelte nicht nur Wissen, sondern regte auf vielfältige Weise auch zum eigenständigen Forschen und Mitmachen an.



Glücklicher Fund: Ein Schiffs-Tagebuch, das der angehende Steuermann, Kapitän und spätere Expeditionsleiter Carl Koldewey (vgl. S. 2) 1859/60 an Bord des Bremer Segelschiffs JULIA auf der Reise nach Rangoon führte, konnte kürzlich für das Archiv des DSM erworben werden.



Ein Staatsbesuch in Deutschland führte am 27. Juni den isländischen Präsidenten Ólafur Ragnar Grímsson auch nach Bremerhaven und dort in die Überseehäfen, das Alfred-Wegener-Institut und das Deutsche Schiffahrtsmuseum, wo er mit einer Rede ein Fachseminar zum Thema „Nachhaltige Fischerei“ eröffnete. Rund 70 Fachleute aus Industrie und Wirtschaft nahmen an der Veranstaltung teil.

Jetzt auch online!



Einfach und schnell:  
der Sparkassen-Privatkredit.

Günstige Zinsen. Flexible Laufzeiten. Faire Beratung.



 Sparkasse  
Bremerhaven

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