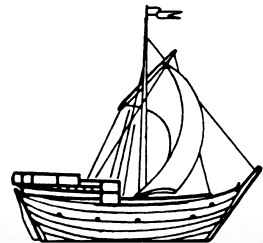


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2016



Bremer Hanse-Kogge

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



Zum Titelbild:

Ende einer Ära: Nach 71 von Klaus-Peter Kiedel (Mitte) betreuten Ausgaben legte der Fördervereins-Vorsitzende Dietrich Schütte (links) die redaktionelle Verantwortung für die Vereinszeitschrift symbolisch in die Hände von Erik Hoops (rechts). (Foto: Elke Kreowski)

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; Kirsten Darby, Oldenburg; Imke Engelbrecht, Bremen; Dr. Manfred Ernst, Bremerhaven; Tobias Goebel und Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Klaus-Peter Kiedel, Geestland; Günther Kuhl, Hamburg; Dr. Jenny Sarrazin, Cuxhaven; Dietrich Schütte, Bremen; Jana Stone, Bremen; Talip Törün, DSM, Bremerhaven.

Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

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

Internet: <http://www.dsm.museum>; E-Mail: fv@dsm.museum

Verantwortlich für den Inhalt: Dietrich Schütte

Verantwortlicher Redakteur: Erik Hoops

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

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:

Weser-Elbe Sparkasse

IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10

BIC: BRLADE21BRS

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

Zzt. gilt Preisliste Nr. 10, 2014.

Satz, Druck und Layout: Müller Ditzen AG, Bremerhaven

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

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

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

38. Jahrgang 2016



Dreieinhalb Jahrzehnte für die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT. Interview des Fördervereins-Vorsitzenden Dietrich Schütte mit Herrn Klaus-Peter Kiedel	2
---	---

Schiffahrtsgeschichte

Detlef Brinkmann	Gegen Zar und Kaiser. Theodor Lerner – der „Nebelfürst“ im Spannungsfeld imperialistischer Interessen	4
Manfred Ernst	Das „Gespensterschiff“ in Bremerhaven. Eine schwimmende Folterstätte der Nationalsozialisten – Teil 1	9

Schiffahrt aktuell

Günther Kuhl	Wohnschiffe als Lösungsansatz für die Unterbringung von Asylanten	14
--------------	--	----

Berichte aus dem Museum

Tobias Goebel und Talip Törün	Die Arbeitsgruppe „Wissen auf Reisen“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum	17
Imke Engelbrecht und Kirsten Darby	„Ship & Sound“ – Hörstationen für den Hochseebergungsschlepper SEEFALKE	22

Andere maritime Museen und Einrichtungen

Jana Stone	MARUM – Zentrum für Marine Umweltwissenschaften der Universität Bremen	25
Jenny Sarrazin	„Windstärke 10“ – Cuxhavens maritimes Museum	29
	Notizen aus dem DSM	U3
	Impressum/Titelbild	U2

Dreieinhalb Jahrzehnte für die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT

Interview des Fördervereins-Vorsitzenden Dietrich Schütte mit Herrn Klaus-Peter Kiedel

Herr Kiedel, nach 35 Jahren als Chefredakteur der Zeitschrift DEUTSCHE SCHIFFFAHRT und gut 36 Jahren als Wissenschaftler im DSM geben Sie zum Ende des Jahres 2015 in den verdienten Rubestand. Erinnern Sie sich noch an die erste Ausgabe der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, die unter Ihrer Ägide veröffentlicht wurde, und die wieviele Ausgabe der Zeitschrift war es seit ihrem ersten Erscheinen?

An „meine“ erste Ausgabe erinnere ich mich noch sehr genau. Das erste Heft überhaupt war im Frühjahr 1979 erschienen, nachdem der damalige Vorstandsvorsitzende Hans-Georg Bardewyk in Zusammenarbeit mit seinem Vorstandskollegen Botho Koschwitz und dem Schriftführer des Vereins, Dr. Uwe Schnall, die neue Zeitschrift konzipiert hatte, die die „Vielfalt der Bestrebungen des Vereins auch in ihrem Inhalt spiegeln sollte“ – wie es in der ersten Ausgabe hieß. Erster Redakteur war Dr. Uwe Schnall, mit dem ich im Frühjahr 1980 dann zunächst zusammen ein Heft produziert habe. Für die Ausgabe 2/80 war ich dann allein verantwortlich. Ich muss dazu sagen, dass ich bei Dr. Schnall, dem erfahrenen wissenschaftlichen Redakteur des Hauses, hervorragend auf die Aufgabe vorbereitet worden war. Insgesamt sind unter meiner Regie 71 Ausgaben erschienen.

Was hat Ihnen in Ihrer Funktion als Chefredakteur am besten gefallen und was hat Sie am meisten gestört?

Spaß gemacht hat mir die Arbeit am Layout, von der Zusammenstellung der Bildmotive bis zur Gestaltung der einzelnen Seiten. Es war ja immer spannend, ob Text und Bilder die Seiten gut füllen würden oder es Lücken bzw. Überhänge gab, die dann wieder einigen Feinschliff und Rücksprache mit den Autoren notwendig machten. Sehr

angenehm war auch die über Jahrzehnte andauernde Zusammenarbeit mit der Druckerei Müller Ditzen. In Frau Fiedler und Herrn Hartmann wie auch deren Vorgängern hatte ich absolut zuverlässige Partner – das war, wie man so sagt, die halbe Miete. Gelangweilt, ja geplagt hat mich das Korrekturlesen, besonders ab dem dritten Durchgang.

Wie arbeitsaufwendig war Ihre Tätigkeit für die Zeitschrift und was hat sich da im Laufe der Jahre verändert?

Die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT war ja immer, sieht man von der Druckerei ab, ein Ein-Mann-Unternehmen – von der „Eintreibung“ der Beiträge und deren redaktioneller Überarbeitung über das Layout, die Akquisition der Anzeigen bis hin zur Abstimmung mit dem Vereinsvorsitzenden. Da gingen schon ein paar Stunden drauf. Etwas einfacher wurde es, als ich dazu übergang, das Layout am Computer zu entwerfen. Bis dahin hatte ich die Beiträge noch durch Ausschneiden und Kleben der Textfahnen zeilengenau zusammengestellt und die Bildgrößen mit der Rechenscheibe berechnet. Die ging dann aber schon einige Jahre vor mir in den Ruhestand.

Wissen Sie noch, wie viele Artikel Sie selbst verfasst haben?

Genau 60, zuzüglich der allermeisten der Kurzbeiträge in der Rubrik „Notizen aus dem DSM“.

Gibt es einen Artikel, an den Sie sich besonders gerne erinnern?

Da ich keinen „Fremd“-Autoren hervorheben möchte, nenne ich einfach einen eigenen, nämlich die unter dem Titel „Eine Fahrt in See mit Gruseffekt“ veröffentlichten Reminiszenzen

an einen Schiffsausflug zum Großen Vogelsand vor Cuxhaven, nachdem dort 1962 die ONDO und die FIDES gestrandet waren. Ich war schon damals ein Schiffsliebhaber vor dem Herrn und habe gern meine traurigen Erinnerungen an die beiden von der See zerschlagenen Wracks aufgeschrieben.

Wie haben Sie es geschafft, immer den Termin für die Abgabe des druckreifen Materials bei der Druckerei einzuhalten?

Da hat „der liebe Gott“ besonders umsichtig gewaltet, indem er allfällige grippale Infekte und andere Straucheleyen immer so zwischen zwei Ausgaben gelegt hat, dass der nächste Erscheinungstermin nicht gefährdet wurde. Ausgerechnet bei der letzten Ausgabe im Herbst vergangenen Jahres ist es dann schiefgegangen. Ich bin fast zehn Wochen ausgefallen, da wäre nichts mehr zu machen gewesen, hätte nicht mein Kollege Erik Hoops selbstlos und unbürokratisch das Ruder übernommen.

Haben Sie eine Veränderung der Qualität der Beiträge in den Jahren Ihrer Tätigkeit bemerkt?

Ja, ein wenig. Wir sind alle hektischer geworden, was sich vor allem in zahlreichen Satzfehlern zeigt, die dann hoffentlich noch weitgehend von der Redaktion ausgebügelt werden. Ich will da lieber nicht allzu selbstkritisch hinschauen ...

Hat es eingereichte Artikel gegeben, die nicht abgedruckt wurden, weil sie aus Ihrer Sicht qualitativ nicht den Anforderungen entsprachen?

In ganz seltenen Fällen ja. Ich werde mich jetzt aber nicht zu den verhinderten Autoren äußern.

Gibt es einen besonders fleißigen Lieferanten von Beiträgen, den Sie nennen wollen?

Seit Jahren liefert unser Fördervereinsmitglied Detlef Brinkmann aus Altenberge spannend geschriebene Berichte über frühe Expeditionen in polare Regionen. Herr Brinkmann schreibt druckreif – sehr angenehm für einen Redakteur.

Welche Mitarbeiter des DSM haben Ihnen besonders häufig und bereitwillig geholfen?

Dr. Schnall als meinen Ausbilder habe ich schon anfangs genannt, Erik Hoops hat mir über viele Jahre mit uhrwerkartiger Präzision seine „DSM-Bücherecke“ geschrieben – mit dem Erfolg, dass er nun neben der wissenschaftlichen Redaktion auch die Redaktion der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT übernehmen „darf“.

Haben Sie schon konkrete Pläne für Ihren Ruhestand? Gibt es besondere Projekte, denen Sie sich widmen wollen?

Zusammen mit Arnold Kludas arbeite ich derzeit an einem Buchprojekt über den Nord-Ostsee-Kanal in der vom DSM herausgegebenen Serie „Schiffahrt und Fotografie“, für das DSM will ich außerdem eine auf Bildbeschreibungen zu Fotografien basierende Datenbank bearbeiten. Schließlich denke ich noch über ein Ehrenamt nach. Vor allem aber möchte ich zusammen mit meiner Frau, die in diesem Jahr endlich aus der Schule „entlassen“ wird, zahlreiche weitere Schiffsreisen unternehmen – ohne Begrenzung auf die Ferienzeiten.

Lieber Herr Kiedel, die Mitglieder und der Vorstand des Fördervereins DSM danken Ihnen sehr herzlich für Ihre Jahrzehnte lange intensive Arbeit, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT regelmäßig und in dieser Qualität zu präsentieren. Wir danken Ihnen auch dafür, dass Sie in so professioneller Manier Ihr „Know-how“ an Ihren Nachfolger, Herrn Erik Hoops, weitergegeben haben und bereit sind, ihm im Bedarfsfall mit gutem Rat zur Seite zu stehen. Wir wünschen Ihnen für Ihren Ruhestand, der mit Sicherheit nicht langweilig werden wird, vor allem eine gute und stabile Gesundheit sowie viel Spaß bei der Umsetzung Ihrer Projekte. Natürlich freuen wir uns darauf, Sie auch in Zukunft von Zeit zu Zeit hier im DSM oder bei maritimen Veranstaltungen in Bremerhaven zu sehen.

Gegen Zar und Kaiser

Theodor Lerner – der „Nebelfürst“ im Spannungsfeld imperialistischer Interessen

Nur gelegentlich durchdringt der Schrei einer Möwe, die über dem schwer auf der See liegenden Nebel ihre Kreise zieht, die einsame Stille, die auf den felsigen Hängen der von ihnen gesäumten Bucht ruht. Auch am Morgen des 21. Juli des Jahres 1899 scheint auf der Bäreninsel wie ehemals ein friedlicher Tag anzubrechen. Doch plötzlich beendet ein explosionsartiger Lärm die Idylle. Aus dem Schlaf gerissen, schaut Theodor Lerner zutiefst verstört aus dem Fenster des erst kürzlich errichteten Stationshauses. Unten im Südhafen liegt sein Expeditionsschiff TERSCHELLING, auf dem sich nun nach der Detonation zunehmend Leben entwickelt. Noch kennt Lerner die Ursache dafür nicht. Mit dem Fernglas versucht er den Nebel zu durchdringen. Als er darin eines gewaltigen, grauen Schemens gewahr wird, ist ihm sofort klar, dass es sich um ein Kriegsschiff handelt. Wie zur Bestätigung folgt nun ein zweiter ohrenbetäubender Schuss. Jetzt ist Lerner klar, dass es sich um Geschützdonner handelt. Als er den Abhang hinunterstürzt, um auf sein Schiff zu gelangen, wird dort bereits die schwarz-weiß-rote Flagge gehisst. An Bord erwartet er voller Anspannung die vom Kriegsschiff entsandte Barkasse, die sich beim Annähern mit dem Andreaskreuz auf der Flagge als russisch ausweist. Auf die Frage des kommandierenden Offiziers nach dem Zweck des Aufenthaltes hier auf der Bäreninsel entgegnet Lerner, die Antwort darauf dem Kommandanten gern persönlich geben zu wollen. Der Offizier willigt ein, und Lerner besteigt die Barkasse, die mit ihm flugs zum Kriegsschiff zurückkehrt. Theodor Lerner ist zu dieser Zeit kein Unbekannter mehr in der Arktis. 1866 kam er in Antweiler an der Ahr als Sohn des dortigen Bürgermeisters zur Welt. Als dieser 1870 zum Bürgermeister von Linz gewählt wurde, begann mit dem Umzug an den Rhein für Lerner die Liebe zum feuchten

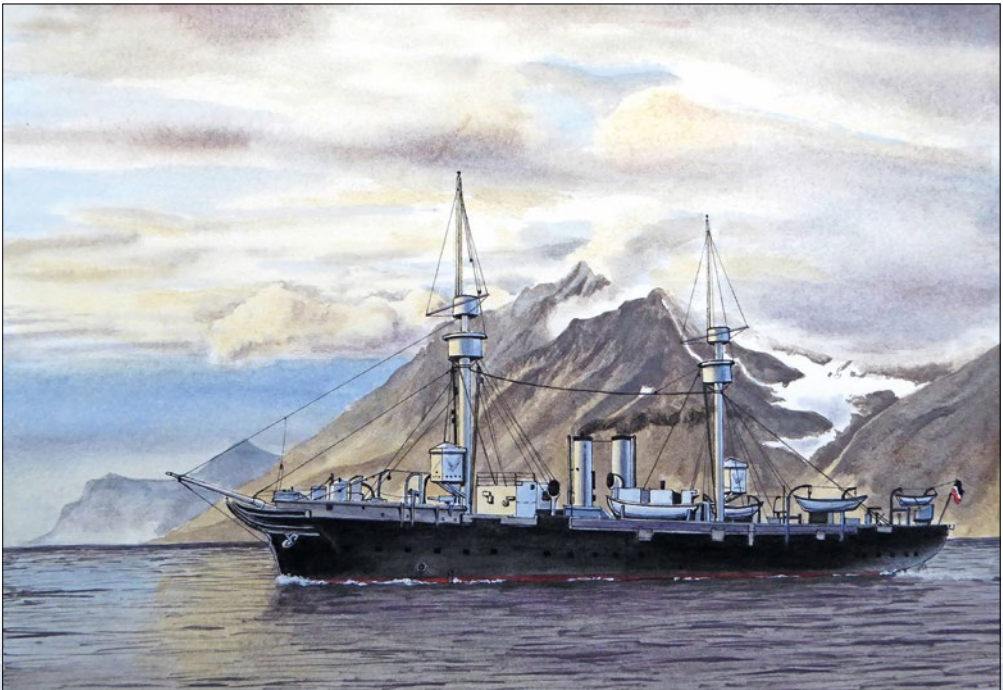
Element. Ausgestattet mit einem athletischen Körperbau und einem herausragenden Schwimmvermögen, bewies er bereits als Jugendlicher Mut und Tatkraft, als er einem ertrinkenden Jungen das Leben rettete. Nach dem Besuch eines Gymnasiums in Düsseldorf nahm er an der Universität in Würzburg ein Jura-Studium auf. Doch Lerner war kein Mann der Theorie, was sich auch nach einem Umzug nach Bonn und zusätzlichen Vorlesungen in Medizin und Nationalökonomie nicht änderte. Da er seine Studienzeit ohne Abschluss beendete, vermittelte ihm sein Vater ein Volontariat an der Linzer Bürgermeisterei. Doch Lerner zog es zur See. Von Bremen aus heuerte er mehrfach als Zahlmeisterassistent an und kam so auf seinen weiten Reisen bis nach Südamerika. Nach seinem freiwilligen Militärdienst schloss sich ein mehrjähriger Aufenthalt in den USA an, bei dem er vom Tellerwäscher und Flaschenreiniger bis hin zum Brauereivertreter und Journalist den unterschiedlichsten Beschäftigungen nachging. Zurück in Europa passierte er auf norwegischen Fischdampfern erstmals auch den Polarkreis. Von da an hatte ihn der arktische Virus infiziert. 1896 durfte er als Berichterstatter der Berliner Zeitschrift „Die Woche“ auf die Spitzbergen vorgelagerte Däneninsel reisen. Er sollte über den Versuch des Schweden Salomon Andrée berichten, der mit einem Gasballon den Nordpol erreichen wollte. Alle Versuche, sich dem Schweden anzunähern, endeten allerdings erfolglos. Man beschied ihm, unerwünscht zu sein. Es war nicht das erste Mal, dass Lerner mit seiner Persönlichkeit aneckte; mit seinem selbstgefälligen Auftreten konnten sich nur wenige anfreunden. Da die klimatischen Verhältnisse einen Ballonstart zu dieser Zeit nicht zuließen, verlegte man das Unternehmen ins Folgejahr. 1897 war auch Lerner wieder zur Stelle. Diesmal hatte sich die Meinung

des Schweden über den Deutschen überraschend geändert. Lerner erhielt sogar den Auftrag, mit seinem Schiff *EXPRES* auf einer der Sieben Inseln ein Vorratslager einzurichten. Als man am 11. Juli einen für das Vorhaben günstigen Südwind konstatierte, stieg der Ballon zur Mittagszeit auf. Neben Andrée waren noch seine Landsleute Nils Strindberg und Knut Fränkel im Korb. Niemand sollte die drei lebend wiedersehen.

Von Lerner's Beteiligung an dieser tragischen Episode der Arktisforschung ahnt der russische Kommandant nichts, als er den Deutschen an Bord seines Kreuzers empfängt. Die *SWETLANA* ist kein gewöhnliches Kriegsschiff. Sie dient seit ihrer Indienststellung 1898 außerhalb ihrer militärischen Missionen dem Großfürsten Alexei, der als Bruder des Zaren Alexander III. während dessen Regentschaft russischer Marinechef ist, gleichzeitig als Yacht. Dafür ist sie eigens bei der französischen Werft *Forges et Chantiers de la Méditerranée* in Gravelle in Auftrag gegeben worden. In diesem Sommer befindet sich die *SWETLANA* im Nordmeer, weil sie an der Einweihung des neuen

Marinehafens Jekaterinoport in Alexandrowsk an der Kolabucht teilgenommen hat. Dort trafen Nachrichten über deutsche Aktivitäten auf der Bäreninsel ein. Die Russen sind beunruhigt, weil sie die Barentssee als ihr Einflussgebiet definieren, und entsenden daher den Kreuzer mit dem Auftrag, die russischen Interessen zu wahren.

Von ihrem gegenseitigen Misstrauen lassen sich die beiden Kontrahenten nichts anmerken. Lerner ist beeindruckt, als ihn Kapitän Abasa aufs Höflichste in akzentfreiem Deutsch willkommen heißt. Im Gegenzug lädt Lerner die Russen ein, im sicheren Südhafen vor Anker zu gehen. Abasa nimmt die Einladung an und gibt entsprechende Anweisungen, dann werden die Verhandlungen erneut aufgenommen. Der Kapitän scheint erleichtert, als Lerner ihm versichert, nicht im Auftrag der deutschen Regierung tätig zu sein. Dem Deutschen teilt er mit, er habe Instruktionen, auf der Bäreninsel nach Spuren ehemaliger russischer Siedlungen zu suchen und dort die Flagge zu hissen. Damit ist klargestellt, dass beide Seiten konkurrierende Gebietsansprüche verfolgen. Da



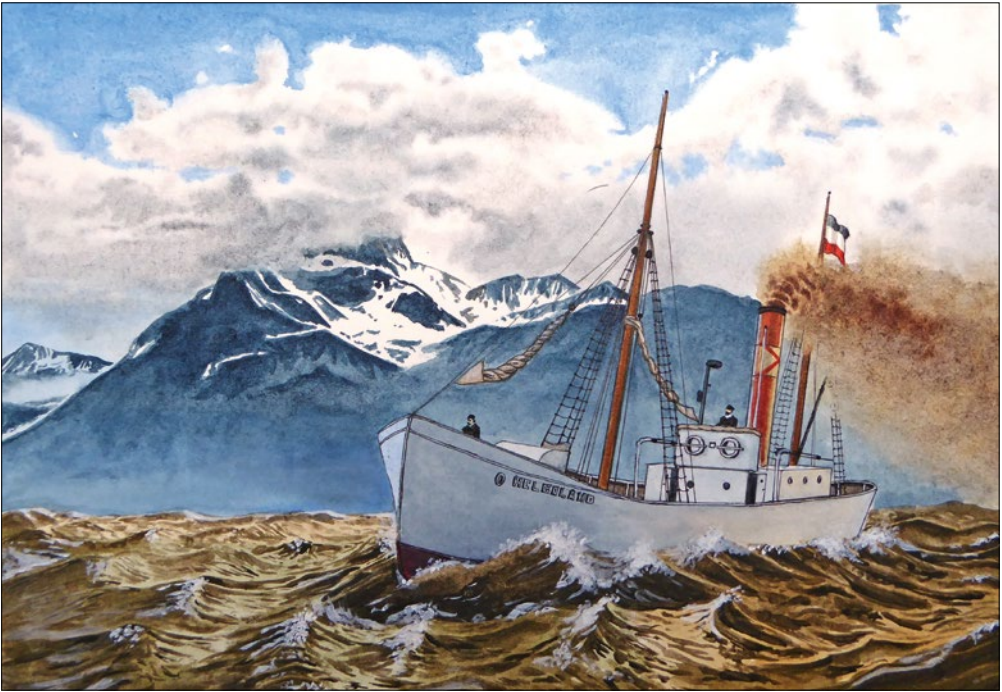
Glatdeckskorvette S.M.S. *OLGA* der Kaiserlichen Marine. (Zeichnung des Verf.)

Lerner sich von den Russen nicht beeindruckt lässt, mutmaßt der Kommandant, dass der Deutsche gleichwohl im Auftrag der deutschen Regierung handelt, und kündigt eine offizielle Anfrage an seine Dienststellen an. Immerhin lässt er sich darauf ein, dass die TERSCHELLING seinen Bericht der russischen Botschaft in Tromsø übergibt.

Lerners Expedition ist nicht die einzige, die zu dieser Zeit deutsche Interessen auf der Bäreninsel vertritt. Sein nationaler Konkurrent ist der Deutsche Seefischerei-Verein (DSV). Anders als Lerner hat jener sehr wohl einen Regierungsauftrag. Doch der ist geheim. Bereits zwei Jahre zuvor hatte Kaiser Wilhelm II. einige Reichsämtler beauftragt, Möglichkeiten zur Okkupation der Bäreninsel zu prüfen. Dem Regenten schwebte vor, die Insel im Machtgerangel um die Hegemonie in der Arktis als Faustpfand für Kompensationsgeschäfte zu nutzen. Auf Zustimmung stieß der Vorschlag des Geheimrates Dr. Walter Herwig. Der Präsident des DSV bot an, die Aktion als Fischereiforschung zu tarnen. Im Sommer 1898 wurde daher S.M.S. OLGA in die Barentssee entsandt. Die 1880 bei der AG Vulcan in Stettin gebaute Glatdeckskorvette hatte bis dahin schon eine bewegte Karriere in der Kaiserlichen Marine hinter sich. Ganz im Sinne imperialistischer Kanonenbootpolitik erhielt sie als Auslandskreuzer Aufträge vor Westafrika und in der Südsee. Dort entkam sie vor Samoa liegend 1889 mit einer bewussten Strandung nur knapp der Zerstörung durch einen Zyklon. Trotz ihrer zwischenzeitlichen Modernisierung im Jahre 1892 entsprach sie nicht mehr dem aktuellen Stand der Wehrtechnik. Doch für diesen Auftrag war sie noch bestens gerüstet. Die an Bord befindlichen Wissenschaftler waren der festen Überzeugung, dass die Expedition ausschließlich ihrer ozeanographischen und hydrographischen Forschung sowie der Erkundung der Fischbestände diene. Korvettenkapitän Dittmer kannte hingegen seinen Auftrag genau: Er sollte auf der Bäreninsel eine Station für deutsche Fischdampfer anlegen, zur Vermeidung völkerrechtlicher und diplomatischer Konflikte aber vorerst von einer Inbesitznahme absehen.

Gleichzeitig begab sich auch Lerner mit einer Expedition in die nördlichen Gewässer. Er hatte die Zoologen Fritz Schaudinn und Fritz Römer gewinnen können, sich auf der von ihm gearharteten HELGOLAND ihren naturwissenschaftlichen Studien zu widmen. Tatsächlich waren die wissenschaftlichen Ergebnisse nicht unerheblich. Neben den zoologischen Forschungen stand die erstmalige exakte Vermessung einer östlich Spitzbergens gelegenen Inselgruppe sowie des König-Karl-Landes auf dem Programm. Nach Jagd- und Landexkursionen auf Spitzbergen steuerte die HELGOLAND auf südlichem Kurs zur Bäreninsel. Denn dort verfolgte Lerner persönliche Interessen: Inspiriert von Wilhelm Bade, 1869–1870 Steuermann auf der HANSA während der zweiten deutschen Polarexpedition, beabsichtigte er dort Land für sich abzustecken. Bade hatte die Idee, auf der Südseite der Insel den natürlichen Hafen auszubauen und zum Kohletransport zu nutzen. Demzufolge hegte Lerner die Absicht, sich die Rechte an den dortigen Kohleflözen zu sichern. Die Besatzung der OLGA war daher bei ihrer Landung höchst irritiert, als sie Zäune und Pfähle vorfand, die das Land als Grundbesitz von Theodor Lerner und Hugo Rüdiger, dem Kapitän der HELGOLAND, auswiesen. Ihnen blieb nur, sich an die nördliche Küste der Insel zurückzuziehen und fortan tatsächlich den wissenschaftlichen Auftrag zu priorisieren. Zurück in Deutschland informierte Lerner die Öffentlichkeit in einer groß angelegten Pressekampagne über seine Erwerbungen. Die Ministerien waren hochgradig irritiert, zumal Lerner jetzt noch über die Medien forderte, seinen neuen Grundbesitz nach dem Vorbild von Adolf Lüderitz unter den Schutz des Deutschen Reiches zu stellen. Der Bremer Kaufmann hatte 1884 für seinen Landkauf in Südwestafrika Reichskanzler Bismarck erstmals dazu bewegen können, dessen bis dahin restriktive Haltung zu Kolonialerwerbungen aufzugeben. In dem in der Öffentlichkeit eher amüsiert aufgenommenen Medienrummel firmierte Lerner bald nur noch als der „Nebelfürst“.

Im Sommer 1899 hat der DSV nun einen zweiten Versuch gestartet und einen Schoner sowie zwei



Fischdampfer HELGOLAND der Deutschen Expedition in das Nördliche Eismeer, 1898. (Zeichnung des Verf.)

Fischdampfer entsandt, die an der Nordküste anlanden. Und schon wieder müssen die Leute des DSV feststellen, dass Lerner ihnen zuvorgekommen ist und inzwischen die halbe Insel in Besitz genommen hat. Zwar errichtet man im Norden der Insel in Herwighafen ein Stationshaus, doch der Aufenthalt ist nur von kurzer Dauer. Als die SWETLANA eintrifft, hat sich die Expedition des DSV schon längst wieder verabschiedet.

In den fünf Tagen, in denen beide Seiten auf Nachrichten aus Tromsø warten, gehen Russen und Deutsche ausgesprochen zuvorkommend miteinander um. Lerner lässt es sich nicht nehmen, den Offizieren seine Erwerbungen, die reichen Kohlevorkommen als auch die große Vogelpopulation zu zeigen. Seine Gäste sehen sich allerdings auch einem derben Scherz ausgesetzt: Dicht unter dem Vogelberg fordert er einen der Offiziere auf, einen Schuss abzugeben. Die Myriaden aufgeschreckter Alken und Möwen verfinstern daraufhin nicht nur den Himmel; sie erleichtern sich auch tausendfach auf die Bootsbesatzung. Auch wenn Lerner mit dieser Aktion

an die Grenzen des Humors stößt, wird die Besichtigungstour fortgesetzt. Bei einem Abstecher an die Nordseite der Insel wird am Stationshaus die russische Handelsflagge gehisst. Damit setzt die Kreuzerbesatzung ein eindeutiges Zeichen. Genauso unmissverständlich sind die Nachrichten, die die TERSCHELLING aus Norwegen mitbringt. Gegenüber den Russen hat sich das Deutsche Reich vehement von Lerner's Aktivitäten distanziert. Lerner selbst erhält Anweisung, jedwede feindselige Handlung zu unterlassen. Kurz darauf entschwindet die SWETLANA ohne Abschiedsgruß. Lerner selbst verbleibt noch bis August, bevor er der Insel den Rücken kehrt. Er wird sie nie wieder betreten.

Denn zwischenzeitlich ist ein preußischer Gesandter im geheimen Regierungsauftrag bei Lerner's Geschäftspartnern Knöhr & Burchard in Hamburg erschienen. Den beiden wird kein Zweifel daran gelassen, dass es sich auf ihre künftigen Geschäfte positiv auswirken wird, wenn sie sich von Lerner trennen. Damit ist ein Schlusstrich unter Lerner's Ambitionen auf der

Bäreninsel gezogen. Doch auch der DSV stößt bald an die Grenzen seiner Handlungsfähigkeit. Zwar entsendet der Verein – diesmal in Kooperation mit Knöhr & Burchard – im Jahr 1900 noch einmal eine Expedition auf die Bäreninsel. Doch damit kann lediglich der Status quo hinsichtlich der Station in Herwigshafen manifestiert werden. Immerhin werden die Rechte des DSV und von Knöhr & Burchard nach Abschluss des international anerkannten Svalbard-Vertrages 1920 anerkannt und vom norwegischen Staat mit 200 000 Kronen entschädigt. Mit diesem Abkommen ziehen sich auch die Russen von der Bäreninsel zurück, so wie es seinerzeit schon die SWETLANA tat. Der stolze Kreuzer wird 1905 im Russisch-Japanischen Krieg in der Seeschlacht von Tsushima versenkt und nimmt dabei 169 Seeleute mit in den Tod.

Und Theodor Lerner? Für alle öffentlichen Stellen, die sich mit polaren Fragen beschäftigen, ist er durch das Bäreninsel-Abenteuer zur Persona non grata geworden. Fortan werden all seine Engagements in der Arktis keinerlei öffentliche Unterstützung erhalten und wo möglich verhindert. Lerner selbst hat die Hintergründe dafür nie durchdrungen. Die Schwierigkeiten, die er mit Ämtern hatte, hat er stets als persönliche Intrigen Herwigs gewertet. Der geheime Regierungsauftrag des DSV blieb ihm zeitlebens verborgen. Ohnehin kamen die Pläne erst im Jahr 2000 an die Öffentlichkeit. Lerner's Verhängnis war, dass er zeitgleich ähnliche Absichten verfolgte wie das

Deutsche Reich und somit die kaiserlichen Pläne zur Gründung einer deutschen Kolonie in der Arktis durchkreuzte.

Gleichwohl verliert der Polarkreis nicht seine Anziehungskraft auf Lerner. In den Jahren 1906 und 1907 darf er erneut als Korrespondent auf die Däneninsel, um über die Versuche des Amerikaners Walter Wellman zu berichten, der den Nordpol mit einem Luftschiff erreichen möchte. Im Juli des ersten Jahres entdeckt er dabei mit der Besatzung seines Schiffes den auf Grund gelaufenen französischen Touristendampfer ISLE DE FRANCE. Er organisiert Hilfe beim niederländischen Kreuzer FRIESLAND und lässt sich anschließend von den Passagieren als Retter feiern. Auf Spitzbergen überwintert er anderthalb Jahre später mit Hjalmar Johansen, einem Begleiter Fridtjof Nansens und späteren Teilnehmer von Amundsens erfolgreicher Südpolexpedition. 1909 kann er Graf Zeppelin mit der Idee begeistern, den Pol mit einem Luftschiff zu erreichen. Doch die Zusammenarbeit endet jäh, als man Zeppelin über ein vermeintlich ehrenrühriges Verhalten Lerner's in Kenntnis setzt. Der Streit gipfelt in einer Duellforderung Zeppelins, doch eine Ehrenkommission kann schlichten und Lerner's Unschuld darlegen.

Als 1913 die schlecht organisierte Arktis-Expedition von Leutnant Schröder-Stranz auf Spitzbergen in Not gerät, organisiert auch Lerner eine Rettungsmannschaft – und muss selbst gerettet werden. Doch das ist eine eigene Geschichte.

Das „Gespensterschiff“ in Bremerhaven

Eine schwimmende Folterstätte der Nationalsozialisten – Teil 1

Der in dieser und der kommenden Ausgabe der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT abgedruckte Beitrag basiert auf einem im Mai 2008 im Deutschen Schiffahrtsmuseum gehaltenen Vortrag des Verfassers. Der Text wurde für diese Veröffentlichung geringfügig überarbeitet.

Seit dem 8. Mai 1991 befindet sich am Maschinenhaus an der Klappbrücke zwischen Altem und Neuem Hafen eine Granitgedenktafel. Die Inschrift darauf lautet: „Im Alten und Neuen Hafen lag im Jahre 1933 das ‚Gespensterschiff‘. Auf diesem Schiff wurden Menschen wegen ihrer politischen Überzeugung von der SA geschlagen und gefoltert.“

Mit diesem Text, ebenso wie mit jenem am Polizeihaus in Lehe, wird eines der ganz dunklen Kapitel der Bremerhavener Stadtgeschichte aus der Nazizeit gedacht. Um seine Aufklärung bemühte sich die Staatsanwaltschaft seit 1946, nicht aus eigenem Antrieb, sondern auf Veranlassung der Alliierten. Die Ermittlungen führten zwei Jahre später zum sog. Gespensterschiffprozess, der am 30. September 1948 begann. Anders als im Prozess über die Judenverfolgung in der Reichspogromnacht, in dem die Opfer als Zeugen nicht mehr zur Verfügung standen, gab es im Gespensterschiffverfahren genügend Zeugen, die in Gefängnissen und Konzentrationslagern, in Strafbataillonen oder als „Wehrunwürdige“ den Krieg überlebt hatten. Sie alle waren Mitglieder der KPD und blickten auf eine Leidensgeschichte zurück, die 1933 begonnen hatte.

Am 17. Februar 1933 hatte der damalige kommissarische preußische Innenminister, Hermann Göring, in einem Runderlass die Polizei aufgefordert, „die nationale Propaganda mit allen Kräften zu unterstützen, dem Treiben staatsfeindlicher Organisationen mit den schärfsten Mitteln

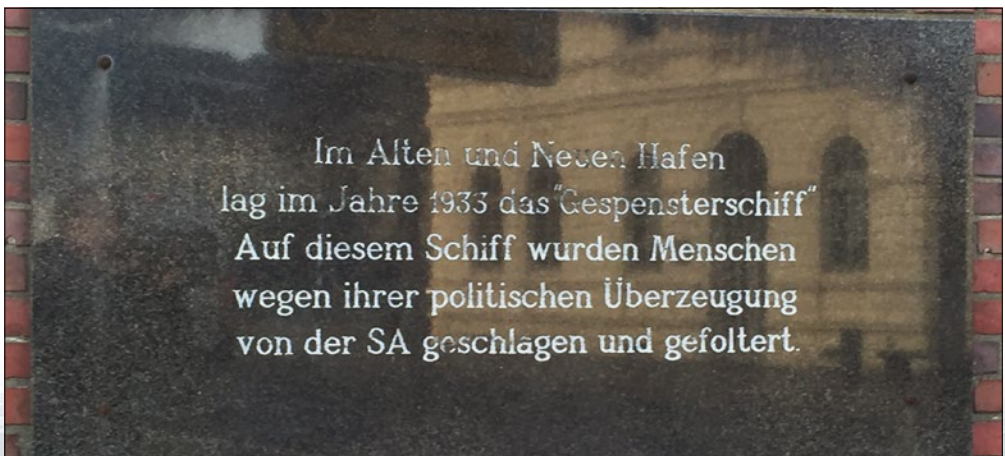
entgegenzutreten und, wenn nötig, rücksichtslos von der Waffe Gebrauch zu machen.“ Ausdrücklich fügte Göring hinzu: „Polizeibeamte, die in Ausübung dieser Pflicht von der Schusswaffe Gebrauch machen, werden ohne Rücksicht auf die Folgen des Schusswaffengebrauchs von mir gedeckt; wer hingegen in falscher Rücksichtnahme versagt, hat dienststrafrechtliche Folgen zu gewärtigen.“ Das war einerseits Anstiftung zu einer Körperverletzung oder einem Tötungsdelikt im Amt und andererseits Ankündigung einer Strafvereitelung im Amt. Noch einschneidender war Görings Erlass vom 22. Februar 1933. Er gestattete es, die SA, die SS und den „Stahlhelm“ als freiwillige Hilfspolizei einzusetzen, um so die angeblich zunehmenden Ausschreitungen von linksradikaler, insbesondere kommunistischer Seite zu bekämpfen. Hitlers Bürgerkriegstruppe erhielt damit hoheitliche Befugnisse. Ihre Rachezüge gegen Menschen mit anderen politischen Überzeugungen wurden zu Staatsaktionen, die sich wenig später auch gegen SPD und Gewerkschaften richteten.

Als am Abend des 27. Februar 1933 der Reichstag in Flammen aufging, zögerte Göring nicht eine Stunde, dies als das Werk der kommunistisch-sozialdemokratischen Einheitsfront zu erklären, so die Bremerhavener Nordwestdeutsche Zeitung (NWZ) vom 28. Februar 1933 auf ihrer ersten Seite. Es begannen noch in der Nacht zum 28. Februar in Berlin Hetzjagden der SA und SS auf Kommunisten, Sozialdemokraten, Gewerkschafter und linke Intellektuelle, wie z.B. Carl von Ossietzky, Erich Mühsam, Ludwig Renn, Egon Erwin Kisch, um nur einige Namen derjenigen zu nennen, die in Haft genommen wurden; andere flohen. In Görings amtlichem preußischen Presdienst vom 28. Februar hieß es: „Die Notwendigkeit der schon früher eingeleiteten Maßnah-

men (Schießerlass und Hilfspolizei) ist durch die letzten Vorgänge in vollem Umfange bewiesen.“ In Bremerhaven und Wesermünde waren von den „Maßnahmen“, die am 28. Februar begannen, zunächst nur die Kommunisten betroffen, nicht jedoch die SPD und die Gewerkschaften. Zwar besetzte die Polizei schon in der Nacht vom 27. auf den 28. Februar das Haus der Norddeutschen Volksstimme, durchsuchte die Redaktionsräume und nahm Beschlagnahmen vor. Das geschah aber offenbar, um das Verbot der sozialdemokratischen Presse in Preußen sicherzustellen, das Göring, noch während der Reichstag brannte, ausgesprochen hatte. Zu Verhaftungen von Redakteuren kam es bei dieser Gelegenheit in Bremerhaven nicht. SPD und Gewerkschaften verhielten sich ruhig, abgesehen von einer Großdemonstration, die sie gemeinsam mit Reichsbanner, Eiserner Front und KPD auf dem Leher Marktplatz am 3. März organisierten, nachdem am Morgen des 28. Februar zwei Nazis einen Reichsbannermann auf dem Marktplatz in Bremerhaven niedergestochen hatten. 9000 Menschen sollen an dieser letzten Demonstration gegen den Faschismus teilgenommen haben. Nach der Reichstagswahl vom 5. März, die den Nationalsozialisten und den ihnen verbundenen Parteien die erstrebte Mehrheit von 51,9 % der Stimmen gebracht hatte, mag für viele die Einstellung gegolten haben, die 1982 die SPD-Stadtver-

ordnete Else Petersen dem Verfasser schilderte: „Die haben die gewählt, jetzt sollen sie sehen, wie sie damit fertig werden.“ Damit fertig wurden die Nazis schneller und radikaler als ihre politischen Gegner gedacht haben.

Der von der nationalsozialistischen Stadtverordnetenfraktion mehrfach geforderten Auflösung der Stadtverordnetenversammlung in Bremerhaven stimmte die SPD am 17. März 1933 zu. Einzelne Gewerkschaftsmitglieder, Fritz Ring und Rudolf Herbig, retteten aus dem Haus des Metallarbeiterverbandes in der Grünen Straße zwar noch die Arbeiterjugendbibliothek und die Mitgliederlisten aus dem Gewerkschaftshaus „Eintracht“ in der Deichstraße; aber angesichts des opportunistischen Kurses der Reichsleitung der freien Gewerkschaften – „Wir wollen im neuen Staat mitarbeiten“ – hatten die Nazis auch hier bis hin zur Plünderung der Gewerkschaftshäuser am 2. Mai freie Hand. Die gleiche Haltung wie bei den Gewerkschaften und der SPD galt bei den bürgerlichen Parteien; sie waren, um es mit den Worten des damaligen Oberbürgermeisters Becké, einem Gegner der Nazis, zu sagen, darauf bedacht, dass „die ordnungsgemäße Weiterführung der Verwaltung gewahrt bleibt“ – so Becké am 7. März 1933 vor dem Magistrat in Bremerhaven. Zu diesem Zeitpunkt wehte bereits die Hakenkreuzfahne auf dem Stadthaus. 21 Tage später wurde Becké mit Gewalt aus dem Amt gejagt,



Gedenktafel am Maschinenhaus der Klappbrücke zwischen Altem und Neuem Hafen in Bremerhaven. (Foto: Erik Hoops)

während im benachbarten Wesermünde zur gleichen Zeit Oberbürgermeister Dr. Walter Delius dem neuen Regime seine Loyalität bezeugte.

Als militante Gegner blieben die Kommunisten, die sich mit der SA nicht nur tätliche Auseinandersetzungen auf der Straße geliefert, sondern in den Sitzungen der Stadtverordnetenversammlung die Stadtverordneten der NSDAP in den Jahren 1931 und 1932 mehrfach der Lächerlichkeit preisgegeben hatten. Sie waren die entschiedensten Kämpfer gegen die NSDAP und ihre Gliederungen, ihre Mitglieder wurden seit dem 28.2./1.3.1933 in Bremerhaven und Wesermünde systematisch verhaftet. In der NWZ ist, beginnend mit dem 2. März 1933, täglich von Kommunistenverhaftungen in Bremerhaven und Wesermünde die Rede. Die Funktionäre der Partei, die Mitglieder der Roten Hilfe und des Roten Massenselbstschutzes, aber auch die einfachen KP-Mitglieder waren im lokalen Bereich persönlich bekannt. Im Jahre 1931 hatte das Gefängnis Wesermünde-Lehe für politische Häftlinge aus Norddeutschland eine Abteilung als „Festungsgefängnis“ eingerichtet. „Durchschnittlich waren hier 35 kommunistische Festungsgefangene untergebracht“, heißt es in einem zeitgenössischen Verwaltungsbericht der Gefängnisleitung. Viele dieser Kommunisten sind nach ihrer Entlassung hiergeblieben. Die politische Polizei wusste, wo sie wohnten: In „Klein-Moskau“ (nordwestlich der Rickmersstraße), im „Pottlappenviertel“ (zwischen Marktplatz und Geeste), an der Deichstraße, in den Arbeiterhäusern auf Geesthelle, am Schiffdorfer Damm. Soweit sie es nicht wusste, halfen ehemalige KP-Genossen aus, die zur SA übergelaufen waren. Einer der Zeugen im Gespensterschiffprozess berichtete über einen der schlimmsten SA-Schläger auf dem Gespensterschiff: „Jäger war früher selber Kommunist gewesen, er trug immer noch die schwarze Antifa-Hose und die Schnürstiefel. In einem Buch hatte er seine früheren Genossen vermerkt, die er dann selber holte.“

Worum ging es bei den Kommunistenverhaftungen? In erster Linie um versteckte Waffen, um Munition, die aus dem Schlachthof in Lehe gestohlen war, um Übungen des Roten Massen-

selbstschutzes an der Baggerkuhle in Langen und an der Pipinsburg, um Vervielfältigungsapparate, Papier für Flugblätter, um die Herkunft von „Hetzschriften“, wie „Barrikade“, um das Kassieren von Mitgliedsbeiträgen für die KPD und die Rote Hilfe sowie um die Frage: Wo ist Folkert Potrykus? Potrykus, ehemaliger Werftarbeiter, war Redakteur der Kommunistischen Arbeiterzeitung in Bremen. Er war als Kandidat für die Parteihochschule in Moskau vorgesehen. Nach dem 30. Januar 1933 war er in den Untergrund abgetaucht. Die Nazis vermuteten, dass er den Auftrag hatte, die KPD in Norddeutschland neu zu organisieren. Nach einer Solidaritätspostkarte der KPD aus dem Jahre 1932 sollen gegen ihn 26 Hochverratsverfahren anhängig gewesen sein. Potrykus galt in Bremerhaven als eine Art Robin Hood der kommunistischen Bewegung. Ihn suchten politische Polizei, SA und SS in erster Linie, vor allem nachdem die von Potrykus im Untergrund produzierte „Kleine Arbeiterzeitung“ im Sommer 1933 in Bremerhaven auftauchte. Darin klagte Potrykus die Gräueltaten der SA an: „Aus allen Kreisen der Bevölkerung, von Arbeitern, die in den Klauen der SA waren, von Bürgerlichen und von ehrlichen SA-Leuten erhalten wir Tatsachenberichte über Gefangenenmisshandlungen. Die Feder ist zu schwach, um alles dies zu schildern. In den Leher Gefängnissen wimmern die gefolterten Arbeiter.“ Darauf schildert die „Kleine Arbeiterzeitung“ Fälle von Folterungen und Aussageerpressungen, die nach dem Krieg durch Zeugenaussagen bestätigt wurden.

Die Verhaftungen, über die die NWZ bis Oktober 1933 regelmäßig berichtete, fanden ihre „gesetzliche“ Grundlage in der Verordnung vom 28. Februar 1933 zum Schutze von Volk und Staat, mit der praktisch alle durch die Reichsverfassung garantierten Grundrechte aufgehoben worden waren. Den Verhaftungen schlossen sich Vernehmungen durch die politische Polizei – ab Ende April durch die Gestapo – an. In Wesermünde fanden sie in der Polizeikaserne an der Kaiser-Wilhelm-Straße statt, in dem Gebäude, in dem sich heute das Polizeihaus Hinrich-Schmalfeldt-Straße befindet.

In Bremerhaven – bis 1939 neben Wesermünde eine selbständige Stadt – hatte die politische Polizei ihre Diensträume im Bremischen Amt am Alten Hafen, hier befand sich auch das Polizeigefängnis. Das Gerichtsgefängnis war An der Karlsburg, etwa dort, wo heute die Kunsthalle steht.

Die Vernehmungen, die die politische Polizei in Bremerhaven im März/April 1933 vornahm, sollen „noch milde Formen“ gehabt haben, so ein Ermittler im Gespensterschiffprozess in einem Aktenvermerk. Leiter der politischen Polizei im Bremischen Amt war 1933 zunächst der Kriminalobersekretär Bröker, ein Sozialdemokrat. Nach Erlass des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums vom 7. April 1933 wurde er aus dem Dienst entlassen und kurz darauf auf Veranlassung des Innensensors Laue durch den Regierungsrat Dr. Bösche ersetzt. In Wesermünde entwickelte sich die Situation ähnlich. Den dort schon vorhandenen zwei Beamten der politischen Polizei wurde im März/April 1933 der Kriminalrat Schorn, ein strammer Nationalsozialist, vorgesetzt. Mit diesen beiden ehrgeizigen NS-Beamten begann eine neue Art der Polizeiverhöre.

Neben den bereits erwähnten Erlassen Görings gab es seit Frühjahr 1933 einen weiteren Erlass von ihm. Danach waren politische Gefangene den sog. vaterländischen bzw. nationalen Verbänden, das waren SA und SS, zur Vernehmung zu überlassen, wenn die Vernehmung durch die Kriminalpolizei zu keinen ausreichenden Ergebnissen geführt hatte. Der damalige Senator für innere Verwaltung, Theodor Laue, veranlasste, dass die von Göring für Preußen – dazu gehörte Wesermünde – erlassenen Verfügungen auch in Bremen und Bremerhaven umgesetzt wurden.

Aufgrund des Göring'schen Erlasses stellte Kriminalrat Schorn im April 1933 in Lehe ein sog. Rollkommando von zehn bis zwölf Angehörigen der SA und SS auf, das unter der faktischen Leitung eines Anton Weikenstorfer stand, der wiederum seine Anweisungen von Kriminalrat Schorn erhielt. Weikenstorfer war 1931 aus Bayern an die Unterweser gekommen und 1932 als Arbeitsloser in die SS und NSDAP eingetreten. Nach eigener Aussage von Weikenstorfer lautete die von

Schorn erteilte Aufgabe wie folgt: „Wir sollten so schnell wie möglich Kommunisten zu fassen und zu vernehmen suchen und wenn es nicht anders ginge, die Aussage mit allen Mitteln erzwingen. Er hat zwar nicht ausdrücklich was von Prügeln gesagt, gab uns aber die Gummiknüppel und machte bei seinen Worten eine unmissverständliche Bewegung des Schlagens. Die Aktion sollte sich im Wesentlichen gegen Angehörige der KPD richten. Die Vernehmungen waren selbstständig durch das Rollkommando durchzuführen.“

Als Dienstzimmer erhielt das Rollkommando den Raum 47 im Hochparterre der Polizeikaserne, an der Ecke Jacobistraße/Kaiser-Wilhelm-Straße. Die Diensträume der politischen Polizei lagen diesem Raum schräg gegenüber. Über einen Kellergang bestand eine Verbindung zum Polizeigefängnis in der Jacobistraße, wo die Festgenommenen untergebracht waren. Für das Rollkommando gab es dahin freien Zugang, es konnte nach Belieben die Häftlinge zu Vernehmungen holen und zurückbringen.

Was die Menschen wegen ihrer politischen Überzeugung bei diesen Vernehmungen im Einzelnen erlebt haben, hat die Kriminalpolizei seit 1946 ermittelt. Ein Beispiel von vielen, dessen durch die Gerichtssprache gefilterter Text aus dem Urteil des Schwurgerichts vom 15. November 1948 auszugsweise wie folgt lautet:

„Im Juli 1933 wurde der Zeuge von Hemme – einem SA-Mann – aus dem Gefängnis Nordstraße aus der Zelle abgeholt. Auf dem Weg zu einem auf der Straße haltenden Lastkraftwagen wurde der Zeuge von SA-Leuten mit Gummiknüppeln geschlagen und mit Ketten gefesselt. Die Prügel wurden auch auf dem Wagen fortgesetzt, bis Hemme den SA-Leuten bedeutete, sie könnten das besser dort machen, womit er die Jacobistraße meinte. Als man dort angelangt war, kam der Zeuge zunächst unter eine Brause, da er blutüberströmt war, und dann in eine Zelle. Aus dieser wurde er nach einer Stunde in das SA-Vernehmungszimmer geführt und hier von mehreren SA-Leuten heftig mit Gummiknüppeln verprügelt, als er die an ihn gerichteten Fragen nicht beantwortete. Die Misshandlungen waren derge-

stalt, dass der Zeuge sich erbrechen musste. Er wurde deshalb von den SA-Leuten mit dem Kopf in das Erbrochene hineingestoßen mit den Worten ‚Friss Deinen Dreck.‘ Der halb bewusstlose, nur noch stöhnende und übel zugerichtete Zeuge wurde dann von den Angeklagten von de Wall und Jäger über den Flur in seine Zelle geschleift, wobei sie den Kot, der dem Zeugen unterwegs abging, mit ihm selbst aufwischten und gleichzeitig noch mit Gummiknäppeln auf ihn einschlugen.“ Ein anderer Zeuge, der im Polizeigefängnis Jacobistraße misshandelt, dem aber noch eine weitere Vernehmung durch die SA angekündigt worden war, sagte aus: „Ich muss hier noch bemerken, das Schlimmste für mich war dieses Warten. Man hörte fast ununterbrochen in nur kurzen Abständen das Schreien, ich möchte sagen, das tierische Aufheulen der Gemarterten, und jedes Mal, wenn ein Schritt auf dem Gang zu hören war oder wenn die Schlüssel der Schließer klapperten, glaubte man, man sei selber wieder an der Reihe.“

In der Leher Polizeikaserne blieb das Rollkommando bis Ende Juli 1933. Ab August bezog es das Seemannsheim im Fischereihafen, „anscheinend, um sich unter den feindlich eingestellten Fischerarbeitern und Fischdampferbesatzungen ihre Opfer zu suchen oder aber“, wie am 1. November 1947 der damals sehr eifrige und mit starken Emotionen ermittelnde Kriminalassistent Müller schreibt, „um den Besitz der damals wie heute der NSDAP nahestehenden Fisch-Industriellen zu schützen, von denen die SA finanziell unterstützt wurde“. Diese Bewertung spiegelt nicht nur Zeitkolorit nach der Befreiung von der faschistischen Diktatur wider, sondern auch einen nach Gerechtigkeit dürstenden Geist nach zwölf Jahren Nazidiktatur.

Die bisherige Geschichte der Gewalttätigkeiten in der Polizeikaserne in Lehe zu kennen, ist von Bedeutung für die Rolle, die das Gespensterschiff für die Maßnahmen der politischen Polizei gespielt hat. Wenn das nach Zeugenaussagen blutbespitzte Zimmer 47 in der Leher Polizeikaserne den Opfern wie die Vorhölle erscheinen musste, dann war dieses Schiff die Hölle.

Ein Folterzimmer wie Raum 47 in der Leher Kaserne stand im Bremischen Amt in Bremerhaven nicht zur Verfügung. Ebenso wenig gab es ein Rollkommando wie in Wesermünde, wenn auch an gewaltbereiten Folterern kein Mangel bestand, wie sich schnell zeigen sollte.

Auf Weisung des Regierungsrates Dr. iur. Böschens, dem kurz nach dem 30. Januar 1933 die vom Bremischen Amt abgetrennte politische Polizei unterstand, wurden in Bremerhaven die Vernehmungen der politisch Verfolgten zunächst in den Diensträumen des Bremischen Amtes am Alten Hafen vorgenommen. Dafür standen Böschens die SA-Leute Finger und Welters zur Verfügung und der Kriminalsekretär Meyer. Die Anordnung des Innensensors Laue, politische Häftlinge zur „vorbereitenden Vernehmung“ der SA und SS zuzuführen, fand sich auf einem Anschlag im Hof des Bremischen Amtes, wie sich der damalige Häftling Willi Rabus erinnert. Diese Drohung wurde von Dr. Böschens zunächst umgesetzt durch Überstellung der Gefangenen in das SA-Vernehmungszimmer nach Lehe, wo dann gefoltert wurde. Nach diesen Folterungen kamen die Opfer regelmäßig zerschunden zum Polizeigefängnis im Bremischen Amt zurück. Die Folterungen in Lehe konnte Amtshauptmann Dr. Koch, der Leiter des Bremischen Amtes in Bremerhaven, nicht verhindern. Er gab aber eine schriftliche Anweisung heraus, dass im Polizeigefängnis, das ihm unterstand, Vernehmungen ausschließlich durch Kriminalbeamte, nicht einmal durch Schutzpolizisten, vorgenommen werden durften. Auf der Treppe des Gefängnisses am Alten Hafen ließ er einen Anschlag anbringen: „Zutritt nur für Gefangenenpersonal“, um die SA am Betreten des Polizeigefängnisses zu hindern. In gleicher Weise ging der aufsichtsführende Richter Krüder des Amtsgerichts Bremerhaven beim Gerichtsgefängnis An der Karlsburg vor. Damit war Folterungen in den Bremerhavener Gefängnissen vorgebeugt, indes nur wenig Zeit und Hilfe gewonnen. Die gewalttätige Situation, die Dr. Koch verhindern wollte, setzte sich auf andere Weise fort, auf einem ehemaligen Minensuchboot – dem Gespensterschiff. *(Wird fortgesetzt.)*

Wohnschiffe als Lösungsansatz für die Unterbringung von Asylanten

Das Problem der Unterbringung von Asylanten im jetzigen Umfang ist eine große Herausforderung an Land. Für Gemeinden und Städte ist sie noch wesentlich komplexer als in den 1990er-Jahren, als nicht nur Deutschland eine große Anzahl von Personen vom Balkan und aus Osteuropa aufnehmen musste. Länder wie Norwegen, Schweden, aber auch die Niederlande und darauf aufbauend auch Deutschland haben damals auch mittels schwimmender Einheiten eine Lösung gesucht. Etablierte Schifffahrtsunternehmen mit entsprechender Erfahrung bei der Unterbringung von Personen aus dem Offshore-Bereich hatten bereits Lösungsmöglichkeiten entwickelt und brachten diese dann erfolgreich zur Anwendung. Es gab auch sogenannte Übergangslösungen mit der Eincharterung von Passagierschiffen in Seehäfen mit entsprechenden Liegeplätzen und auf Flüssen. Zur Ertüchtigung der Liegeplätze, besonders tidenabhängiger, mussten Maßnahmen ergriffen werden. Anschlüsse für Strom, Trinkwasser und Entsorgung machten teilweise hohe Investitionen erforderlich, aber für alles gab es vertretbare Lösungen. Der Einsatz von Passagierschiffen war zwar eine kurzfristig verfügbare Lösung, jedoch in den Grund- und Folgekosten aufgrund notwendiger erheblicher Reparaturen bei der Rückgabe an den Eigner nach der Charterperiode eine sehr teure Unternehmung. Die Eignung von Passagierschiffen für Hotelkonzepte ist zwar weltweit erfolgreich gelungen, aber für den Asylanteneinsatz aufgrund der gemachten Erfahrungen nicht zu empfehlen. Aus diesem Grunde haben mehrere Unternehmen die „Floatel-Lösung“ entwickelt, und zwar ausgehend von Einsätzen im Offshore-Bereich für die Unterbringung von Personal. Es handelt sich hierbei um Modulkonstruktionen auf Bargekörpern von 90–120 m Länge und 27–32 m Breite, wie sie in den

1990er-Jahren in Holland, Norwegen, Schweden und auch in Deutschland (Hamburg) zum langjährigen Einsatz kamen. Die Unterkünfte waren besonders familienfreundlich konzipiert, d.h. größere Zimmer teilweise mit Verbindungstüren, Gemeinschaftsküchen und gemeinschaftlichen Dusch-/Toilettenbereichen, und hatten zum Teil Bürobereiche und Räumlichkeiten für die medizinische Betreuung. Vorteilhaft war diese Lösung angesichts der Notwendigkeit der unterschiedlichen Betreuung in der Erstaufnahme und der mittelfristigen Unterbringung während der Asylantragsperiode. Noch heute ist die größte Anzahl dieser „Floatels“ im Asylbereich im Einsatz, ein Teil derselben wurde dann später in Unterkünfte für Offshore-/Werftpersonal umgerüstet, besonders im Nasszellenbereich.

Trotz dieser guten Erfahrungen ergibt sich in den Seehäfen aufgrund des Mangels an entsprechenden Liegeplätzen ein Problem, welches dann auch noch häufig durch die Tidenabhängigkeit erhebliche Extrakosten am Liegeplatz (Versorgungsleitungen, Gangways auch für Sicherheitsmaßnahmen, Festmachervorkehrungen nach lokalen Vorschriften) und in Form der notwendigen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr verursacht.

Meines Wissens hat sich bisher nur Hamburg mit dem Einsatz der TRANSIT für 200 Personen im Hamburger Binnenhafen für eine fünfjährige Charterung entschieden. Allein die reinen Charterkosten für diese Einheit liegen bei knapp unter 20 Euro pro Person und Tag. Hinzu kommen die Personalkosten der Verwaltung und der Aufsicht, die Nebenkosten für den Liegeplatz, Anbindung, Versorgung etc., die von der Stadt als Betreiber zu tragen sind.

Es wurden für verschiedene Standorte in deutschen Häfen schwimmende Lösungen angeboten,



„Floatel“ BELLA LUDWIGA. (Foto: Eide Bygg & Anlegg AS, Haugesund / Archiv des Verf.)

und zwar einmal als Typschiff die BELLA LUDWIGA, die durch ihre Abmessungen auch in vielen Binnengewässern und Flüssen eingesetzt werden kann. Diese Einheit ist im Augenblick als Unterbringungsschiff in Norwegen im Einsatz und kann über drei Etagen 82 Kabinen von jeweils 16 m² mit eigenen Nasszellen zur Verfügung stellen. Sie ist mit der TRANSIT vergleichbar. Bei einer Zwei-Personen-Belegung können 164 Asylanten untergebracht werden. Zum Teil wären auch drei Personen pro Kabine darstellbar. Im Unterbereich ist eine Gemeinschaftsküche mit zwei bis drei Komplettkochstationen vorgesehen, die je nach Wunsch des Betreibers ausgerüstet werden kann. Bei einer Charterperiode von mindestens fünf Jahren wäre eine Tagesmiete von 3250 Euro darstellbar, inklusive Versicherung und Gestellung eines Bargemasters für den technischen Betrieb. Das ergäbe einen Tagespreis von 19,82 Euro pro Person. Die Lieferung würde am Standort Deutschland innerhalb von drei bis vier Monaten nach Vertragszeichnung erfolgen. Liegeplatz, Strom und Entsorgungskosten gingen zu Lasten des Betreibers, die Wartungskosten würde

der Eigner tragen. Der Eigner der BELLA LUDWIGA könnte auch eine größere Einheit mit 160–200 Kabinen anbieten, die mit jeweils zwei bis drei Personen belegbar wären.

Der Liegeplatz müsste bei Abmessungen der Barge von 92 m Länge und 27,5 m Breite und einer Höhe über dem Wasserspiegel von 13 m entsprechend dimensioniert sein. Die Kabinen, Duschräume/WCs und der Küchenbereich müssten dann vorab mit den Vorstellungen des Betreibers abgestimmt werden. Die Erfahrung lehrt, dass unbedingt eine unmobilierte Einheit gechartert werden sollte, um Diskussionen über Zustand der Möbel bei Rücklieferung zu vermeiden. Sollte die Infrastruktur eine E-Versorgung nicht möglich machen, könnte der Vermieter diese durch eigene Generatoren gewährleisten. Trink- und Abwasseranschlüsse sollten jedoch landseitig vorhanden sein.

Es bestünde auch die Möglichkeit, Rhein- bzw. Seine-Schiffe auf Charterbasis zu erhalten, da diese kurzfristig nach Vertragsvereinbarung z.B. in Bremen auf eigenem Kiel und mit Selbstantrieb lieferbar wären. Die Anforderungen an den Lie-

geplatz (tidenunabhängig) wären 120 m Länge und bei einer Paketlösung 25 m Breite. Ein Tiefgang von 2 m wäre ausreichend. Alle Kabinen dieser Schiffe haben eigene Nasszellen und sind mit zwei Personen belegbar. Im Paket von zwei Schiffen könnte man so 300 Personen unterbringen. Die Schiffe haben eine zentrale Küche mit Restaurant und eine eigene Wäscherei. Zur Information wurde ein Tagessatz von 20,50 Euro pro Person genannt bei einem Fünfjahresvertrag, bei Ausübung einer Verlängerungsoption wären 14 Euro darstellbar. Generell wäre die Voraussetzung ein geeigneter Liegeplatz mit für das Schiff jeweils kostenfreier Wasser- und Abwasserversorgung sowie Landstrom.

Eine größere Einheit mit entsprechender Aufnahmekapazität, wie sie in Hamburg über Jahre erfolgreich eingesetzt wurde, ist beispielsweise FLOATEL STOCKHOLM mit einer Maximalbelegung von 622 Personen (205 Kabinen mit zwei Betten, 21 mit vier Betten und weitere 21 Kabinen mit einer Möglichkeit von bis zu sechs Betten), 64 Duschräumen, 86 WCs sowie mehreren sogenannten „Public-Rooms“, Restaurant, Warteräumen, Gemeinschaftsküchen, Waschmaschinen und Büroräumen für die Verwaltung. Die Gesamtkonzeption war mit dem Betreiber der Stadt abgestimmt und entsprechend umgesetzt worden. Diese Einheit ist derzeit anderweitig gebunden, es könnten jedoch ähnliche oder auch noch größere Einheiten innerhalb von drei bis vier Monaten in Deutschland geliefert werden.

Derartige Lösungen sind also relativ kurzfristig umsetzbar. Die Module auf den Pontons/Bargen werden „à la Lego“ montiert und danach an den Liegeplätzen zum Einsatz gebracht. Die Vorteile liegen auf der Hand: Schwimmende Einheiten

gewähren in der Nutzung auch unterschiedlicher Liegeplätze eine große Flexibilität; nach Vertragsbeendigung gehen sie an den Vermieter zurück, können jedoch auch käuflich erworben werden; es werden keine Fabrikhallen, Supermärkte, Sporthallen und Parkplätze zweckentfremdet, die relativ kostenintensiv ausgerüstet werden müssen und für einen längeren Zeitraum kaum eine sozial verträgliche Lösung darstellen.

Den Lesern wird aufgefallen sein, dass in vielen Städten, Gemeinden und Kommunen Containerlösungen genutzt werden, für die entsprechende Vorbereitungen auf den Nutzgrundstücken notwendig waren. Diese kompakten Unterbringungen von teilweise bis zu 1 000 Personen unterschiedlicher Nationalität und Religion haben leider ihre eigenen Probleme. Sie haben in vielen Fällen nicht gerade eine wohlwollende Akzeptanz in der Nachbarschaft zur Folge und können nach Ansicht des Autors nur als Zwischenlösung dienen. Die Lieferzeiten für Wohncontainer liegen heute bereits bei rund neun Monaten. Über die Höhe der Kosten gibt es bisher keine Transparenz.

Die europaweiten Bemühungen zur Beschränkung der Aufnahme von Asylanten wie auch die unterschiedlichen Maßnahmen der einzelnen Staaten werden kaum eine kurzfristige Lösung bringen. Wir haben es im Vergleich zu den 1990er-Jahren mit einer gänzlich anderen Tragweite des Zustroms zu tun, mit der damit verbundenen Konsequenz, dass versucht werden muss, in den Ursprungsländern zumindest Ansätze für eine Beseitigung der Emigrationsgründe zu schaffen. Wir stehen vor einer der größten Aufgaben dieses Jahrzehnts. Lösungsansätze sind vorhanden.

Die Arbeitsgruppe „Wissen auf Reisen“ im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum wächst. Als Forschungsmuseum innerhalb der Leibniz-Gemeinschaft fördert es aktiv den wissenschaftlichen Nachwuchs. Nachdem Anfang 2015 bereits einige neue Doktorandinnen und Doktoranden ans Haus gekommen waren, erweiterte sich der Kreis im Oktober 2015 um zwei Nachwuchswissenschaftler. Unter der Leitung von Frau Prof. Dr. Ruth Schilling wurde die Arbeitsgruppe „Wissen auf Reisen“ gegründet, und hierfür kam Unterstützung durch Herrn Tobias Goebel und Herrn Talip Törün. Die beiden Master-Absolventen sind an der Universität Bremen als wissenschaftliche Mitarbeiter angestellt und werden das DSM über eine Kooperation personell und inhaltlich drei Jahre lang unterstützen.

Forschungsschwerpunkt der Arbeitsgruppe ist die Rolle der (norddeutschen) Handelsschiffahrt bei der Genese von Wissens- und Sammlungsordnungen. Die heute in Museen und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen wiederzufindenden Sammlungen sind bestimmten Ordnungsprinzipien untergeordnet, deren Ursprünge sich auf die Entstehungszeit im 19. Jahrhundert zurückführen lassen. Allerdings wird dieser Prozess innerhalb wissenschaftlicher Einrichtungen oftmals isoliert betrachtet. Die langen Wege der Sammlungsobjekte, der Kontext *in situ* sowie der Transport nach Europa wurden in der Wissenschaftsgeschichte bisher vernachlässigt. Die Ursprünge der Museen und Sammlungen werden zwar in der Wissenschaftsgeschichte behandelt, jedoch losgelöst von den oben genannten Teilaspekten. Die Handelsschiffahrt stand bislang eher im Fokus der Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte. Hier sollen die beiden interdisziplinären Dissertationsprojekte im Rahmen der Arbeitsgruppe „Wissen auf Reisen“ eine Forschungslücke schließen.

Tobias Goebel wird sich mit einem globalgeschichtlichen Ansatz aus der Mikroperspektive in die Arbeitsgruppe einbringen. In der neueren historischen Forschung sind Theorien wie die geradezu naturwüchsige Entwicklung zur Moderne inzwischen der Vorstellung von multiplen Modernen, zumindest aber einem relationalen Charakter von Weltgeschichte gewichen. Das hat mitunter dazu geführt, die Geschichte Deutschlands nicht mehr allein aus sich selbst heraus zu erklären. Zweifellos machten die Einigungskriege von 1864 bis 1871 mit der Erfüllung der preußischen Nationalstaatsidee die Nation zum Akteur auf der Weltbühne. Staat und Gesellschaft als in sich geschlossener Analyserahmen bieten allerdings nicht immer einen sinnvollen Zugang. Betrachten wir die Jahrzehnte vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges zunächst wie in wirtschaftshistorischer Hinsicht inzwischen üblicherweise als eine Zeit niemals zuvor dagewesener globaler Vernetzung, so ergeben sich durch viele bisher selten empirisch eingelöste Überlegungen bemerkenswerte Erkenntnismöglichkeiten. Denn auch das deutsche Kaiserreich, welches öffentlich noch unter dem politischen Kurs des Reichskanzlers Otto von Bismarck einflussreiche Vorbehalte gegen eine direkte Kolonialpolitik hegte, avancierte in kurzer Zeit zum viertgrößten europäischen Kolonialreich. Dieser raschen Entwicklung liegen breite gesellschaftliche Faktoren zugrunde. Sie zeigen auf, dass das deutsche Interesse an kolonialem Besitz, Handel und Überseeschiffahrt eine längere und doch regional sehr unterschiedliche Tradition hatte. In den 1870er-Jahren kulminierte diese in einer kolonialen Bewegung, welche von Adeligen, Missionaren und Bildungsbürgern getragen wurde und sich zusammen mit der noch weitaus größeren Flottenbewegung an ein breites Publikum wandte.

Auch der Terminus der Weltwirtschaft – deren zunehmende Vernetzung ohnehin nicht von staatlich-formellem oder informellem Besitz alleine geprägt war – wurde erst in den 1880er-Jahren zu einem Begriff in der Alltagssprache, wenngleich besonders hanseatische Kauf- und Seeleute diese schon bedeutend länger praktisch lebten. Bedingt wurden viele Entwicklungen allerdings erst durch die Globalitätserfahrung des 19. Jahrhunderts, allen voran im deutschen Fall die der Massenmigration, und ebenfalls durch privatwirtschaftliche Handelsinteressen und deren Auswirkungen. So waren neben Gütern und Kapital auch Menschen auf den Routen zunehmender globaler Vernetzung unterwegs. Diese prägten mit ihren Ideen und Erfahrungen nicht nur eigene, sondern auch die Vorstellungswelten ganzer Generationen in der Heimat. Technologischer Fortschritt in Form von Telegraphie erleichterte die Kommunikation, die Gründung des Weltpostvereins 1874 vereinfachte den Informationsfluss. Gleichzeitig blühte die populäre wie wissenschaftliche Reiseliteratur im 19. Jahrhundert auf. Kurzum: Die Welt als Erfahrungsraum rückte näher zusammen.

Vor diesem Hintergrund lenkt das Forschungsvorhaben den Blick auf ganz spezifische Verflechtungszusammenhänge, die sich nur jenseits des Primats der Außenpolitik und der „Politik großer Männer“ beobachten lassen und konkrete Teilaspekte von Globalisierung und weltwirtschaftlicher Integration erst in der Mikroperspektive aufdecken. So ist es der vermeintlichen Banalität der Sache geschuldet, dass die meisten Objekte, welche wir in norddeutschen Wissenssammlungen finden, ihren Weg per Schiff in die heutigen Museen deutscher Städte gefunden haben.

Genau an diesen Schnittpunkten ist es zwingend notwendig, von der globalen Betrachtung in eine quellengestützte Detailperspektive zu wechseln, ohne aber größere Zusammenhänge zu vernachlässigen. Denken wir etwa an den schon von seinen Zeitgenossen als „Südseekönig“ geadelten Hamburger Kaufmann Johan Cesar VI. Godeffroy (1813–1885). Dessen Werft Reiherstieg war seinerzeit eine der bedeutendsten in der Hansestadt.

Seit den 1850er-Jahren verdingte sich das Unternehmen Godeffroy nicht nur mit dem Übersee-handel. Es unterhielt auch einen regelmäßigen Liniendienst nach Kalifornien, Chile und Australien. Diese Infrastruktur nutzten aber nicht nur auswanderungswillige Bürger, sondern auch eine ganze Reihe von Forschungsreisenden. Denn der Kaufmann gefiel sich in der Rolle eines Mäzens der Wissenschaften. Er unterhielt sein eigenes Museum und investierte beachtliche Summen, um fähige Akademiker und Laienwissenschaftler für seine Vorhaben zu gewinnen. Unter seiner Ägide etablierte sich sogar ein hauseigenes wissenschaftliches Journal. Godeffroys erster Forscher und späterer Herausgeber des Journals, der Schweizer Eduard Graeffe (1833–1916), nutzte beispielsweise die durch den Handel etablierte Infrastruktur der Godeffroy'schen Segelschiffahrt und verbrachte viele Jahre auf dessen Plantagen auf Samoa. Über die maritime Logistik sann er allerdings wenig nach. Des Weiteren haben einige der reisenden Forscher, wie etwa Amalie Dietrich (1821–1891), auf ihren Reisen in der britischen Kolonie Australien die Strukturen anderer europäischer Mächte verstärkt genutzt.

Gerade weil Graeffe und seinen Nachfolgern der enorme Stellenwert von Überseeschiffahrt für die eigene Wissenschaft vor Ort zweitrangig erschien, ist diesem Umstand von Historikern kaum nachgespürt worden. Lohnenswerte Fragen könnten etwa die nach den strukturellen Bedingungen durch Schiffahrtstechnologie, ökonomischen Abläufen und nach den geschaffenen Verhältnissen am Sammlungsort daheim sowie in Übersee sein. Das Museum Godeffroy gibt es heute nicht mehr, der Wert der Sammlungen hingegen bleibt unbestritten.

Deutlich zutage tritt der Facettenreichtum überseeisch geprägter Forschung im 19. Jahrhundert, wenn wir vergleichend weitere Zusammenspiele von Handel und Forschungsschiffahrt in den Fokus rücken. Das in Bremen heute noch am Hauptbahnhof befindliche Übersee-Museum entstand gar erst aus der emsigen, jedoch noch unkoordinierten Sammlungstätigkeit von Han-

händlerleuten. Der international anerkannten Handels- und Kolonialausstellung von 1890 – mit dem Ziel, Importe aus Übersee der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen – folgte aufgrund des Erfolges rasch das Vorhaben, die Ausstellung als Museum zu verewigen. In Person des ersten und langjährigen Direktors Hugo Schauinsland (1857–1937), durch den Rückenwind bremischer Vereine und den Zuspruch von Handelshäusern mauserten sich die Sammlungen von einer Raritätensammlung zum Museum oder gar zu einer „Ruhmeshalle bremischen Handels“, wie Schauinsland selbst bemerkte. Schauinsland selbst unternahm zwar insgesamt fünf Reisen quer über den Erdball, allerdings stand hier schon der Tausch und Ankauf von Objekten im Vordergrund: Der Ort, an dem die Forschung im Regelfall zusammenlief und stattfand, war das Museum.

Mitunter mit der Durchsetzung der Dampfschiffahrt als Standard und dem beachtenswerten Umstand, dass der Norddeutsche Lloyd für das Übersee-Museum unentgeltlich transportierte, verschoben sich die praktischen und logistischen Rahmenbedingungen ökonomischer, technologischer und maritim geprägter Wissensproduktion im Vergleich zum Godeffroy'schen Pendant wenige Jahrzehnte zuvor dramatisch. In Form zahlreicher im Überseehandel tätiger Firmen wie J.K. Vietor oder C. Melchers & Co. etablierten sich nicht nur weltumspannende Handelsnetze, welche für den Zustrom von Sammlungsgegenständen ausschlaggebend wurden. Auch ganz persönliche Beziehungen spielten eine Rolle. Inwiefern dies genau auf den selektiven Charakter von Wissensproduktion Einfluss hatte, gilt es zu klären. Diese und vergleichbare Netzwerkzusammenhänge sollen im Rahmen der Studie aufzeigen, wie



Die Arbeitsgruppe „Wissen auf Reisen“: Talip Törün (links) und Tobias Goebel (rechts). (Foto: Verf.)

globales Wissen im dynamischen 19. Jahrhundert lokal produziert und maritim transportiert wurde.

Talip Törün hingegen wird sich wissenschaftshistorisch mit Sammlungen und ihrem Entstehungs- und Wirkungsprozess beschäftigen. Hierbei soll das Schiff als Medium integraler Bestandteil der Untersuchung werden. Der Grundstock vieler Sammlungen in Museen oder an Universitäten wäre heute kaum vorstellbar ohne die Leistungen, die der Schiffstransport mit sich brachte. Die historischen Ursprünge von Sammlungen werden in den höfischen Kunst- und Wunderkammern oder in privaten Sammlungen (besonders in Städten mit ausgeprägtem Bürgertum) verortet. Die Motivation zum Sammeln beschreibt Anke te Heesen, wenn sie in Sammlungen Orte sieht, „in denen die vergleichende Betrachtung der Gegenstände ermöglicht und Objekte dem Buchwissen gegenübergestellt wurden ...“

Dieses Buchwissen war jedoch starr und repräsentierte bei Weitem nicht die Vielfalt, die reisen-

de Naturalisten in der Welt vorfanden. Das eng gesetzte Tableau wurde regelmäßig gesprengt. Als Carl von Linné 1753 die achte Auflage der „Systema Naturae“ veröffentlichte, listete er eine vollständige (!) Zusammenstellung aller den europäischen Botanikern bekannten Pflanzenspezies auf, im Ganzen etwa 7000 Arten. Doch nur etwa 40 Jahre später wurde diese Auflistung durch überseeische Reisen Philibert Commerçons, Joseph Banks', Daniel Solanders, Georg Forsters oder Alexander von Humboldts um das Achtfache erweitert.

Durch die europäische Expansion im 19. Jahrhundert wurde der Zugriff in die entlegensten Winkel des Planeten erweitert. Hiermit ging auch ein höheres Interesse an der Welt jenseits des eigenen Horizonts einher. Institutionell machte sich dies durch die Gründung zahlreicher populärwissenschaftlicher Zeitschriften, Archive und Vereine bemerkbar. So wurden 1837 der Naturwissenschaftliche Verein in Hamburg und 1864 der Naturwissenschaftliche Verein zu Bremen ge-

Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



Direkt gegenüber dem Deutschen Schiffahrtsmuseum
Telefon (04 71) 41 62 64 – www.seutedeern.de

gründet, in denen die neuesten Erkenntnisse und Entdeckungen aus Biologie, Zoologie, Botanik, Paläontologie und Geologie diskutiert bzw. in vielen Fällen nur gemutmaßt wurden. In diesen Kreisen entstanden praktisch „Sammelaufträge“ an junge Forscher, epistemische Beweise zu liefern – Nahrung für die Sammlungen!

Wie stark das Interesse an diesen Sammlungen war und welche Tragweite sie letztendlich hatten, verdeutlicht die Tatsache, dass der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd die Überfahrt für Forscher und die Raum beanspruchenden Sammlungen unentgeltlich ermöglichte. Diese neu entbrannte „Sammelwut“ führte an Bord der Schiffe aufgrund des steten Raummangels regelmäßig zu Konflikten. Die Forschenden benötigten Platz, um die gesammelten Objekte untersuchen, zeichnen und katalogisieren zu können. Weiterhin mussten die Objekte langfristig sicher aufbewahrt werden, um sie später in Europa anderen Wissenschaftlern zu Forschungszwecken zur Verfügung stellen zu können. Charles Darwin notierte in seinem Tagebuch, gleich nachdem er die HMS BEAGLE im September 1831 das erste Mal betreten hatte, dass die ihm gestellte Kabine bei Weitem nicht ausreichte, um ihn selber, seine Bücher und die angedachten Sammlungen unterzubringen. Karl August Möbius musste seine Sammlungen sogar 1875 auf Mauritius zurücklassen und erhielt diese erst ein Jahr später nachgeliefert.

Neue Kabinen, mehr Lagerraum o.ä. gab es letztendlich für keinen der Forschenden. Viele arrangierten sich, wenn auch in Kauf genommen wurde, dass viele Objekte auf der langen Fahrt per Segelschiff verloren gingen, verrotteten

oder sich bis zur Unkenntlichkeit veränderten. Andere Forscher hingegen konnten den permanenten Raummangel nicht ertragen. Johann Reinhold Forster, der auf der zweiten Reise von James Cook 1772–1775 mitfuhr, beschwerte sich beim Kapitän so häufig und so undiplomatisch, dass Cook auf seiner dritten und letzten Reise 1776–1779 über mitreisende Naturforscher nur noch fluchen konnte.

Die Problematik des beengten Raums stand im Kontrast zum Bedürfnis der Forschung, enzyklopädisch zu sammeln. Trotz dieser Herausforderungen findet man heute unzählige naturkundliche Objekte aus allen Ecken der Welt in den Museen Europas. Beispiele hierfür sind in Nordwestdeutschland das Übersee-Museum Bremen oder das Botanische Museum im Loki-Schmidt-Haus Hamburg. Dennoch ist das Schiff in diesem Kontext in der historischen Forschung wenig beachtet worden. Welchen Einfluss hatten das Schiff und der Transport an Bord auf die Genese von Wissensordnungen? Infolge technischer Grenzen (Raumgröße, Tragekapazität, Schwierigkeiten bei Konservierung und Verpackung) ist nur ein bestimmter Teil der gesammelten Objekte nach Europa gelangt. Ist das Konvolut, das die europäischen Sammlungen und Museen erreichte, repräsentativ für die überseeische Flora und Fauna? Welche Bilder zeichneten diese Sammlungen, welche stimmten mit der Realität überein und welche Denkfehler haben sich bis heute durchgesetzt?

Diesen Fragen soll aus wissenschaftshistorischer Perspektive nachgegangen werden, die Ergebnisse später in Teilaspekten in der Ausstellung des Deutschen Schifffahrtsmuseums gezeigt werden.

„Ship & Sound“ – Hörstationen für den Hochseebergungsschlepper SEEFALKE

Stürmische See und metallisches Knarzen. Dann eine Stimme, die beschreibt: „Menschens Kinners, ist das wieder windig heute! Haltet euch gut fest! Und stellt euch vor: Das ist noch gar nichts gegen die Wetterbedingungen, unter denen SEEFALKE in seinen Einsätzen meistens unterwegs war.“

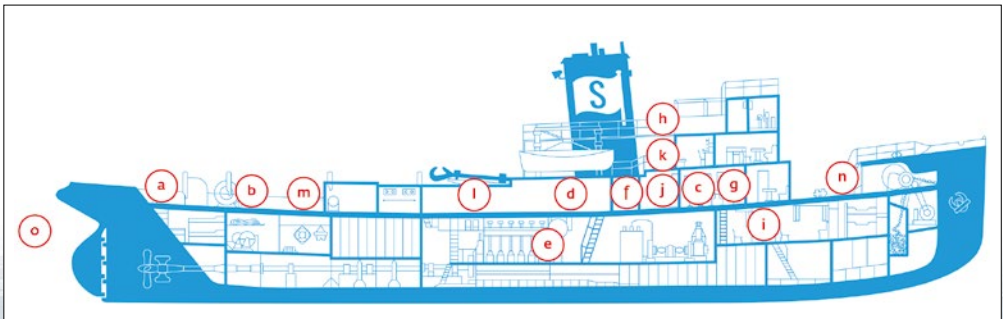
So beginnt die Hörstation „SEEFALKE als Schlepper“, eine von insgesamt 15 auf dem Hochseebergungsschlepper im Alten Hafen in Bremerhaven. Das Schiff gehört seit 1970 zur Museumsflotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Grund genug, die Geschichte des Hochseebergungsschleppers einmal genauer aufzuarbeiten und für Besucher über Audiospuren erlebbar zu machen. Denn die SEEFALKE hat viel zu erzählen: von ihren weltweiten Einsätzen, über das Leben an Bord, bis hin zu ihrer abenteuerlichen Bergung nach dem Zweiten Weltkrieg.

Nachempfunden werden können die Arbeit im lauten Maschinenraum, das Kochen in der engen Kombüse oder das Duschen im kleinen Waschraum, den sich die einst 19 Mann zeitweilig sogar mit weiteren zusätzlichen Besatzungsmitgliedern teilen mussten. In einer der Offizierskabinen steht ein altes Radio, die Hörstation spielt dazu „Tea for two“, einen Hit aus der Zeit der Jung-

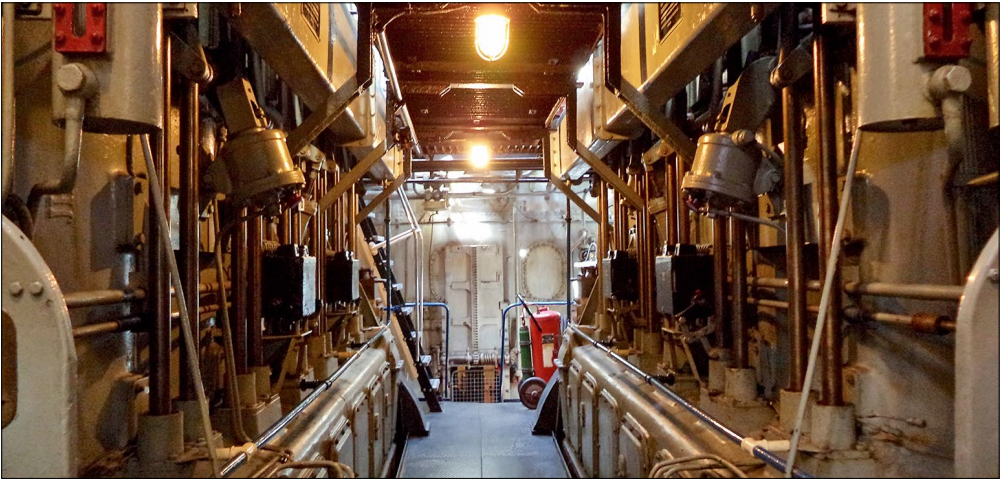
fernfahrt. Im Ruderhaus sind Gesprächsfetzen und ein gelegentliches Niesen zu hören, während die Navigation auf dem Schiff erläutert wird.

Der knapp 56 Meter lange und zehn Meter breite Hochseeschlepper SEEFALKE von 1924 fuhr einst für die Hamburger Reederei W. Schuchmann. Im Zweiten Weltkrieg stand er im Dienst der Kriegsmarine und wurde 1945 bei einem Bombenangriff im Kieler Hafen versenkt. Die Reederei versteckte das Schiff vor den Alliierten: Sie hob die SEEFALKE in einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ und versenkte sie erneut an einer geheimen Stelle in der Kieler Förde. Erst drei Jahre später holte sie das Schiff zurück an die Oberfläche und setzte es mit hohem finanziellen Aufwand wieder in stand. Danach fuhr das Schiff noch 20 weitere Jahre als Bergungs- und Schiffsüberführungsschlepper für die Reederei, verrät die Station „SEEFALKE – das Jahr 1945“.

Die SEEFALKE wurde aber nicht nur im Bergungsgeschäft eingesetzt, wie aus einer weiteren Hörstation mit dem Titel „Einsatzbereich und -regionen“ zu erfahren ist. Mit ihr wurden auch Schleppfahrten quer über die Ozeane durchgeführt. „Geschleppt wurde vieles – von Schwimmdocks bis zu Großbaggern – und das zu Zielen wie Indonesien, Südafrika oder Mexiko. Auch die Orte, an



Lage der 15 Hörstationen auf dem Hochseebergungsschlepper SEEFALKE. (Grafik: © www.polyform-net.de)



Hörstationen befinden sich z.B. im Maschinenraum II (Planposition e), in der Kombüse (f) und zum Thema Bergelohn auf dem Achterdeck vor den Hilfsmotoren (m). (Fotos: Imke Engelbrecht / © DSM)

denen der Schlepper über die Jahre stationiert war, reichen von Cuxhaven in Deutschland über Dover in England bis Tanger in Marokko und vom spanischen La Coruña über die portugiesischen Azoren bis zur Karibikinsel Curaçao“, erzählt hier eine Frauenstimme.

Eine kleine Überraschung für die Hörerinnen und Hörer offenbart sich an der Station „Zeichnungen von Hans Leip“ in der Messe des Schiffes: Hier hängt eine Zeichnung des deutschen Schriftstellers Hans Leip (1893–1983) an der Wand, der einst auf der SEEFALKE mitfuhr und ein Gedicht mit Skizze hinterließ. Dass er der Autor des Liedtextes „Lili Marleen“ war, den Norbert Schultze vertonte und unter anderem Lale Andersen interpretierte, wissen nur wenige.

Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, Geschäftsführende Direktorin des DSM und Professorin für Schiffahrtsgeschichte und Maritime Archäologie an der Universität Bremen, freut sich über die vielen spannenden Hörstationen auf dem Museumsschiff, die mit der Unterstützung durch die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH umgesetzt werden konnten. Im Wintersemester 2014/2015 initiierte sie das Projekt im Rahmen der Neukonzeption der Ausstellungen des Museums. Dafür lud sie sieben Studentinnen des Masterstudiengangs „Museum und Ausstellung“ an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg ins DSM ein, um im Rahmen eines Praxissemesters die 15 Hörstationen für den Hochseeschlepper zu entwickeln.

„Für uns ‚Landratten‘ war es eine sehr reizvolle Herausforderung, dass wir uns während unseres Praxissemesters mit der Geschichte eines so alten Schiffes auseinandersetzen konnten“, sagt Kirsten Darby, eine der Studentinnen, die das Projekt in die Tat umsetzten. „Mit den Recherchen über die SEEFALKE erhielten wir einen Einblick in die Infrastruktur des DSM: Wir stöberten in der Bi-

bliothek und im Archiv des Museums, studierten technische Pläne und Berichte über die SEEFALKE sowie vorhandenes Fotomaterial.“

Die Hörgeschichten sind das Ergebnis auch von Zeitzeugeninterviews. Insbesondere der Zeitzeugenaufruf über die Nordsee-Zeitung stieß auf eine große Resonanz und das dabei entstandene Material verleiht vielen der Geschichten einen authentischen Charme. Die Produktion der Tonspuren inklusive Regie übernahm die Medienfirma Hill Media in Bremen. Nach den Vorgaben der Studentinnen, die sowohl den gesprochenen Text wie auch die Vorschläge für die Geräusche lieferten, erweckte die Medienfirma die Geschichten der SEEFALKE zum Leben.

Ein Plus stellt die Bereitstellung der Audiospuren auf der Internetplattform museum.de dar. Besucherinnen und Besucher können auf dem Schiff mit ihrem eigenen Smartphone an prägnanten Punkten QR-Codes scannen und so unterschiedliche Eindrücke über das Leben an Bord abrufen und nachempfinden. Dafür laden sie einfach einen kostenfreien QR-Code-Reader aus dem App Store oder Google Play Store auf das eigene Smartphone oder Tablet herunter. Zwei weitere Abrufe sind möglich: Per Eingabe im Internet unter www.museum.de/audioguide/47 und Angabe der Station a bis o. Optimal nutzbar ist der Audioguide mit der App von museum.de, die im App Store oder Google Play Store kostenfrei heruntergeladen werden kann. Weiterhin geplant ist das Abrufen der Audios über sogenannte iBeacons: Wenn Besucherinnen und Besucher die Bluetooth-Funktion ihres Smartphones aktiviert haben, öffnet sich automatisch die Tonspur zur jeweiligen Hörstation auf der SEEFALKE. Voraussetzung dafür ist die museum.de-App. Alle Hörstationen sind nachlesbar unter www.museum.de/audioguides.

MARUM – Zentrum für Marine Umweltwissenschaften der Universität Bremen

Der Ozean im System Erde

Unser blauer Planet ist ein faszinierendes System: Atmosphäre, Ozeane und Gesteinshülle, die von großen und kleinen Lebewesen besiedelte Biosphäre sowie Meereis und Gletscher bilden seine wesentlichen Bestandteile, die durch komplexe Wechselwirkungen eng miteinander verwoben sind. Nie herrscht Stillstand. Stürme, Erdbeben und Vulkanausbrüche, Felsstürze und das aktuelle Schwinden vieler Gletscher belegen, wie dynamisch die Prozesse im System Erde ablaufen. Das gilt insbesondere für die Ozeane, die etwa 71 Prozent der Erdoberfläche bedecken. Weltumspannende Meeresströmungen, heiße und

kalte Quellen am Meeresboden und viele weitere Phänomene machen die Meeresumwelt zu einem spannenden Forschungsfeld. Am MARUM, dem Zentrum für Marine Umweltwissenschaften der Universität Bremen, erkunden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie Technikerinnen und Techniker durch gezielte Studien die tragende Rolle des Ozeans im System Erde.

Das MARUM ist auf drei Forschungsfeldern aktiv: Es ergründet die Wechselbeziehungen zwischen Ozean und Klima, nimmt biogeochemische Prozesse am und im Meeresboden genauer unter die Lupe und untersucht, wie sich der Meeresboden selbst verändert. Die Wissenschaftlerinnen und



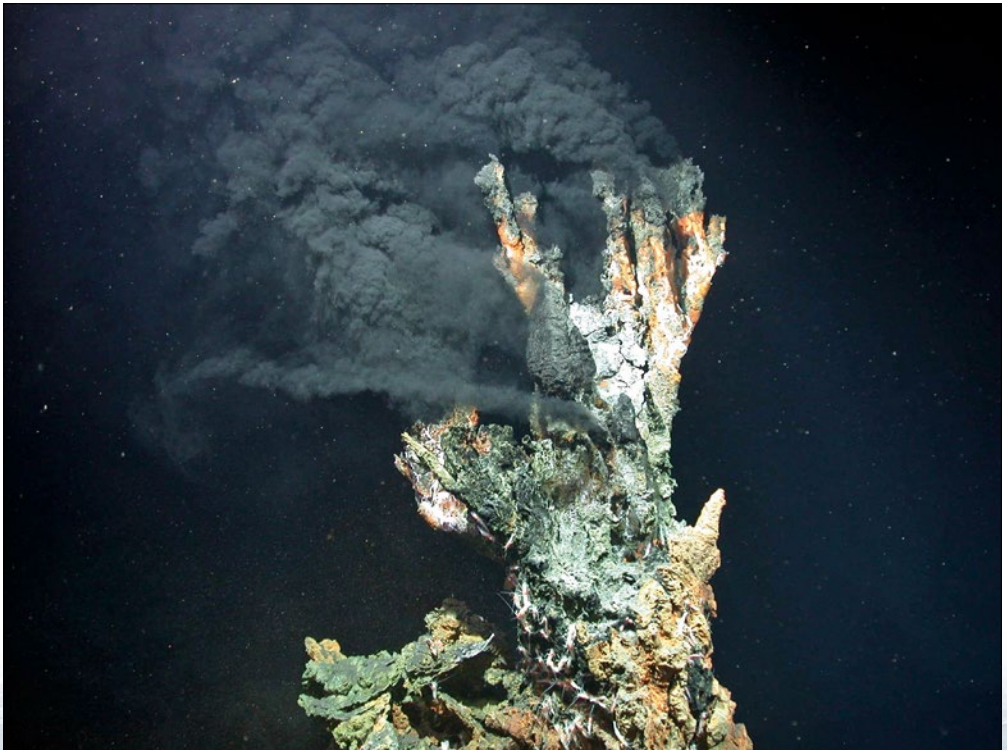
Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler untersuchen Gesteinsproben im Labor. (Foto: © V. Diekamp, MARUM)

Wissenschaftler des MARUM beteiligen sich aktiv an der Entwicklung und Durchführung internationaler meeresorientierter Forschungsprogramme wie beispielsweise dem International Ocean Discovery Program (IODP). Zudem betreibt das MARUM das größte der weltweit drei IODP-Bohrkernlager. Hier lagern weit mehr als 200 000 Bohrkernabschnitte: aus dem Atlantik, dem Arktischen Ozean, dem Mittelmeer, dem Schwarzen Meer und der Ostsee.

Im Lauf der Jahre haben sich am Bremer Zentrum etliche geografische Forschungsschwerpunkte herauskristallisiert. Dazu zählen der gesamte Atlantische Ozean, das Mittelmeer und das Schwarze Meer sowie die Nordsee. MARUM-Wissenschaftlerinnen und -Wissenschaftler sind also in flachen Küstengewässern ebenso aktiv wie in tiefen Ozeanen. Küstenmeere bilden die Übergangszonen zwischen den Kontinenten und den offenen Ozeanen. Hier wirken auf engem Raum natürliche geologische, chemische und

biologische Prozesse sowie menschliche Einflüsse auf die Umwelt ein. Flüsse laden zum Beispiel große Mengen an Verwitterungsmaterial aus den Gebirgen des Hinterlands ab. Über geologische Zeiträume, also über Jahrmillionen betrachtet, entscheiden Klimaveränderungen, Gebirgsbildungsprozesse, aber auch Meeresspiegelschwankungen darüber, wie viel Erosionsmaterial letztlich im Ozean landet. Gleichzeitig dienen die Küstenmeere als Auffangbecken für Schadstoffeinträge und als vielfältige Ressource, was in vielen Regionen zu Nutzungskonflikten führt. Kein Wunder, dass diese Regionen für Forscherinnen und Forscher aus den Natur- und Gesellschaftswissenschaften echte „Hotspots“ darstellen.

Hotspots ganz anderer Art finden sich an den mittelozeanischen Rücken. Dieses mehr als 60 000 Kilometer lange untermeerische Gebirgssystem bildet die Grenzlinie zwischen den Erdplatten. An der bis zu 50 Kilometer breiten Zentralspalte bahnt sich heißes Magma seinen Weg nach



Schwarzer Raucher am Mittelatlantischen Rücken. (Foto: © MARUM)



Aussetzen des autonomen Tauchroboters MARUM-SEAL vom Forschungsschiff. (Foto: © V. Diekamp, MARUM)

oben. So entsteht ständig neuer Meeresboden. Durch Spalten und Risse dringt Meerwasser in den Ozeangrund ein. Man schätzt, dass ständig etwa zwei Prozent des gesamten Ozeanwassers in dieser obersten Lithosphärenschicht zirkulieren. An den mittelozeanischen Rücken wird es aufgeheizt und schießt, mit gelösten Mineralen beladen, mehr als 400 Grad Celsius heiß an sogenannten Rauchern aus dem Meeresboden. Videoaufnahmen, die mit Hilfe von Tauchrobotern gewonnen werden, dokumentieren, dass an solchen Hydrothermalsystemen hoch spezialisierte Ökosysteme gedeihen. In unmittelbarer Nähe der heißen Quellen fühlen sich Garnelen, Muscheln und andere Organismen wohl. Sie profitieren von der Symbiose mit Bakterien, deren Stoffwechsel nicht auf Sauerstoff, sondern auf Schwefelwasserstoff oder Wasserstoff basiert.

Aufgrund seiner enormen Ausdehnung ist die Erforschung des Meeresbodens buchstäblich ein weites Feld. Großflächige Untersuchungen durch den Einsatz von Satelliten sind nur begrenzt möglich, zum Beispiel, wenn es um Schwerfeldmessungen geht. Alle anderen Beobachtungen

und Messungen müssen vor Ort durchgeführt werden. Dafür sind Forschungsschiffe im Einsatz, von deren Arbeitsdecks ferngesteuerte Tauchroboter, autonom operierende Unterwasserfahrzeuge, Meeresboden-Lander und weitere spezielle Technologien für direkte Messungen und Probenahmen ausgesetzt werden. Als eines der wenigen Institute weltweit betreibt das MARUM eine Flotte modernster Unterwassergeräte für den Einsatz in der Tiefsee. Dadurch hat es sich zu einem Zentrum der Meeresforschungstechnik sowie zu einem fragten Partner in internationalen Kooperationsprojekten entwickelt.

Die Rolle des Ozeans im Klimasystem: Das MARUM-Forschungsfeld „Ozean und Klima“

Der Ozean bedeckt den größten Teil unseres Planeten und beeinflusst das Klimageschehen maßgeblich. Am MARUM wird entschlüsselt, wie er das Klimageschehen in der Vergangenheit mitprägte und zukünftig beeinflussen wird. Ein Ziel dabei: direkte instrumentelle Beobachtungen,



Das am MARUM entwickelte Meeresbodenbohrgerät MARUM-MeBo an Deck des Forschungsschiffes.
(Foto: © V. Diekamp, MARUM)

rekonstruierte Klimazeitreihen und Klimarechenmodellen zu kombinieren, um bessere Einblicke in die Dynamik von Klimaschwankungen und die ihnen zugrunde liegenden Wirkungsketten zu gewinnen.

**Kleine Organismen, große Wirkungen:
Das MARUM-Forschungsfeld
„Wechselwirkungen zwischen Geosphäre
und Biosphäre“**

Am MARUM erforschen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die Wechselwirkungen zwischen geologischen, biologischen und chemischen Prozessen sowohl am und im Meeresboden als auch in der freien Wassersäule. Im Fokus stehen Themenbereiche wie die Bedeutung mikrobieller Lebensgemeinschaften im Meer für Material- und Energieflüsse, die Steuermechanismen heißer und kalter Quellen am Meeresboden oder die Bilanzierung von Prozessen auf unterschiedlichen Skalen. Die erzielten Ergebnisse sind zumeist unmittelbar mit Fragestellungen von

globaler Bedeutung verknüpft, wie der Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre.

**Von der Küste bis in die Tiefsee:
Das MARUM-Forschungsfeld
„Dynamik des Meeresbodens“**

Der Meeresboden ist hoch dynamisch: Von seiner Entstehung durch vulkanische und tektonische Prozesse über die Besiedlung durch Organismen bis hin zu Massenbewegungen an Kontinentalrändern und in Küstenregionen. Ozeankruste, Sedimente, Meerwasser und Ökosysteme stehen in regem Austausch miteinander. Massenbewegungen können bisweilen katastrophale Auswirkungen haben. Das Forschungsfeld „Dynamik des Meeresbodens“ zielt darauf ab, die Prozesse besser zu verstehen, die den Meeresboden gestalten.

Weitere Informationen unter www.marum.de, faszinierende Videos aus der Tiefsee unter www.youtube.com/user/marumTV.

„Windstärke 10“ – Cuxhavens maritimes Museum

Am 5. Dezember 2013 tobte das Orkantief „Xaver“ mit zehn bis elf Windstärken an der deutschen Nordseeküste und richtete erhebliche Schäden an. „Xavers“ Timing war dabei perfekt, denn das Tief kam quasi als Namenspatte gerade rechtzeitig zum ersten Öffnungstag von Cuxhavens neuem maritimem Museum „Windstärke 10“!

Bei der Einweihung am Tag zuvor hatte Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil mit „Windstärke 10“ eine Institution ihrer Bestimmung übergeben, die einen Meilenstein in Cuxhavens Museumslandschaft darstellt. Denn bis dahin gab es in der Stadt zwar interessante und liebevoll gepflegte Museen auf ehrenamtlicher Basis, aber keine größere und professionell gestaltete Einrichtung. Hier hatte der Tourismus-

Standort Cuxhaven erheblichen Nachholbedarf, und auch als außerschulischer Lernort war dem neuen Museum eine wichtige Rolle zugedacht.

Ein maritimes Museum in Cuxhaven gehört ins Gebiet des Fischereihafens. Denn die Große Hochseefischerei hat die Stadt geprägt und war maßgeblich für Stadtentwicklung und wirtschaftlichen Aufstieg verantwortlich. Ende der 1920er-Jahre boomte die Fischindustrie in Cuxhaven. So entschloss sich der Seefischmarkt zum Bau einer neuen Fischhalle südöstlich des (Alten) Fischereihafens. Die etwa 100 Meter lange und in leichter Bogenform errichtete Halle war in einzelne baugleiche Segmente aufgeteilt. Im Erdgeschoss befanden sich Verarbeitungsräume, im Obergeschoss Lagerräume und Kontore. Der Bau wurde 1931 fertiggestellt. Sechs Jahre später entstand



Blick in die Ohlroggehalle, die teilverglaste Mittelhalle von „Windstärke 10“. (Foto: Kellerfotografie)



Im Zentrum der Ausstellung stehen die Themen Hochseefischerei (oben) und Schiffsuntergang mit dem Wrackraum (rechts). (Fotos: Kellerfotografie)

parallel dazu eine zweite Halle, von der ersten durch eine Straße getrennt.

Der Fischgeruch ist in den Hallen zwar inzwischen verfliegen. Aber die authentische Atmosphäre dieser typischen Industriebauten aus Backstein, jetzt verbunden durch eine neue, an den Fassaden verglaste Mittelhalle, macht heute einen Teil des Charmes von „Windstärke 10“ aus. Das neue Museum hat die Nachfolge zweier bewährter Cuxhavener Institutionen angetreten: des Wrackmuseums, das seit 1980 in städtischer Trägerschaft im Kurteiler Stickenbüttel beheimatet war, und des Fischereimuseums, das von den Zeitzeugen der Großen Hochseefischerei Cuxhavens ehrenamtlich aufgebaut und betrieben wurde.

„Windstärke 10“ ist aber mehr als nur die Summe seiner beiden Vorgänger. Der Fokus der neuen Ausstellung liegt auf den Menschen, ihren Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, ihren Erfahrungen und Schicksalen. Dieser lebensgeschichtliche Ansatz, der das Wesen der Seefahrt ein Stück weit auch für Binnenländer (be-)greifbar werden lässt, zieht sich durch die gesamte

Ausstellung. In der Konsequenz basieren viele Elemente direkt auf den Berichten von Zeitzeugen, die auch bei der Produktion von Filmen und Audiostationen mit einbezogen wurden.

Das Ensemble der Museumsgebäude bildet die perfekte Umgebung für eine dynamische und für alle Altersgruppen spannende Ausstellung. Ihre beiden zentralen Themen – Große Hochseefischerei und Schiffsuntergang – werden sowohl in der historischen wie in der aktuellen Perspektive beleuchtet, wobei auch kritische Fragen wie die Überfischungsproblematik nicht ausgespart sind. Attraktiv nicht nur für junge Besucher sind die zahlreichen „Hands on!“-Bereiche, die zum großen Teil speziell für „Windstärke 10“ entwickelt wurden. Ob es gilt, mit viel Geschick Fischereigrenzen nicht zu überschreiten, beim Spiel „Die Mogeltonne“ falsche Fahrwassertonnen zu erkennen oder in die Rolle eines strengen Fischereikontrolleurs zu schlüpfen: Es macht Spaß, in „Windstärke 10“ selbst aktiv zu werden!

Gleich zu Beginn des Ausstellungsrundgangs bekommt man filmisch einen Eindruck davon, was



ein schwerer Sturm mit zehn Windstärken auf See bedeutet. Und auch sonst finden sich überall im Museum starke Bilder, die einen guten Eindruck vom harten Seemannsalltag vermitteln. Im Ausstellungsbereich zur Großen Hochseefischerei geht der Besucher mit auf eine virtuelle Fangfahrt nach Island und wird zum Besatzungsmitglied des Fischdampfers OTTO FLOHR, der als detailgenaues Werftmodell zu Beginn der Abteilung zu bewundern ist. Vorbei an einem wandfüllenden Foto des Fischereihafens in den 1950er-Jahren geht es dann „an Bord“. Der Blick ins Logis (nachgebaut nach den Bauplänen der OTTO FLOHR) macht schnell klar: Luxus gibt es hier nicht! Auch in der Mannschaftsmesse geht es sehr eng zu. Dafür erfährt man hier, was einem Schiffsjungen passieren kann, wenn er den Kaffee des Kapitäns verschüttet. Und warum Backbord Backbord heißt!

Schauplatz des Arbeitslebens an Bord eines Fischdampfers war das Fangdeck, dessen Nachbau den großen Ausstellungsraum dominiert. Wie auch an Bord der Fischdampfer untertei-

len mobile Bretterkonstruktionen das Deck. Bei „Windstärke 10“ ist ein Teil dieser „Hocken“ zu Vitrinen umfunktioniert. Ein anschaulicher Film verdeutlicht, wie hart und wie gefährlich mitunter die Arbeit auf einem Fischdampfer war.

Wer sich vorgestellt hat, dass man einfach irgendwo im weiten Meer seine Netze auswerfen und sie voll wieder an Bord ziehen kann, der wird im „Kartenraum“ eines Besseren belehrt. Aber wenn man in der „Funkbude“ eine kodierte Funkmeldung richtig entschlüsselt, hat man den Geheimtipp, mit dessen Hilfe man beim interaktiven Spiel „Die Nase des Kapitäns“ seinen Laderaum mit Rotbarsch füllen kann.

Ein großer Bereich zu aktuellen Fischereifragen erwartet den Besucher in der neuen Mittelhalle. Die Gründe, die zur Überfischung führten, werden dabei ebenso thematisiert wie die Maßnahmen, die inzwischen zur Verbesserung der Situation ergriffen wurden.

An die ursprüngliche Nutzung der historischen Hallen erinnert die Abteilung zu Verarbeitung und Vermarktung des Fisches. Hier wurde eine



Für junge Besucher gibt es zahlreiche „Hands on!“-Angebote wie z.B. die Netzkontrolle. (Foto: Stadt Cuxhaven)

der ehemaligen Kühlzellen ebenso erhalten wie die authentischen Wand- und Bodenbeläge. Hellrote Wandfarbe im nächsten Ausstellungsraum signalisiert Gefahr. Eine Wandgrafik verdeutlicht eindrucksvoll, wie hoch die Dichte an Wrackstellen in Elbe und Deutscher Bucht ist. Wrackfunde zeugen von Untergängen im Sturm, von dramatischen Strandungen und folgenreichen Kollisionen. Thematisiert wird auch die problematische Navigation der Elbansteuerung, für die schon im Mittelalter Schiffe gerne die Dienste eines Lotsen in Anspruch nahmen. Zu den Highlights des Museums gehört der große Wrackbereich. Hier „taucht“ der Besucher quasi selbst auf den Grund der Nordsee ins Reich der gesunkenen Schiffe. Spektakulär ragt aus dem Halbdunkel die riesige Reserveschraube des Auswandererschiffs *CIMBRIA* auf. Die Geschichte dieses tragischen Untergangs mit 437 Opfern wird in dem Ausstellungsbereich ebenso erzählt wie die des einzigen Überlebenden des Kleinen Kreuzers *CÖLN*. Er trieb 76 Stunden in der Nordsee – für den Besucher in einer 360°-Projektion packend in Szene gesetzt. Faszinierend sind auch die zahlreichen Funde des Stückgutfrachters *VANDALIA*,

der 1912 nach einer Kollision in der Elbe unterging. Wasserwaagen, Jugendstil-Silber, Schuhleisten, Rosenkränze und Ballen an Stoff sanken in die feinen Sedimente des Flusses ein und wurden dort für 66 Jahre bis zur Räumung des Wracks bewahrt.

„Windstärke 10“ bietet den Besuchern auf über 2 000 m² Ausstellungsfläche ein abwechslungsreiches und interessantes Museumserlebnis. Die große Ausstellungshalle mit dem Wrack des Fischewers *WILHELMINE* und einer Gestaltung unter Einbeziehung authentischen Fischereizubehörs ist dabei ebenso attraktiv wie die historischen Hallen, deren ursprüngliche Nutzung an vielen Stellen noch ablesbar ist. Im Ausstellungsraum der „Sammlung Peter Weber“ kommen Liebhaber maritimer Antiquitäten auf ihre Kosten. Ein großzügiges Foyer mit Museumsladen und ein großer Raum für Veranstaltungen bzw. Sonderausstellungen gehören ebenso zum Angebot wie ein eigener Spielbereich für Kinder mit Forscher-U-Boot und Kuschelkrake!

Weitere Informationen unter www.windstaerke10.net.

Notizen aus dem DSM

Im Jahr 2015 konnte das DSM einen Anstieg der Besucherzahl auf 104 214 Gäste verbuchen. Dies entspricht einer Steigerung um 16 Prozent gegenüber dem Jahr 2014, zurückzuführen insbesondere auf die „Sail Bremerhaven 2015“ im August und das 40-jährige Jubiläum der Museumseröffnung im September 2015.



Am 27. Januar 2016 wurde dem DSM das „Museumsgütesiegel Niedersachsen und Bremen“ verliehen. Im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens müssen die Bewerber um das Gütesiegel nachweisen, dass sie die bundesweit gültigen „Standards für Museen“ erfüllen. Anforderungen waren z.B. die Vorlage eines schlüssigen Museumskonzepts und eines Leitbilds sowie der Nachweis planvollen Handelns im Museumsmanagement. Das DSM darf sich nun bis zum Jahr 2022 mit dem Museumsgütesiegel schmücken.



Voraussichtlich im späten Frühjahr 2016 erscheinen der 38. Band des wissenschaftlichen Jahrbuchs „Deutsches Schiffsarchiv“ sowie als Band 76 der Schriftenreihe des DSM die reich illustrierte Arbeit des ehemaligen Bremer Landesarchäologen Manfred Rech über „Das Bremer Schlachte-Schiff. Eine Proto-Kogge mit Heckruder aus dem Jahr 1100“.



Ausgebaut wurde der Bereich der elektronisch frei verfügbaren Publikationen. In aktualisierten Fassungen sind erschienen die von Hans-Walter Keweloh verfasste „Flößerei-Bibliographie“, das „Fachwörterbuch der Flößerei“ sowie die „Nachträge und Ergänzungen“ zu Wolfgang Köberers „Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache“.

Begonnen wurde darüber hinaus mit der Online-Bereitstellung von Beiträgen zum „Deutschen Schiffsarchiv“. Rund 100 Artikel sind derzeit im „Open Access“ über die Webseite des DSM abrufbar (www.dsm.museum → Service → Publikationen → Deutsches Schiffsarchiv). Das Angebot wird kontinuierlich weiter ausgebaut, schwerpunktmäßig zunächst hinsichtlich der Beiträge aus den mittlerweile vergriffenen Ausgaben des Jahrbuchs.



Seit dem 1. Januar 2016 gelten für den Besuch der Ausstellungen des DSM neue Preise. So zahlen Erwachsene nun 8,00 Euro, der ermäßigte Eintritt z.B. für Schüler und Senioren kostet 5,00 Euro. Hierdurch wird die Mitgliedschaft im Förderverein, die gegen Vorlage des Mitgliedsausweises ganzjährig zum freien Eintritt in das DSM berechtigt, noch attraktiver.

Der Besuch der Museumsschiffe kostet unverändert 1,00 Euro je Schiff. Hiervon ausgenommen bleibt das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER, das in diesem Jahr bis zum 6. November geöffnet ist, von Juni bis August sogar täglich bis 19.00 Uhr.

Das DSM und die Museumsschiffe sind in diesem Jahr bis einschließlich 31. Oktober auch montags bis 18.00 Uhr geöffnet.



Kontakt: 0471 4800-41439

Private Banking.

Mehr als eine herkömmliche Beratung.

Wir interessieren uns nicht nur für Finanzen, sondern vor allem für die Menschen; für ihre Wünsche und Lebenspläne. Denn nur im vertrauten, kontinuierlichen Dialog können wir die jeweils passenden Lösungen für jeden Einzelnen entwickeln. Deshalb bedeutet Nähe für uns mehr, als in Reichweite zu sein. Wir möchten wissen, was Sie bewegt – um Sie gezielt beraten zu können.