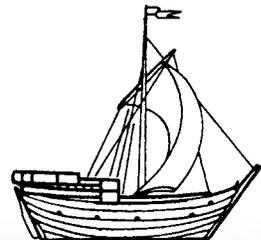


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2016



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:
Ausschnitt aus dem Acrylgemälde „Landungsbrücken“ von Peter Barthold Schnibbe (siehe S. 15ff.) und Impression des Bugs der gedockten MS CAP SAN DIEGO (siehe S. 2ff.; Foto: Erik Hoops).

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

Dr. Manfred Ernst, Bremerhaven; Ulla Hocker, Baden-Baden; Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Jochen Kemska, Bremerhaven; Elke Kreowski, DSM, Bremerhaven; Dr. Thomas Overdick, Flensburg; Rüdiger von Ancken, Schenefeld.

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



Schifffahrt aktuell

- Rüdiger von Ancken Dockung eines Veteranen. Die Wertzeit der
CAP SAN DIEGO bei German Dry Docks in Bremerhaven 2

Schifffahrtsgeschichte

- Manfred Ernst Das „Gespensterschiff“ in Bremerhaven.
Eine schwimmende Folterstätte der Nationalsozialisten –
Teil 2 6

Berichte aus dem Museum

- Elke Kreowski Die Mitgliederversammlung 2016 des
Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum am 30. April 11
- Ulla Hocker Bildgeschichten zur See 15
- Erik Hoops Neues aus der Redaktion 19

Andere maritime Museen und Einrichtungen

- Thomas Overdick Erneuert und erweitert –
Das Flensburger Schifffahrtsmuseum 24
- Jochen Kemsas Das Museo Marítimo Ría de Bilbao 28
- Notizen aus dem DSM 31
- Impressum/Titelbild U2

Dockung eines Veteranen

Die Wertzeit der CAP SAN DIEGO bei German Dry Docks in Bremerhaven

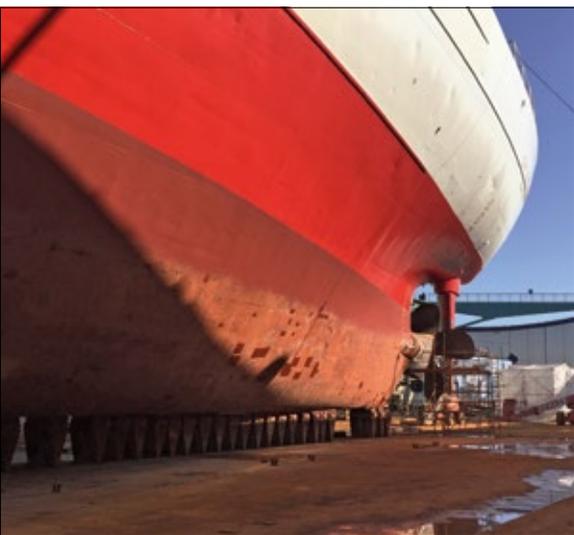
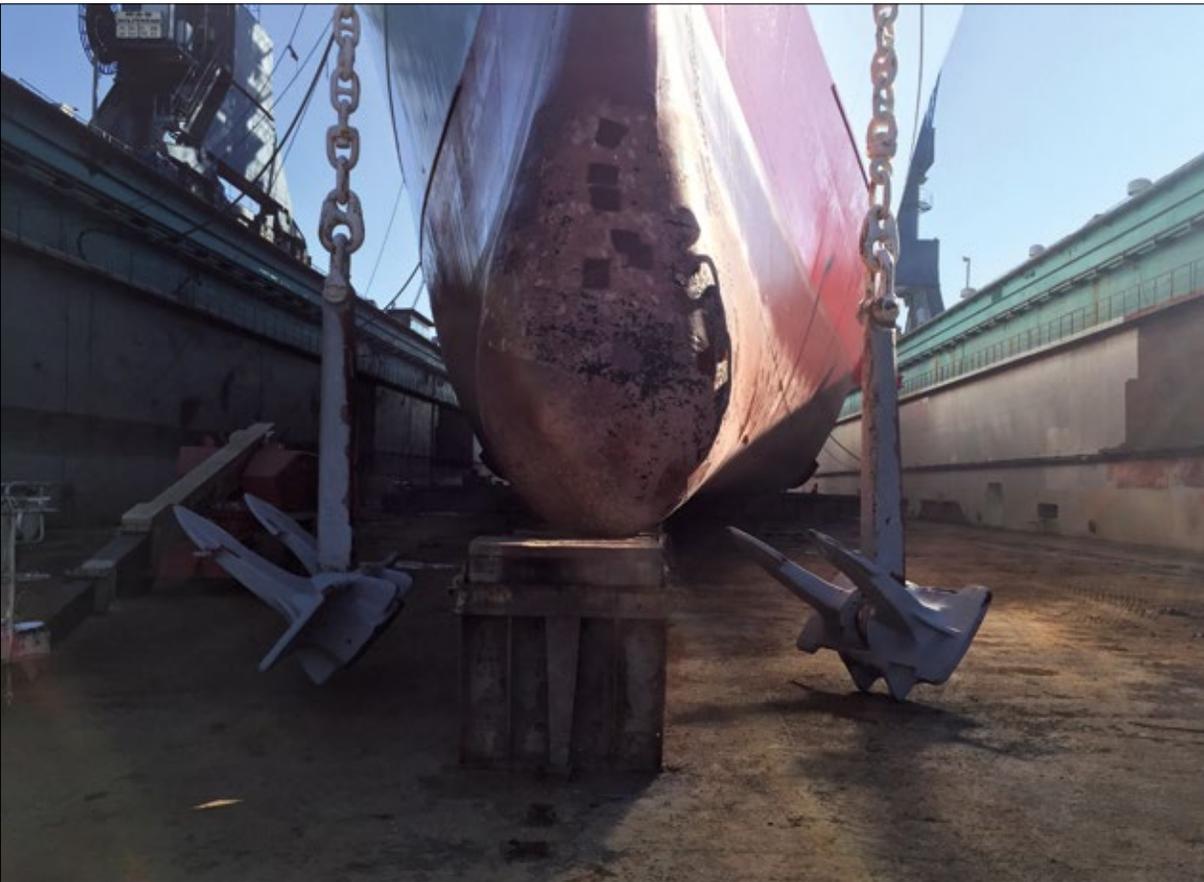
Im März 2016 war es wieder einmal soweit: Die CAP SAN DIEGO musste zur Klassenerneuerung in die Werft. Nach Ende der Ausschreibungsfrist unterbreitete die Werft German Dry Docks in Bremerhaven das günstigste Angebot und erhielt den Auftrag, die notwendigen Instandsetzungsarbeiten durchzuführen.

Am Sonntag, dem 28. Februar, verließ das Schiff den Hamburger Hafen, um am nächsten Morgen in Bremerhaven zu docken. Bei „Kaiserwetter“ schleuste das Schiff am Montagmorgen durch die Kaiserschleuse und wurde direkt in das geflutete Dock V bugsiert. Über 200 Werftpunkte mussten in den nächsten drei Wochen abgearbeitet werden. Neben den üblichen Reinigungs- und Konservierungsarbeiten des Unterwasserschiffes und des Oberwerks standen die Doppelboden- und Fäkalientanks sowie Bilgen im Mittelpunkt der Arbeiten. Weitere Schwerpunkte waren die

teilweise Erneuerung des 3. Decks in Luke 1 und die Überholung des Ladegeschirrs. Allein die vorbereitenden Brandschutzmaßnahmen in Luke 1 beanspruchten eine Woche. Sämtliche hölzernen Verschalungen im Unterraum und im 3. Deck mussten mit nicht brennbaren Tüchern sorgfältig abgehängt und mit Blechen und Gips feuerfest abgesichert werden.

Vom Germanischen Lloyd geforderte Ultraschallmessungen an der Außenhaut und Belastungstests von Gangways, Davits und des Ladegeschirrs sorgten unter anderem für die Bestätigung der Klasse. Nachdem das Ladegeschirr fast 20 Jahre lang aus Kostengründen unter dem Titel „Hebezeuge“ (Hebegewicht bis max. 0,99 t) geführt worden war, sollten drei Ladebaumpaare wieder auf 3 t zurückgestuft werden. Die Belastung der Winden mit 3,75 t Testgewicht bei abruptem Bremsen gelang auf Anhieb.





CAP SAN DIEGO „hoch und trocken“ auf den Pallen in Dock V bei German Dry Docks in Bremerhaven. (Foto links: Rüdiger von Ancken; Fotos oben: Erik Hoops)

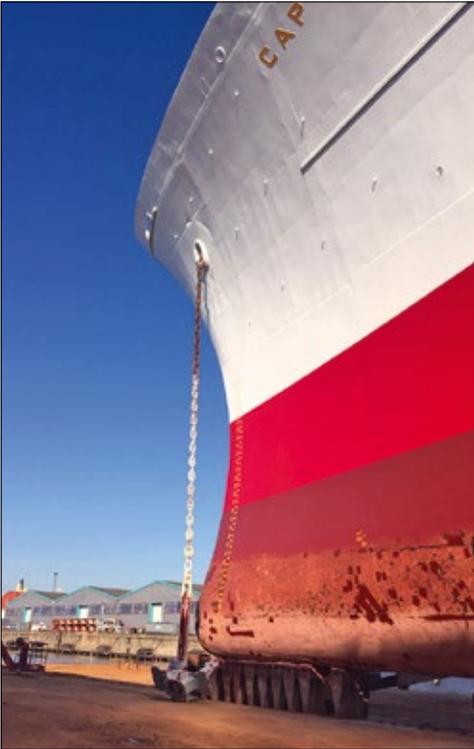
Nach dreiwöchigem Dockaufenthalt wurde die CAP SAN DIEGO am 20. März ausgedockt, ging für zwei Tage an die Ausrüstungspier, um dann am 23. März eine Probefahrt mit 500 zahlenden Passagieren auf der Weser zu unternehmen. Seit dem 24. März liegt das Schiff nun wieder an seinem angestammten Liegeplatz an der Überseebrücke in Hamburg. Die Kosten für den Werftaufenthalt beliefen sich auf etwa 1 Mio. Euro. 400.000 Euro erhielt die Stiftung Hamburger Admiralität als Eignerin des Schiffes aus dem Denkmalschutz-

programm des Bundes, 600.000 Euro musste die Stiftung selbst aufbringen.

Die CAP SAN DIEGO ist das letzte noch erhaltene Schiff einer Serie von sechs schnellen Stückgutfrachtern, die 1961/62 für die Reederei Hamburg-Süd gebaut wurden, und war bis Ende 1981 im Südamerikadienst eingesetzt. Seit 1988 liegt das Schiff als maritimes Denkmal an der Hamburger Überseebrücke und kann täglich von 10–18 Uhr von oben bis unten besichtigt werden.



Oben links: Im Kettenkasten wurde eine Platte eingesetzt, nun werden die Schweißnähte kontrolliert. Oben rechts: Baustelle in Luke 1, 3. Deck. Blaue, nicht brennbare Tücher, Bleche und Gips sollen die Feuergefahr bannen. Unten: Inspektion des Propellers. (Fotos: Rüdiger von Ancken)



Wenige Tage vor dem Ausdocken erstrahlt die CAP SAN DIEGO bereits weitgehend in neuem Glanz. (Fotos: Erik Hoops)



Wertprobefahrt am 23. März 2016: Nach Verlassen der Schleuse wird das Schiff weseraufwärts gedreht. (Foto: Rüdiger von Ancken)

Das „Gespensterschiff“ in Bremerhaven

Eine schwimmende Folterstätte der Nationalsozialisten – Teil 2

(Fortsetzung von Teil 1 in DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, Heft 1/2016, S. 9–13.)

In der Literatur zur NS-Geschichte Bremerhavens wird regelmäßig geschrieben, das Gespensterschiff habe sich seit Frühjahr oder März 1933 in Bremerhaven befunden. Das ist falsch, wie die Berichterstattung in der Nordwestdeutschen Zeitung (NWZ) für die Monate März, April, Mai und Juni 1933 zeigt. In deren Tagesmeldungen von März bis einschließlich Mai 1933 gibt es keine Hinweise auf das Minensuchboot. Erst in der NWZ von Freitag, dem 23. Juni 1933, findet sich unter der Überschrift „Marine-SA wird see-fahren“ folgender Artikel:

„Heute Abend wird die Marine-SA zusammen mit der NSBO-Seefahrt [NS-Betriebszellenorganisation Seefahrt] ein ungewöhnliches Unternehmen starten. Dem rührigen Kreisleiter der Hauptfach-schaft Seeschiffahrt der NSBO, Pg [Parteigenosse] Renne, ist es gelungen, ein ausgedientes Marineboot, das nach erlebnisreicher Vergangenheit zuletzt wohl als Minensuchboot Verwendung fand, ganz billig zu erwerben. Augenblicklich liegt das Boot allerdings leicht angerostet und auch sonst wenig verwendungsbereit im Cuxhavener Hafen, aber die Marine-SA ist mit Freuden bereit, den Kasten wieder in Ordnung zu bringen. ... und darum startet sie heute Abend das ungewöhnliche Unternehmen: Mit einem Motorboot, der Jacht des Herrn Freudenberg werden Pg Renne und acht Marinestürmer ihr zukünftiges Paradeschiff abholen und nach Bremerhaven schleppen, da es aus eigener Kraft den neuen Heimathafen noch nicht erreichen kann. In Zukunft, falls das Unternehmen glückt und das Schiff die gehegten Hoffnungen erfüllt, wird es als erstes Schiff der Flotte der Unterweser-Marine-SA einen bekannten Namen tragen ...“

Eine SA-Flotte sollte es nicht geben, aber – in der Tat – der Name wurde bekannt.

Am Montag, dem 26. Juni, berichtet dieselbe Zeitung, dass das „Marine-SA-Boot“ am Sonntagmittag, also am 25. Juni, im Schlepp der HOGSTEAN gegen 14:00 Uhr im Neuen Hafen bei der NAWITTKA festgemacht habe. „Das Boot wird gründlich überholt werden müssen. Zunächst werden Räume hergerichtet, die das Büro des Marine-Sturm-bands einstweilen aufnehmen sollen.“ Auf dem seitenverkehrten Foto des Schiffes, das die NWZ am 29. Juni veröffentlichte, ist im Hintergrund der Kaje, an der das Schiff liegt, das Gebäude zu erkennen, das auch heute noch an der Ecke Schleusenstraße/Lohmannstraße unmittelbar hinter dem Deich steht. Der erste Liegeplatz war also an der Westseite des Neuen Hafens. Gröners „Die deutschen Kriegsschiffe 1815 bis 1945“ lässt sich die Geschichte dieses Bootes entnehmen: Es handelte sich um ein flachgehendes ehemaliges Minensuchboot mit der Typenbezeichnung FM 21, 1918 bei Georg Seebeck unter der Baunummer 414 gebaut. Am 1. April 1919 wurde es in Dienst gestellt, ab 1920 als Peilboot II eingesetzt und am 7. August 1930 für 15.600 Reichsmark an die Firma Mützelfeld in Cuxhaven verkauft. Das Boot hatte eine Länge von 43 m, eine Breite von 6 m und einen Tiefgang von 1,3 m. Es war in einem „verwilderten Zustand“, wie ein Zeitzeuge berichtet.

Über seine weiteren Liegeplätze in Bremerhaven gibt es unterschiedliche Angaben. Zunächst ist das Boot von der Westseite des Neuen Hafens an die Ostseite verholt worden und hat nahe der Verbindungsbrücke und der Schleusenstraße gelegen. Von dort wurde es dann an offenbar wechselnden Plätzen an der Westseite des Neuen Hafens festgemacht. Den Grund dafür haben dem Verfasser 1982 diejenigen berichtet, die dort

gemartert wurden: Die Anwohner der Schleusenstraße fühlten sich durch die Schreie, die von dem Schiff ausgingen, gestört und beschwerten sich – über den Lärm, nicht über die Folterungen. Heute scheint das unglaublich. Aber wenn man sich vorstellt, dass Hitler mit Wirkung zum 1. Mai 1933 eine Aufnahmesperre für die NSDAP verhängt hatte, weil seit der Reichstagswahl vom 5. März 1933 weit über 1,5 Mio. opportunistischer Neuzugänge für die Partei zu verzeichnen waren, die sog. März-Gefallenen, beginnt man zu begreifen, was damals in den Köpfen an Anpassung stattgefunden hat. Immerhin, noch wurden die Schreie gehört.

Dennoch, der Name des Schiffes ist nicht etwa erst in der Nachkriegszeit als Folge des Prozesses entstanden, sondern schon im Sommer 1933.

Das Schwurgericht schreibt auf Seite 63 seines Urteils vom 15.11.1948 zum Minensuchboot der SA, es habe „im Volksmund wegen der von dort herüberklingenden Schreie der Gefolterten den Namen ‚Gespensterschiff‘ erhalten.“ In der Tat blieb den Bremerhavenern nicht verborgen, was auf dem Schiff geschah. Franz Nadol wurde Anfang August 1933 aus dem KZ Mißler in Bremen entlassen, 14 Tage später, Ende August, abermals festgenommen und vom Bremischen Amt auf das SA-Boot gebracht. Er berichtete am 18. April 1947: „Die Misshandlungen endeten nach Eintritt eines SA-Mannes, der Meldung gab, dass der Gefangenentransportwagen da sei, um uns abzuholen. Er äußerte sich dahingehend, dass es Zeit sei, denn auf der Verbindungsbrücke habe sich eine Menschenmenge angesammelt.“

Und Willi Vogel, KP-Funktionär wie Nadol, der ebenfalls auf dem Schiff blutig geschlagen worden war, erinnert sich an das Ende einer der sog. „vorbereitenden Vernehmungen“: „Beim Fortgehen musste ich mir ein Stück Twist vor das Gesicht halten, offenbar, damit die herumstehenden Arbeiter nicht mein blutüberströmtes Gesicht sahen.“

Wilhelm Wittland, Kassierer der Roten Hilfe, sagte am 7. März 1947 vor dem Untersuchungsrichter über seine Festnahme im Juli 1933 aus: „Man führte mich in das Polizeigefängnis am Alten Ha-

fen. Dort blieb ich etwa zwei Tage. Alsdann holten mich eines Morgens etwa gegen 10:00 Uhr Finger und ein mir unbekannter SA-Mann aus der Zelle ab und brachten mich im Auto zu dem an der Verbindungsschleuse im Neuen Hafen liegenden Minensuchboot, das der SA überlassen war. Auf dem Boot wurde ich gefesselt und nach hinten geführt. Vorher hatte ich zu einigen Arbeitern, die dort tätig waren, gesagt, könnt ihr euch das wohl mit ansehen? Das hatte einer der SA-Leute gehört. Er schlug mir deswegen auf dem Boot alsbald ins Gesicht.“

Die sog. „vorbereitenden Vernehmungen“ auf dem Gespensterschiff, auf das jetzt auch die Gefangenen aus der Polizeikaserne in Lehe gebracht wurden, geschahen nach übereinstimmenden Aussagen aller Zeugen wie folgt: Die Opfer wurden an Bord gefesselt und zunächst in einem zusätzlich an Deck errichteten kajütähnlichen Raum gefragt, ob sie aussagen wollten. Verneinten sie das, wurden sie in einen unteren Raum des SA-Bootes gestoßen. Hier hielten dann mehrere SA-Männer die Opfer auf einem Tisch oder einer Bank fest, während vier bis acht SA-Männer, zeitweise sollen es zehn bis zwölf gewesen sein, mit Kupferkabeln, Gummiknäppeln, Latten, Stahlruten und bloßen Fäusten auf sie einschlugen, bis sie zusammenbrachen. Mit Hafengewässern weckte man sie wieder auf und fragte sie, ob sie die gewünschten Aussagen machen wollten, was sie regelmäßig verneinten. Darauf wurden sie wieder geschlagen. Die Schreie und die Folgen waren entsetzlich. Hier sind vier Beispiele, die im Urteil vom 15.11.1948 beschrieben sind:

Zeuge Littka, Mitglied des Roten Massenselbstschutzes: „Als Folge der Misshandlungen hatte der Zeuge Nierenbluten und eine Verletzung am linken Ohr durch Beschädigung des Trommelfells. Das Ohr hat drei Jahre lang geeitert. Folge der Verletzung ist eine hochgradige Verschlechterung des Gehörs.“

Zeuge Balzer, Stadtverordneter der KPD: „Der Zeuge erwachte aus dieser Bewusstlosigkeit in einer Badezelle. Er erbrach Blut. Der herbeigerufene Arzt verbot, den Zeugen weiterhin der SA zur Vernehmung auszuliefern. Als Folgen dieser

Misshandlungen hat der Zeuge Nierenbluten und Beschwerden beim Wasserlassen.“

Zeuge Reineke, KPD: „Als Folge dieser Misshandlungen war der Körper des Zeugen grün und blau, alles war dick angeschwollen, die Augen waren dicht, der Zeuge musste sich nach seiner Entlassung in ärztliche Behandlung begeben.“

Zeuge Bleynagel, KPD und Rotfrontkämpferbund: „Infolge der besonders schweren Misshandlungen war der Zeuge laufend besinnungslos und so zugerichtet, dass er weder seinen Namen mehr wusste noch seine Frau erkannte, als diese ihn besuchte. Auch diese erkannte ihren Mann, der völlig verschwollen und blutunterlaufen war, nicht wieder. Der Polizeiarzt veranlasste eine Überführung in das Krankenhaus Lehe, wo der Zeuge in bewusstlosem Zustand eingeliefert wurde.“

Mindestens drei der auf diese Weise Vernommenen haben nach ihren Vernehmungen Selbstmordversuche unternommen. Einer schnitt sich die Pulsadern auf, zwei versuchten, sich vom SA-Boot in den Hafen zu stürzen.

Von diesen Vorgängen erfuhr der Leiter des Hansestadt Bremischen Amtes, Amtshauptmann Dr. Helmut Koch, der zugleich Leiter der Bremerhavener Ortspolizei war, zunächst nichts; denn seit der Machtübertragung war die politische Polizei vom Bremischen Amt abgetrennt. Bekannt wurden ihm die Misshandlungen erst durch Beamte des Gerichtsgefängnisses An der Karlsburg und des Polizeigegefängnisses im Bremischen Amt, in die die geschundenen Opfer nach den sog. vorbereitenden Vernehmungen eingeliefert wurden. Das waren der Polizeihauptmann Yström, der seinerzeit die Aufsicht über das Amtsgerichtsgefängnis ausübte, und der Gefangenenaufseher Dissars. Dr. Helmut Koch, der 1937 von der NSDAP aus seinem Amt entfernt und gegen den vor dem Sondergericht in Hamburg ein Verfahren eingeleitet wurde, berichtete dazu am 14. Juni 1948:

„Herr Yström erklärte mir etwa Folgendes: Herr Amtshauptmann, ich will Ihnen keinen Kummer machen, aber es wird nötig sein, dass Sie sich

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

einmal die politischen Gefangenen ansehen, es ist grauenhaft, wie sie zugerichtet sind. Gleichzeitig erhielt ich ein Gesuch des Gefangenenaufsehers Dissars, in dem Dissars mich bat, ihn zu pensionieren, da er die Dinge, die er ansehen müsse, mit seinem christlichen und Beamten-gewissen nicht vereinbaren könne. Ich begab mich dann sofort in das Amtsgefängnis und ließ die politischen Gefangenen sich entkleiden. Sie waren von unten bis oben derartig zerschlagen, dass sie völlig grün und blau waren und Fieber und starke Schmerzen hatten, insbesondere in der Nierengegend. Ich habe sie dann, soweit es irgendwie ging, pflegen und betreuen lassen, einen von ihnen auch in das Krankenhaus bringen lassen, weil ich wollte, dass die Sache möglichst bekannt wurde.

Ich habe auch zwei Ärzte holen lassen, nach meiner Erinnerung den stellvertretenden Kreisarzt Dr. Wolf sowie den praktischen Arzt Dr. Fricke. Diesen ließ ich holen, weil ich wusste, dass er Nazi war, und ich wollte, dass er selbst mal die Dinge kennenlernte. ... Ich stellte dann fest, dass diese Misshandlungen auf dem Schiff, das im Volksmund den Namen Gespensterschiff trug, vorgenommen wurden. Hierüber berichtete auch eine holländische Zeitung, die mir in die Hände geriet. Ich habe mir dann jeden Abend die Gefangenen zeigen lassen. Da die Dinge gar nicht aufhörten, fuhr ich nach Bremen zum Polizeihaus, um die Dinge dort vorzutragen. Ich habe in dieser Angelegenheit sowohl mit Senator Laue als auch mit Oberregierungsrat Dr. Pott gesprochen. Nach meiner Erinnerung ging ich zuerst zu Senator Laue und trug ihm die Sache vor und wies darauf hin, dass es sich um ganz schwere Misshandlungen handelte, so dass auf der anderen Seite auch die Täter zu Sadisten erzogen wurden. Dies tat ich, um ihn sozusagen als Nationalsozialisten an der Sache zu interessieren. Laue schien mir zunächst Verständnis für die Dinge zu haben, es geschah aber nichts, vielmehr wurde ich nach meiner Erinnerung nach einer gewissen Zeit zu Dr. Pott bestellt, der mir eröffnete, dass man diese krasse Form zwar nicht billige, dass aber wenig zu machen sei und es schließlich auch nicht

schade, wenn die Leute mal einen Hintern voll bekämen. Da ich nichts erreichte, ordnete ich an, dass der Gefangenentransportwagen für diese Zwecke nicht mehr gestellt werden durfte, weil ich wollte, dass die Leute auf der Straße zusammenbrechen sollten. Allmählich hörten die Dinge dann auf.“

Dazu erklärte Theodor Laue, ehemaliger Sturm-bannführer der SA, bei seiner Vernehmung am 1. Juni 1948 im Lager Riespott, wo schwer belastete NS-Funktionsträger interniert waren: „Es sind mir niemals die Dinge, die Herr Koch aussagte, gemeldet worden. Bei meiner ganzen Einstellung wäre eine Abstellung sofort erfolgt.“ Ob das die Wahrheit oder Unwahrheit war, muss tatsächlich offen bleiben. Immerhin schreibt Schwarzwälder in der „Bremischen Biographie“ über Laue: „So scharf er auch die politischen Gegner verfolgte und sie mit drakonischen Strafen bedrohte, so energisch lehnte er alle eigenmächtige Brutalität der SA und SS ab.“ Laue, der die KZ-Lager Mißler, OCHTUMSAND, auch ein Schiff, und – wegen Überfüllung der anderen Lager – das KZ Langlütjen schuf, fühlte sich 1948 unschuldig. Dazu konnte er sich darauf berufen, dass Ernst Röhm ihn im Oktober 1933 aus der SA ausgeschlossen hatte. Allerdings trat Laue sofort danach der SS bei.

Die Staatsanwaltschaft führte seit dem Jahre 1946 durch die Kriminalpolizei die Ermittlungen zum sog. Gespensterschiffprozess, mit dem nicht nur die Folterungen auf dem Gespensterschiff, sondern auch die in der Polizeikaserne in Lehe aufgedeckt wurden. Nach der Vernehmung einer großen Zahl von Zeugen und Beschuldigten begann am 30. September 1948 vor dem Schwurgericht Bremen, das im Amtsgericht Bremerhaven tagte, der Prozess gegen elf Angeklagte. Sie wurden bis auf einen, der eine Bremer Kanzlei beauftragt hatte, von der Crème der Bremerhavener Anwälte vertreten.

Das Verfahren, über das die Nordsee-Zeitung, die unmittelbare Rechtsnachfolgerin der NWZ, ausführlich berichtete, endete mit dem Urteil des Schwurgerichts vom 15. November 1948. Es gab Verurteilungen von insgesamt 43 Jahren und 6 Monaten Zuchthaus und zwei Freisprüche, ein

Angeklagter war verstorben. 54 Einzelfälle wurden in dem Urteil erörtert. Das Besondere an dem Urteil war, dass sämtliche Angeklagten wegen Körperverletzung und Aussagenerpressung im Amt verurteilt wurden, also wegen eines Tatbestandes, der als Amtsdelikt, begangen von Beamten, mit erhöhten Freiheitsstrafen belegt war. Da zeigte sich der Fluch der bösen Tat. Durch die Erlasse Görings und die Indienstellung durch die beamteten Leiter der politischen Polizei waren die angeklagten SA-Männer alle zu Beamten in strafrechtlichem Sinne geworden. Die Verteidigung der Angeklagten war dreist genug, sich demgegenüber darauf zu berufen, „dass ihre Aufgabe ausschließlich im Prügeln bestanden hätte“, sie seien nur „Folterknechte“ gewesen. Es sei ein Widerspruch in sich selbst, wenn man das Prügeln an sich als einen Ausfluss staatlicher Hoheitstätigkeit ansehen wolle. Da das Prügeln verboten sei, könne der gleiche Staat, der die Prügel verbietet, sie nicht als Gegenstand hoheitlicher Tätigkeit ansehen. Es war für die Richter des Schwurgerichts ein Leichtes, dieses zynische Argument mit einem Urteil des Reichsgerichts aus der Nazizeit – dem Jahre 1939 – zu widerlegen. Auf dem Gespensterschiff soll es noch 1939 Vernehmungen gegeben haben. Nach Gröner ist es 1944 abgewrackt worden, während das Boot nach einer anderen Quelle im selben Jahr bei einem Bombenangriff zerstört worden sein soll. Das alles ist unerheblich angesichts der fürchterlichen historischen Spur niederträchtiger Gewalt, die dieses Schiff in unserer Stadt hinterlassen hat.

Aus dem schlichten Text der Erinnerungstafel an der Klappbrücke zwischen dem Alten und Neuen Hafen ergibt sich die Schrecklichkeit der geschilderten Ereignisse nicht. Kaum einer, der sich in die neuen glitzernden Hafenwelten Bremerhavens begibt, nimmt sie wahr. Die Tafel soll mahnen an eine schreckliche und rechtlose Zeit. Wer aber die leidenden Betroffenen waren, bleibt ungesagt: Es waren in Bremerhaven ausschließlich Kommunisten.

Die unausgesprochene Funktion solcher Gedenkmaterialien ist es auch, die Nachgeborenen zu entlasten. Kann die Tafel es wirklich, wenn man bedenkt, dass die gleichen furchtbaren Juristen, die im „Dritten Reich“ Karriere machten, in der neuen Bundesrepublik wieder in leitenden Stellungen saßen? Zum Beispiel im 5. Strafsenat des Bundesgerichtshofes, der für die politische Strafverfolgung zuständig war. Unter seinen Richtern waren ehemalige Nazi-Juristen, die nach dem Verbot der KPD im Jahre 1951 wieder KPD-Männer und -Frauen verurteilten. Diesen Widerspruch können offenbar nur dialektisch geschulte Juristen aushalten und die Politiker, die sie in diese Ämter beriefen.

Einige der Opfer der Folterungen auf dem Gespensterschiff haben die ihnen zugefügten Verletzungen nicht ausgehalten, sondern sind daran gestorben. Ihre Gräber befinden sich im „Eichenhain“ auf dem Bremerhavener Friedhof in Wulsdorf, Parzelle 28. Die Erinnerungsstele für sie ist im Herbst 2009 vollständig von Efeu überwuchert. Die Inschrift ist nicht zu lesen.

Die Mitgliederversammlung 2016 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum am 30. April

Auch in diesem Jahr war die Mitgliederversammlung wieder ausgesprochen gut besucht. Das Programm startete wie gewohnt um 9:00 Uhr mit einem Vortrag: Vorstandsmitglied Dr. Manfred Ernst berichtete über „Admiral Brommy, Heinrich Heine und die Vernichtung der 1. Deutschen Flotte“. Anschließend kamen viele Mitglieder beim gemeinsamen Frühstück im Museumscafé zusammen. Neben einem regen Austausch und einem fröhlichen Wiedersehen der Mitglieder sorgten die Wirte, Heike und Günter Himme, für das leibliche Wohl ihrer Gäste.

Um 11:00 Uhr eröffnete der Vorsitzende, Herr Dietrich Schütte, die Mitgliederversammlung des Fördervereins und begrüßte alle Anwesenden auf das Herzlichste. Er dankte Herrn Dr. Ernst für den ausgesprochen interessanten Vortrag, für den dieser extra seine Reha unterbrochen hatte. Ein besonderes Willkommen ging an die Geschäftsführende Direktorin des Museums, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, und den Kaufmännischen Geschäftsführer, Herrn Konrad Otten. Bevor Herr Schütte in die Tagesordnung einstieg, bat er die Anwesenden, der in den letzten zwölf



Im Anschluss an die Mitgliederversammlung ließen sich viele Fördervereinsmitglieder die Gelegenheit nicht entgehen, im Rahmenprogramm das Museum „Windstärke10“ in Cuxhaven – hier ein Blick in die Ausstellung zur Hochseefischerei – zu erkunden. (Foto: Elona Röger)

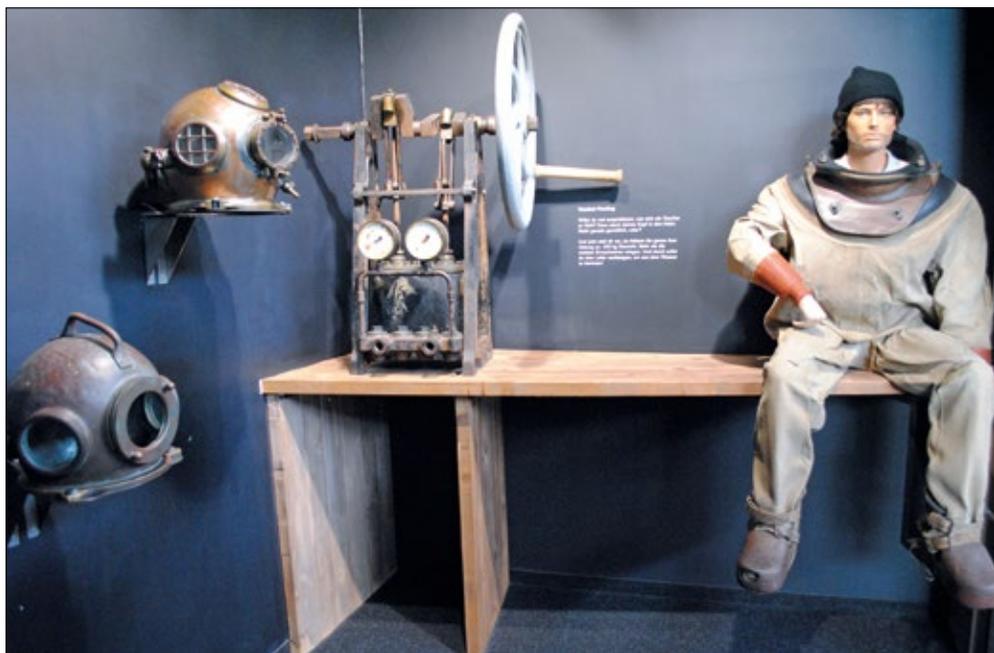


Das Besichtigungsprogramm umfasste auch den Ausstellungsbereich „In Seenot“. (Foto: Elona Röger)

Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Es folgte der Bericht des Direktoriums über die Arbeit und die weiteren Vorhaben: Frau Prof. Dr. Kleingärtner dankte den Mitgliedern für die Unterstützung und die rege Teilnahme an der Preview-Veranstaltung zur Jubiläumsausstellung. Hier sei man bereits neue Wege der Präsentation gegangen. Der sozialgeschichtliche Hintergrund der Objekte wie auch Barrierefreiheit durch „Leichte Sprache“ und Tastmodelle seien ein Testlauf für die zukünftige Ausstellungspräsentation. Die Jubiläumsausstellung sei bei den Besuchern sehr gut angekommen und man möchte einige Elemente in weiterentwickelter Form in die neue Ausstellung übernehmen. Aufgrund der Evaluierung im Mai 2017 setze man Maßnahmen zur Sichtbarmachung des integrierten Forschungsmuseums um. Die Wissenschaft wurde verstärkt und neue Mitarbeiter in den Bereichen Wissenschaftskommunikation und erstmals auch Marketing eingestellt. Zudem wurde die Museumspädagogik mit einer neuen Mitarbeiterin verstärkt, so dass die Zusammenarbeit mit den Schulen zukünftig stärker forciert werden kann.

Anschließend berichtete die Geschäftsführende Direktorin über den Erhalt der Bark SEUTE DEERN, der mit sehr hohen Kosten verbunden sei. Es seien ein Gutachten in Auftrag gegeben und eine Arbeitsgruppe gegründet worden mit dem Ziel, die SEUTE DEERN möglichst in der Originalsubstanz zu erhalten. Zum Sachstand der Weserlastkähne erläuterte Frau Prof. Dr. Kleingärtner, dass vorrangig die Vorgaben der letzten Evaluierung umzusetzen seien und eine Neuausrichtung von Wissenschaft und Ausstellung zum Thema „Mensch und Meer“ verfolgt werde. Die Weserlastkähne würden derzeit dokumentiert und zunächst in einem Außendepot zwischengelagert. Bis Ende des Jahres solle gemeinsam mit der Landesarchäologie Bremen eine langfristige Lagerungsmöglichkeit gefunden werden.

Zum Sanierungsvorhaben erläuterte sie, dass im ersten Schritt ab Juni 2016 die Koggehalle saniert wird und hier eine neue Ausstellung rund um die Kogge über drei Etagen entstehen soll. In einem weiteren Schritt bis 2018 soll die Ausstellung im Bangert-Bau erneuert werden, ehe als letzter Schritt die Ausstellung im Scharoun-Bau



Außerdem gingen die Fördervereinsmitglieder auf Tauchgang ins Reich der Schiffswracks. (Foto: Elona Röger)

neu konzipiert wird, ein Vorhaben, das bis 2020 zum Abschluss gebracht sein soll. Abschließend dankte Frau Prof. Dr. Kleingärtner den Fördervereinsmitgliedern für ihr Engagement sowie dem Direktorium und den Mitarbeiter/innen für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Es folgte der Bericht über die Förderaktivitäten des Vereins. Herr Schütte erläuterte, dass die Sanierung der Hochsee-Rennyacht *DIVA* abgeschlossen sei und das Boot nun wieder in voller Schönheit zu bewundern ist. Zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ca. 136.000 Euro aufgewendet wurden, seien im Februar 2016 weitere Förderanträge in Höhe von 62.500 Euro genehmigt worden. Hierbei handelt es sich um folgende Förderungen:

- die Finanzierung von Werbemaßnahmen für die neue Ausstellung in der Koggehalle;
- die Durchführung einer dendrochronologischen Untersuchung der Bremer Hansekogge von 1380;
- die Sonderausstellung zum Triptychon „Riders on the Storm“;

- die Anschaffung von Material für Instandsetzungsarbeiten und Reparaturen der Museumschiffe *SEEFALKE* und *RAU IX*.

Anschließend gab die Schriftführerin, Frau Sabine Schulz, die Strukturdaten des Fördervereins bekannt. Aktuell zählt der Verein 2867 Mitglieder, 61 weniger als im Vorjahr: 169 vorwiegend altersbedingten Abgängen standen 108 Neueintritte gegenüber. Das Beitragsaufkommen des Vereins beläuft sich auf 39.615 Euro, zurzeit habe man Außenstände von 5.000 Euro. Frau Schulz bat die Anwesenden sehr darum, dem Förderverein eventuelle Adress- und Statusänderungen mitzuteilen und auch weiterhin kräftig für neue Mitglieder zu werben. Sie erinnerte daran, dass das letzte Jahr durch das 40-jährige Jubiläum des DSM geprägt war und die Jubiläumsveranstaltungen wie auch die Ausstellung ein voller Erfolg gewesen seien, was sich auch in gestiegenen Besucherzahlen widerspiegeln. Zudem war die *GRÖNLAND*, die der Förderverein in den letzten Jahren immer wieder finanziell unterstützt hatte, das Schiff, auf dem Bundespräsident Gauck die „Sail 2015“ in Bremerhaven eröffnete. Abschlie-

ßend versprach Frau Schulz, auch im kommenden Jahr ein attraktives Rahmenprogramm zur Mitgliederversammlung zu gestalten.

Weiter ging die Tagesordnung mit dem finanziellen Teil, der Rechnungslegung 2015. Der Schatzmeister, Herr Brüggemann, erläuterte Aktiva und Passiva der Bilanz. Die entscheidende Position seien die liquiden Mittel, die sich auf 372.000 Euro beliefen. Die Summe der Reservierungen für genehmigte Förderanträge habe zum 1. Januar 2015 rund 246.000 Euro betragen und es sei ein Zufluss von 193.000 Euro zu verzeichnen gewesen. Davon seien 166.000 Euro verbraucht worden, so dass eine Gesamtsumme von rund 272.000 Euro auf der Passiva-Seite stehe. Die Beitragseinnahmen betragen 41.000 Euro, die Summe der Spenden an den Förderverein ergab 160.000 Euro. Sehr erfreulich dabei sei eine Einzelspende über 140.000 Euro. Die Einnahmen für das Jahr 2015 hätten somit rund 202.000 Euro ergeben.

Unter den Ausgaben seien 33.000 Euro für Verwaltungsaufwendungen sowie 193.000 Euro an Zuschüssen für die SEUTE DEERN, die übrigen Museumsschiffe, die Restaurierung der DIVA und die Wartung der GRÖNLAND zu verzeichnen gewesen. Die Kosten für das Gutachten zur SEUTE DEERN seien von Sponsoren übernommen worden, somit seien 10.000 Euro wieder an den Förderverein zurückgeflossen.

Es folgte der Bericht der Rechnungsprüfer. Herr Krämer teilte mit, dass die Buchführung für das Jahr 2015 auftragsgemäß geprüft und ein uneingeschränkter Vermerk über die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung von den Prüfern erteilt worden sei. Seine Empfehlung, Schatzmeister und Vorstand Entlastung zu erteilen, griff Herr Fründt im nächsten Tagesordnungspunkt auf und bat in einer Abstimmung um die Entlastung

des Vorstands. Die Entlastung wurde von den anwesenden Mitgliedern ohne Gegenstimme erteilt, woraufhin sich Herr Schütte im Namen des Vorstands für das entgegengebrachte Vertrauen bedankte. Zur Wahl der Rechnungsprüfer hatten sich Herr Krämer und Herr Keweloh erneut zur Verfügung gestellt, weitere Kandidaten gab es nicht. Beide Herren erhielten das Vertrauen der anwesenden Mitglieder, wurden erneut gewählt und nahmen die Wahl an.

Im letzten Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ bedankte sich Herr Schütte nochmals bei Mitgliedern und Sponsoren für die großartige finanzielle Unterstützung, ohne die man nicht in der Lage sei, die verschiedenen Projekte des DSM zu fördern. Er bat darum, dass Mitglieder, die auch gern Verantwortung für den Verein übernehmen möchten, sich gern bis zum 31. Oktober 2016 bei Frau Schulz melden können.

Im Anschluss gab es viele konstruktive Vorschläge der Mitglieder, wie beispielsweise ein Hinweisschild zum Museumschiff EMMA oder eine Beteiligung an der „GEOcard“. Herr Schütte bedankte sich für diese Anregungen. Sein besonderer Dank ging anschließend an Herrn Kiedel für die 35-jährige Tätigkeit als Redakteur der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT. Herr Kiedel sei gebührend in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet worden und habe Herrn Hoops nun den „Staffelstab“ übergeben. Der Vorsitzende dankte auch Herrn Hoops für seine Bereitschaft, zukünftig die Funktion des Chefredakteurs für die Vereinszeitschrift zu übernehmen.

Zum Abschluss der Mitgliederversammlung wünschte der Vorsitzende allen Anwesenden noch viel Vergnügen beim sich anschließenden Rahmenprogramm und gab schließlich den Termin der nächsten Mitgliederversammlung bekannt: 6./7. Mai 2017.

Bildgeschichten zur See

Der Künstler Peter Barthold Schnibbe ist im Deutschen Schiffahrtsmuseum längst kein Unbekannter mehr. Seit seiner Schenkung des Triptychons „Riders on the Storm“ an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und dessen Übergabe in die Ausstellung zur Seenotrettung im Februar 2014 arbeitete der Künstler an der Fertigstellung des Gemäldezyklus. Zur Präsentation des Gesamtwerkes am 3. April 2016 zeigte das DSM bis zum 7. Mai 2016 auch eine Auswahl maritimer Motive Peter Barthold Schnibbes unter dem Titel „Bildgeschichten zur See“. Ulla Hocker, Medienreferentin bei ARTE TV, hat sich mit dem Künstler und seinem Werk beschäftigt. Ihre Rede anlässlich der Ausstellungseröffnung wird hier im Wortlaut abgedruckt.



Peter Barthold Schnibbe. (Foto: Ute Burkowski)

Mit spannend erzählten Wort-Geschichten zur See haben sich schon viele Schriftsteller eindringlich in die Erinnerung ihrer Leser eingeschrieben: Ernest Hemingway mit „Der alte Mann und das Meer“, Hermann Melville mit „Moby Dick“, Theodor Storm mit „Der Schimmelreiter“ oder Annie Proulx mit „Schiffsmeldungen“, um nur die Bekanntesten zu nennen. Doch Werke von bildenden Künstlern, die einen Bezug zum Meer haben, haben sich nicht so tief in unser visuelles Gedächtnis gegraben. Das ist merkwürdig, denn Kunst bildet immer auch die Sehnsüchte des Menschen ab, weswegen Schiffe, Häfen und Meere wichtige Motive in der Malerei seit der Romantik sind. Maritime Motive hatten unter Kunstkritikern und -kennern allerdings häufig das Image der „Kneipenkunst“, befördert durch die Marinemalerei, die unter Kaiser Wilhelm II. oftmals der Propaganda diente und mit Kunst nicht viel zu tun hatte, aber das ist nun auch schon gute 100 Jahre her. Zeit also, ein neues Kapitel aufzuschlagen.

„Ich male die Seele meiner Motive“, sagt Peter

Barthold Schnibbe. Etymologen behaupten, dass sich das Wort „Seele“ von „See“ ableitet und „zum See gehörend“ bedeutet. Nach alter germanischer Vorstellung hatten die Menschen eine Wasserseele, die vor der Geburt im Wasser weilte und nach dem Tod wieder dorthin zurückkehrte. Einem finnischen Sprichwort zufolge verdankt der Mensch dem Meer nicht nur seine Seele, sondern auch seinen Geist: „Das Meer hat die Seele des Menschen gemacht und die Wellen geben ihm Intelligenz.“

Kein Wunder, dass Peter Barthold Schnibbe dem Meer, präziser gesagt, der Beziehung des Menschen zur See solch großen Raum gibt. Es sind die alltäglichen Geschichten der Menschen aus seinem Lebensumfeld, die ihn faszinieren und die er aufgreift, um sie zu allgemeingültigen, über den Einzelfall hinausweisende Geschichten zu verdichten. Grenzüberschreitungen zwischen Kunstgattungen und Genres sind ein Charakteristikum der Postmoderne. Bei Peter Barthold Schnibbe ist es meist die Fotografie, die er für seine Arbeiten nutzt. Häufig dient ihm ein fo-



Blick in die Ausstellung hölzerner Arbeitsboote mit Peter Barthold Schnibbes „Bildgeschichten zur See“. (Foto: DSM)

tografischer Schnappschuss als Inspiration und „Skizze“ für seine Gemälde. Bei der Umsetzung auf die Leinwand wählt er dann gezielt Elemente aus (und lässt andere weg), rückt Dinge in den Vordergrund, wählt spezifische Perspektiven, konzentriert und pointiert Farben und Formen, um die Arbeiten so zu komponieren, dass sie über den eingefangenen Augenblick und die abgebildeten Dinge hinausweisen und wir als Betrachter in die Situation hineingezogen werden, um auf diese Weise etwas von der Seele der Arbeiten nachempfinden zu können.



Peter Barthold Schnibbe: Der Schirm (2011, Acryl, 110 × 145 cm).

Das Gesamtwerk von Peter Barthold Schnibbe ist durch einen vielfältigen künstlerischen Ausdruck geprägt, der auch in dieser kleinen Auswahl deutlich wird:

„**Der Schirm**“ steht in surrealistischer Tradition und greift die Beziehung des Menschen zum Meer in polarisierender Weise auf. Auf der einen Seite das rostige Wrack, ein übergroßer Seelenverkäufer, auf der anderen Seite die fast ephemere anmutende junge Frau mit Sonnenschirm. Es ist der Zusammenprall von zwei Welten, die offensichtlich nicht zusammenpassen. Hier dringt die Wirklichkeit des 21. Jahrhunderts in die Sehnsuchtswelt der Traumreisen ein; ein Phänomen, das sich seit Jahren an den Küsten Italiens, Spaniens und Griechenlands abspielt. Es ist gefühlsmäßig schwer zu fassen, was da gerade geschieht, in ein und derselben See: Die einen wagen sich aus Spaß aufs Meer, die anderen aus Not. Die einen sind auf der Suche, die anderen auf der Flucht. Die einen haben fachkundige Betreuung und „all-inclusive“, die anderen nicht einmal einen Motor am Boot. Die einen können schwimmen, die anderen riskieren zu ertrinken. Die einen möchten mal etwas Neues erleben, die anderen sterben.

„Nis Randers“ steht in der Tradition der Romantik: Die unbewegt wirkende Frau, die dem Betrachter den Rücken zuwendet, wird in Kontrast gesetzt zur stürmischen Natur, den gehetzt wirkenden Wolken und dem bewegten Meer. Dieses Spannungsverhältnis bietet Raum für Reflektionen: Was ist passiert, dass diese Frau in der Dämmerung alleine am Meer steht? Man kann die Gefühle der Frau fast körperlich nachempfinden und schwankt zwischen Ungeduld, Sehnsucht, Trauer, Einsamkeit und Aufgewühltheit.

„Skagen Grenen“ ist eine Hommage an die Skagenmaler, eine dänische Künstlergruppe des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die sich stark dem Impressionismus annäherte und – bemerkenswert für die damalige Zeit – viele Künstlerinnen in ihren Reihen hatte. Sie schätzten die Freiluftmalerei und fingen das besondere Licht der Sommermonate in Skagen ein. Insbesondere hatte es ihnen die „blaue Stunde“ angetan, wenn die Dämmerung naht und der Himmel sich intensiv blau färbt, so dass Himmel und Meer scheinbar miteinander verschmelzen.

„Landungsbrücken“ ist eine typische Arbeit aus jüngster Zeit, in der all die genannten Stilrichtungen postmodern in eine eigene Handschrift umgesetzt werden. Hier kann man erahnen, was es bedeutet, im Heimathafen anzukommen oder „zur See zu fahren“. Die Mehrdeutigkeit lässt uns Zuschauern Raum, eigene Erlebnisse und Erfahrungen in die Betrachtung einzuarbeiten.

Die Wirkung auf den Betrachter, das empathische Nachvollziehen steht im Vordergrund und bestimmt die Ausdrucksform. Alle Überlegungen, Fragen, Erinnerungen, Assoziationen, die dem Betrachter durch den Kopf gehen, sind darauf ausgerichtet, die abgebildete Situation mit Sinn aufzuladen. Die Gemälde halten nicht Augenblicke und Stimmungen fest, sondern vertiefen diese zu Erlebnissen. Die Arbeiten beschreiben Seelenlandschaften von uns allen, denn sie greifen Situationen auf, die wir alle kennen: Meist sind es Umbrüche, Veränderungen, Umschwünge, Wendepunkte, neue Lebensabschnitte, die mit tief gehenden, heftigen Gefühlen verbunden sind. Deswegen ist „Bewegung“ für mich der zentrale



Peter Barthold Schnibbe: Zu Nis Randers (2014, Acryl, 80 × 80 cm).



Peter Barthold Schnibbe: Skagen Grenen (2009, Acryl, 95 x 120 cm).



Peter Barthold Schnibbe: Landungsbrücken (2013, Acryl, 100 × 180 cm).



Das Triptychon „Riders on the Storm“ (2013–2016, Acryl, 120 × 80 cm, 120 × 160 cm, 120 × 80 cm) mit den sieben darunter gestellten Predella-Bildern. (Foto: Erik Hoops)

Begriff, um das Werk, die Maltechnik, die Motive, die Motivation, die Wirkung und die Persönlichkeit des Künstlers zu charakterisieren.

Das Triptychon **„Riders on the Storm“** erzählt die Geschichte der Seenotretter, die der menschlichen Hilflosigkeit angesichts der Naturgewalten trotzen, um unter Lebensgefahr das Leben fremder Menschen zu retten. Dieser Altruismus verdeutlicht die Grundhaltung von Peter Barthold Schnibbe als Künstler wie als Mensch. Uneigennützigkeit ist das Prinzip, das die Überwindung der Selbstsucht und des Egoismus hin zu Harmonie und Entwicklung des Selbst ermöglicht. Dank der Empathiefähigkeit des Menschen kann seine Individualität in Mitgefühl aufgehen, der einzigen Möglichkeit, sich als Mensch zu entwickeln.

„Riders on the Storm“ greift die Tradition der Triptychen auf, extreme Gefühle auszudrücken. Hier kommt einerseits große Erschütterung zum Ausdruck, andererseits große Anerkennung und Hochachtung. Beim Triptychon geht die „Lese“-richtung nicht von links nach rechts, sondern von der Mitte aus. Deswegen ist die Wirkung auch so intensiv, da die konkurrierenden Gefühlswelten nicht nacheinander, sondern gleichzeitig auf den Betrachter wirken. Das Meer steht dabei nicht nur für Unendlichkeit und Grenzenlosigkeit, sondern auch für Unberechenbarkeit, Chaos und Orientierungswidrigkeit; es ist der Inbegriff für die Willkür der Naturgewalten und des Lebens, denen der Mensch entweder schicksalhaft ausgesetzt ist oder denen er sich freiwillig aussetzt.

Neues aus der Redaktion

■ Dampfer, Kümos und Containerschiffe

Auch 121 Jahre nach seiner feierlichen Eröffnung durch Kaiser Wilhelm II. ist der Nord-Ostsee-Kanal noch immer die meistbefahrene Seeschiffahrtsstraße der Welt – und ein Magnet für Touristen, die vom Kanalufer aus staunend die „dicken Pötte“ in nächster Nähe vorüberziehen sehen. Den Wandel der Schiffstypen von den letzten Dampfern und ehemaligen Motorseglern bis zu den großen Containerfeedern, RoRo-Schiffen, Tankern und Passagierschiffen der Gegenwart haben Arnold Kludas und Klaus-Peter Kiedel in eindrucksvollen Bildern über Jahrzehnte festgehalten.

Im sechsten Band der überaus erfolgreichen Serie „Schiffahrt und Fotografie“ präsentieren der bekannte Schiffahrtshistoriker und der ehemalige DSM-Archivleiter eine Auswahl der seit 1960er Jahren am Nord-Ostsee-Kanal entstandenen Schwarzweiß- und Farbfotos. Die Aufnahmen von Arnold Kludas zeigen das Treiben auf dem Kanal von den frühen 1960er bis zur Mitte der 1980er Jahre, während der Fokus der fotografischen Arbeiten von Klaus-Peter Kiedel auf der Zeit von den späten 1980er Jahren bis heute liegt. Alle Fotos sind mit ausführlichen Kommentaren zu den gezeigten Schiffen und Situationen auf dem Nord-Ostsee-Kanal versehen.

Klaus-Peter Kiedel und Arnold Kludas: Dampfer, Kümos und Containerschiffe. Fotografien am Nord-Ostsee-Kanal von 1960 bis 2015. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 86; Schiffahrt und Fotografie, Band 6. Oceanum Verlag, Wieselstede. 96 Seiten, 90 großformatige Duplex- und Farbbildungen, 27,5 × 24,5 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-086-9, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 17,90 Euro.

■ „Rund um Steubenhöft und Alte Liebe“ in 2. Auflage

Die Buchserie „Schiffahrt und Fotografie“ hat nicht nur von Kritikern ausgesprochen viel Lob und Anerkennung erfahren, sondern auch die Leserschaft überzeugt und viele Anhänger gefunden. So wird nun auch der anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Inbetriebnahme des Cuxhavener Steubenhöfts im Jahr 2014 erschienene Titel „Rund um Steubenhöft und Alte Liebe“ in einer zweiten Auflage vorgelegt. Der von Klaus-Peter Kiedel und Horst Koperschmidt herausgegebene Band zeigt eine Auswahl der schönsten Fotos des Pressefotografen Konrad Nonnast aus den Cuxhavener Häfen in den 1950er und 1960er Jahren.

Klaus-Peter Kiedel und Horst Koperschmidt: Rund um Steubenhöft und Alte Liebe. Mit dem Pressefotografen Konrad Nonnast in den Cuxhavener Häfen in den 1950er und 1960er Jahren. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 84; Schiffahrt und Fotografie, Band 4. 2. Aufl. 2016. Oceanum Verlag, Wieselstede. 96 Seiten, 89 großformatige Duplex-Abbildungen, 27,5 × 24,5 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-



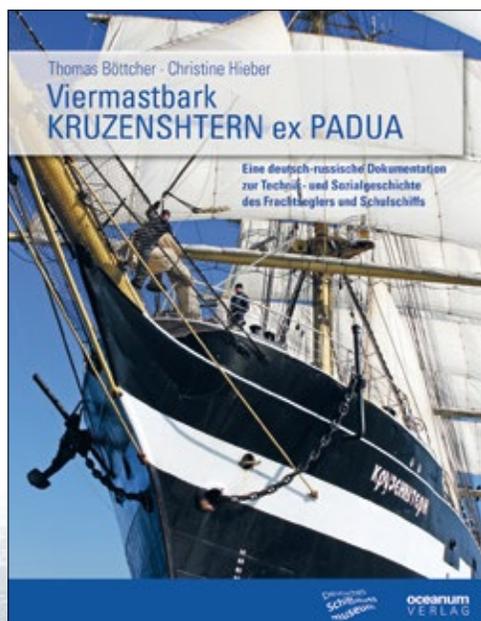
084-5, 19,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder
17,90 Euro.

■ Dokumentation zur Viermastbark

KRUZENSHTERN ex PADUA

Der letzte deutsche Großsegler für die Handelsschifffahrt, die Viermastbark PADUA, wurde 1926 auf der Tecklenborg-Werft in Bremerhaven-Geestemünde für die Reederei F. Laeisz, Hamburg, als „Flying P-Liner“ für die Salpeterfahrt nach Chile erbaut. Die PADUA fuhr bis zum Zweiten Weltkrieg unter deutscher Flagge und ging dann an die Sowjetunion, die das bis heute hochseetüchtige Schiff unter dem Namen KRUZENSHTERN als Ausbildungsschiff für den seemannischen Nachwuchs wieder in Fahrt setzte. Es bewältigte noch 2005 eine Reise um das berühmte Kap Hoorn und gehört heute zur Fischereiflotte der Baltischen Staatlichen Akademie in Kaliningrad.

Das Schiff stellt in seiner Bauart als stählerner puristischer Rahsegler ohne Motorantrieb mit einem über die gesamte Schiffsbreite gebauten Brückendeck sowie seinen rationellen Jarvis-Brasswinden zur Unterstützung der Bedienung



des Riggs den Höhepunkt und Abschluss der technischen und ökonomischen Entwicklung in der Frachtsegelschifffahrt dar und ist als seetüchtiger Großsegler für die Forschung von besonderer schiffahrtshistorischer und technikgeschichtlicher Bedeutung.

Während der deutsche Teil der Schiffsbiografie bei uns relativ gut erschlossen und bekannt ist, gibt es in Westeuropa kaum detaillierte Informationen über die Umbauten und den Betrieb des Schiffes unter russischer Flagge. Umgekehrt wissen die russischen Betreiber und Seeleute der KRUZENSHTERN nur wenig über die deutsche Vergangenheit ihres berühmten Schiffes.

In Zusammenarbeit mit den Kapitänen der KRUZENSHTERN, Mikhail Eremchenko und Mikhail Novikov, sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Baltischen Staatlichen Akademie in Kaliningrad und des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde erstmals eine vollständige Technik- und Ausbildungsgeschichte des Schiffes entwickelt. Die Ergebnisse werden anlässlich des 90. Geburtstags der berühmten Viermastbark im Herbst 2016 veröffentlicht. Neben einer Reihe von Detailzeichnungen enthält der Band einen neuen Generalplan des Schiffes im Maßstab 1:100 von Thomas Böttcher sowie die faksimilierte Bauvorschrift des Jahres 1926 aus dem Hause F. Laeisz. Die Sozial- und Ausbildungsgeschichte der Viermastbark von 1926 bis heute hat Christine Hieber erarbeitet, die viele Jahre als Ausbildungs-offizierin auf der KRUZENSHTERN beschäftigt war. Das deutsch-russische Forschungsprojekt soll technisches Wissen internationaler Experten über Bau, Betrieb und Besegelung des historischen Rahschiffes zusammenführen sowie wissenschaftliche Erkenntnisse und Erfahrungen zur Besegelung solcher Schiffe diskutieren und dokumentieren.

Thomas Böttcher und Christine Hieber: Viermastbark KRUZENSHTERN ex PADUA. Eine deutsch-russische Dokumentation zur Technik- und Sozialgeschichte des Frachtseglers und Schulschiffs. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 77. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 320 Seiten, ca. 190 Schwarzweiß-

und Farbabbildungen, 21 × 27 cm, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag und beigelegtem Plansatz der Viermastbark KRUZENSHTERN im Maßstab 1:100. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-077-7, 39,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 35,90 Euro.

■ Das Bremer Schlachte-Schiff

Die Geschichte von der Auffindung des Schlachte-Schiffes 1991 in einem Kanalbauwerk 14 Meter unter der Schlachte, dem alten Bremer Hafengelände an der Weser, liest sich wie ein Kriminalroman. Nicht minder spannend war die Bergung 1992.

Festgestellt und teilweise geborgen wurde ein ungewöhnlich stark gebautes, mit vielen Halbspannen versehenes Segelschiff mit deutlichen Kogge-Merkmalen, das auf der Basis eines weitgehend flach ausgehöhlten mächtigen Eichenstammes errichtet war und dessen aus dem vollen Holz geschnittener Steven schon ein Heckruder trug – der weltweit älteste Befund dieser Art! Denn nachdem schon eine Reihe von C14-Daten auf das 11./12. Jahrhundert hinwies, hat schließlich auch die Dendro-Datierung die Bauzeit des Schiffes um das Jahr 1100 bestätigt.

Für Bremen und weit darüber hinaus ist der Fund von eminenter schiffshistorischer Bedeutung. In der von dem früheren Bremer Landesarchäologen Prof. Dr. Manfred Rech verfassten Publikation wird darüber hinaus auf andere Schiffsfunde der gleichen Zeit, auf urkundliche Belege zum nationalen und internationalen Schiffsverkehr im Hochmittelalter eingegangen und darauf, wie es im 12. Jahrhundert im Bremer Hafengebiet ausgesehen haben könnte.

Michael Wesemann, der damals maßgeblich an der Bergung des Wrackteils beteiligt war, geht auf die sensationellen Moos-Seile und die besondere Kalfatetechnik des Schiffes ein, der Hamburger Schiffmodellbauer Wilhelm Voigt hat sich an ein Teilmodell des Schiffes im Maßstab 1:10 gewagt. *Manfred Rech: Das Bremer Schlachte-Schiff. Eine Proto-Kogge mit Heckruder aus der Zeit um 1100. Mit Beiträgen von Michael Wesemann und Wilhelm Voigt. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 76. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 264 Seiten, 142 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, 21 × 27 cm, gebunden, mit farbigem Schutzumschlag. ISSN 0343-3625, ISBN 978-3-86927-076-0, 34,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 31,40 Euro.*

■ Abenteuerliche Reisen einer Kapitänsfrau

Im 19. Jahrhundert nahmen manche Segelschiffskapitäne ihre Ehefrauen mit auf See. Zahllose erhaltene Briefe und Tagebücher von Kapitänsgattinnen zeugen davon, dass dieses Phänomen gar nicht so selten vorkam. Auch die frisch vermählte 21-jährige Helmine Schröder, geb. Arppe, aus Rostock wollte 1881 ihren Mann, Kapitän Robert Schröder, auf seinen Reisen in der Salpeterfahrt nach Chile begleiten. Die Zustimmung des belgischen Reeders zu diesem Plan stand noch aus, als sie sich auf den Weg nach Antwerpen machte, wo die Bark MARNIX ex ALGONDE beheimatet war. Helmine Schröders Briefe und ein Briefftagebuch über das Leben auf See und in den Häfen Chiles geben einen lebendigen Einblick in ihre Lebensumstände an Bord. Ihre detaillierten Aus-





führungen zum Familienleben an Bord und in der Hafemetropole Valparaiso mit dem zweijährigen Sohn „Röbi“ dokumentieren das unmittelbar empfundene Glück über die gemeinsame Zeit auf See, ihre anfängliche Furcht vor der Mannschaft, die Freude an der Arbeit und den Stolz auf den fröhlichen Sohn, der im Nu die Herzen der Seeleute eroberte. Das Brieftagebuch zeigt aber auch die Isolation der einzigen Frau an Bord, die vor der Mannschaft verborgen wurde, zu ihrem eigenen Schutz – und als Zugeständnis an den sittlichen Verhaltenskodex für bürgerliche Frauen. Gefangen in der Kajüte, ertrug sie einsam – auf der letzten Reise mit ihrem zweijährigen Kind – die Strapazen in den Stürmen vor dem berühmten Kap Hoorn, das auf jeder Reise umrundet werden musste.

Die Briefe dokumentieren überdies auch das Interesse der Kapitänsgattin am Handwerk der Seefahrt und ihre Mitwirkung bei der Bestimmung der Schiffsposition auf See. Die stets zuversichtlich erscheinende Helmine wusste sich durchaus

zu behaupten, sei es, dass sie mit Hilfe mehrerer Seeleute unmittelbar nach der Ausfahrt des Seglers an Bord Waschtage halten durfte, sei es, dass sie durch ihre Geschäftstüchtigkeit beim Verkauf von Waren auf eigene Rechnung die Ersparnisse der Schröders mehrte, die diese so dringend für ihre zweite berufliche Existenz benötigten. Um 1890 gründeten die Schröders an der Warnow in Rostock eine Kalkbrennerei.

Ursula Feldkamp und Gerd Kelbling (Hrsg.): Die abenteuerlichen Reisen einer Kapitänsfrau. Bordbriefe der Helmine Schröder von Frachtsegelschiffen um Kap Hoorn. Deutsches Schifffahrtsarchiv 38, 2015; Beiheft. Oceanum Verlag, Wiefelstede. Ca. 230 Seiten, ca. 40 Abbildungen, 16,5 × 24 cm, Hardcover, gebunden. ISSN 1868-9434, ISBN 978-3-86927-138-5, 17,90 Euro, für Fördervereinsmitglieder 16,10 Euro. Erscheint im Spätherbst 2016.

■ Deutsches Schifffahrtsarchiv 38, 2015

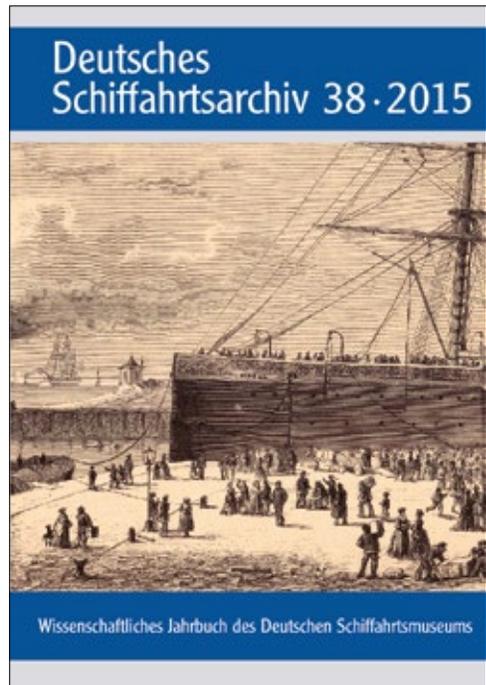
„Römischrechtliche Notizen zur antiken Flößerei“ des Rechtshistorikers Andreas Wacke eröffnen den im Spätherbst erscheinenden 38. Band des wissenschaftlichen Jahrbuchs „Deutsches Schifffahrtsarchiv“ des DSM, gefolgt von drei auf die Seefahrtsgeschichte bezogenen Beiträgen: „Die Uhrmacherkunst im Dienste des Verbrechens. Zur sogenannten ‚Thomas-Katastrophe‘ am 11. Dezember 1875 in Bremerhaven“ von Günther Oestmann, „Die HOHENZOLLERN und Tirpitz – eine Strandung“ von Jochen Kemska und Reinhard A. Krause sowie „Das dramatische Ende der Hapag-Station auf St. Thomas im Jahr 1917“ von Halvor Jochimsen.

Im Zentrum der aktuellen Ausgabe des Jahrbuchs stehen jedoch vier Artikel, die sich mit Aspekten des Schiff- und Bootsbaus beschäftigen. Mit Hinblick auf die großen Veränderungen in Schifffbau und Schifffahrt zu Beginn der Frühen Neuzeit beschreibt Maik-Jens Springmann den „Schifffbau und die Handelstransaktionen Johann Albrechts I. von Mecklenburg nach Portugal“, Ulrike Lange-Basman berichtet über „Schiffbaumeister in Ottensen, Neumühlen und Övelgönne bei Altona von 1700 bis 1870“ und Helmut Olszak stellt

„Quatzen und Polten: Vergessene Bootstypen der pommerschen Küstenregion“ vor. Last but not least behandelt Jörn Bohlmann im Rahmen eines grundlegenden Beitrags „Traditionelles Segelmacherhandwerk vom 17. ins 20. Jahrhundert“. Aufgrund der Länge der Abhandlung wird ein zweiter Teil in der nächsten Ausgabe des Jahrbuchs abgedruckt.

Der Jahresband 2015 des „Deutschen Schiffsarchivs“ schließt mit einem interessanten Kurzbeitrag der Kunsthistorikerin Sabine Cibura zu den jüngst im Zuge der Restaurierung entdeckten übermalten Schiffsdarstellungen in Caspar David Friedrichs Gemälde „Mönch am Meer“.

Deutsches Schiffsarchiv 38, 2015. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Oceanum Verlag, Wiefelstede. 360 Seiten, 200 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, 16,5 × 24, cm, Hardcover, gebunden. ISSN 0343-3668, ISBN 978-3-86927-038-8, 23,50 Euro, im Abonnement 19,50 Euro.



www.meyerwerft.de




MEYER WERFT
PAPENBURG 1795

Erneuert und erweitert – Das Flensburger Schiffahrtsmuseum

Seefahrt und Stadtentwicklung sind in der Geschichte Flensburgs bis heute untrennbar miteinander verbunden. Das tiefe Bewusstsein über diese enge Verwobenheit führte 1973 zur Gründung des Vereins zur Förderung des Flensburger Schiffahrtsmuseums e.V. Nicht zuletzt seiner Initiative ist es zu verdanken, dass die Stadt Flensburg schließlich 1984 im historischen Zollpackhaus an der Schiffbrücke das Schiffahrtsmuseum eröffnete. Die hohe Qualität der Sammlung sowie die kontinuierlichen Aktivitäten im Bereich der Sonderausstellungen und Publikationen haben dem Museum über die Jahre auch in der internationalen maritimen Museumsszene einen her-

vorragenden Ruf eingebracht. Seine Verdienste für die deutsch-dänische sowie internationale Seefahrtsgeschichte sind allseits hoch anerkannt. Nach rund 25 Jahren des Aufbaus und der Etablierung war es Ende der 1990er Jahre an der Zeit, die Dauerausstellung und die Infrastruktur des Museums an die gestiegenen Standards der Präsentation und Vermittlung sowie der servicebetonten Besucherorientierung anzupassen. Wieder hatte der Förderverein des Museums für diesen Schritt die notwendige Initiative ergriffen. Nach einer mehrjährigen Spendensammelaktion gelang es dem Verein 2003, das Gebäude der ehemaligen Landesbezirkkasse im Hof des Mu-



Anker, Schraube und Tonne: Maritime Insignien heißen die Besucher im Schiffahrtsmuseum willkommen. (Foto: © Flensburger Schiffahrtsmuseum)



Historischer Kolonialwarenladen von C.C. Petersen. (Foto: © Flensburger Schiffahrtsmuseum)

seums (1910 als Gebäude der Zollverwaltung errichtet) zu erwerben und an die Stadt Flensburg mit der Vorgabe zu übereignen, es für die Erweiterung des Schiffahrtsmuseums zu nutzen.

Es sollte jedoch noch weitere acht Jahre dauern, bis ein umsetzungsreifes Museumskonzept erstellt war, die für die Erweiterung und Neugestaltung des Museums notwendigen Fördermittel eingeworben waren und der Umbau schließlich durchgeführt wurde. Nach knapp zwei Jahren Bauzeit und neun Monaten Schließung wurde das Flensburger Schiffahrtsmuseum schließlich im März 2012 neu eröffnet – attraktiver und lebendiger denn je. Finanziert wurde das Vier-Millionen-Projekt aus Mitteln des EU-Zukunftsprogramms Wirtschaft, des Landes Schleswig-Holstein, der Stadt Flensburg und des Fördervereins des Schiffahrtsmuseums. Für die architektonische Gestaltung des Umbaus und der Erweiterung zeichnet das Kappeler Architektenbüro Sunder-Plassmann verantwortlich, das spätestens durch seine Arbeit für das Museum of Innocence in Istanbul, das 2014 mit dem Europäischen Museumspreis ausgezeichnet wurde, internationale Bekanntheit

erlangt hat. Die Ausstellungen wurden vom wissenschaftlichen Team des Museums zusammen mit dem Flensburger Grafiker und Gestalter Rainer Priuß entwickelt.

Was hat sich alles im Schiffahrtsmuseum verändert? Vor allem ist das Museum gewachsen. Das ehemalige Zollamtsgebäude im Museumshof ist zu einem modernen Ausstellungshaus umgebaut worden. Außerdem wurde eine zusätzliche Ausstellungshalle errichtet, die den dringend benötigten Platz für die technischen Großobjekte der Sammlung bietet. Das Museum hat sich aber nicht nur vergrößert, sondern es hat sich zugleich einer Rundum-Erneuerung unterzogen. Die neuen Ausstellungen sind thematisch klar gegliedert und wissen auf lebendige und spannende Weise von der Flensburger Seefahrt zu berichten. Im alten Zollpackhaus findet sich das große Stadtmodell. Hier dreht sich alles um den Hafen und die Höfe, um Kaufleute, Kapitäne und Reeder, um Schiffe und ihre Frachten und um all das, was das Hafentreiben ausmacht.

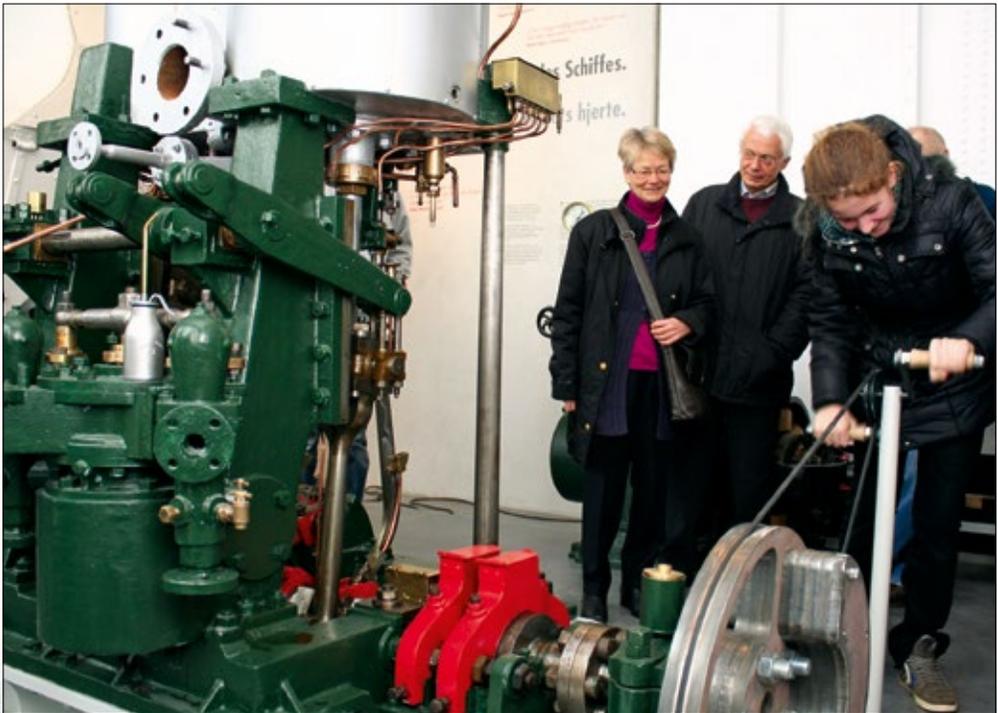
Der erste Stock im ehemaligen Zollamtshaus widmet sich der Flensburger Westindienfahrt und

den Zusammenhängen von Sklaverei, Zucker und Rum. Der historische Kolonialwarenladen von C.C. Petersen wird hier manche Erinnerung wecken. Entscheidend für die Abteilung ist jedoch, dass erstmals das Thema Zucker und Rum in seinen kolonialgeschichtlichen Zusammenhängen präsentiert und eine reflektiertere Perspektive auf das bislang rein als wirtschaftliche Erfolgsgeschichte präsentierte Thema eröffnet wird. Ein Stockwerk höher geht es um die Industriezeit und die Arbeitswelt der Nieter und Schweißer, Zeichner und Konstrukteure auf der Flensburger Werft. Auf derselben Etage wird es nostalgisch, wenn die Besucher an Deck des Fördedampfers HABICHT mit dem originalen Steuerhaus gehen und viel Wissenswertes über „Butterfahrer“ und „Petuhtanten“ erfahren.

Die neue Ausstellungshalle ist dem Wandel der Technik und des Bordalltags der letzten 100 Jahre gewidmet. Hier findet sich neben Dampfmaschine, Dampfkessel, Schiffsdiesel und Lade-

winde u.a. ein Brückensimulator der Fachhochschule Flensburg, an dem die Besucher ihre nautischen Fähigkeiten ausprobieren können. Inhaltlich konzentriert sich die Ausstellung auf den Technik-Alltag an Bord und zeigt auf, wie die Arbeits- und Lebenswelt der Schiffe als „Technotope“ durch und durch von Technik durchdrungen ist. Ein Sonderbereich im Nachbarhaus ist dem maritimen Handwerk rund um Tauwerk und Takelage gewidmet – eine Mischung aus Ausstellung und aktiver Werkstatt.

2014 wurde schließlich auch das alte Rum-Museum im Keller des Vorderhauses neu eingerichtet. Die Besucher erwartet hier eine multimediale Filminstallation, die mit animierten Bildern und Dokumenten sowie einzelnen Spielszenen die Geschichte einer großen Flensburger Kaufmannsfamilie nachzeichnet. Die spektakuläre Inszenierung wurde bei den Corporate Media & TV Awards in Cannes sogar mit dem Silbernen Delphin ausgezeichnet!



Dampfmaschine in der neuen Ausstellungshalle zum Wandel der Technik und des Bordalltags. (Foto: © Flensburger Schiffahrtsmuseum)



Der Museumshof bietet den nötigen Raum für eine Vielzahl kultureller Veranstaltung. (Foto: © Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Gestalterisch hat sich das Museum von der alten Vitrinen-Ausstellung verabschiedet. Atmosphärische Inszenierungen sowie verschiedene Mitmach-Angebote und Medienstationen rücken die historischen Exponate in ein neues Licht, wecken die Neugier und machen die Faszination und die Bedeutung der Seefahrt – auch für „Landratten“ – erlebbar. Der neue museumspädagogische Raum bietet Schulklassen und Gruppen optimale Bedingungen für Kurse und Aktionen. Der Museumshof ist mit verschiedenen Experimentier- und Spielstationen ausgestattet. Die verbesserte Infrastruktur ermöglicht mehr denn je die Durchführung von Veranstaltungen, die das Jahresprogramm des Museums prägen: von Handwerks- und Maschinen-Vorführungen über Aktionstage wie das Afrokaribische Hoffest, den Kartonbautag oder die große Modellbauschau zum „Dampf Rundum“ bis hin zu Kinderaktionen, Ferienprogrammen, Führungen, Stadtrundgängen, Knotenkursen, Verkostungen von Rum und Tee sowie Konzerten, Lesungen und Vorträgen. Das neue Museumscafé

und der erweiterte Museumsladen laden die Besucher ein zum Verweilen und Stöbern.

Insgesamt hat sich das Schiffahrtsmuseum nach dem „Relaunch“ zum Kultur- und Informationszentrum des Historischen Hafens Flensburg entwickelt. Das Schiffahrtsmuseum bildet hier gemeinsam mit den Traditionsseglern des Museumshafens, dem Salondampfer ALEXANDRA, dem Motorgüterschiff GESINE, dem Schlepper FLENSBURG, der Museumswerft und den Booten des Vereins Klassische Yachten ein europaweit wohl einzigartiges Ensemble maritimer Kulturgeschichte. Die beiden vom Flensburger Schiffahrtsmuseum entwickelten Stadtrundgänge des „Kapitänsweges“ und der „Rum & Zucker Meile“ machen zusätzlich das maritime Erbe rund um die Kaufmannshöfe und Kontorhäuser im Stadtraum sichtbar – lebendige Seefahrtsgeschichte zu Wasser und zu Lande!

Weitere Informationen unter www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

Das Museo Marítimo Ría de Bilbao

Bilbao, Hauptstadt des Baskenlandes mit 345.000 Einwohnern, besitzt seit 2003 ein eigenes Schifffahrtsmuseum, das Museo Marítimo Ría de Bilbao. Es ist das Ergebnis der Arbeit einer nach eigenen Angaben privaten, nicht gewinnorientierten Stiftung, die den gleichen Namen trägt und im Jahr 1996 gegründet wurde. Diese Organisation wurde von einer Gruppe von Personen und Institutionen, welche dem Meer und insbesondere der Stadt Bilbao und dem Mündungsgebiet des Flusses Nervión verbunden sind, gegründet. Am 20. November 2003 wurde das Museum schließlich nach langen Vorarbeiten eröffnet. Das Ziel der Stiftung und des Museums ist die Erforschung, Erhaltung und Verbreitung des kulturellen Erbes, das sich im Laufe der Geschichte durch die maritimen Aktivitäten Bilbaos und der Umgebung angesammelt hat.

Von Bilbao bis zur Biskaya zieht sich das Mündungsgebiet des Flusses Nervión, das sogenannte Ría de Bilbao, über 15 Kilometer. In diesem Gebiet haben sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts verstärkt die Eisen- und Stahlindustrie, Schiffbau und weltweiter Handel angesiedelt. Heutzutage sind Eisen- und Stahlindustrie sowie der Schiffbau fast ganz verschwunden. Der Umschlag von Öl, Schüttgütern und Containern ist in neue Hafengebiete an der Küste verlagert worden.

Erbaut wurde das Museum auf einem Teil des Geländes der ehemaligen, 1984 geschlossenen Werft Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques. Es verfügt über eine Außenfläche von ca. 20.000 m² und einen Innenbereich von 3.500 m². Die Schiffe, die einen wesentlichen Teil der Ausstellung bilden, sind in

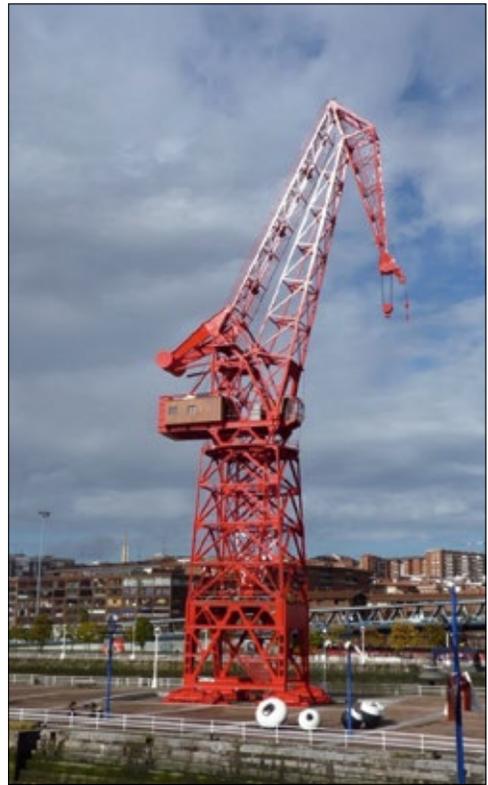


Das ehemalige Reparaturdock der Werft Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques dient dem Museo Marítimo Ría de Bilbao heute als Ausstellungsfläche. (Foto: Jochen Kemsal)

den Docks des Freigeländes aufgestellt. In einem der beiden Docks ist eine Sammlung kleinerer Boote und Schiffe ausgestellt, auch die Dreifach-Expansionsdampfmaschine eines Eimerbaggers steht ungeschützt im Dock und rostet vor sich hin. Leider zeigen diese Exponate deutliche Zeichen von Vernachlässigung. Die finanziellen Mittel sind nach Aussage der Museumsleitung nicht ausreichend, um neben dem Museumsbetrieb die laufende Instandhaltung der Exponate im Freigelände zu gewährleisten. Ausgestellt sind unter anderem der Schlepper AUNTZ von 1928, ein Lotsenboot von 1968, der Fischkutter NUEVO ANTJUSTEGUI von 1958 und ein Seenotrettungsboot von 1970. Weiterhin steht der letzte existierende Werftkran Bilbaos am Dock Nr. 2. Der 30-t-Kran war zur Zeit seines Baus im Jahre 1957 der größte Kran Spaniens. Auch das Pumpenhaus für die beiden Docks ist noch erhalten.

Die Ausstellungsbereiche des Museums sind in mehrere Themengebiete unterteilt. Außerdem sind Vortragsräume und Flächen für temporäre Ausstellungen vorhanden. Insbesondere werden das schiffbare Gebiet des Nervión, die Entwicklung des Handels von Bilbao sowie der Holz- und Stahl Schiffbau in den einzelnen Abteilungen behandelt. Dem aufmerksamen Besucher wird auffallen, dass auf Flaggen, Bildern und vielen Schiffsmodellen immer wieder die ineinander verschlungenen Buchstaben A und S der Reederei Sota y Aznar auftauchen. Lange Zeit eine der größten spanischen Reedereien, existiert sie unter anderem Namen noch heute und ist einer der größten Sponsoren des Museums.

Alle Exponate sind Schenkungen oder Leihgaben von Firmen und Behörden aus Bilbao und Umgebung. Von nautischen Instrumenten bis zur Kartographie, vom Holzschiffbau des 19. Jahrhunderts bis zum modernen Schiffbau werden viele maritime Themen durch erklärende Texte, Fotos und Gemälde sowie originale Teile und Werkzeuge dargestellt. Besonders reichhaltig sind Schiffsmodelle vertreten: von Hafenschleppern und Yachten bis zum 1984 gebauten Gastanker **BILBAO KNUSEN**. Ein sehr interessantes und modernes Objekt ist ein 1200-PS-Schiffsdieselmotor



Der weithin sichtbare 30-t-Werftkran „Carola“ ist das Wahrzeichen des Museums. (Foto: Jochen Kemska)

des Jahres 2003 der in Deutschland wenig bekannten Marke Guascor. Das Original-Büro (mit noch gefüllten Aktenordnern) eines spanischen Reeders des 19. Jahrhunderts gibt einen Einblick in das Reedereigeschäft.

Das Museo Marítimo Ría de Bilbao ist kein Forschungsmuseum. Allerdings konnte das Museum Tausende von technischen Zeichnungen und Fotos aus dem Bereich des Schiff- und Maschinenbaus übernehmen. Auch Schiffsbilder sind vorhanden. Leider wurde vieles von den aufgebrachten Werftarbeitern während der Schließung der Werft zerstört. Schriftliche Anfragen (in Spanisch oder Englisch) werden beantwortet. Auch ein deutscher Schiffstelegraph, Leihgabe einer Behörde aus Bilbao, hat seinen Platz in der Sammlung gefunden.

Der Besucher sollte für dieses, mit dem DSM verglichen relativ kleine Museum etwa zwei Stunden



Maschinentelegraph der Firma Fritz Hecht, Kiel. (Foto: Jochen Kemska)

einplanen. An der ehemaligen Ausrüstungspier machen in den Sommermonaten immer wieder Großsegler fest. Sowohl die alte als auch die neue ALEXANDER VON HUMBOLDT aus Bremerhaven haben dort schon festgemacht. Rundfahrten auf dem Nervión zwischen Bilbao und der Mündung sind vom Museum abgehend möglich. Weiterhin erwähnenswert ist, dass das Museum in den Sommermonaten dienstags bis sonntags von 10:00–20:00 Uhr geöffnet ist. Das Baskenland und seine Hauptstadt Bilbao sind auf jeden Fall einen Besuch wert. Das Stadtzentrum von Bilbao, das Guggenheim-Museum Bilbao und das Museum der schönen Künste liegen nur wenige Minuten vom Maritimen Museum entfernt.

Adresse: Museo Marítimo Ría de Bilbao, Muelle Ramón de la Sota 1, 48013 Bilbao.

Weitere Informationen unter www.museomaritimobilbao.eus



Die Bremerhaven Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT an der Pier des Museums, 2003. (Foto: Museo Marítimo Ría de Bilbao)

Notizen aus dem DSM

Jetzt ist es offiziell: Auf seiner Sitzung am 2. Mai 2016 hat der Stiftungsrat des DSM beschlossen, den städtebaulich geprägten Masterplan von 2008 nicht weiterzuverfolgen. Stattdessen wird die seit 2013 erarbeitete inhaltsgeleitete Neugestaltung des DSM nun auch gestalterisch und baulich umgesetzt. Im Mittelpunkt der Neugestaltung steht die neue Ausstellung zum Thema „Mensch und Meer“, der eine Sanierung bzw. Instandsetzung der Gebäude vorangeht. Weiterhin ist der Bezug eines neuen Depots vorgesehen, vorzugsweise im Fischereihafen.

Dieses Maßnahmenpaket, für das die Zuwendungsgeber eine Summe von 42 Mio. Euro bewilligt haben, soll nach dem Willen des Stiftungsrates schrittweise bis Ende 2020 zum Abschluss gebracht werden – ein durchaus „sportliches Vorhaben“, wie der kaufmännische Geschäftsführer des DSM, Konrad Otten, betont. Den Auftakt macht die Koggehalle, die sich zum Jahreswechsel 2016/17 grundsaniert und modernisiert mit einer neuen Ausstellung rund um die Kogge präsentieren soll (ein Eröffnungstermin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest).

Ebenfalls Geschichte ist die zwischen Weserdeich und DSM errichtete Halle zur Lagerung der 2007 am Teerhof in Bremen geborgenen Weserlastkähne aus dem späten 17. Jahrhundert. Die Funde sollen in Rücksprache mit der Landesarchäologie Bremen einem neuen Aufbewahrungsort zugeführt werden. Derzeit werden sie auf dem Gelände der MWB Motorenwerke Bremerhaven konservatorisch überwacht.

Zum Jahr der Meere und Ozeane zeigt das DSM noch bis zum 15. Januar 2017 die Sonderausstellung „Ogyanos – Ozeane“. Die auf beide Museumsgebäude verteilten Installationen der persi-

schen Künstlerin Maryam Motalebzadeh ergänzen als Interventionen in die Dauerausstellungen den Blick auf das Thema „Mensch und Meer“ um eine künstlerische Perspektive. Die Künstlerin betrachtet die traditionelle, interkulturelle Geschichte, die den Menschen schicksalhaft mit dem Naturraum Meer verbindet, und bezieht Museumsexponate, die schweigend ihre Geschichte erzählen, als Projektionsfläche in ihre Installationen ein, die sich verschiedenster Ausdrucksformen wie Malerei, Grafik und Film bedienen.



Vom 18. Juni bis 31. Juli 2016 wurden im DSM unter dem Titel „Meer geht immer“ die Ergebnisse eines Projekts zu den Themen Nachhaltigkeit und Schifffahrt gezeigt. Im Rahmen des „See-StadtFestes Bremerhaven 2016“ hatten Schülerinnen und Schüler der 3. Klasse der Goetheschule und der Astrid-Lindgren-Schule in einer mehrtägigen Aktion aus Abfällen aus Holz, Kunststoffen und anderem mehr in einer „Bootswerft“ eigene Wasserfahrzeuge konstruiert und auf ihre Schwimmfähigkeit hin getestet.



Eine der über die Museumsgebäude verteilten Installationen der Ausstellung „Ogyanos – Ozeane“. (Foto: Erik Hoops)

In Ländern wie Großbritannien ist es schon seit Jahren selbstverständlich, in der deutschen Museumslandschaft jedoch noch ein eher seltenes Konzept: kostenloser Eintritt ins Museum und damit freier Zugang zu Kultur, Bildung und Wissenschaft. Seit September 2016 macht nun das DSM freitagnachmittags ab 14:00 Uhr (außer an Feiertagen) seine Ausstellungen und seine Museumsschiffe kostenlos zugänglich. Das Angebot gilt zunächst probeweise bis Ende Januar 2017.

Flüchtlinge, Betreuerinnen und Betreuer entsprechender Gruppen sowie Lehrerinnen, Lehrer, Erzieherinnen und Erzieher, die das DSM in Vorbereitung einer Besichtigung mit ihren Schulklassen besuchen möchten, haben – ebenfalls seit September – jederzeit freien Eintritt. Details zur Anmeldung sind der folgenden Internetseite zu entnehmen: <http://www.dsm.museum/presse/freitag-im-deutschen-schiffahrtsmuseum.6184.de.html>.



Eröffnung der Projektausstellung „Meer geht immer“ am 18. Juni 2016 im DSM. (Fotos: Erik Hoops)

Maritime Literatur

Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten.
Das neue Magazin als Buch.

OCEANUM, das maritime Magazin, informiert Sie von nun an Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer. In unserem Magazin trifft Nostalgie auf Gegenwart. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends. Gut verständliche Texte stehen neben aussagestarken Fotos. Wir freuen uns, dass wir zahlreiche bekannte Autoren für die Mitarbeit an unserer ersten Ausgabe gewinnen konnten, die aus ihren Fachgebieten Interessantes aus Vergangenheit und Gegenwart beitragen.

OCEANUM Das maritime Magazin als Buch
Herausgegeben von Harald Focke, Tobias Gerken
und Jörg M. Hormann.
Band 1, 14,8 x 21 cm, 320 Seiten, zahlreiche Abbildungen,
Broschur, Euro 15,90, ISBN 978-3-86927-501-7

NEU
320 SEITEN
€ 15,90



NEU
€ 34,90

NEU
€ 19,90



NEU
€ 19,90

Eberhard Nölke/Harald Focke
Der Kapitän und seine Offiziere
Schiffsführung auf Stückgutfrachtern
ISBN 978-3-86927-407-2, 112 S.,
gebunden

Rüdiger von Ancken/Lars U. Scholl
Der Marinemaler Walter Zeeden (1891-1961)
Schiffahrts- und Eisenbahnmotive aus sechs Jahrzehnten
ISBN 978-3-86927-409-6, 183 S.,
gebunden

Hagen Zielke
Cuxhavens schönste Seiten
Tourismuswerbung in der 200-jährigen Geschichte des Seebades
ISBN 978-3-86927-408-9, 144 S.,
gebunden

Fordern Sie unser Gesamtprogramm an!

oceanum
VERLAG

**VERLAGS-
BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de
oder Telefon
04402 / 5 95 56 99



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.