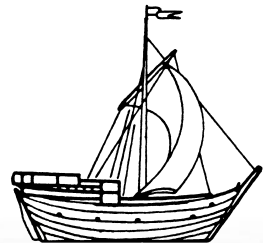


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2018



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Links: Seenotrettungskreuzer HANS HACKMACK, Station Grömitz (Foto: DGzRS, Helmut Hofer); siehe S. 7 ff. Rechts: André Benthien, Obmann der Freiwilligen-Crew der GRÖNLAND, berichtet in einem neuen Booklet über das Leben an Bord der Nordischen Jagt (Foto: Axel Martens); siehe S. 28 f.

Öffnungszeiten des Deutschen Schifffahrtsmuseums

15.3.–15.11.: täglich 10–18 Uhr

16.11.–14.3.: 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/-innen dieser Ausgabe

Dr. Eva-Maria Bongardt, DSM, Bremerhaven; Detlef Brinkmann, Altenberge; Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Sarah Maaß, Geestland; Stefan Schorr, Bremen; Dietrich Schütte, Bremen; Christian Stipeldey, Bremen.

Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

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

Internet: <https://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 Schifffahrtsmuseum 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 Schifffahrtsmuseum kostenlos.

40. Jahrgang 2018



Schifffahrt aktuell

- Stefan Schorr 25 Jahre in Fahrt: Brigg ROALD AMUNDSEN 2
- Christian Stipeldey Rausfahren, wenn andere reinkommen – seit 153 Jahren.
Die Seenotretter: freiwillig, unabhängig, spendenfinanziert 7

Schifffahrtsgeschichte

- Detlef Brinkmann Terra Australis Incognita.
Georg Forsters Weltreise mit James Cook
auf der Suche nach dem sagenhaften Südkontinent
1772–1775 – Teil 1 12

Berichte aus dem Museum

- Protokoll der Mitgliederversammlung 2018
des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. 18
- Eva-Maria Bongardt „Meer sehen – Seasing Deeper“.
Drei Bremerhavener Museen bündeln
Kompetenzen zur Kunst mit maritimen Themen 26
- Erik Hoops Neues aus der Redaktion 28
- Erik Hoops Notizen aus dem DSM 30
- Impressum/Titelbild 02

25 Jahre in Fahrt: Brigg ROALD AMUNDSEN

Am Samstag, dem 6. Oktober 2018, wird in Kiel ein besonderes Jubiläum gefeiert. 1993 startete das Sailtrainingschiff ROALD AMUNDSEN zu seiner ersten Reise. In 25 Jahren hat die schwarze Brigg 16-mal den Atlantik überquert und rund 400.000 Seemeilen im Kielwasser gelassen.

Gebaut wurde die ROALD AMUNDSEN ursprünglich nicht als Rahsegler. Ihr Rumpf wurde 1952 an der Oberelbe auf der Roßlauer Werft im Rahmen einer Serie von Hochseefischerei-Loggern auf Kiel gelegt und noch während der Bauphase zum sogenannten Tanklogger mit großer Tankkapazität umgestaltet. Ab 1. April 1952 nutzte die Nationale Volksarmee (NVA) der DDR die VILM als Tank- und Versorgungsschiff. Ab den 1970er-Jahren transportierte das Schiff als „Bilgenentöler“ das abgepumpte Bilgenwasser der NVA-Schiffe zu einer Sammelstelle. 1989 wurde dieser Dienst

eingestellt und die VILM in Neustadt in Holstein als Auflieger am Marinestandort als Wohnschiff genutzt. Der Bootsbauer Detlev Löll und der Kapitän Hans Temme ersteigerten das Schiff von der Verwertungsgesellschaft für Bundeseigentum in Frankfurt und übernahmen es am 2. Dezember 1991.

Auf Initiative Lölls wurde das Schiff zur Brigg getakelt. 1992 begann der Umbau in einem ABM-Projekt in Wolgast. Im Sommer 1993 lief der ungewöhnliche Zweimaster mit seiner jungen Stammcrew aus, um unter dem Kommando von Kapitän Immo von Schnurbein das Manövrieren zu erproben. Der ehemalige Kapitän der GORCH FOCK war begeistert: „Sehr schnell lernte ich die guten Manöviereigenschaften und das hervorragende Segelverhalten der Brigg schätzen“, wird er auf der ROALD-Homepage zitiert.



Sailtrainingschiff mit 25-jähriger Tradition: Brigg ROALD AMUNDSEN. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Verf.)



nees einer Wache zweimal am Tag vier Stunden lang für das gesamte Schiff verantwortlich sind, also navigieren, Ausguck und Ruder gehen, Segel setzen oder bergen, Segelmanöver fahren, gegebenenfalls Hafen- oder Ankerwache halten und ihren Teil des Reinschiffs übernehmen. Einzelne Wachmitglieder werden darüber hinaus in der Backschaft eingesetzt. Die beiden anderen Wachen haben derweil Freiwache.

Die Trainees sollen auf dem Rahsegler unter normalen Bedingungen mit ins Rigg steigen, um die dort anfallenden Arbeiten zu erledigen. Zum Klettern gedrängt wird selbstverständlich niemand. Wer aber mal den Blick von der Royalrah, gut 30 Meter über dem Meer, genossen hat, kann süchtig danach werden. Das Segeln der Brigg kann auch richtig harte Arbeit sein, etwa, wenn die Obermarsen gesetzt werden. Die oberen drei Rahen beider Masten sind fierbar angebracht, um den Gewichtsschwerpunkt des Riggs möglichst weit unten zu halten. Zum Setzen von Royal, Bram und Obermars werden also die Segel nach unten und deren Rahen nach oben gezogen. Die Obermars-



Blick ins Rigg der ROALD AMUNDSEN. Auch hier können sich die Trainees nützlich machen – sofern sie es sich zutrauen.

Rah muss dabei am weitesten bewegt werden. Doch selbst die arbeitsreichste Wache endet mit dem Wachwechsel mittschiffs an Deck: „Die abziehende Wache wünscht der aufziehenden Wache eine guude Wacht; die aufziehende Wache wünscht der abziehenden Wache eine guude Ruuh.“

Die abziehende Wache hängt unter Deck im „Tigergang“ ihr Ölzeug und die obligatorischen Klettergurte auf. Die Messe im Achterschiff ist im üblichen Drei-Wach-System ausreichend groß. Bei Vollbelegung des Schiffs wird es hier jedoch zum traditionellen gemeinsamen „Kapitäns-Dinner“ am Ende eines Törns kuschelig eng. Auch von außen betrachtet wünscht sich manches Crewmitglied den „Hintern“ der ROALD ein Stückchen länger. Geschlafen wird in festen Kojen, überwiegend in Vierer-Kammern. Im Messelogs im Vorschiff können – ganz traditionell – zusätzliche Hängematten gespannt werden. Die Ausstattung ist schlicht, aber funktional. An Bord gibt es drei Toiletten und drei Duschen.

Im Aufbau auf dem Achterschiff befinden sich die Kombüse und der schmale Navigationsraum. Insgesamt gehören zwölf Kapitäne (davon drei Frauen) zu den gut 60 Nautikern der Stammcrew. „Die besteht aus rund 750 der 1.300 Vereinsmitglieder“, weiß Eva Sönnichsen. „Zirka 280 Stammcrewmitglieder bilden den harten Kern, der regelmäßig fährt“, ergänzt die LLaS-Schatzmeisterin. Sie hat gleich noch eine beeindruckende Zahl parat. Alleine an Bord leisten die Ehrenamtlichen über 4.000 Manntage im Jahr. „Um diesen enormen Bedarf zu decken, ist fundierte Ausbildung sehr wichtig. Unser Ausbildungssystem ist allgemein anerkannt“, sagt Sönnichsen. Neulinge an Bord fahren zunächst mindestens zwölf Tage lang als Trainee auf dem schwarz gestrichenen Schiff, das der landläufigen Vorstellung eines Piratenschiffs recht nahe kommt. Zum Ende jeder Reise bescheinigt der Toppsgast die erworbenen Fähigkeiten im persönlichen „blauen Heft“. Die nächsten „Karrierestufen“ im Decksdienst sind Deckshandanwärter, Decks-hand und Toppsgast. Neben drei Steuerleuten und dem Kapitän gehören noch Maschinist, Smut und Bootsmann zur Stammcrew.

Eva Sönnichsen stieß 2002 zur ehrenamtlichen Crew der ROALD AMUNDSEN, weil ihr das Segeln von Yachten mit immer mehr Rollsegeln und elektronischen Navigationsgeräten zu langweilig wurde. Die heute 73-Jährige fuhr als Steuerfrau ebenso wie an Deck und bevorzugt längere Törns, wie etwa von den Kap Verden zu den Azoren. Die Buchhalterin, die gemeinsam mit ihrem vor sechs Jahren verstorbenen Mann ein mittelständiges Unternehmen in der Eifel leitete, übernahm 2006 den Posten der Schatzmeisterin im Verein. Seither führt sie die Kasse, teilt Smuts ein, organisiert die Verproviantierung und fährt selbst als Smut. „Meine Aufgabe ist es, die Hand immer möglichst auf dem Deckel zu halten. Nicht alles zu bewilligen, was nice to have wäre“, beschreibt Sönnichsen ihre mitunter schwierige Aufgabe. „So ein Schiff ist eben ein Geld und Zeit verschlingendes Wesen.“ Der Betrieb der ROALD AMUNDSEN ist mit laufenden Kosten von 30.000–35.000 Euro monatlich mit dem eines Kleinunternehmens vergleichbar.

Von Mitte Oktober 2017 bis Ende April 2018 war die Brigg zum zweiten Mal für das Schulprojekt „High Seas High School“ (HSHS) der Hermann Lietz-Schule auf Spiekeroog zur großen Atlantikrunde unterwegs. Diese Komplettbelegung in den Wintermonaten verschafft dem Betreiberverein LLaS finanzielle Planungssicherheit. HSHS wie auch der Sommertörn „veter i volny – Jugendaustausch zur See“, deutsch-russische Jugendbegegnungen, tragen zum Vereinsziel Völkerverständigung (neben erlebnispädagogischem Segeln, traditioneller Seemannschaft sowie verantwortungsvollem Umgang miteinander und mit der maritimen Umwelt) auf dem ehemaligen NVA-Schiff bei. Schwerter zu Pflugscharen quasi.

In diesem Jahr wird nun die 25-jährige Erfolgsgeschichte gebührend gewürdigt. So war die ROALD AMUNDSEN im Juni erstmals Führungsschiff der Windjammerparade der Kieler Woche. Am 6. Oktober schließlich feiert die Brigg am Tissenkai in Kiel-Holtenau beim Open Ship ihr Jubiläum.

Herzlichen Glückwunsch!

Das Schiff:

Brigg ROALD AMUNDSEN

Eigner/Betreiber:	Traditionsschiffe in Fahrt e.V./LebenLernen auf Segelschiffen e.V.
Heimathafen:	Eckernförde
Baujahr:	1952 als Hochsee-Fischlogger geplant und von der NVA der DDR als Tanklogger umgebaut in Roßlau an der Elbe
Umbau:	1992 in Wolgast zur Brigg
Länge über Alles:	49,80 m
Rumpflänge:	40,80 m
Breite über Alles:	7,20 m
Tiefgang:	4,20 m
Höhe Mast über Kiel:	34,00 m
Segelfläche:	850 m ² , verteilt auf 18 Segel an zwei Masten
Maschine:	8-Zylinder-Buckau-Wolff-Motor mit 300 PS (220 KW)
Personen an Bord:	17 Stammcrewmitglieder plus 31 Trainees



Büste und Foto des Namensgebers unter Deck.

Der Namensgeber:

Roald Engelbregt Gravning Amundsen

1872:	am 16. Juli geboren in Borge
1893:	Matrose auf Wal- und Robbenfängern
1895:	Steuermannspatent
1897–1899:	Steuermann auf der BELGICA während der Antarktis-Expedition des Belgiers Adrien de Gerlache
1901:	Kapitänspatent; Studium an verschiedenen deutschen Observatorien; Kauf der 1873 gebauten Hardangerjakt GJØA
1903–1906:	erste komplette Durchfahrt der Nordwestpassage mit der GJØA
1910–1912:	Antarktis-Expedition mit der FRAM des Polarforschers Fridtjof Nansen; am 14. Dezember 1911 mit seinen vier Gefährten als erste Menschen am Südpol
1914:	Pilotenschein als erster Norweger
1918–1920:	gescheiterter Versuch, den Nordpol per Drift mit seinem Schiff MAUD nach einer Fahrt durch die Nordostpassage zu erreichen
1923:	gescheiterter Versuch, von Alaska aus den Nordpol mit dem Flugzeug zu erreichen
1925:	am 21. Mai Start mit seinem US-amerikanischen Mäzen Lincoln Ellsworth von Spitzbergen aus zum Nordpolflug im Flugzeug; Notlandung auf 87°44' N; Rückflug gelingt erst am 15. Juni
1926:	am 10. Mai Start zu einem Flug mit dem Italiener Umberto Nobile und Lincoln Ellsworth in dem von Nobile gebauten halbstarren Luftschiff NORGE von Spitzbergen aus über den Nordpol nach Alaska
1928:	am 18. Juni Start zu einer Rettungsexpedition für den in der Arktis mit dem Luftschiff ITALIA notgelandeten Nobile; Amundsen bleibt verschollen

Rausfahren, wenn andere reinkommen – seit 153 Jahren

Die Seenotretter: freiwillig, unabhängig, spendenfinanziert

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) mit Sitz in Bremen und das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte in Bremerhaven sind seit Jahrzehnten eng und freundschaftlich miteinander verbunden. In keiner anderen Sammlung ist die mehr als 150 Jahre währende Geschichte der Seenotretter derart gut nachzuvollziehen wie in der des DSM. Damit schafft das DSM ein Bewusstsein in weiten Teilen der Bevölkerung, ohne deren ideelle und finanzielle Unterstützung die freiwillige, unabhängige und spendenfinanzierte Arbeit der Seenotretter nicht möglich wäre. Für die stets gute und immer zeitgemäße Präsentation dieses wichtigen Teils deutscher Schifffahrtsgeschichte hat sich auch der Förderverein immer wieder stark gemacht, zuletzt zum Seenotretter-Jubiläum 2015. Mit dieser Neugestaltung wurden anhand teils nie zuvor gezeigter Exponate auch neue Forschungsergebnisse präsentiert – ganz im Sinne der sich bereits abzeichnenden Neuausrichtung des Museums.

Vom Ruderrettungsboot über einen seltenen Raketenwagen bis zum Seenotrettungskreuzer reichen die einzigartigen Exponate aus der bewegten – und bewegenden – Geschichte der DGzRS. Das Haus, das diese wertvollen Originale neuer Generationen nahebringt, steht nahe dem Ort, an dem bereits 1863, zwei Jahre vor Gründung der DGzRS, ihr bremischer Vorläufer seine erste Station errichtete. Ähnlich nahe liegt der moderne Seenotrettungskreuzer, der heute das Revier vor Bremerhaven sichert.

Das DSM bewahrt die Erinnerungen an die Leistungen der DGzRS-Besatzungen und präsentiert sie in modernem Kontext den heutigen Besuchern. Es setzt Seenotrettern aller Zeiten ein ein-

drucksvolles Denkmal und macht deutlich, dass auch die heute jährlich mehr als 2.000 Einsätze auf Nord- und Ostsee nicht frei von Risiken sind, sondern nach wie vor Mut, Einsatzbereitschaft und selbstloses Handeln erfordern als Grundlagen des freiwilligen, unabhängigen und spendenfinanzierten Seenotrettungswerkes.

Die Seenotretter sind rund um die Uhr und bei jedem Wetter einsatzbereit. Oft sind sie gerade dann unterwegs, wenn andere Schiffe schützende Häfen anlaufen. Die DGzRS ist zuständig für alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes (SAR = Search and Rescue), verzichtet aber bewusst auf staatliche-öffentliche Mittel, um ihre Unabhängigkeit zu wahren. Schirmherr der Seenotretter ist der Bundespräsident.

Angesichts der beeindruckenden Technikgeschichte der Seenotretter darf nicht in Vergessenheit geraten, dass die Schaffung organisierter Strukturen zur Rettung von Menschenleben aus Seenot vor allem ein geistesgeschichtlicher Vorgang war. Die DGzRS entstand nicht etwa als ein „von oben verordneter Apparat“, sondern durch die Entschlossenheit und Tatkraft engagierter Bürger an der Küste und im Binnenland. Diese Organisationsform hat sich über alle politisch wie wirtschaftlich schwierigen Zeiten der vergangenen anderthalb Jahrhunderte als dauerhaft tragfähig erwiesen. Deshalb lohnt ein Blick in die Geschichte dieser besonderen Organisation.

Nach Schätzungen geraten Mitte des 19. Jahrhunderts jährlich mehr als 50 Schiffe allein vor den deutschen Nordseeinseln in Seenot. Mangelnde Organisation und Ausrüstung sowie das zum Teil noch ausgeübte Strandrecht verhindern in fast allen Fällen Rettungsmaßnahmen für Schiffbrüchige. Die Küstenbevölkerung hält es nicht

nur für unmöglich, mit einem Boot unbeschadet durch die Brandung zu stoßen, sondern betrachtet es auch als gottgewolltes Schicksal, bei einem Unglück auf See zu sterben. Zwei Schiffunglücke sollen das ändern: 1854 strandet das Auswandererschiff JOHANNE vor Spiekeroog. 84 Menschen ertrinken. 1860 läuft die Brigg ALLIANCE vor Borkum auf und sinkt. Von der Besatzung bleibt niemand am Leben. Erschütterte Augenzeugen kritisieren öffentlich die Tatenlosigkeit der Insulaner und das Fehlen jeglicher Rettungseinrichtungen. Ihre Berichte rufen drei Männer auf den Plan. Navigationslehrer Adolph Bempohl ruft Ende 1860 erstmals öffentlich zur Gründung spendenfinanzierter Rettungsstationen auf. Oberzollinspektor Georg Breusing gründet im März 1861 den ersten regionalen Verein zur Rettung Schiffbrüchiger in Emden. Arwed Emminghaus, Redakteur beim Bremer Handelsblatt, setzt sich unermüdlich für den Zusammenschluss entstehender weiterer regionaler Vereine ein, bis am 29. Mai 1865 die DGzRS in Kiel gegründet wird, getragen ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen, ohne Steuergelder.

Innerhalb weniger Jahre weicht die jahrhundertelange Hilflosigkeit der bis heute beispielhaften Hilfsbereitschaft der Seenotretter, die oft ihr eigenes Leben einsetzen, um das anderer zu retten. Die DGzRS stattet ihre Stationen mit Ruderbooten, Leinenschussgeräten und Hosenbojen aus. Sie gewinnt mutige Männer für die beschwerlichen wie gefährlichen Einsätze. 1875 unterhält die DGzRS 91 Stationen an Nord- und Ostsee, die insgesamt 870 Schiffbrüchige gerettet haben. 1890 sind es 111 Stationen mit mehr als 1.000 freiwilligen Seenotrettern.

Die Motorisierung der Rettungsflotte setzt 1911 ein. Doch der Erste Weltkrieg unterbricht den technischen Fortschritt. Die Entwicklung zuverlässiger Dieselaggregate nach dem Krieg ermöglicht in größerem Umfang die Umstellung auf gedeckte Motorboote. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verfügt die DGzRS über 39 Motor- und 55 Ruderrettungsboote sowie 71 Raketenapparate auf 101 Stationen.

Selbst in dieser schwierigen Phase bewahrt die DGzRS – soweit es die Verhältnisse zulassen – ihre Eigenständigkeit. Zwar war sie als vom Volk



Vom Ruderrettungsboot zum modernen Seenotrettungskreuzer war es ein langer Weg. Die AUGUST GRASSOW ist als technisches Denkmal in Horumersiel erhalten. (Foto: Peter Neumann, www.ypscollection.de)

getragenes Rettungswerk zu jeder Zeit ein Abbild der gesellschaftlichen Verhältnisse. Als unpolitische, ausschließlich humanitären Zielen verpflichtete Organisation bleibt ihr jedoch die Gleichschaltung erspart. Heute gilt dies als entscheidender Vorteil einer privaten, nicht-staatlichen Hilfsorganisation. Im Zweiten Weltkrieg ist die DGzRS-Rettungsflotte unter dem Schutz der Genfer Konvention für „Freund und Feind“ gleichermaßen verstärkt im Einsatz.

Nach 1945 führt die DGzRS ihre Arbeit in der Nordsee auf 30 Stationen und in der im Einflussbereich der West-Alliierten gebliebenen westlichen Ostsee auf zehn Stationen weiter. In den 1950er-Jahren entsteht die SEENOTLEITUNG BREMEN. Sie ist nationale Koordinierungsstelle für alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee, international Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) genannt.

Um absolute Seetüchtigkeit auch im Brandungsgebiet mit hoher Geschwindigkeit zu kombinieren, entwickelt die DGzRS den schnellen Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot. Seine moder-

nen Nachfolger werden höchsten Anforderungen mehr als gerecht. Ihre hohe Seetüchtigkeit und ihre ausgezeichneten Manöviereigenschaften beweisen sie immer wieder auch unter härtesten Bedingungen.

100 Jahre nach ihrer Gründung schreibt 1965 das Seeaufgabengesetz die Rolle der DGzRS als alleiniger Seenotrettungsdienst fest. Im März 1982 wird die Zuständigkeit der DGzRS für den maritimen SAR-Dienst und die Koordinierungsfunktion der SEENOTLEITUNG zwischen ihr und dem Bundesminister für Verkehr festgestellt und gesichert. Beide Seiten verständigen sich darauf, dass die DGzRS den SAR-Dienst weiterhin als privatrechtlicher, gemeinnütziger Verein unabhängig, freiwillig und mit eigenen Mitteln durchführt. De facto nimmt sie hoheitliche, sprich staatliche Aufgaben wahr, ohne aber als Non-Profit-Organisation auch nur einen Cent Steuermittel zu beanspruchen.

Dass die Arbeit der Seenotretter auch in modernen Zeiten nicht gefahrlos ist, wird der Öffentlichkeit im Februar 1967 schmerzlich vor Augen geführt. Im Einsatz vor Helgoland trifft die ADOLPH



Mit 60 Rettungseinheiten unterschiedlicher Größen sichert die DGzRS die deutschen Gebiete von Nord- und Ostsee. (Foto: DGzRS – Die Seenotretter, Helmut Hofer)

BERMPOHL eine 15 Meter hohe Grundsee. Die vier Rettungsmänner und drei zuvor gerettete niederländische Fischer kommen ums Leben. Anfang 1995 wiederum bleiben im Orkan vor Borkum zwei von vier Besatzungsmitgliedern der ALFRIED KRUPP auf See. Seit 1865 haben insgesamt 45 Seenotretter der DGzRS ihr Leben im Einsatz für andere verloren.

Mit der Wiedervereinigung 1990, im Jubiläumsjahr 125 Jahre nach der Gründung, übernimmt die DGzRS wieder die Arbeit in Mecklenburg-Vorpommern. Größter Gewinn sind die motivierten Rettungsmänner: Zwar hatte die DDR den Seenotrettungsdienst staatlich organisiert, jedoch waren auch dort weiterhin meist Freiwillige im Einsatz. Dank ihrer Erfahrung und Revierkenntnis wird der Zusammenschluss der Seenotretter eines der gelungensten Projekte der Wiedervereinigung. Innerhalb von nur vier Jahren gelingt es, die Technik zwischen Poel und Ueckermünde an den hohen Standard in der Deutschen Bucht und der westlichen Ostsee anzugleichen.

Seit 1992 ist die SEENOTLEITUNG BREMEN über das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksys-

tem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) an die INMARSAT-Satellitenkommunikation angeschlossen. Bereits 1988 ergänzte die DGzRS mit dem UKW-Relais-Funksystem SARCOM (Search and Rescue Communication) mit eigenen Seefunkkanälen ihre eigenen Kommunikationswege. Ende 1998 stellt als letzte deutsche Küstenfunkstelle Norddeich Radio die Gesprächsübermittlung ein. Seither stellt die DGzRS die Hörwache auf dem internationalen UKW-Sprechfunk-Not- und Anrufkanal 16 sicher (Rufname: Bremen Rescue). Zu den erweiterten Aufgaben gehören die Abwicklung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehrs sowie Aussendung und Wiederholung von Not- und Dringlichkeitsmeldungen für die gesamte Schifffahrt auf UKW und Grenzwelle.

Weiterbildung ist bei der DGzRS ständiges Thema an Bord wie an Land. 1996 richtet die DGzRS in Neustadt in Holstein eine eigene Ausbildungsstation ein. Freiwillige Seenotretter durchlaufen dort umfangreiche Kurse zu SAR-Sicherheit, Seemannschaft und Navigation, für die fest angestellten kommen Technik, medizinische Notfall-



Blick in die SEENOTLEITUNG BREMEN der DGzRS: Das Maritime Rescue Co-ordination Centre (MRCC) koordiniert Jahr für Jahr mehr als 2.000 Einsätze auf Nord- und Ostsee. (Foto: DGzRS – Die Seenotretter, Sven Junge)



Die Rettung ist da: Durch die Bergungspforte der Tochterboote nehmen die Seenotretter Schiffbrüchige unmittelbar an Bord. (Foto: DGzRS – Die Seenotretter, Thomas Steuer)

versorgung, Koordinierung und Kommunikation hinzu. In der Zentrale in Bremen steht seit 1995 ferner ein mehrfach modernisierter Schiffsführungssimulator.

Heute sind rund 60 Rettungseinheiten im Einsatz, sie zählen zu den leistungsfähigsten der Welt: 20 Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot, Feuerlösch- und Fremdlenzanlagen, Schleppeinrichtungen und Bordhospital für die medizinische Ersthilfe werden durch rund 40 Seenotrettungsboote mit ebenfalls umfangreicher rettungsdienstlicher Ausrüstung ergänzt.

Trotz aller Technik: Im Mittelpunkt steht nach wie vor der Mensch. Bereits 1998, vor 20 Jahren, haben die Seenotretter mit dem neuen DSM-Motto „Mensch und Meer“ geworben. Denn: Wichtigste Voraussetzung bleibt auch künftig die Bereitschaft des Einzelnen zum selbstlosen Einsatz für andere in Not. Neben 180 fest angestellten sind für die DGzRS rund 800 freiwillige Seenotretter und etwa 600 ehrenamtliche Mitarbeiter an Land aktiv. Seit 1865 weist die Statistik rund 85.000 Gerettete aus. Dies alles war und ist nur möglich durch die Bereitschaft der Bevölkerung, die

Seenotretter finanziell und ideell zu unterstützen. Förderer aus dem ganzen Land stellen mit regelmäßigen Spenden und nicht selten mit ihrem Nachlass sicher, dass die DGzRS ihre vielfältigen Aufgaben unabhängig und eigenverantwortlich erfüllen kann.

„Seenot war ständige Begleiterin der Seefahrt und ist es bis heute“, heißt es in der Begleitpublikation „Durch der Stürme böses Wetter ...“, die das DSM 2015 zum Seenotretter-Jubiläum herausgegeben hat. Der Förderverein des DSM hat immer wieder deutlich gemacht, wie wichtig ihm die dauerhafte, gute Präsentation der Seenotretter im eigenen Haus ist. Die DGzRS ist guter Hoffnung, dass ihrer Arbeit auch im künftigen DSM auf zeitgemäße, angemessene Weise Raum gegeben wird. Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, die Geschäftsführende Direktorin des DSM, hat es so ausgedrückt: „Möge der aus unserer Sammlung abgeleitete historische Kontext der Seenotrettung helfen, dieses wichtige Thema in den Fokus des öffentlichen Interesses zu rücken und damit das häufig selbstlose Engagement der Seenotretter selbst.“

Terra Australis Incognita

Georg Forsters Weltreise mit James Cook auf der Suche nach dem sagenhaften Südkontinent
1772–1775 – Teil 1

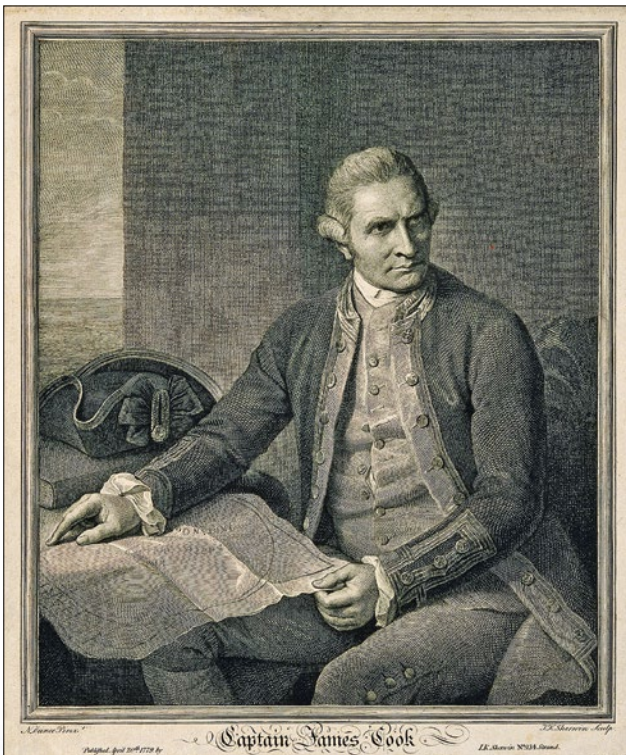
Captain Cook! Sie reisen mit Captain Cook! Der siebzehnjährige Georg Forster kann sein Glück nicht fassen. Soeben ist sein Vater mit sensationellen Neuigkeiten in ihre schlichte Londoner Wohnung zurückgekehrt. Reinhold Forster ist von der britischen Admiralität zum wissenschaftlichen Begleiter der zweiten Forschungsreise des inzwischen weltberühmten Kapitäns bestellt worden.

Dessen erste Reise ist bereits ein Jahr nach erfolgreicher Rückkehr auch außerhalb des Empire

legendär. Vier Jahre zuvor war er 1768 mit dem umgebauten Kohleschiff ENDEAVOUR aufgebrochen, um bei Tahiti den Sonnendurchgang der Venus zu beobachten. Zwar waren die Messergebnisse bescheiden, doch in der Heimat berühmt wurde er, indem er Neuseeland und Neusüdwaales für das Vereinigte Königreich in Besitz nahm. Gleichwohl waren diese Erwerbungen nur ein gern gesehener Nebeneffekt, keineswegs aber der Hauptzweck der Reise. Naturwissenschaftliche Untersuchungen standen im Fokus der Unternehmung.

Mitte des 18. Jahrhunderts hatte sich – ganz im Sinne der Aufklärung – das Streben nach Erkenntnis und somit die Erforschung der Welt als primärer Expeditionszweck etabliert.

An Bord befand sich auch Joseph Banks, ein junger, wohlhabender Naturwissenschaftler, der die Reise auf eigene Kosten bestritt. Da ihm ein wesentlicher Anteil am Forschungserfolg zuzuschreiben war, war seine Teilnahme an der zweiten Reise unumstritten, zumal er auch diesmal wieder die Aufwendungen für sich zu übernehmen gedachte. Um Platz für das umfangreiche Equipment und seine zehnköpfige Entourage zu schaffen, musste die RESOLUTION aufwendig umgebaut werden. Als sich jedoch abzeichnete, dass die Veränderungen die Manövrierfähigkeit des Schiffes nachhaltig beeinflussten, ließ Cook die Maßnahmen beenden und ordnete einen Rückbau an. Daraufhin



James Cook (1728–1779). Kupferstich von John Keyse Sherwin, 1779, nach einem Gemälde von Nathaniel Dance-Holland. (Foto: Wellcome Collection, <https://wellcomecollection.org/works/ht2t5ans>, CC-BY-4.0)



Georg Forster (1754–1794), nach einem Gemälde von Johann Heinrich Wilhelm Tischbein. (Zeichnung des Verf.)

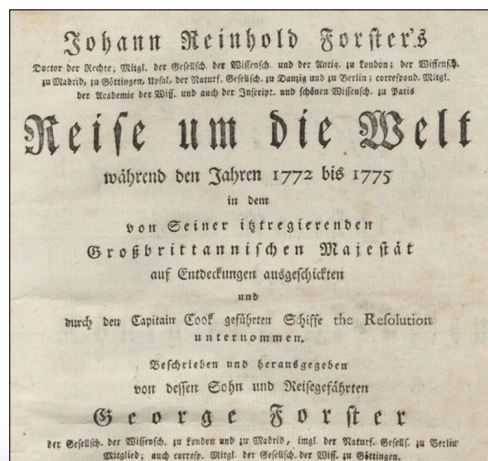
verzichtete Banks auf seine Teilnahme. Das war die Chance für Reinhold Forster. Er forderte lediglich, dass ihn sein Sohn als Gehilfe begleite. So tritt Georg Forster als Expeditionszeichner eine Reise an, die ihn für den Rest seines Lebens prägen wird. Eine Reise voller Hoffnung auf die Verheißungen dieser Welt.

Als am 13. Juli 1772 in Plymouth die Anker gelichtet werden, sehen alle erwartungsvoll einer erlebnisreichen Reise entgegen. Georg knüpft erste Kontakte und freundet sich alsbald mit dem Expeditionsmaler William Hodges an. Der Kapitän strahlt gelassene Zuversicht aus, denn der Expeditionsalltag ist für ihn Routine. Auch auf dieser Reise setzt der inzwischen zum Commander beförderte Cook auf die bewährten Kohleschiffe. Seine maritime Laufbahn hatte der in einfachen Verhältnissen aufgewachsene Seemann auf diesem Schiffstyp begonnen, dessen Vorzüge er genau kennt. Gegenüber den von den Franzosen Bougainville und Kerguelen auf ihren zeitgenössischen Expeditionen eingesetzten Fregatten weisen die Kohleschiffe deutlich mehr Fracht-

raum auf und bedürfen einer geringeren Mannschaftsstärke.

Die *DRAKE*, ein Schiff von 462 Tonnen, wird in *RESOLUTION* umgetauft, die *RALEIGH*, 336 Tonnen, in *ADVENTURE*. Die Umbenennung unterliegt einem rein pragmatischen Kalkül: Zu dieser Zeit ist bei einer Weltreise die Unterstützung Spaniens unvermeidbar. Die Iberer sollen daher nicht mit den Namen der Bezwingler der Armada provoziert werden.

Bereits 14 Tage nach Aufbruch erreichen sie Madeira und weitere zwei Wochen später die Kapverdischen Inseln. Dort, auf Santiago, nimmt die Besatzung 15 Affen an Bord. Schockiert muss Forster einige Wochen später mit ansehen, wie die Leichen der unglücklichen Kreaturen wie Abfall über Bord geworfen werden. Nachdem die Posen der niedlichen Tiere an Unterhaltungswert verloren hatten, haben die Seeleute sie einfach verhungern lassen. Zum ersten Mal auf dieser Reise erfährt der junge Forster, zu welcher Grausamkeit die menschliche Natur befähigt ist. Schon bald darauf ist auch das erste menschliche Todesopfer zu beklagen. Am Abend des 18. August wird der Zimmermann Henry Smock vermisst. Er hatte an der Außenseite des Schiffs zu arbeiten und ist offensichtlich von allen unbe- merkt ins Meer gefallen. Wie lange hat er wohl



Titelseite (Ausschnitt) des 1. Bandes von Georg Forsters Expeditionsbeschreibung „Reise um die Welt ...“, Berlin 1778.

noch dem enteilenden Schiff voller Hoffnung auf Rettung nachgeschaut, bis er realisierte, dem Tode geweiht zu sein?

Nichts. Kein Laut, keine Silhouette. Auf den Eisfeldern lastet ein drückender Nebel, der alles Lebende zu verschlingen scheint. So wie das Boot mit Reinhold Forster und dem Astronomen Mr. Wales. Von Plymouth bis zum Kap der Guten Hoffnung war ihnen der Wettergott gewogen. Doch auf südöstlichem Kurs hielten die Roaring Forties sie wochenlang in Bewegung. Danach beruhigte sich Neptuns Zorn, aber nun sinken die Temperaturen kontinuierlich. Und dann kommt der Nebel. Alles vereinnahmend und beängstigend still. So wie an diesem Tag, als die beiden Forscher beim Messen der Wassertemperatur in verschiedenen Tiefen den Kontakt mit den beiden Schiffen verlieren. Erfasst auch sie langsam Panik, wenn ihre Gedanken zwangsläufig um das tragische Schicksal des verlorenen Mr. Smock kreisen? Dabei mag so mancher an Bord sich nur um den wohlgeleiteten Mr. Wales sorgen. Reinhold Forster hat sich mit seiner sturen Besserwisseri schnell alle Sympathien verscherzt.



William Hodges: A view of the Cape of Good Hope, taken on the spot, from on board the Resolution, Capt. Cook. Öl auf Leinwand, 1772. (National Maritime Museum, Greenwich, London)

Niemand hat seine Egozentrik leidvoller erlebt als seine eigene Familie. Auch nach der Geburt seines ersten Kindes Georg am 27. November 1754 im Pfarrhaus von Nassenhuben, einem Flecken in der Nähe Danzigs, verzichtete der Pastor nicht darauf, sich Bücher und Folianten zu kaufen, die sich die Familie nicht leisten kann. Starrköpfig ordnete er alles seinem persönlichen Streben nach Bildung und seiner wissenschaftlichen Neugier unter. Als er 1765 das Angebot der russischen Regierung erhielt, die Bedingungen für die Ansiedlung deutscher Bauern an der Wolga zu prüfen, verließ er den ungeliebten Pfarrersberuf nur allzu gern. Sowie seine Frau und seine übrigen Kinder. Nur den fast zehnjährigen Georg nahm er mit in die russische Wildnis. Nach einem halben Jahr und über viertausend Kilometern kehrten sie zurück. In seinem Bericht über den Zustand der Kolonien verzichtete Forster nicht darauf, auf eklatante Missstände hinzuweisen. Der zuständige Minister war von dem Report wenig angetan, das zugesagte Honorar von zweitausend Rubel erhielten die Forsters nie. Danach suchte Reinhold Forster sein Glück in London, der Heimat seiner Ahnen. Dort hoffte er, mit seinen

wissenschaftlichen Neigungen noch am ehesten Geld verdienen zu können. Ins Pfarramt kehrte er nicht zurück, seine Familie ließ er erst viel später nachkommen. Nur Georg blieb an seiner Seite.

Der steht nun an diesem nebligen Dezembertrag stundenlang starr vor Angst an Deck und stiert in die trübe Unendlichkeit. Bis schließlich ein Kanonenschuss der ADVENTURE signalisiert, die Vermissten aufgenommen zu haben.

Eis, nichts als Eis. Eis in allen Himmelsrichtungen, so weit das Auge reicht. Und Eis in allen Formen, die in Georgs Augen Pyramiden, Obelisken, Kirchtürme und Ruinen assoziieren. Seit Wochen nun sind sie auf östlichem Kurs, immer in der Hoffnung, eine Küste im Süden zu entdecken. Die Küste des sagenhaften Südkontinents Terra australis incognita.

Die Idee einer gigantischen Landmasse als Gegengewicht zu den Ländern der bekannten Welt existierte schon seit der Antike. Kartografen reservierten dem vermuteten Kontinent stets einen beachtlichen Teil am südlichen Rand ihrer Werke, wobei die Darstellungen immer den künstlerischen Spielraum nutzten, die die erforschten Gegenden der Welt nicht boten. Als Magellan 1520 die später nach ihm benannte Straße entdeckte, war er noch der Überzeugung, eine Durchfahrt zwischen Amerika und dem großen Südländ gefunden zu haben. Diese Vorstellung hielt sich mehr als 50 Jahre, bis schließlich Francis Drake zum Kap Hoorn vordrang und dort nur offenes Meer vorfand. Auch der australische Kontinent war dem Verdacht ausgeliefert, Teil der großen südlichen Landmasse zu sein. Bis Abel Tasman mit der Umsegelung Australiens 1642 den Gegenbeweis antrat.

Gleichwohl blieb die Existenz des sagenumwobenen Südländes unter den Wissenschaftlern im 18. Jahrhundert eine ernst zu nehmende Option. Im Vereinigten Königreich war es vor allem der schottische Geograf Alexander Dalrymple, der sich unbeirrt für die Akzeptanz der These engagierte. So nahm die britische Ad-

miralität seinen Vorschlag auf, Cook auf seiner ersten Reise nach sicheren Anzeichen des mutmaßlichen Kontinents forschen zu lassen. Doch größere Landmassen zeigten sich der Expedition nicht. Durch die erstmals vollständige Umsegelung Neuseelands wurde Cook vielmehr zu einem der Skeptiker, die die Existenz dieses Kontinents zumindest im vermuteten Ausmaß bezweifelten. Jetzt, auf der 2. Reise, will es die Admiralität wissen. Cook soll entweder beweisen oder widerlegen. Doch so weit die beiden Schiffe auch nach Süden vordringen, eine Küste ist nicht auszumachen. Schließlich lässt Cook bei $67^{\circ}15'$ bedrehen und nordöstlichen Kurs setzen. Zu allem Überfluss verlieren sich die beiden Schiffe am 8. Februar 1773 im dichten Nebel und finden sich trotz gegenseitiger Suche mit Leuchtfuern und Kanonenschüssen nicht wieder. Von nun an wird das Gefühl, auf sich allein gestellt zu sein, für alle zu einer mentalen Belastung.

Wild schwenkt er eine Keule um seinen schwarz tätowierten Kopf, die funkelnden Augen wütend rollend. Seine Worte sind fremd, aber zweifellos drohend. Der freundlichen Aufforderung, sich



William Hodges: The Resolution & Adventure 4 Jan 1773. Taking in Ice, for Water. Lat 61. S. Zeichnung aus einem Album „Original Sketches, Drawings, Maps etc Collected by Admiral Isaac Smith: Drawings and Watercolours, mainly of Captain Cooks Second Voyage (1772–1775) ...“. (Mitchell Library, State Library of New South Wales, Sydney)

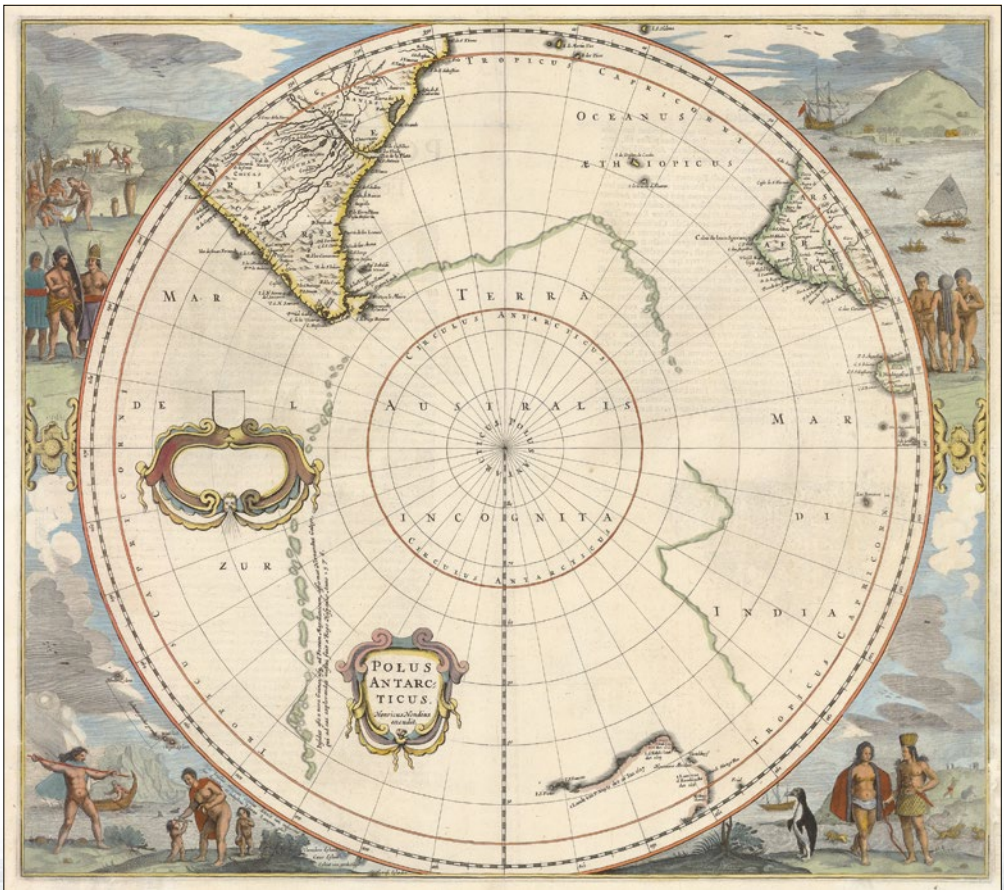
dem Boot zu nähern, begegnet er mit noch mehr Nachdruck in der Stimme.

„Da er nicht zu bewegen war näher zu kommen, so gieng Capitain Cook vorn ins Boot, rief ihm freundlich zu und warf ihm sein und andrer Schnupftücher hin, die er jedoch nicht auffangen wollte. Der Capitain nahm also etliche Bogen weiß Papier in die Hand, stieg unbewaffnet auf den Felsen aus und reichte dem Wilden das Papier zu. Der gute Kerl zitterte nunmehr sichtbar Weise über und über, nahm aber endlich ... das Papier hin. Da er dem Capitain jetzt so nahe war, so ergrif ihn dieser bey der Hand und umarmete ihn, indem er des Wilden Nase mit der seinigen berührte, welches ihre Art ist sich untereinander zu begrüßen.“

Tief beeindruckt schildert Georg Forster den souveränen Auftritt Cooks beim ersten Aufeinandertreffen mit Einheimischen Neuseelands. Schon auf seiner ersten Reise hatte sich Cook mit den Sitten und Gebräuchen der Maori vertraut gemacht; jetzt sind diese Erfahrungen hilfreich, um einen friedlichen Umgang mit den Eingeborenen zu pflegen.

Nach 122 Tagen und rund 3.500 Seemeilen im unwirtlichen Eismeer tut es gut, wieder unter Menschen zu sein. Und trotz der ungemütlichen Kälte erscheinen ihnen das kräftige Grün des Laubes, die farbenfrohe Flora und die vielfältige Fauna paradiesisch.

Hier, in der Dusky-Bay im Süden Neuseelands, nehmen sie sich die notwendige Zeit, um die



Ein weißer Fleck inmitten weiter Ozeane: Darstellung des sagenhaften Südkontinents Terra Australis Incognita auf einer Karte „Polus Antarcticus“ von Hendrik Hondius (d.J.), Amsterdam 1642. (National Library of Australia, Canberra, MAP T 726)



William Hodges: Waterfall in Dusky Bay with a Maori canoe. Öl auf Leinwand, ca. 1775. (National Maritime Museum, Greenwich, London)

erforderlichen Lebensmittel und Wasservorräte, aber auch die persönlichen Ressourcen aufzufüllen. In den sechs Wochen, in denen sie hier verweilen, erholen sich alle Kranken vollständig, die unter den ersten Anzeichen von Skorbut litten. Und auch der wissenschaftlichen Neugier wird ausreichend Zeit eingeräumt. Doch schließlich lässt der Kapitän Segel setzen, um weiter nach Norden zu reisen. Denn der Notfallplan bei einer Trennung sieht vor, sich im nördlich der Südinsel gelegenen Königin-Charlotten-Sund zu treffen. Und tatsächlich warten die Kameraden der ADVENTURE dort schon seit sechs Wochen. Kapitän Furneaux hatte schon bald nach dem Kontaktverlust mit der RESOLUTION die südlichen Gewässer verlassen und Kurs Richtung Van-Diemens-Land, dem heutigen Tasmanien, genommen. Allgemein vermutete man, dass dieses Land die Südspitze Neuhollands sei, wie der australische Kontinent seinerzeit noch genannt wurde. Furneaux steuerte sein Schiff entlang der Ostküste, versäumte

es aber, die Wasserstraße zu suchen, die Van-Diemens-Land als Insel ausgewiesen hätte. Ihm war es wichtiger, den vereinbarten Treffpunkt zu erreichen.

Die Wiedersehensfreude weicht bald der ernüchternden Erkenntnis, dass die Männer der ADVENTURE in einer gesundheitlich schlechteren Verfassung sind als ihre Kameraden auf der RESOLUTION. Ihr Koch war verstorben und mit ihm die Gewähr einer ausgewogenen Ernährung mit Gemüse und Früchten. Da zudem Furneaux weniger Sauerkraut und Malz als Cook konsumieren ließ, waren unter den Pflegefällen allein 20 Skorbutkranke. Cook überlässt daraufhin der ADVENTURE einen seiner Köche.

Einige Tage später stechen beide Schiffe erneut gemeinsam in See. Durch die Cook-Straße, den Kanal, der die beiden Hauptinseln Neuseelands trennt, segeln sie alsbald in den Pazifik. Ihr Kurs ist auf das Sehnsuchtsziel all ihrer Zeitgenossen ausgerichtet: Tahiti.

Protokoll der Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 5. Mai 2018, im Vortragssaal des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 12:30 Uhr

Teilnehmer

Vorstand:

Dietrich Schütte

Dr. Manfred Ernst

Sabine Schulz

Claus Brüggemann

Werner Lüken

Dr. Frank Schlaberg

Klaus Jürgen Meyer

Direktorium DSM:

Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner

Konrad Otten

Protokoll:

Sarah Maaß

Rechnungsprüfer:

Harald Krämer

(entschuldigt: Hans-Walter Keweloh)

Tagesordnung

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte
2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 06.05.2017 (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2017, S. 25–28)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018
4. Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium, Frau Prof. Dr. Kleingärtner
5. Bericht über Aktivitäten des Fördervereins durch die Schriftführerin, Frau Schulz
6. Rechnungslegung für das Jahr 2017 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann

7. Bericht der Rechnungsprüfer, Herr Krämer und Herr Keweloh

8. Entlastung des Vorstands

9. Wahl der Rechnungsprüfer

10. Satzungsänderung (siehe § 3 Satz 2 u. 3 und § 16 der Satzung)

11. Verschiedenes

TOP 1 Eröffnung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte

Herr Schütte eröffnet die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde, begrüßt die Anwesenden und dankt Herrn Dr. Kröger für den vorangegangenen, interessanten Vortrag über „Ohne Schiffe keine Stadt! Flüsse als Hauptträger des vorindustriellen Schwerlasttransportes“.

Ein besonderes Willkommen geht an die geschäftsführende Direktorin des Museums, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, und den kaufmännischen Geschäftsführer, Herrn Konrad Otten. Des Weiteren begrüßt Herr Schütte die neuen Mitglieder, die erstmals an der Jahresversammlung teilnehmen, und eröffnet die Sitzung offiziell. Herr Schütte zeigt sich sehr erfreut darüber, dass erneut fast 170 Anmeldungen zur diesjährigen Mitgliederversammlung eingegangen sind und lobt Frau Schulz für das attraktive Rahmenprogramm. Herr Schütte schließt daraus, dass die Mitglieder nach wie vor großes Interesse an den Aktivitäten des Vereins haben. Des Weiteren führt er aus, dass sich die meisten Mitglieder zur Busfahrt nach Bremen, zur Besichtigung des historischen Rathauses (gemeinsam mit dem Roland ein Weltkulturerbe) angemeldet haben. Auch der morgige geplante Vortrag „Über 150 Jahre See-

notretter in Deutschland“ ist auf sehr großes Interesse gestoßen. Einen besonderen Dank richtet Herr Schütte an Herrn Hoops für seine redaktionelle Arbeit für die DEUTSCHE SCHIFFFAHRT.

Bevor Herr Schütte in die bekannte Tagesordnung einsteigen möchte, bittet er die Anwesenden, der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken und sich von den Plätzen zu erheben. Im Jahr 2017 hat der Verein 38 Mitglieder durch Tod verloren, stellvertretend für alle nennt er die Namen der folgenden Verstorbenen: Hans-Jürgen Capell, Sandra Klein, Richard Lahmann, Annegret und Heinz vom Stein, Gerda Heppner und Wolfgang Schwerin. Herr Schütte bekundet, dass der Verein allen verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren wird und bedankt sich, dass die Anwesenden sich von ihren Plätzen erhoben haben.

TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 06.05.2017

Herr Schütte bittet nun um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 06.05.2017, welches den Mitgliedern mit Übersendung der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2017 vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018

Herr Schütte bittet nun um Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018, welche mit der Einladung im Dezember 2017 verschickt wurde und zu welcher keine Anträge zur Änderung vorgelegt wurden.

Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

Bevor der Vorsitzende zu TOP 4 übergeht, berichtet er kurz über das vergangene Jahr. Der Vorsitzende erläutert, dass es im letzten Jahr einige Austritte zu verzeichnen gab, die in den meisten Fällen aus gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen erfolgten. Glücklicherweise konnte der Förderverein aber auch 66 neue Mitglieder aufnehmen. In diesem Zusammenhang dankt er all jenen, die kräftig Werbung für eine Mitglied-

schaft gemacht haben, insbesondere auch dem Kassenpersonal des DSM und den Pächtern des Museumscafés, Heike und Günther Himme.

Anschließend berichtet Herr Schütte über die Förderaktivitäten des Vereins. Zusätzlich zu den bereits im Weihnachtsbrief genannten Maßnahmen, für die ca. 103.000 Euro aufgewendet wurden, sind dem Vorstand im März dieses Jahres Förderanträge in Höhe von 430.000 Euro vorgelegt worden. Es handelt sich hierbei neben drei kleineren Projekten (rund 12.000 Euro) im Wesentlichen um die Sanierungen von SEEFALKE (383.000 Euro) und GRÖNLAND (34.500 Euro). Nach Erhalt des schriftlichen Bekenntnisses des Direktoriums zum Museumshafen und zu den Außenexponaten, welches Voraussetzung für die Förderung des Projektes SEEFALKE ist, wurden zunächst 206.000 Euro zugesagt. Des Weiteren ist im Umlaufverfahren die Erstellung einer Broschüre über die GRÖNLAND zum SeeStadtFest genehmigt worden.

Ein Mitglied des Fördervereins bemerkt, dass die GRÖNLAND-Besatzung im Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser in Brake jederzeit willkommen sei.

Der Vorsitzende bittet nun Frau Prof. Dr. Kleingärtner, über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des DSM zu berichten und dabei auch auf den Museumshafen, die Außenexponate sowie auf die bevorstehenden Umbaumaßnahmen einzugehen.

TOP 4 Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium, Frau Prof. Dr. Kleingärtner

Frau Prof. Dr. Kleingärtner begrüßt die Anwesenden im Namen des Direktoriums sehr herzlich. Frau Prof. Dr. Kleingärtner ist sehr erfreut, dass so viele Mitglieder erschienen sind. Sie berichtet, dass Frau Dr. Warnke das Haus zum 31.12.2017 verlassen hat und nun Direktorin am Landesmuseum Natur und Mensch in Oldenburg ist. Anschließend geht Frau Prof. Dr. Kleingärtner auf die jüngsten Pressemeldungen ein und weist ausdrücklich darauf hin, dass das Museum nicht in seiner Gesamtheit schließt. Die Schließung be-

trifft einzelne Gebäudeteile, so zum 02.07.2018 den Scharoun-Bau. Die Kogge-Halle bleibt während der gesamten Neugestaltung geöffnet und wirbt mit der Aktion „Pay-what-you-want“ (= freier Eintritt).

Frau Prof. Dr. Kleingärtner berichtet, dass die Räumung des Bangert-Baus vollständig abgeschlossen ist. 1001 Objekte wurden erfasst, inventarisiert und verpackt. Lediglich das Skelett des Wals und einige wenige weitere Objekte bleiben geschützt im Bangert-Bau, um in der neuen Ausstellung wieder gezeigt zu werden.

Ebenfalls laufen die Vorbereitungen für den Bau des neuen Forschungsdepots im Fischereihafen. Das Forschungsdepot wird über drei Stockwerke errichtet und soll erweiterbar sein. Der Spatenstich ist für Ende 2018/Anfang 2019 geplant. Im Jahr 2020 soll das neue Forschungsdepot eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direktorin berichtet weiter, dass die in ihrer Realisierung u.a. durch den Förderverein finanzierte Kinderausstellung zur Kogge nun auf Reisen geht. Am 13.05.2018 wird die neue Kinderausstellung „Willst du mit mir Segeln gehen?“ offiziell eröffnet, wozu Frau Prof. Dr. Kleingärtner sehr herzlich einlädt.

Anschließend erläutert Frau Prof. Dr. Kleingärtner die Stellung des Hauses zur SEUTE DEERN. Sie macht deutlich, dass die Schiffe und Außenexponate im Museumshafen zum DSM gehören und dass etwas passieren muss. Es geht dabei jedoch um den gesamten Museumshafen, nicht um einzelne Schiffe. Die Erhaltung des Museumshafens kann das DSM allerdings nicht aus eigener finanzieller Kraft stemmen. Derzeit wird ein Förderantrag gemeinsam mit dem IFAM (Institut

für Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung) in Bremen gestellt. Außerdem ist das Direktorium in Gesprächen mit den Zuwendungsgebern. Der Stiftungsrat wird im Juni 2018 darüber beraten und beschließen.

Zukünftig wird das Deutsche Schifffahrtsmuseum mit 3 F geschrieben und somit der aktuellen deutschen Rechtschreibung angepasst. Ein entsprechender Beschluss von Stiftungsrat und Magistrat Bremerhaven liegt vor.

Des Weiteren berichtet das Direktorium über die erfolgreiche Evaluierung. Frau Prof. Dr. Kleingärtner teilt mit, dass die Stellungnahme der Leibniz-Gemeinschaft im Internet eingesehen werden kann.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner lädt die Mitglieder des Fördervereins herzlich zur Präsentation des neuen Corporate Designs am 16.05.2018, zum GRÖNLAND-Wochenende vom 23.05.–27.05.2018 und zum Zukunftswochenende vom 30.06.–01.07.2018 ein. Frau Prof. Dr. Kleingärtner freut sich darüber, dass am GRÖNLAND-Wochenende auch das neue Booklet zur GRÖNLAND, welches durch den Förderverein gefördert ist, erscheinen wird. Geplant sind zehn Booklets, die jeweils ein Exponat in den Vordergrund stellen, wie beispielsweise das Kogge-Booklet.

Herr Schütte dankt Frau Prof. Dr. Kleingärtner für ihre Berichte und wünscht dem Direktorium und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern viel Glück und Erfolg bei ihren weiteren Vorhaben. Anschließend bittet er die Mitglieder, evtl. Fragen an das Direktorium zu richten.

Die erste Wortmeldung fragt nach, ob es bereits eine Nachfolge für Frau Dr. Warnke gibt.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner führt aus, dass das Direktorium seit dem 01.01.2018 aus einem zweiköpfigen (Wissenschaft, Frau Prof. Dr. Kleingärtner, und Administration, Herr Konrad Otten) Direktorium besteht. Die museale Kompetenz wird ab Juni/Juli 2018 verstärkt werden. Der/die Stelleninhaber/-in wird jedoch nicht mehr dem Direktorium angehören.

Ein weiteres Mitglied fragt nach, was mit der Bibliothek passieren wird, wenn der Scharoun-Bau geschlossen wird.



Das Rahmenprogramm führte die Fördervereinsmitglieder in das Bremer Rathaus. (Foto: Bernd Schumann)



Freundlicher Empfang der wieder einmal zahlreich an der Exkursion teilnehmenden Vereinsmitglieder in der Oberen Rathauhalle. (Foto: Sabine Schulz)

Frau Prof. Dr. Kleingärtner berichtet, dass der gesamte Scharoun-Bau für die Sanierungsmaßnahmen geräumt werden muss und die Objekte in einem Interimsdepot gelagert werden. Die Bibliothek wird nach den Sanierungsmaßnahmen wieder im Scharoun-Bau untergebracht sein.

Ein weiteres Mitglied fragt nach, was mit dem Museumsshop (speziell den Publikationen) während der Sanierungsmaßnahme geschehen wird. Frau Prof. Dr. Kleingärtner erklärt, dass die Publikationen auch weiterhin zum Verkauf stehen. Der Museumsshop soll während der Sanierung im Bangert-Bau positioniert werden. Ebenfalls können die Publikationen über Frau Schwiers (Mitarbeiterin DSM, Einkauf) bestellt werden.

Außerdem stellt ein Mitglied die Frage, wie die SEUTE DEERN konkret gerettet werden soll.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner erläutert, dass als nächster Schritt zunächst die Rückmeldungen von den Zuwendungsgebern abgewartet werden müssen, da das DSM die Bereitstellung der Mittel nicht vornehmen kann. Des Weiteren wird der Stiftungsrat im Juni 2018 über das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der SEUTE DEERN beraten. Fest steht, dass das DSM wie auch der Initiativkreis „Rettet die SEUTE DEERN“ großes Interesse am Erhalt des Schiffes hat.

Ein weiteres Mitglied stellt die Frage, wann der Bangert-Bau wieder eröffnet wird.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner führt aus, dass der Bangert-Bau mit der neuen Ausstellung nicht vor Ende 2019 eröffnet wird. Der Bangert-Bau wird jedoch nicht leer sein und interimweise bespielt werden. Es wird ein Interimseingang geschaffen

und der Museumsshop wird im Bangert-Bau positioniert. Am 19.08.2018 wird eine Ausstellung zum Kulturerbejahr im Bangert-Bau eröffnet. Des Weiteren gibt es Planungen für eine virtuelle Ausstellung.

Aufgrund der vorangeschrittenen Zeit bittet der Vorsitzende, weitere Fragen an Frau Prof. Dr. Kleingärtner im Anschluss der Sitzung zu stellen. Herr Schütte bittet nun Frau Schulz, ihren Bericht über die Aktivitäten des Fördervereins vorzubringen.

TOP 5 Bericht über Aktivitäten des Fördervereins durch die Schriftführerin, Frau Schulz

Frau Schulz begrüßt die Mitglieder und zeigt sich sehr erfreut darüber, dass in diesem Jahr 170 Anmeldungen von Mitgliedern aus dem gesamten Bundesgebiet eingegangen sind.

Frau Schulz stellt Frau Maaß vor, die wie im vergangenen Jahr das Protokoll führt. Frau Maaß ist für ihre guten Leistungen während ihrer Ausbildung mit dem Leibniz-Auszubildenden-Preis 2016 ausgezeichnet worden.

Frau Schulz freut sich sehr darüber, Frau Kruse von der Fides Treuhand- und Wirtschaftsprü-

fungsgesellschaft vorzustellen. Frau Kruse unterstützt nun seit zehn Jahren Frau Schulz in der Mitgliederverwaltung. Bereits der Vorgänger von Frau Schulz, Herr Wiebe, hat lange mit Frau Kruse zusammengearbeitet.

Anschließend stellt Frau Schulz Herrn Krause vor, der am Wochenende für die Technik zuständig ist. Herr Krause macht momentan eine duale Ausbildung am DSM zum Informatiker.

Frau Schulz berichtet, dass der Förderverein zur Zeit 2.775 Mitglieder hat. Das ist ein Rückgang von 93 im Vergleich zum Vorjahr. Es gab im Berichtsjahr 66 Zugänge. Die Schriftführerin verkündet, dass das Beitragsaufkommen zurzeit bei ca. 38.000 Euro liegt. Frau Schulz appelliert an die Mitglieder, fleißig Werbung für den Verein zu machen, weiß jedoch auch, dass es schwer werden wird, neue Mitglieder zu gewinnen, wenn das Haus so lange leer steht.

Anschließend erläutert Frau Schulz einige Details zum diesjährigen Programm:

Nach dem Mittagessen um 13:00 Uhr auf der Bark SEUTE DEERN geht es pünktlich um 14:00 Uhr mit zwei Bussen zum Rathaus in Bremen. Hierfür haben sich 120 Mitglieder angemeldet.



Obere Wandelhalle. (Foto: Bernd Schumann)

Zwei Gästeführer der Erlebnis Bremerhaven GmbH werden die Fahrt nach Bremen, wie in den vergangenen Jahren auch schon, begleiten. Im Rathaus werden die Mitglieder von der Protokollchefin des Landes Bremen, Frau Birgitt Rambalski, empfangen. Die Gruppeneinteilung erfolgt vor Ort. Frau Schulz führt an, dass das Rathaus bereits erbaut wurde, bevor Columbus die Segel setzte, um einen Seeweg nach Indien zu finden, und dabei Amerika entdeckte. Die Rückkehr zum DSM ist gegen 18:30 Uhr geplant.

Frau Schulz bedankt sich ebenfalls bei Herrn Dr. Kröger für seinen spannenden Vortrag. Frau Schulz freut sich sehr auf den am Sonntag stattfindenden Vortrag von Herrn Nicolaus Stadeler und Herrn Ralf Krogmann über die Arbeit der DGzRS. Frau Schulz führt weiter aus, dass die Gesellschaft sich ausschließlich aus Spenden finanziert. Der Vortrag findet um 10:00 Uhr im Vortragssaal statt. Anschließend sind die Mitglieder zur Ausstellungseröffnung „Gegen den Strom – Flussschiffahrt im Mittelalter“ herzlich eingeladen.

Frau Schulz bedankt sich für die Aufmerksamkeit und weist darauf hin, dass die Mitgliederversammlung im Jahr 2019 am 4./5. Mai 2019 stattfinden wird, wofür sie schon jetzt ein besonders attraktives Rahmenprogramm verspricht.

Herr Schütte bedankt sich bei Frau Schulz und möchte wissen, ob es noch Fragen oder Anmerkungen gibt. Da das nicht der Fall ist, bittet der Vorsitzende Herrn Claus Brüggemann, die Rechnungslegung für das Jahr 2017 vorzutragen.

TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2017 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann

Herr Brüggemann begrüßt die Anwesenden und erörtert die Aktiva und Passiva der Bilanz 2017. Er erklärt, dass sich die liquiden Mittel auf rund 554.000 Euro belaufen, und er erläutert, dass die liquiden Mittel die wichtigsten für den Verein sind.

Der Schatzmeister erklärt, dass die reservierten Mittel sich auf rund 400.338 Euro zum 01.01.2017 belaufen und dass es einen Zugang im Jahr 2017 von rund 202.600 Euro

gab. Davon verbraucht wurden ca. 103.050 Euro, sodass per Ende 2017 eine Summe von 466.597 Euro auf der Passivseite stehe. Die Beitragseinnahmen betragen rund 39.136 Euro, die Summe der Spenden für das vergangene Jahr ergab 151.073 Euro und somit ca. 30.000 Euro weniger als im vorherigen Jahr. Die Einnahmen für das Jahr 2017 ergeben somit rund 191.729 Euro. Unter den Ausgaben habe man 31.571 Euro für Verwaltungsaufwendungen.

Die liquiden Mittel des Vereins weisen zum Jahresende 2017 eine Summe von rund 554.000 Euro auf, die reservierten Mittel 466.000 Euro. Herr Brüggemann sieht die Finanzen des Vereins in sehr guter Verfassung und weist darauf hin, dass die Bilanz am Flipchart am Ende des Raumes für alle Anwesenden sichtbar aushänge. Er beendet seine Ausführung und bittet die Mitglieder um Fragen.

Da es keine Fragen gibt, bedankt sich Herr Schütte für die gute, ausführliche Darlegung der Bilanz. Er ist froh, dass die Finanzen so gesund und gut geordnet sind, und bittet den Rechnungsprüfer um seinen Bericht. Da Herr Keweloh für die heutige Mitgliederversammlung entschuldigt ist, bittet er Herrn Krämer um Berichterstattung.

TOP 7 Bericht der Rechnungsprüfer, Herr Krämer und Herr Keweloh

Herr Krämer berichtet, dass er und Herr Keweloh als gewählte Rechnungsprüfer des Vereins die Buchführung für das Geschäftsjahr 2017 auftragsgemäß geprüft haben. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden erbracht, die Prüfung erfolgte am 06.03. und 19.04. und wurde in den Geschäftsräumen des DSM durchgeführt.

Während der Prüfung wurden eine Kassenaufnahme durchgeführt und die vorgelegten Buchungsunterlagen und Belege in Stichproben geprüft. Auch die Einstellung und Abwicklung der genehmigten Förderanträge des DSM wurden geprüft. Es gab keine Beanstandungen. Der Kontenplan ist ausreichend gegliedert, die Belege ordnungsgemäß angewiesen, erläutert und übersichtlich abgelegt. Die Erfassung des Buchungsstoffs erfolgte vollständig.

Herr Krämer stellt, auch im Namen von Herrn Keweloh, fest, dass es keine Einwände gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung gibt. Die Buchführung entspricht den gesetzlichen Vorschriften sowie den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung. Daher können die Rechnungsprüfer einen uneingeschränkten Vermerk über die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung erteilen. Herr Krämer empfiehlt der Mitgliederversammlung, dem Schatzmeister und dem Vorstand in diesem Punkt Entlastung zu erteilen.

Herr Schütte bedankt sich bei Herrn Krämer für die gründliche Arbeit und für den ausführlichen Bericht und bittet um Fragen. Es gibt keine Rückfragen der Anwesenden.

TOP 8 Entlastung des Vorstands

Herr Gutjahr dankt dem Vorstand für seine erfolgreiche Arbeit und stellt den Antrag, den Vorstand zu entlasten.

Es erfolgt die Abstimmung:

Dagegen: ./ Enthaltungen: der Vorstand

Der Vorsitzende bedankt sich bei den anwesenden Mitgliedern für das entgegengebrachte Vertrauen.

Es folgt die Wahl der Rechnungsprüfer.

TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer

Herr Schütte erklärt, dass sich auch in diesem Jahr außer Herrn Keweloh und Herrn Krämer niemand zur Wahl stellt, und bittet um das Votum, beide für die Prüfung der Rechnungslegung des Jahres 2018 als Rechnungsprüfer erneut zu bestätigen.

Es erfolgt die Abstimmung für Herrn Krämer:

Dagegen: ./ Enthaltungen: 2

Es folgt die Abstimmung für Herrn Keweloh:

Dagegen: ./ Enthaltungen: 2

Herr Schütte bedankt sich und fragt Herrn Krämer, ob er die Wahl annimmt. Herr Krämer nimmt die Wahl an und bedankt sich bei den Mitgliedern für das entgegengebrachte Vertrauen.

Herr Schütte erklärt, dass Herr Keweloh ihm bestätigt habe, im Falle einer Wiederwahl diese dankend anzunehmen.

TOP 10 Satzungsänderung

(siehe § 3 Satz 2 u. 3 und § 16 der Satzung)

Der Vorsitzende erklärt, dass es einer Satzungsänderung bedarf aufgrund von Hinweisen durch das Finanzamt Bremerhaven, um die Gemeinnützigkeit des Vereins beizubehalten. Folgende Änderungen sollen vorgenommen werden:

§ 3 Satz 2 und 3 sollen künftig lauten:

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

§ 16 soll zukünftig lauten:

Der Förderverein kann nur durch Beschluss der Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von drei Vierteln der erschienenen Mitglieder aufgelöst werden. Bei Auflösung oder Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die Freie Hansestadt Bremen zwecks Verwendung für die Förderung von Wissenschaft und Forschung.

Da es keine Fragen zur Satzungsänderung gibt, bittet der Vorsitzende um Abstimmung.

Die Satzungsänderung wird einstimmig beschlossen.

TOP 11 Verschiedenes

Herr Schütte dankt den Mitgliedern und Sponsoren für die großartige Unterstützung, ohne die man nicht in der Lage sei, die verschiedenen Projekte des DSM zu fördern. Ein besonderer Dank richtet er an die Georg-Kreye-Stiftung. Er bittet diejenigen, die auch gern Verantwortung für den Verein übernehmen möchten, darum, sich bei der nächsten Mitgliederversammlung als Rechnungsprüfer zur Wahl zu stellen und bittet um Rückmeldung bis zum 31.10.2018 bei Frau Schulz.

Des Weiteren bedankt sich der Vorsitzende auch bei seinen Vorstandskollegen für ihre ehrenamtliche Tätigkeit.

Der Vorsitzende fragt, ob es Wortmeldungen zum TOP 11 Verschiedenes gibt.

Ein Herr regt an, dass die Besatzungen der Schiffe (beispielsweise Sail, etc.) ins DSM eingeladen werden sollten.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner erläutert, dass dies bereits praktiziert wird und auch zum SeeStadt-Fest kommuniziert werden soll.

Ein weiteres Mitglied fragt an, ob der Förderverein zukünftig auch mit 3 F geschrieben werden soll.

Herr Schütte beantwortet ihm die Frage, dass dies in der Vorstandssitzung im Oktober 2018 besprochen und abgestimmt werden soll. Er erklärt außerdem, dass der Name des Fördervereins ein Eigenname sei.

Ein Ehepaar gibt den Hinweis, dass auf dem Kreuzfahrtschiff „Mein Schiff 2“ keine Werbung für das DSM gemacht wird. Sie bedauern dies sehr, da die Kreuzfahrtbranche ein großes Publikum aufweist.

Herr Schütte bedankt sich für die Wortmeldung und führt aus, dass die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vom DSM dringend verbessert werden muss. Er weist darauf hin, dass der Vorstand seit zehn Jahren permanent im Gespräch mit dem Direktorium ist, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit auszubauen.

Auch Frau Prof. Dr. Kleingärtner führt aus, dass die Kreuzschiffahrt aktiv angegangen werden soll. Eine Stelle als Referent/-in Presse- und Öffentlichkeit wurde bereits ausgeschrieben. Es sind 88 Bewerbungen eingegangen, leider ist kein/e geeignete/r Bewerber/-in dabei.

Da es keine weiteren Wortmeldungen mehr gibt, weist Herr Schütte auf den Termin für die nächste Mitgliederversammlung, die am **4./5. Mai 2019** stattfinden soll, hin.

Herr Schütte schließt die Mitgliederversammlung und wünscht allen noch viel Vergnügen beim folgenden Rahmenprogramm. Er bittet diejenigen, die am Nachmittag an der Bustour teilnehmen, sich um 13:50 Uhr vor dem DSM einzufinden, und wünscht schlussendlich einen guten Appetit beim Essen auf der SEUTE DEERN.

Bremerhaven, den 14. Juni 2018

Dietrich Schütte *Sarah Maaß*
Vorsitzender *Protokollführerin*

Seute Deern

Bremerhaven

Maritime Gastronomie
auf einem echten Windjammer

Fisch- und Fleischspezialitäten
Standesamtliche Trauungen · Familienfeste zu Pauschalpreisen



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

„Meer sehen – Seaing Deeper“

Drei Bremerhavener Museen bündeln Kompetenzen zur Kunst mit maritimen Themen

Seestück, Marinemalerei, maritime Kunst oder einfach Kunst? Wie sind Kunstwerke, die maritime Motive, Themen oder Szenerien aufgreifen, eigentlich zu kategorisieren und kunsthistorisch einzuordnen? Bis heute existiert keine verbindliche Begrifflichkeit und Definition für Kunst mit maritimen Motiven. Während in den Niederlanden des 17. Jahrhunderts der Begriff „Seestück“ entstand, setzte sich ab dem 19. Jahrhundert vor allem in Deutschland der Begriff der „Marinemalerei“ durch, der heute aber in der Regel für Darstellungen der Kriegsmarine genutzt wird. In der zeitgenössischen Kunst, in der maritime Aspekte zwar nach wie vor eine Rolle spielen, besitzen klassische kunsthistorische Kategorien dagegen kaum noch einen Stellenwert. Ein Blick über die eigenen Landesgrenzen hinaus zeigt außerdem,

dass es in nahezu allen Ländern mit Anbindung ans Wasser eine maritime Kunsttradition gibt, die jeweils eigenen Inhalten und Ausdrucksformen folgt.

Ziel einer zeitgemäßen wissenschaftlichen Erforschung sollte daher sein, Kunst mit maritimen Aspekten in all ihren Facetten zu betrachten und neu zu bewerten, um auf diesem Weg gesellschaftlich und politisch relevante Erkenntnisse gewinnen zu können. Denn Kunst mit maritimen Aspekten zeichnet sich durch eine große Themenvielfalt aus. Das Meer, Häfen, Schiffe, Werften und vieles Maritime mehr haben Künstlerinnen und Künstler über alle Epochen hinweg inspiriert und auf unterschiedliche Art und Weise ihren Niederschlag in der Kunst gefunden. In einer Seestadt wie Bremerhaven gehören maritim geprägte



Willem Gruyter: Fort Wilhelm. Öl auf Leinwand, 1870. (DSM; Inv.-Nr. I/02672/83)

Kunstwerke schon allein durch die enge Bindung der Stadt ans Meer geradezu zur städtischen Identität.

Mit dem Historischen Museum Bremerhaven, dem Kunstverein Bremerhaven von 1886 e.V. und dem Deutschen Schifffahrtsmuseum sind in Bremerhaven gleich drei Museen von überregionalem Ruf angesiedelt, die bedeutsame Kunstsammlungen mit maritimem Werken aus verschiedenen Epochen besitzen, diese wissenschaftlich betrachten und ausstellen. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, entsprechende Fachkompetenzen vor Ort in einem gemeinsamen Projekt zu vereinen, um der Erforschung von Kunst mit maritimen Themen, von Bremerhaven ausgehend, neue Impulse und Perspektiven zu verleihen. Darüber hinaus ist die Gründung eines internationalen Netzwerkes für die Erforschung von Kunst mit maritimen Motiven geplant. Dieses Netzwerk soll zukünftigen Forschungs- und Ausstellungsprojekten die Möglichkeit für einen überregionalen und internationalen Austausch und eine bessere Vernetzung von Forschern und Institutionen bieten.

Unter dem Titel „Meer sehen – Seating Deeper“ planen die drei Bremerhavener Museen im Oktober 2018 ein dreitägiges Veranstaltungsprogramm, das allen Interessierten und Kunstbegeisterten offensteht. Den Auftakt macht der „Talk Maritim“, eine abendliche Diskussionsrunde. Als wissenschaftliche Gäste sind der neue Hauptkustos des Internationalen Maritimen Museums Hamburg, Dr. Stanislaw Rowinski, sowie Dr. Dagmar Bellmann eingeladen, die sich mit der Wahrnehmung des Meeres durch Passagiere auf den großen Transatlantikdampfern beschäftigt hat. An diesem Abend bekommen Sie die Möglichkeit, in lockerer Atmosphäre mehr über das Thema „Maritime Kunst“ zu erfahren, und sind eingeladen mitzudiskutieren. Als Special Guest konnte der maritime Künstler Nagelritz gewonnen werden.

Am Folgetag findet eine Tagung mit Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus in- und ausländischen Universitäten und Museen in den Räumen des neuen Thünen-Institutes statt. Im

(inter-)nationalen Dialog werden neue Forschungsansätze aus Trier, Stettin, Oslo und Groningen vorgestellt und diskutiert. Highlight und Abschluss dieses zweiten Tages ist ein öffentlicher Abendvortrag in der Hochschule Bremerhaven von Prof. Dr. Dr. h.c. Michael North aus Greifswald, der sich dem Thema „Kunst und Meer“ von historischer Seite nähern wird.

Am dritten Tag wird eine halbtägige Exkursion zu den drei Museen in Bremerhaven angeboten. Die Exkursion beginnt morgens im Historischen Museum und schließt gegen Mittag mit einem kleinen Sektempfang.

Das gesamte Programm ist öffentlich und richtet sich gleichermaßen an Fachpublikum und Kunstbegeisterte. Die Teilnahme an allen Programnteilen ist kostenlos. Detaillierte Informationen finden Sie unter <https://www.dsm.museum/kalender/meersehen> und im ausliegenden Veranstaltungsflyer.

Informationen zum Programm:

Donnerstag, 25.10.2018

Eröffnungabend „**Talk Maritim**“

mit Special Guest

Wo: Deutsches Schifffahrtsmuseum

Wann: 18:30 Uhr

Freitag, 26.10.2018

Fachvorträge und Netzwerkgründung

Wo: Thünen-Institut, Herwigstr. 31,

27572 Bremerhaven

Wann: 9:30–18:00 Uhr

Abendvortrag

Wo: Hochschule Bremerhaven, Haus T,

Karlsburg 7, 27568 Bremerhaven

Wann: 20:00 Uhr

Samstag, 27.10.2018

Exkursion zu den drei Partnermuseen

Start: Historisches Museum Bremerhaven

Wann: 10:00–ca. 13:00 Uhr

Neues aus der Redaktion

Das DSM befindet sich im Wandel und ist dabei, seine Ausstellung in enger Verbindung zu seinem Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“ neu zu konzipieren. Wichtigen Raum nimmt hierbei eine Reihe von Leitobjekten ein, die auch Gegenstand einer eigenen Reihe von Booklets sind.

Nachdem im Sommer vergangenen Jahres im Zusammenhang mit der neuen Ausstellung in der Kogge-Halle ein Booklet zum zentralen Exponat des DSM – der Bremer Kogge – erschienen war (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2017, S. 32), wird die Serie in diesem Jahr fortgesetzt.

Bereits erschienen ist der Titel „Nordische Jagt GRÖNLAND. Polarforschung – Faszination einer Legende“. Die GRÖNLAND ist ein Schiff vieler Geschichten – auch in dieser Zeitschrift wurde

unlängst ausführlich über sie berichtet (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2017, S. 2–8). Am 15. September 1868 kreuzte sie bis zu einer Breite von $81^{\circ}4,5' N$ auf, so weit nördlich, wie es bis heute keinem Schiff ohne Hilfsmaschine an Bord gelungen ist. Die erste Fahrt der GRÖNLAND in den hohen Norden begründete die deutsche Forschungsschiffahrt. Und das Besondere: Sie ist immer noch im Einsatz.

Bis heute ist das Schiff so gut in Schuss wie zu Zeiten der Pioniere, liebevoll betreut von einer Mannschaft aus Freiwilligen, die auch die Seemannschaft und das Handwerk jener Zeit pflegen. Die Nordische Jagt ist ein segelnder Botschafter aus einer vergangenen Epoche. Auch anderthalb Jahrhunderte nach ihrer Expedition ist sie noch immer auf den Meeren unterwegs –



Im Mai 2018 erschienen: „Nordische Jagt GRÖNLAND“, zweites Booklet zu den Leitobjekten des DSM.



Als „Berichterstatter“ mit an Bord der GRÖNLAND: DSM-Wissenschaftler Lars Kröger. (Foto: Axel Martens)

ein aktives Schiff, auf dessen Planken Tradition erlebbar wird.

In der Broschüre „Nordische Jagt GRÖNLAND“ erklären Wissenschaftler und Sachkundige, was hinter den Geschichten des Schiffes steckt. Reinhard A. Krause berichtet, dass es manchmal auf die Beharrlichkeit und das Durchhaltevermögen eines Einzelnen ankommt. Wie es zum Kauf des Schiffes kam und auf welchen Umwegen es schließlich wieder nach Bremerhaven gelangte, davon erzählt Lars Kröger. Aus Perspektive der Crew schildert André Benthien das große Abenteuer. Sein Traum ist es, irgendwann noch einmal mit der GRÖNLAND zu einer Reise in den hohen Norden aufzubrechen, auf der Route der Pioniere. Eines steht fest: Die Legende dieses Schiffes, dessen triumphale Rückkehr von der Ersten Deutschen Nordpolar-Expedition nach Bremerhaven sich am 10. Oktober 2018 zum 150. Mal jährt, lebt weiter.

Nordische Jagt GRÖNLAND. Polarforschung – Faszination einer Legende. Ausstellungs-Booklet Nr. 02. Selbstverlag DSM, Bremerhaven. 32 Seiten, 18 überwiegend farbige Abbildungen, Broschur mit farbigem Umschlag, 14,8 x 21 cm, ISBN 978-3-947235-02-5, 7,90 Euro (für Fördervereinsmitglieder 7,10 Euro).

In Kürze werden zwei weitere Titel der Booklet-Serie erscheinen können. Zunächst einmal eine englische Fassung der Broschüre zur Bremer Kogge, daneben als Nr. 3 der Serie ein Booklet zur RAU IX, einem Walfänger mit bewegter Geschichte. Auch in diesem Titel blicken wieder drei Fachleute aus drei unterschiedlichen Forschungsperspektiven – Interessen, Materialität und Wahrnehmung – auf den Betrachtungsgegenstand, stellen Fragen an das Objekt und erläutern dessen Faszination. Für das Booklet zur RAU IX konnten hierfür die DSM-Wissenschaftlerin Charlotte Colding Smith, DSM-Digitalisierungsexperte Dennis Niewerth sowie Ole Sparenberg, akademischer Mitarbeiter am Historischen Institut der Universität des Saarlandes, gewonnen werden.

The Cog of Bremen 1962–2017. Found & Reconstructed. Exhibition Booklet No. 01. Selbstverlag DSM, Bremerhaven, 24 Seiten, 17 über-



Erscheint in Kürze: das dritte Serien-Booklet zum DSM-Walfänger RAU IX.

wiegend farbige Abbildungen, Broschur mit farbigem Umschlag, 14,8 x 21 cm, ISBN 978-3-947235-01-8, 7,90 Euro (für Fördervereinsmitglieder 7,10 Euro).

RAU IX. Walfänger mit bewegter Geschichte. Ausstellungs-Booklet Nr. 03. Selbstverlag DSM, Bremerhaven, ca. 32 Seiten, zahlreiche farbige Abbildungen, Broschur mit farbigem Umschlag, 14,8 x 21 cm, ISBN 978-3-947235-04-9, 7,90 Euro (für Fördervereinsmitglieder 7,10 Euro).

Alle Publikationen sind im DSM erhältlich. Aufgrund der derzeitigen Baumaßnahmen kann es jedoch sein, dass im Shop nicht alle Titel verfügbar sind. Es empfiehlt sich daher die formlose Bestellung per Telefon oder E-Mail. Gerne können Sie auch die diesem Heft beiliegende Bestellkarte nutzen.

Übrigens gilt der Vorzugskauf mit 10 % Ermäßigung, den Fördervereins- und Kuratoriumsmitglieder genießen, ab sofort für sämtliche vom DSM herausgegebenen Schriften.

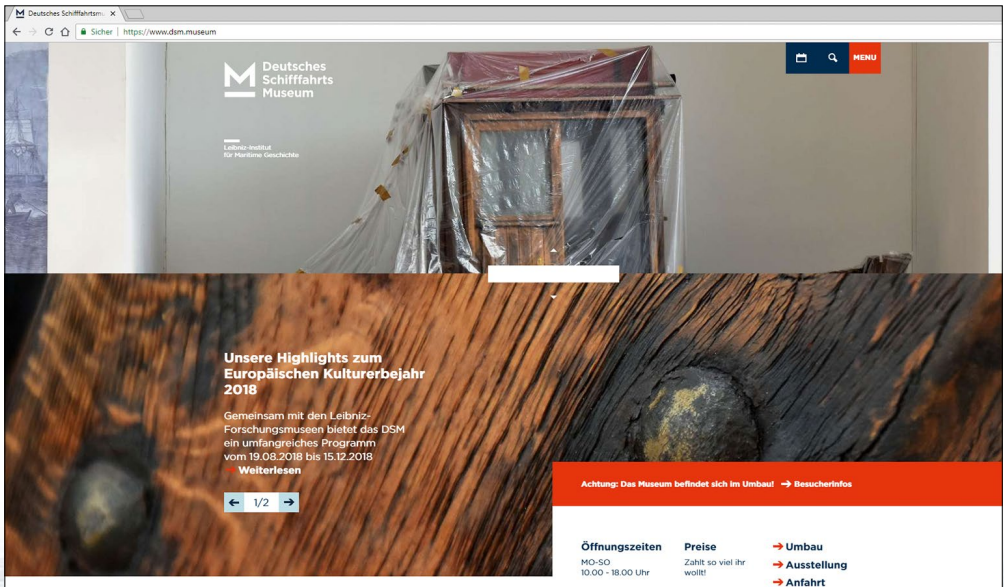
Notizen aus dem DSM

Auf seiner Sitzung am 22. November 2017 hat der Stiftungsrat einer Umbenennung des DSM zugestimmt, das nun „Deutsches Schifffahrtsmuseum / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte“ heißt, der geltenden Rechtschreibung angepasst mit drei „f“ geschrieben. Ebenfalls beschlossen wurde ein neues Kommunikationskonzept, das die Verwendung eines neuen Logos und eine neue Internetpräsenz einschließt. Dieser Markenneustart soll das Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“ ab diesem Jahr „innovativ und unter dem Stichwort ‚Wandel‘ nach außen vermitteln“, so DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner im Geschäftsbericht für das Jahr 2017. Die neue Webseite, die sukzessive mit weiterem Inhalt gefüllt wird und auch um eine englischsprachige Fassung ergänzt werden soll, ist unverändert unter der Adresse <https://www.dsm.museum> zu erreichen.



Das neue Logo des Deutschen Schifffahrtsmuseums / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte. Das „M“ steht nicht allein für „Museum“, sondern auch für das neue Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“. Der Balken symbolisiert den Horizont, über und unter dem Forschung sichtbar und erlebbar wird.

Gleichfalls genehmigt hat der Stiftungsrat Ende März 2018 die Aufhebung des seit 1972 bestehenden Personalüberlassungsvertrages zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem DSM. Nach mehrmonatigen Verhandlungen haben die meisten der betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daraufhin zum 1. Juli 2018 Arbeitsverträge mit dem DSM geschlossen. Mit der



Die vollständig neu gestaltete Internetpräsenz <https://www.dsm.museum> – hier die Startseite, wie sie sich Anfang September 2018 darstellte – ist wesentlicher Bestandteil des neuen Erscheinungsbildes.

Aufhebung des Personalüberlassungsvertrages genießt das DSM nun vollständige Personalautonomie, wie sie seitens der Leibniz-Gemeinschaft für Forschungseinrichtungen gefordert wird.



Seit dem 1. Juli 2018 ist der Scharoun-Bau – mit Ausnahme von Kogge-Halle und Café, das zum Jahresende schließt – für Besucherinnen und Besucher geschlossen, damit auch dieser älteste Gebäudeteil des DSM in den kommenden Monaten ausgeräumt, saniert und modernisiert werden kann. Dies hat zur Folge, dass auch etliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DSM umziehen müssen, viele von ihnen in ein Interims-Bürogebäude in der Hoebelstraße im Bremerhavener Fischereihafen.

Auch Bibliothek und Archiv werden im Fischereihafen neue Räumlichkeiten beziehen, ein Termin für den Umzug steht derzeit jedoch noch nicht fest. Somit bleibt die Bibliothek bis auf Weiteres am alten Standort im Scharoun-Bau geöffnet. Der genaue Zeitpunkt des Umzugs und der Termin für die erneute Öffnung am neuen Standort – auch im Fischereihafen wird die Bibliothek wie gewohnt für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar sein – werden über die Homepage des DSM (<https://www.dsm.museum> → Forschung → Bibliothek) kommuniziert.



Für die rettende Sanierung und dauerhafte Erhaltung der Bark SEUTE DEERN könnte sich eine Lösung andeuten. Ein neues Konzept des DSM zur Aufwertung des Alten Hafens sieht die Schaffung eines „Port Centers“ vor, in dem Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Hafens in Form von Erinnerung, Information, Erlebnis

und Vision aufeinandertreffen. Hierbei sollen die Bereiche Denkmalpflege, Tourismus und maritime Wirtschaft berücksichtigt werden und einen Bogen zum neuen Forschungs- und Ausstellungskonzept schlagen, das sich dem Thema „Mensch & Meer“ verschreibt.

Eingebettet in das Konzept und wesentlicher Bestandteil eines „Port Centers“ ist auch die 99 Jahre alte SEUTE DEERN, die seit 1966 im Alten Hafen liegt und in einem neu zu errichtenden Trockendock vor den Augen der Besucherinnen und Besucher saniert werden soll. Um dieses auf rund 32 Millionen Euro (ohne Kosten für die Anpassung und Modernisierung des Außengeländes) geschätzte Vorhaben umsetzen zu können, hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Ende Juni 2018 die Bereitstellung von Bundesmitteln in Höhe von 17 Millionen Euro beschlossen. Noch in diesem Jahr sollen die Pläne konzeptionell konkretisiert werden, um mit den dringend notwendigen Arbeiten vielleicht schon im Jahr 2020 beginnen zu können.



Seit dem 19. August zeigt das DSM in einem Teil des Bangert-Baus als Beitrag zum Europäischen Kulturerbejahr 2018 die Sonderausstellung „Der Zahn der Gezeiten – Maritime Schätze unter der Lupe“, die meist im Verborgenen stattfindende



Derzeitige Zugänge zu den Museumsgebäuden. Die Sonderausstellung „Der Zahn der Gezeiten“ endet am 15. Dezember 2018, das Café schließt zum Jahresende. Weiterhin bei freiem Eintritt („Zahlt, so viel Ihr wollt“) geöffnet bleibt die Kogge-Halle.



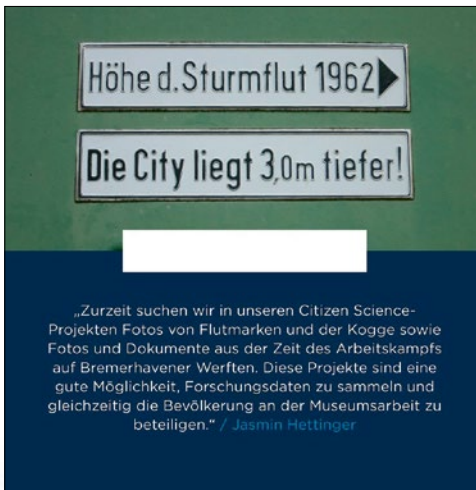
Blick in die Sonderausstellung „Der Zahn der Gezeiten – Maritime Schätze unter der Lupe“ im Bangert-Bau des DSM. (Foto: Nicole Höher © DSM)

Gezeiten“ noch bis zum 15. Dezember 2018. Am darauffolgenden Sonntag, dem 16. Dezember, werden ab 11:00 Uhr im Rahmen der Finissage anstehende Projekte des DSM vorgestellt, darunter eine im Jahr 2019 stattfindende Veranstaltungsreihe, die die Öffentlichkeit einlädt, die Inhalte der zukünftigen Ausstellung mitzugestalten.



Museumstätigkeiten wie Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten sichtbar macht. Aus unterschiedlichen Perspektiven werden Zustand und Erhaltungsmöglichkeiten von Exponaten beleuchtet, die Objekte nach ihrer Geschichte und Bedeutung auch für spätere Generationen befragt und die zukünftige Verwendung in der neuen Ausstellung erläutert. Über Führungen, spezielle Angebote und Aktionen rund um die Sonderausstellung informiert die Homepage des DSM. Zu sehen ist die Sonderausstellung „Der Zahn der

War bereits der erste „Koggethon“ ein großer Erfolg (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2017, S. 29 f.), konnte die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der zweiten Auflage dieses Events im Rahmen der „Langen Nacht der Informatik“ sogar auf über 60 erhöht und damit mehr als verdoppelt werden. Am 16. Juni 2018 wurde eine ganze Nacht lang getüftelt, um kreative Ideen rund um die Kogge und ihre Digitalisierung zu entwickeln, zu programmieren und auszuprobieren. Aufgrund des Erfolgs dieses Veranstaltungsformats planen die Kooperationspartner Hochschule Bremerhaven und DSM bereits den „Koggethon“ 2019 mit hoffentlich nochmals steigender Teilnehmerinnen- und Teilnehmerzahl.



Über Citizen-Science-Projekte, wie sie vom DSM verstärkt initiiert werden, können sich Bürgerinnen und Bürger an der Gestaltung künftiger Ausstellungsinhalte beteiligen.

Für ihren gleichermaßen detailreichen wie informativen und unterhaltsamen Dokumentarfilm über die Bergung und Restaurierung der Bremer Kogge ist die Klasse 6c der Oberschule Geestemünde in Tokio mit dem Kreativpreis des internationalen „Kids Witness News“-Wettbewerbs der Firma Panasonic ausgezeichnet worden. Insgesamt nahmen an dem Wettbewerb mehr als 10.000 Schülerinnen und Schüler aus über 550 Schulen aus aller Welt teil.

Neue Bücher

GRATIS MAGAZIN!



Unser neues OCEANUM Programm. Jetzt mit Interviews, Berichten, Reportagen, allen neuen Büchern und einer Übersicht aller Bücher der Seefahrt! Fordern Sie es gratis bei uns an!



NEU
€ 19,90

Klaus-Peter Kiedel:
Mit Faltboot und Kamera zwischen Hamburg und Cuxhaven
Rolf Meineckes einzigartige Schiffsfotografien von der Unterelbe aus den 1950er-Jahren
ISBN 978-3-86927-090-6, 80 Seiten, Euro 19,90



NEU
€ 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 3
Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 320 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos. Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken.

ISBN 978-3-86927-503-1
320 Seiten, Euro 15,90



NEU
€ 18,90

Dieter Flohr
PRESSEOFFIZIER IM KALTEN KRIEG
Meine Zeit in der Volksmarine
Fregattenkapitän a.D. Dieter Flohr hat viele Jahre an herausgehobener Stelle im Kommando der Volksmarine in Rostock gearbeitet und dort der Führungsspitze zugearbeitet. Ein aufschlussreicher Blick hinter die Kulissen.

ISBN 978-3-86927-553-6
240 Seiten, Euro 18,90



NEU
€ 19,90

Zwischen Wellen und Wolken
Hochseefischer erzählen Abenteuer aus ihrer Fahrzeit.
Herausgegeben vom 1. Thüringer-Hochseefischer-Stammtisch e.V., zusammengestellt von Landolf Scherzer, Neuausgabe.

ISBN 978-3-86927-428-7,
307 Seiten, Euro 19,90

oceanum
VERLAG

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



Bilanzen sind mehr als Soll und Haben.



wespa.de/private-banking

Die Zukunft lässt sich nicht vorher-
sagen. Aber man kann schon heute
die Qualität seines Ruhestandes
mitgestalten. Damit die Gesamt-
bilanz des Lebenswerks stimmt.

Jetzt Beratungstermin vereinbaren
unter 0471 4800-41439.

Private Banking.
Mehr als Vermögensberatung.

 Weser-Elbe
Sparkasse