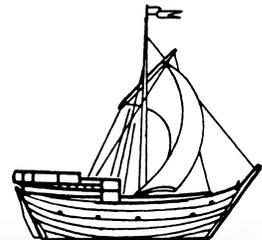


Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2019



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Links: Blick aus dem Helikopter: POLARSTERN durchfährt das Meereis, Juni 2013 (Foto: Alfred-Wegener-Institut/Stefan Hendricks CC-BY 4.0). Rechts: Vorbereitung eines Tauchgangs zur Untersuchung des Rumpfes der SEUTE DEERN, 10. September 2019 (Foto: Colleen Lansnicker/DSM).

Öffnungszeiten des Deutschen Schiffahrtsmuseums

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, Adressen- und Statusänderungen, z.B. wenn aus einem Studenten ein Berufstätiger wird, der Geschäftsstelle mitzuteilen. Vielen Dank!

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Prof. Dr. Gotthilf Hempel, Molfsee; Erik Hoops, Susanne Kiel, Dr. Christian Ostersehle, DSM, Bremerhaven; Jörg Schulz, Bremerhaven; Dr. Harald Wixforth, Bielefeld/Bremerhaven.

Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

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

Internet: <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. Wird in vorliegender Ausgabe aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei personenbezogenen Begriffen ausschließlich die männliche Bezeichnung gewählt, sind stets alle Geschlechter gleichermaßen gemeint.

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 GmbH, 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.

41. Jahrgang 2019



Schifffahrt aktuell

- Harald Wixforth Vom „leading sector“ zur Krisenbranche?
Die maritime Wirtschaft am Standort Bremen 2
- Jörg Schulz Die maritime Wirtschaft Bremens im Wandel 5

Schifffahrtsgeschichte

- Gotthilf Hempel Das POLARSTERN-Konzept 8

Berichte aus dem Museum

- Protokoll der Mitgliederversammlung 2019
des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V. 13
- Susanne Kiel „Meistbietend gegen bar“.
Ein Forschungsprojekt zum Umgang mit
Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten 21
- Christian Ostersehlte Ein Seefahrtsbuch und ein Zeugnisheft eines Kohlen-
ziehers aus dem Jahr 1914. Neuerwerbungen
erweitern den Bestand des DSM-Archivs 24

Andere maritime Museen und Einrichtungen

- Christian Ostersehlte Kleinod an der Ostsee:
Das Windjammer-Museum in Barth bei Stralsund 27
- Erik Hoops Notizen aus dem DSM 30
- Impressum/Titelbild U2

Vom „leading sector“ zur Krisenbranche?

Die maritime Wirtschaft am Standort Bremen

Vom 28. Februar bis zum 1. März 2019 fand im Haus der Wissenschaft in Bremen eine Tagung „Die maritime Wirtschaft in der modernen Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte“ statt, an der sich als Partner die Gesellschaft für Unternehmensgeschichte, das Institut für Bank- und Finanzgeschichte e.V., die Sparkasse in Bremen und das Deutsche Schiffahrtsmuseum beteiligten und die vom Förderverein des DSM finanziell gefördert wurde. Den öffentlichen Abendvortrag am 28. Februar, der die lokale bremische Wirtschaft in den Fokus rückte, hielt der damalige (bis August 2019) Staatsrat beim Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen und ehemalige (1999–2011) Bremerhavener Oberbürgermeister Jörg Schulz. Die inhaltliche Einföhrung gab der renommierte Bielefelder Wirtschaftshistoriker und „Senior Expert/Fellow“ des DSM, Dr. Harald Wixforth. Beide Beiträge finden sich im Folgenden abgedruckt. Während die Einföhrung von Dr. Harald Wixforth für diese Veröffentlichung erweitert wurde, folgt der Beitrag von Jörg Schulz dem gesprochenen Wort und wurde nur geringfügig überarbeitet.

Seit der Frühen Neuzeit prägt die maritime Wirtschaft Handel und Gewerbe an der Nord- und Ostseeküste. Zudem beeinflusst sie entscheidend den gesellschaftlichen Wandel und vermittelt den Anstoß zur Errichtung neuer Institutionen in Wirtschaft und Politik. Mit dem Durchbruch der Industrialisierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts und dem dadurch ausgelösten wirtschaftlichen Aufschwung nahm ihre Bedeutung für die wichtigen Wirtschaftsstandorte an Nord- und Ostsee erheblich zu. Die maritime Wirtschaft wurde zum „leading sector“ in den Küstenregionen, wobei eine kontinuierliche Ausdifferenzierung in verschiedene Segmente stattfand, deren

Entwicklung jedoch aneinandergelockt war und deren Entwicklungsdynamik sich dadurch verstärkte. Die Industrialisierung sowie die dadurch hervorgerufene Zunahme des Welthandels verstärkten diesen Prozess. Steigende Umsätze und zunehmende Gewinnaussichten evozierten in einigen Teilen der Wirtschaft betriebsorganisatorische und technologische Innovationen, reizten darüber hinaus zu Investitionen und zur Gründung neuer Unternehmen. Der moderne Großbetrieb entstand, wenn auch unter konjunkturellen Schwankungen. Dieser Befund gilt auch für die maritime Wirtschaft, in der ab der Mitte des 19. Jahrhunderts leistungsstarke Werften und große Reedereien errichtet wurden.

Diese Entwicklungsdynamik sorgte auch dafür, dass ein enges Beziehungsgeflecht zwischen Reedern und Entscheidungsträgern im Schiffbau und bei Finanzintermediären entstand, die sich auf dem Gebiet der Schiffsfinanzierung engagierten. Diese Form der „Netzwerkbeziehungen“ nahm bis zum Ersten Weltkrieg an Intensität zu und blieb auch während der Weimarer Republik und des NS-Regimes ein Kennzeichen zwischen der maritimen und der Kreditwirtschaft in den Küstenregionen. Das personelle Netzwerk erleichterte vielfach die Kapitalmobilisierung, sorgte vor allem für den notwendigen Informationstransfer zwischen den bei der Schiffsfinanzierung beteiligten Akteuren und für die Herausbildung eines über lange Zeit hinweg existierenden Vertrauensverhältnisses.

Selbst in der Bundesrepublik blieb die dominante Stellung der maritimen Wirtschaft zunächst bestehen, spätestens seit Mitte der 1970er-Jahre wurde die Branche aber zu einem Objekt eines Strukturwandels und veränderter Wettbewerbsbedingungen auf den globalen Märkten. Sie wurde Schritt für Schritt zu einer Krisenbranche, die mit der Schließung großer Unternehmen

und dem Verlust von Arbeitsplätzen zu kämpfen hatte. Dies betraf nicht nur die Werften, sondern auch Zuliefer- und Logistikbetriebe. Der vormalige „leading sector“ wurde zu einem Sorgenkind von Wirtschaft und Politik, ja sogar zu einem Hemmschuh für eine wirtschaftliche Neuausrichtung und eine gezielte zukunftsorientierte Standortpolitik.

Die einzelnen Etappen in dieser Entwicklung, von einer zunächst wachsenden Dominanz bis hin zu einer kriselnden Branche, sind gut an der maritimen Wirtschaft am Standort Bremen abzulesen. Weitsichtige Politiker und Investoren erkannten Anfang des 19. Jahrhunderts die Herausforderungen von Welthandel und Warenverkehr und sorgten dafür, dass mit der Gründung Bremerhavens und dem Bau einer modernen Hafenanlage die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft Bremens gesichert wurde. Gerade in der Unterweserregion entstand während des 19. Jahrhunderts ein leistungsfähiger maritimwirtschaftlicher Komplex. Heinrich Wiegand als Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd und sein Pendant vom Bremer Vulkan, Victor Nawatzki, forderten immer wieder und vehement, die dafür notwendigen Schritte in Angriff zu nehmen.

Weitsichtige Investoren erkannten auch die Notwendigkeit moderner Hafenanlagen und einer leistungsfähigen Logistik. Sie initiierten die Gründung entsprechender Unternehmen in Bremen. Die Bremer Lagerhausgesellschaft avancierte zu einem der größten Betriebe ihrer Art in Europa. Schließlich sorgten Privatbankhäuser und Regionalbanken für eine ausreichende Kapitalmobilisierung. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs verfügte Bremen über eine ausdifferenzierte und wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft, wobei die Werften von der Kriegswirtschaft noch profitierten. Der Norddeutsche Lloyd war zur größten Passagierreederei weltweit avanciert, auch der Bremer Vulkan und die A.G. „Weser“ gehörten zu den größten Unternehmen der Branche. Die Entscheidungsträger in Wirtschaft und Politik Bremens konnten daher zu Recht und voller Stolz auf „ihre“ maritime Wirtschaft als Führungssektor blicken.

Umso größer waren die Anpassungs- und Umstellungsprobleme nach Kriegsende, eine Herausforderung, der sich nicht alle Unternehmen der maritimen Wirtschaft gewachsen zeigten. Gerade während der Weltwirtschaftskrise gerieten selbst die großen Reedereien unter Druck, auch die Werften hatten mit erheblichen Problemen zu kämpfen. Zusammenschlüsse von Unternehmen bildeten oft die einzige Lösung, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und einen Konkurs zu vermeiden. Die Betriebe, welche die Krise überstehen konnten, etwa der Bremer Vulkan und die A.G. „Weser“, profitierten allerdings von den neuen wirtschaftspolitischen Zielsetzungen des NS-Regimes. Im Zweiten Weltkrieg schienen zunehmende Rüstungsaufträge für die Werften geradezu einen neuen „Boom“ in der maritimen Wirtschaft einzuläuten. Die Zahl der Beschäftigten stieg deutlich an, darunter waren allerdings auch Zwangsarbeiter. Die Verstrickung gerade von Werften wie der A.G. „Weser“ und des Bremer Vulkan in die Kriegswirtschaft, ja sogar in die Verbrechen des NS-Regimes, lassen sich nicht leugnen, ebenso wenig die engen persönlichen Allianzen ihrer Entscheidungsträger mit den Funktionsträgern des Regimes. Gleichwohl ist zu konzedieren, dass die Forschung noch erhebliche Anstrengungen zu leisten hat, um das tatsächliche Ausmaß dieser Verstrickungen und ihrer Folgen aufzuarbeiten.

Eine einschneidende Zäsur bildete das Kriegsende. Allerdings ist hier zu differenzieren: Nicht alle Werften sahen sich mit erheblichen Bombenschäden und später mit den Folgen der von den alliierten Siegermächten angeordneten Demontage konfrontiert. Der Bremer Vulkan oder die Rickmers Werft konnten zum Beispiel relativ rasch die Produktion auf nur wenig zerstörten Betriebsanlagen wiederaufnehmen, im Gegensatz etwa zur A.G. „Weser“. Hier ordneten die alliierten Siegermächte eine umfassende Demontage an. Die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft in Bremen wurde dadurch kurzfristig, aber nicht entscheidend beeinträchtigt.

Während des sogenannten Wirtschaftswunders avancierte die Branche erneut zum „leading sec-

tor“ der Wirtschaft in Bremen und seinem Umland. Durch umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur, etwa den Bau neuer Containerterminals, sollte diese Position gesichert werden.

Umso bitterer war während der ab Ende der 1970er-Jahre einsetzenden Werftenkrise die Erkenntnis, dass sich die Wettbewerbsbedingungen in der internationalen Schifffahrt ebenso geändert hatten wie im Schiffbau. Auch in Bremen zeigte man sich der internationalen Konkurrenz immer weniger gewachsen. Die großen Werften mussten ihren Betrieb einstellen, die Zahl der Beschäftigten sank deutlich, das Ausweichen auf andere Segmente des Schiffbaus war nicht immer von Erfolg gekrönt. Der Hinweis, dass andere Standorte der maritimen Wirtschaft mit ähnlichen Problemen zu kämpfen hätten, konnte da kaum trösten. Zudem wurden die Rufe und die Vorwürfe an die Adresse der Politik lauter, man hätte in Bremen eine rechtzeitige und nachhaltige Neuausrichtung der Werften an den neuen Bedingungen versäumt, da Strukturhilfen nicht ausreichend zur Verfügung gestellt wurden. Nicht zu bestreiten ist, dass mehrfach über einen groß dimensionierten Zusammenschluss von Bremer Vulkan und A.G. „Weser“ nachgedacht und verhandelt wurde, allerdings ohne Erfolg. Daher ist es müßig zu spekulieren, ob eine rechtzeitige Fusion unter Gewährung von Finanzhilfen des Bundes und des Landes die Existenz hätte sichern können.

Nicht zu bestreiten ist weiterhin, dass der Wettbewerbsdruck gerade durch die Konkurrenz aus Asien ab den 1970er-Jahren enorm zunahm. Japanische und koreanische Werften konnten ihre Produkte angesichts niedriger Löhne zu Preisen anbieten, die von deutschen Unternehmen nicht zu erreichen waren. Die Folge war, dass die alten und traditionellen Märkte für die maritime Wirtschaft ebenso verloren gingen wie die gewohnten und geschätzten Muster und Verhaltensweisen der sozialen Interaktion. Hatten sich die personellen Netzwerke in der maritimen Wirtschaft Bremens lange Zeit als ein Stabilitätsfaktor erwiesen, so verpuffte ihre Wirkung angesichts der veränderten Wettbewerbsbedingungen zunehmend.

Ist die maritime Wirtschaft Bremens heute eine Krisenbranche? Wie ist ihre Wettbewerbsfähigkeit einzuordnen? Kann die Branche unter Umständen sogar zur alten Stärke zurückkehren?

Eine endgültige Antwort auf diese Fragen fällt schwer. Die massiven Einschnitte, welche die maritime Wirtschaft Bremens in den letzten Dekaden hinzunehmen hatte, lassen sich nicht leugnen. Auch hier zeigt sich, dass jeder wirtschaftliche Strukturwandel oft mit schmerzhaften Anpassungsprozessen verbunden ist.

Inzwischen kann die Branche aber als konsolidiert und wieder wettbewerbsfähig gelten. Durch umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur wurde die Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen deutlich verbessert und der großen Herausforderung durch die Containerschifffahrt Rechnung getragen, allen Schwierigkeiten zum Trotz, die durch die vergleichsweise geringe Wassertiefe der Weser hervorgerufen werden. Daher bleibt zu hoffen, dass sich ambitionierte Großprojekte, etwa der JadeWeserPort, endgültig realisieren lassen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft am Standort Bremen langfristig zu sichern ist. Ebenso können Arbeitsteilung und Vernetzung mit anderen Häfen dafür sorgen, dass sich Bremen im internationalen Wettbewerb behaupten kann.

Auch in der Wertindustrie mehrten sich die Zeichen der Hoffnung. Zum einen siedelten sich in Bremen neue Unternehmen aus der Branche an, etwa Abeking & Rasmussen, zum anderen avancierte die Lürssen-Gruppe durch mehrere Übernahmen zu einem der führenden Unternehmen auf dem Gebiet der maritimen Wehrtechnik.

Für schieren Optimismus besteht dennoch kein Anlass, dafür sorgte etwa der Zusammenbruch der Beluga Shipping und anderer Unternehmen des Reeders Niels Stolberg.

Für einen hoffnungsvollen Blick in die Zukunft gibt es jedoch Gründe genug. Die maritime Wirtschaft am Standort Bremen wird auch im 21. Jahrhundert ihre wichtige Stellung für die Wirtschaft der Stadt und ihres Umlandes ebenso behaupten können wie auf den internationalen Märkten.

Die maritime Wirtschaft Bremens im Wandel

Das im 8. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnte Bremen verdankte seinen Reichtum dem Handel. Übrigens war Bremen bis 1969 Geberland im Länderfinanzausgleich. 1260 trat Bremen erstmals der Hanse bei. Durch den mit der Mitgliedschaft im Hansebund verbundenen Freihandel blühte die Stadt auf. Durch die zunehmende Versandung der Weser wurde es für die Handelsschiffe immer schwieriger, die seit dem 13. Jahrhundert als Hochseekaje genutzte Schlachte und die anderen innerstädtischen Weserhäfen zu erreichen. 1623 wurde der erste künstliche Hafen Deutschlands im flussabwärts gelegenen Vegesack in Betrieb genommen, der Beginn der Verlagerung des Hafenumschlags aus dem Stadtzentrum in Richtung Norden. Diese Entwicklung wurde in Bremen bis ins 20. Jahrhundert fortgesetzt.

Der wesentliche Schritt für die Entwicklung der bremischen Häfen und seiner maritimen Wirtschaft wurde aber bereits 1827 mit der Gründung Bremerhavens gemacht. Zusammen mit der rund 60 km flussabwärts gelegenen Hafenstadt Bremerhaven bildet Bremen das Bundesland Bremen, in dem rund 660.000 Menschen leben. Bremen ist das wirtschaftliche Zentrum in Nordwestdeutschland und Deutschlands fünftgrößter Industriestandort. Bremen und Bremerhaven sind aufs Engste mit dem Meer verbunden. Dies gilt sowohl wirtschaftlich und wissenschaftlich als auch kulturell. Die maritime Wirtschaft ist mit mehr als einem Drittel an der Gesamtwirtschaft einer der wichtigsten Wirtschaftszweige Bremens. Die Bedeutung der Häfen und der Schifffahrt für Bremen zeigt sich nicht zuletzt darin, dass in Bremen fast jeder fünfte Erwerbstätige von den Häfen abhängt. Im Bundesland Bremen beschäftigen rund 1.300 Unternehmen mindestens 40.000 Arbeitnehmer in der maritimen Wirtschaft. Zu-

sätzlich sind zahlreiche indirekt hafengebundene Beschäftigte an der Weiterverarbeitung und am Transport beteiligt. Somit geben die bremischen Häfen mindestens 74.000 Menschen Arbeit.

Aufgrund der Bedeutung der bremischen Häfen hat die Freie Hansestadt Bremen in der Vergangenheit in die Infrastruktur Milliarden investiert. Diese Investitionen, wenn auch im kleineren Umfang, werden kontinuierlich fortgeführt. Ich freue mich daher, dass es gelungen ist, die zukünftige Hafenentwicklung in den aktuellen Haushaltsentwürfen zu verankern. Diese Haushaltsanschlüsse sichern notwendige Unterhaltungsmaßnahmen, laufende Baumaßnahmen und geplante neue Projekte zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bremischen Häfen. Konkret sind das der Ersatzneubau der Columbuskaje mit einem Investitionsvolumen von rund 78 Mio. Euro, der Neubau der Nordmole an der Geeste für rund 25 Mio. Euro, der Neubau der Kaje im Kaiserhafen für 15 Mio. Euro, der Kaje 64 im Fischereihafen für 3 Mio. Euro, der Kaje 66 Vorhafen Nordschleuse für 17 Mio. Euro und weiterer Kajen und Anlagen in Bremerhaven und in Bremen-Stadt.

An den Kajen und Terminals der bremischen Häfen wurden im Jahr 2018 etwa 74 Mio. Tonnen umgeschlagen, davon in Bremen-Stadt etwa 12 Mio. Tonnen. In der Vergangenheit war Bremen-Stadt in erster Linie ein Stückguthafen. Trotz des größten deutschen Stückgutterminals im Neustädter Hafen sind etwa zwei Drittel des stadtbremischen Umschlags Massengüter, die im Industriehafen umgeschlagen werden. Diese werden direkt vor Ort von der ansässigen Industrie, beispielweise den Stahlwerken, weiterverarbeitet. Der größere Standort der bremischen Hafengruppe ist Bremerhaven mit 62 Mio. Tonnen. Massenhafter Stückgutumschlag ist Containerumschlag. Dieser findet in Bremerhaven, mit 5,5 Mio.



Rumeln Maritim Maritime Literatur aus Hamburg St. Pauli.

Jens Bald

„Havarien, Hoffnungen, Helfer Schiffsunglücke in der Emsmündung und vor Borkum“

Von der Römerzeit bis in die Gegenwart schildert das Buch kompakt und spannend die Geschichte von Schiffsunglücken in der Emsmündung und des Seenotrettungswesens auf Borkum.

2. überarbeitete und ergänzte Auflage

Format 148 x 210, 160 Seiten

90 Abbildungen, z. T. in Farbe

15,- €

ISBN 978-3-00-061431-6



Gregor Ulsamer

„Feuerschiff Borkumriff“

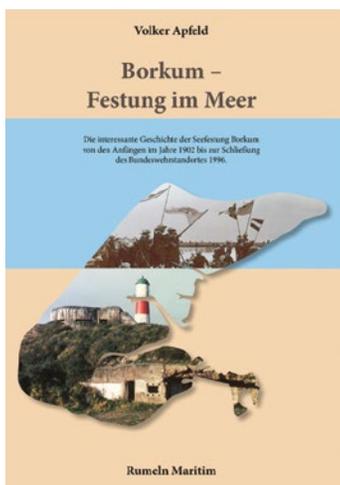
Die Geschichte des Seezeichen- und Nachrichtenwesens an der Küste von 1875 bis zu Gegenwart dargestellt an den Feuerschiffen auf der Position Borkumriff.

Format 148 x 210, 246 Seiten,

220 Abbildungen, davon 30 in Farbe

21,80 €

ISBN 978-3-00-056887-9



Volker Apfeld

„Borkum – Festung im Meer“

Das Buch schildert die fast 100jährige Geschichte des Marinestandortes Borkum und zeigt wie sehr die Insel durch das Militär geprägt wurde.

Format 148 x 210, 160 Seiten,

140 Fotos, davon 30 in Farbe

19,80 €

ISBN 978-3-00-05871-1

Die Bücher sind erhältlich unter
www.rumeln-maritim.de

Standardcontainern Europas viertgrößter Containerhafen, statt. Die vor über 50 Jahren beginnende Containerisierung hat das Gesicht der bremischen Häfen grundlegend verändert. Übrigens: Der erste Container in Deutschland wurde am 6. Mai 1966 im Überseehafen in Bremen von der amerikanischen FAIRLAND entladen und die Revolution im Güterumschlag eingeläutet. Der Umschlag fabrikneuer Kraftfahrzeuge ist ein weiteres prägendes Merkmal des Bremerhavener Umschlagvolumens. Mit 2,2 Mio. Fahrzeugen ist Bremerhaven der zweitgrößte europäische Automobilhafen im Wettbewerb mit Zeebrügge. Die bis zu 100.000 in Bremerhaven für den weiteren Transport zwischengelagerten Pkw lassen auch Laien erahnen, welche Milliardenwerte im Hafen bewegt werden. Die Steuerung und Koordination dieser Warenströme war und ist eine Kernaufgabe der Hafenvirtschaft. Bereits im Jahr 1973, also lange, bevor das Schlagwort „Digitalisierung“ in aller Munde war, ging mit der Datenbank Bremische Häfen das erste Hafeninformationssystem der Welt in Betrieb. Seitdem wird in Bremen die Digitalisierung vorangetrieben. Der Kompetenzverbund Industrie 4.0, welcher Bremer Unternehmen und Institute miteinander vernetzt, sei hier beispielhaft genannt. In Bremen wird ein besonderer Fokus auf die Bedürfnisse der kleineren und mittleren Unternehmen gelegt. Gerade diese Unternehmen sind hochgradig flexibel, verfügen aber im internationalen Wettbewerb nicht über die gleichen Ressourcen wie die „Global Player“. Um sie zu stärken, organisieren wir unter anderem Innovationsforen und Innovationswerkstätten, finanzieren Forschungs- und Entwicklungsprogramme, leisten umfassende Beratung und bieten eine zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Digitalisierung an – das DIGILAB in Bremen. Digitalisierung ist derzeit in der maritimen Branche ein großer Themenschwerpunkt. Neben originären logistischen Aufgaben geht es zukünftig um die Frage, welche neuen Formen der Zusammenarbeit und welche neuen digitalen Geschäftsmodelle zukünftig in der „Supply Chain“ und im Hafenumschlag entstehen werden. Viele digitale Lösungen sind bereits einsatzfähig: Satellitenna-

vigation, Wetterdaten in Echtzeit, Fernsteuerung von Krananlagen, Sensortechnik für die Unterstützung von Instandhaltungsprozessen und für die Effizienzoptimierung an Bord, intelligente Container für optimierten Transport und Nachverfolgung oder automatisierter elektronischer Datenaustausch von Schiff zu Schiff sowie von Schiff zu Land. Autonom bzw. teilautonom fahrende Schiffe können nach Expertenmeinung zwischen 2020 und 2040 zur Marktreife gelangen.

Die Themenvielfalt der Digitalisierung verlangt nach intensivem Wissensaustausch. Dieser ist eine Voraussetzung für Innovationen. Bremen ist ein idealer Standort für diese Prozesse. Bremen bietet eine hervorragende Forschungslandschaft und ist der deutschlandweit führende Standort des Innovationsclusters Luft- und Raumfahrt. Die maritime Wirtschaft in Bremen besitzt eine herausragende Bedeutung. Sie ist eine vielfältige Hochtechnologiebranche mit ausgeprägter Innovationsstärke und besteht aus etwa 1.500 Unternehmen sowie wissenschaftlichen Einrichtungen. Aber auch der Schiffbau und seine Zulieferer prägen das maritime Gesicht Bremens. Über 5.000 Beschäftigte sind in drei Seeschiffswerftgruppen tätig. Weiterhin besteht im gesamten Unterweserraum ein großes Geflecht aus mehreren kleineren Werften und über 200 Zulieferern. Der Bremer Windenergiesektor besteht aus 100 Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette mit 4.000 Beschäftigten, davon etwa die Hälfte im Offshorebereich. Auch hier verfügt Bremen über eine einzigartige Forschungs- und Ausbildungsinfrastruktur mit Bachelor- und Master-Studiengängen für Wind- und erneuerbare Energie.

Bremen als Hafen- und Industriestandort hat in den letzten Jahrzehnten und in den Jahrhunderten davor immer auf veränderte Prozesse reagiert und diese auch maßgeblich mitgestaltet und den Status als Seehandelsstandort erkämpft. Das frühe Aufgreifen von Chancen und Innovationen machten schon immer den Erfolg der bremischen Häfen und des maritimen Standortes aus. Die maritime Wirtschaft im Land Bremen ist quicklebendig, innovativ und für die Zukunft bestens gerüstet.

Das POLARSTERN-Konzept

Stichtag der neuen deutschen Polarforschung ist der 12. Dezember 1979. Damals, vor 40 Jahren, verabschiedete das Bundeskabinett das Antarktisprogramm der Bundesrepublik. Drei wesentliche Investitionen wurden beschlossen: Ein Polarinstitut, eine Überwinterungsstation und ein Polarforschungs- und Versorgungsschiff sollten den Beitritt zum internationalen Antarktisvertrag begleiten und uns ein völkerrechtliches Mitspracherecht zum Schutz und zur Nutzung des sechsten Kontinents und des Südpolarmeeres sichern. Der Beschluss konnte erstaunlich schnell umgesetzt werden, weil die Hauptakteure in Regierung, Wissenschaft und Wirtschaft an einem Strang zogen, nachdem im Vorfeld ein schlüssiges Konzept entwickelt und der Standortstreit für das Polarinstitut durch den Bundeskanzler entschieden worden waren. 1981 wurde das Alfred-Wegener-Institut für Polarforschung in Bremerhaven gegründet. Im gleichen Jahr nahm die Georg-von-Neumayer-Station in der Antarktis ihre Arbeit auf.

Für das Schiff waren die Planungen Ende 1979 schon weit fortgeschritten. Horst Grunenberg,

Bremerhavener Bundestagsabgeordneter der SPD, hatte seit 1978 für den Beitritt der Bundesrepublik zum Antarktisvertrag und die Mitgliedschaft in dessen Konsultativrunde geworben. Er hatte die Kosten für ein Versorgungs- und Forschungsschiff auf 100 Mio. DM geschätzt, das ist die Hälfte dessen, was POLARSTERN später tatsächlich gekostet hat. Für das Bundesforschungsministerium, vor allem den zuständigen Referenten Herwald Bungenstock, einen erfahrenen marinen Geophysiker, standen anfangs die Versorgung der Neumayer-Station und die Expeditionen auf den antarktischen Kontinent im Vordergrund. Ein starker eisbrechender Transporter sollte gebaut werden. Die Meeresforscher forderten ein eisgängiges Forschungsschiff, das allen meereswissenschaftlichen Disziplinen dienen sollte. Der Gedanke, für Stationsversorgung und Meeresforschung zwei getrennte Schiffe zu bauen, wurde jedoch schnell verworfen.

Die polaren Interessen der westdeutschen Meeresforscher waren weit gestreut: Die Ozeanographen wollten die Wechselwirkungen zwischen



Der Verfasser vor dem Rumpf der POLARSTERN in der Bauwerft Howaldtswerke-Deutsche Werft in Kiel, Winter 1981/1982. (Foto: Deutsches Polararchiv Alfred-Wegener-Institut)



POLARSTERN im Juli 2013 im Weddellmeer: Einsatz der Bordscheinwerfer. (Foto: Alfred-Wegener-Institut/Stefan Hendricks CC-BY 4.0)

Ozean, Atmosphäre und Meereis studieren und in globale Klimamodelle einbauen, die Meereschemiker interessierten die CO_2 -Speicherung und die Stoffkreisläufe in den Polarmeeren, während sich Meeresgeologen um die Rekonstruktion der Klimageschichte und der globalen Zirkulation anhand von Sedimentproben bemühten. Meeresbiologen hatten schon 1975 begonnen, die Verbreitung des Krill und der antarktischen Fische großräumig zu erfassen, damals notgedrungen nur im eisfreien Wasser. Sie wollten nun das Meereis als Lebensraum und das Plankton und Benthos in den eisbedeckten Teilen des Südozeans studieren. Generell war man sich einig, dass das Schiff bipolar, d.h. auch im Nordpolarmeer eingesetzt werden sollte. Vergleiche der Struktur und Funktion der Ökosysteme von Antarktis und Arktis schienen sehr verlockend. Seit nunmehr 36 Jahren bereist POLARSTERN regelmäßig beide Polarregionen.

Bis zum Einsatz der POLARSTERN beschränkte sich die Meeresforschung in der Antarktis – von einzelnen unfreiwilligen Überwinterungen abgesehen – nur auf die warme Jahreszeit und die

Seegebiete, die dann weitgehend eisfrei sind. Unser Schiff sollte auch im Winter und im Packeis im Südpolarmeer arbeiten können. Wie in der Meeresforschung üblich, waren die Forschungsthemen miteinander verzahnt und riefen nach multidisziplinären Forschungsprojekten. Auch war internationale Arbeitsteilung und Zusammenarbeit gefragt. Im westlichen Europa gab es kein Forschungsschiff, das auch im antarktischen Packeis multidisziplinäre Forschungsprojekte mit starker internationaler Besetzung durchführen konnte. Hier bestand also eine freie Nische in der internationalen Polarforschung. Wenn diese von einem leistungsfähigen deutschen Polarforschungsschiff gefüllt würde, hätte die Bundesrepublik einen starken Platz in der internationalen Polarforschung gewonnen.

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft beauftragte eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Bremerhavener Meeresbiologen Sebastian Gerlach mit der Spezifikation der Anforderungen an ein Schiff, das neben den logistischen Aufgaben auch der marinen Polarforschung dienen sollte, d.h. ein eisgängiges Forschungsschiff für alle Polar-



Ein Bordhubschrauber der POLARSTERN startet zu einem Meereisdicken-Messflug, Juli 2013. (Foto: Alfred-Wegener-Institut/Mario Hoppmann CC-BY 4.0)

meere, groß genug, die Wünsche der deutschen Meeresforscher – nicht nur im Alfred-Wegener-Institut – zu erfüllen. Hoch waren die Erwartungen und gering die Erfahrungen. Unklarheit herrschte hinsichtlich der Eisverhältnisse. Eingedenk der Schicksale von Shackletons ENDURANCE und Filchners DEUTSCHLAND im winterlichen Packeis des Weddellmeeres plante man unfreiwillige Überwinterungen ein. Noch bei einer unrealistischen Außentemperatur von $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ sollten lebenswichtige Kernräume erträglich temperiert bleiben und damit den Menschen an Bord notfalls eine sichere Überwinterung bieten. Auch an die Eisbrechfähigkeiten des Schiffes wurden sehr hohe Anforderungen gestellt. Für die autarke Entladung schwerer Container und Schneefahrzeuge auf die hohe Schelfeiskante brauchte man große Kräne an Deck mit weiter Ausladung. Aus Sicht der Logistik strebte man also einen veritablen Eisbrecher an mit großen Laderäumen und Ladegeschirren. Für die Unterkunft der Besatzung und der Bau-, Forschungs- und Überwinterungsteams forderte die Seerberufsgenossenschaft Außenkabinen über der Wasserlinie. Aus simplen

Gründen der Geometrie wurde das Schiff sehr voluminös. Bequeme Gemeinschaftsräume wurden im Schiffsinneren untergebracht und gaben dem Schiff einen Hauch gastlicher Großzügigkeit. Schwimmbad und Sauna erschienen mir bei der Planung als stilloser Luxus. Auf langen Reisen wurden sie jedoch zu wichtigen Plätzen der Entspannung und Kommunikation.

Wie waren nun die Forderungen der Logistik für die Versorgungsfahrten im Eismeer mit dem Wunsch der Meereswissenschaftler nach einem Forschungsschiff zu vereinbaren, das sowohl im Meereis als auch im offenen stürmischen Südpolarmeer operieren sollte? Eisbrecher haben normalerweise ein schlechtes Seegangsverhalten. Dank ihres enormen Tiefgangs von $11,4\text{ m}$ liegt POLARSTERN aber in schwerer See erstaunlich ruhig. Dafür passt sie aber in kaum einen Hafen des südlichen Afrika oder Südamerikas.

Auf dem Schiff sollten alle marinen Disziplinen gute Arbeitsmöglichkeiten haben. Für Luftchemiker und Geologen sowie für Ozeanographen und Biologen musste gleichermaßen gesorgt werden. Letztere wünschten sich einen Trawler, der zu-

gleich eine „schwimmende Forschungsstation für die langfristige Beobachtung und für experimentelle Arbeit mit Meeresorganismen“ sein sollte. Die Antwort war: weg von disziplingebundenen Speziallabors hin zu Großraumlabor und zu Stellplätzen für Laborcontainer, die an Land für die spezielle Expedition eingerichtet, an Bord an die Versorgungsleitungen angeschlossen werden und dann im Prinzip vom ersten Tag an arbeitsfähig sein können. Nach der Expedition wandert der Container, beladen mit Proben und Daten, zurück ins Heimatinstitut. Dieses Grundkonzept der Flexibilität hat sich bewährt.

In der Planungsphase gewann das Schiff immer mehr an Länge, Breite und Höhe – entsprechend wuchs der Preis. Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) unterstützt vom Ingenieurbüro SCHIFFKO in Hamburg entwickelte einen neuen Eisbrechertyp, bei dem die gebrochenen Eisschollen unter das benachbarte Eis geschoben werden sollten, um die Schiffsschrauben zu schonen. Um Schleswig-Holstein hinwegzutragen über die Standortentscheidung für das Polarinstitut in Bremerhaven, wurde der gewaltige Rumpf des Schiffes bei Howaldt in Kiel gebaut und zur Ausrüstung nach Rendsburg in die Werft Nobiskrug geschleppt.

Ende 1982 wurde POLARSTERN feierlich in Dienst gestellt. Bei solchen Veranstaltungen können Politiker stolz auf ihr Tun zum Wohle der Wissenschaft und Gesellschaft hinweisen. Für Erprobungen blieb wenig Zeit vor der Überführungsfahrt nach Kapstadt unter Ernst Augstein als Fahrleiter und Lothar Suhrmeyer als Kapitän. Dort in Kapstadt übernahm ich die Fahrleitung. Meine Antarktis-erfahrungen beschränkten sich auf Fahrten mit der WALTHER HERWIG und JOHN BISCOE sowie einem chilenischen Kreuzfahrtschiff im weitgehend eisfreien Wasser von Scotiasee und Bransfieldstraße. An Bord waren viele der „Großen“ der deutschen Meeres- und Klimaforschung versammelt. Sie wollten sich ihren Jugendtraum einer Antarktis-expedition erfüllen. Abendliche Seminare wurden zu einer Meeresakademie für Wissenschaftler und die lernbegierigen Schiffsoffiziere.

Spannend war die Entwicklung des Arbeitsverhältnisses zwischen dem von der Hierarchie einer großen Reederei geprägten Kapitän und dem ehrgeizigen Fahrleiter. Wissenschaftler sind, wenn es um ihre eigenen Forschungsvorhaben geht, Egoisten. An Bord will jeder zu seinem Recht kommen, insbesondere wenn er jung ist und unter Erfolgsdruck steht. Aber was ist sein Recht unter den Zwängen eines engen und



Gänsehautmoment und historischer Augenblick: Am 28. Juni 2019 empfängt Deutschlands ältestes Polarforschungsschiff GRÖNLAND die POLARSTERN – 23 Jahre nach der letzten Begegnung der beiden Schiffe. (Foto: © Steffen Spielke)



Meereisphysiker des Alfred-Wegener-Instituts bei auffrischendem Wind und zunehmender Schneedrift bei der Arbeit. (Foto: Alfred-Wegener-Institut/Stefan Hendricks CC-BY 4.0)

unsicheren Zeitplanes? So muss der Fahrtleiter Ansprüche der Einzelnen gegeneinander abwägen, Streit schlichten, Querulanten isolieren, Sündenböcke gegen Mobbing in Schutz nehmen und Zaghafte und Ungeschickte stützen. Immer wieder muss der Fahrtleiter die Balance suchen zwischen dem vorgegebenen Programm und den akuten Sonderwünschen, die aus neuen Befunden und Eingebungen einzelner Wissenschaftler geboren werden. In einem dieser Wünsche steckt vielleicht eine wissenschaftliche Sensation. Um dies zu erspüren und gegebenenfalls ein benötigtes Zeitfenster einzuräumen, muss der Fahrtleiter ein guter Meereswissenschaftler sein und zugleich menschliche Autorität besitzen. Er soll auch Entertainer sein. Auf langen Reisen muss gesellig gefeiert werden. Anfangs war das regelmäßige Bordkino ein gern frequentierter Ort der Begegnung, heute hockt man mehr „auf Kammer“ und unterhält sich elektronisch. In der guten alten Zeit vor 100 Jahren bekamen der Kapitän und der Expeditionsleiter zum Antritt der Reise ihre „Sailing Order“, über deren Erfüllung sie erst nach Ende der Reise Rechenschaft ablegten. Heute leben sie in ständiger Kommunikation mit der Reederei und dem Heimatinstitut. Das macht viel Arbeit und schafft Unruhe.

POLARSTERN wird privat bereedert und vom Polarinstitut betreut und eingesetzt. Sie steht aber allen Wissenschaftlern deutscher Institute offen. Auch ist viel Platz für ausländische Einzelforscher und

Arbeitsgruppen eingeplant. Als Faustregel galt bald, dass je ein Drittel Mitarbeiter des Polarinstituts, anderer deutscher Institute und aus dem Ausland an Bord waren. Besonders in den ersten Jahren trugen die Ausländer dank ihrer langjährigen Erfahrungen viel zum Aufbau der jungen deutschen Polarforschung bei. Umgekehrt halfen wir später Jungwissenschaftlern aus Südamerika, Indien und China, erste Kenntnisse der marinen Polarforschung zu sammeln. 1988/89 stellten wir das Schiff fünf Monate lang der European Science Foundation für EPOS – European POLARSTERN-Study – zur Verfügung.

Ich behaupte: POLARSTERN ist das beste Polarforschungsschiff der Welt. Das ist eine kühne Behauptung, besonders wenn man bedenkt, dass das Schiff fast 40 Jahre alt ist. Die Schiffbauer können stolz sein auf ihr Werk, POLARSTERN hat die Erwartungen der Logistiker und Forscher sehr gut erfüllt. „Brücke und Maschine“ sind sehr pfleglich mit ihrem Schiff umgegangen und die Midlife-Überholung mitsamt der Entrümpelung hat dem Schiff gutgetan. So ist POLARSTERN auch heute noch ein treuer Versorger unserer Stationen und das wichtigste Instrument der deutschen marinen Forschung im Nord- und Südpolarmeer. Sie ist der große Beitrag Deutschlands zur internationalen Gemeinschaft der Polarforschung. Das laufende Unternehmen „MOSAIC“ mit der Überwinterung des Schiffes im arktischen Meereis ist dafür ein besonders eindrucksvolles Beispiel.

Protokoll der Mitgliederversammlung des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 4. Mai 2019, im Vortragssaal der Hochschule Bremerhaven, Haus T

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 12:15 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:

Barbara Siliamova

Rechnungsprüfer:

Harald Krämer

Hans-Walter Keweloh

Tagesordnung

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte
2. Genehmigung des Protokolls vom 14.06.2018 der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018 (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2018, S. 18–25)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 04.05.2019
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 2018 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann
7. Bericht der Rechnungsprüfer, Herr Krämer und Herr Keweloh
8. Entlastung des Vorstands
9. Wahl der Rechnungsprüfer
10. Wahl eines neuen Schriftführers
11. Verschiedenes

TOP 1 Eröffnung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Schütte

Herr Schütte eröffnet die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde. Ein besonderes Willkommen geht an die geschäftsführende Direktorin des Museums, Frau Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, und den kaufmännischen Geschäftsführer, Herrn Konrad Otten. Herr Schütte gibt bekannt, dass Frau Prof. Dr. Kleingärtner im Verlauf der Versammlung noch zu den Vorhaben des Museums, vor allem im Hinblick auf den Museumshafen, sprechen wird. Herr Schütte erklärt, dass die diesjährige Mitgliederversammlung aufgrund der Baumaßnahmen im DSM an ungewohntem Ort stattfindet und dies wohl auch für die Versammlung im kommenden Jahr so sein wird. Er dankt der Leitung der Hochschule Bremerhaven für die gewährte Gastfreundschaft.

Ein weiterer Dank geht an Herrn Prof. Dr. Axel Bochert, der am Morgen in einem sehr interessanten Vortrag zum Thema „Meeresenergien: Gezeiten, Wellen und Strömungen für unsere zukünftige Energieversorgung“ Einblick in die Möglichkeiten der Energiegewinnung aus Wasserkraft gegeben hat. Ausgehend von den Klimaänderungen, mit denen wir es in der Gegen-



Das diesjährige Rahmenprogramm führte die Vereinsmitglieder nach Bremen in die Zentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. (Foto: Bernd Schumann)

wart zu tun haben, zeigte er anhand verschiedener Beispiele Perspektiven für in Europa selbst produzierte erneuerbare Energien. Im Anschluss an den Vortrag gab es die Möglichkeit, Fragen zum Thema an Prof. Dr. Bochert zu stellen, was von den anwesenden Fördervereinsmitgliedern intensiv genutzt wurde. Inhaltlich bezogen sich die Fragen u.a. auf die Machbarkeit und die Erfolgchancen der vorgestellten Methoden der Energiegewinnung, auf die Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf die Fischbestände, und die Zusammenarbeit im europäischen Raum.

Auch wenn in diesem Jahr mit 125 Anmeldungen (Vorjahr: 170) sich deutlich weniger Teilnehmer zur Mitgliederversammlung angemeldet haben, geht Herr Schütte davon aus, dass es weiterhin ein großes Interesse am Förderverein gibt. Aber der demografische Wandel wirkt sich natürlich auch auf die Mitglieder im Verein aus.

Frau Schulz, die mit dieser Versammlung ihre Funktion als Schriftführerin abgeben wird, hat auch in diesem Jahr ein attraktives Rahmenprogramm organisiert, zu dem sich die meisten Anwesenden angemeldet haben. Das betrifft sowohl die Busfahrt nach Bremen zur Besichtigung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchi-

ger (DGzRS) wie auch die für Sonntag geplante Besichtigung der Baustelle DSM unter Führung von Herrn Otten und des Architekten Herrn Wiedenroth.

Bevor Herr Schütte in die bekannte Tagesordnung einsteigt, bittet er die Anwesenden, sich von den Plätzen zu erheben und gemeinsam der in den letzten zwölf Monaten verstorbenen Mitglieder zu gedenken. Stellvertretend für die verstorbenen 31 Mitglieder nennt er folgende Namen: Reinhard Hardegen, Gabriele Kirchhoff, Egon Wehmeyer, Ellen Rösing, Dieter Barner, Birgit Mäding und Hartmut Seidack. Herr Schütte bekundet, dass der Verein allen verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren wird, und bedankt sich, dass sich die Anwesenden von ihren Plätzen erhoben haben.

TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018

Herr Schütte bittet um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 05.05.2018, welches den Mitgliedern mit Übersendung von Heft 2.2018 der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 04.05.2019

Herr Schütte bittet nun um Genehmigung der Tagesordnung der heutigen Mitgliederversammlung, die mit der Einladung im Dezember 2018 verschickt wurde. Anträge zur Änderung sind keine vorgelegt worden.

Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

Bevor Frau Kleingärtner laut Tagesordnungspunkt 4 die Arbeit und die Vorhaben des Museums darstellt, berichtet Herr Schütte kurz über die Mitgliederentwicklung und die Förderaktivitäten des letzten Jahres.

Leider gab es auch im letzten Jahr einige Austritte, die in den meisten Fällen gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen geschuldet waren. Glücklicherweise konnte der Förderverein aber auch 42 neue Mitglieder aufnehmen, was aber nicht zur Kompensation der Austritte gereicht hat. Eine detaillierte Aufstellung zur Entwicklung der Mitgliederzahl folgt in TOP 5, dem Bericht der Schriftführerin.

Wie im Weihnachtsbrief 2018 mitgeteilt, wurden im vergangenen Jahr Fördermaßnahmen in Höhe von ca. 162.000 Euro vom Vorstand genehmigt. Die Ansparrücklage für die SEUTE DEERN wurde hinsichtlich des Verwendungszwecks erweitert und kann jetzt für das Port Center (den Museumshafen) und die SEUTE DEERN verwendet werden. Daraus wurden 100.000 Euro für das Schiff SEEFALKE und 30.000 Euro für eine Ideenskizze Port Center/SEUTE DEERN zugesagt. Damit wären noch 170.000 Euro aus der Ansparrücklage verfügbar.

Verantwortlich für die Gestaltung des Port Centers und die Maßnahmen rund um die SEUTE DEERN ist seitens des Museums Herr Dr. Kröger, der auch Besatzungsmitglied der GRÖNLAND ist.

In der letzten Vorstandssitzung im Februar dieses Jahres wurden vier Förderanträge mit einer Gesamtsumme von ca. 64.000 Euro genehmigt.

Der Vorsitzende bittet nun Frau Prof. Dr. Kleingärtner, über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des DSM zu berichten.

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 an ungewohnter Stelle, aber immerhin in Sichtweite des DSM. Sie lobt noch einmal den tollen Vortrag von Prof. Dr. Bochert am Morgen, der sehr gut geeignet war, um das Thema Mensch und Meer näher kennenzulernen. Im Folgenden wird sie auf die drei Schwerpunktthemen Bau, Port Center/SEUTE DEERN und die zukünftige Ausstellung eingehen.

Einen Einblick in die Veränderungen am DSM, die mit der Gebäudesanierung und Ausstellungsneugestaltung verbunden sind, gibt u.a. die am Sonntagmorgen stattfindende Führung, zu der Frau Prof. Dr. Kleingärtner noch einmal herzlich einlädt. Herr Otten und Herr Wiedenroth werden durch das Haus führen, wobei sich im leer geräumten Scharounbau der Blick auf die Besonderheiten der Architektur Scharouns eröffnet. Der erste Teil der Sanierungsmaßnahmen wird Ende Mai mit dem Bezug der Büros in der Koggehalle abgeschlossen sein. Ab September wird dann die umfangreiche Sanierung des Scharounbaus beginnen, die nicht vor 2021/22 abgeschlossen sein wird. Für die Ausstellungsneugestaltung sind in einem Wettbewerbsverfahren zunächst vier Agenturen in der engeren Auswahl. Mitte Mai müssen diese sich mit ihren Vorstellungen präsentieren.

Für einen zweiten Standort des DSM findet am 6. November die Grundsteinlegung im Fischereihafen statt. Mit dem Neubau eines Forschungsdepots wird die gegenwärtige Interimslösung für die Unterbringung der Museumsobjekte ebenfalls im Fischereihafen beendet sein. Frau Prof. Dr. Kleingärtner lädt die Anwesenden für 2020/21 ein, das neue Forschungsdepot zu besichtigen.

Mit der Neugestaltung des Museumshafens wird es um die Frage gehen, wie man über die Gestaltung des Außengeländes die Menschen für das Museum interessieren kann. Herr Dr. Kröger ist am DSM der Ansprechpartner für Fragen rund um das Port Center und die SEUTE DEERN. Das Konzept

für die Belebung des Außengeländes besteht in der Verbindung von historischem Blick auf den Hafen und gegenwärtigem Hafengeschehen. Die Restaurierung der SEUTE DEERN soll dabei nicht hinter den Kulissen erfolgen, sondern in einer Art „gläserner Werft“ dem Publikum zugänglich gemacht werden. Die Finanzierung der Restaurierung des historischen Seglers durch den Bund ist gesichert. Für die zunächst notwendige Finanzierung der Planungskosten gibt es ebenfalls die Zusage vom Land Bremen und der Stadtgemeinde Bremerhaven.

Frau Prof. Dr. Kleingärtner geht kurz auf den bedauerlichen Brand auf der SEUTE DEERN am 15.02. dieses Jahres ein. Nach einem Schwelbrand, der vermutlich in der Küche ausgebrochen ist, existiert das Restaurant auf dem Schiff leider nicht mehr.

Im letzten Teil ihrer Rede gibt Frau Prof. Dr. Kleingärtner einen Ausblick auf die zukünftige Gestaltung der Ausstellung. Am 16.05. wird zunächst die Ausstellung „360° POLARSTERN“ eröffnet. Es handelt sich hierbei um die erste Ausstellung in Virtual Reality zur POLARSTERN. Der Besucher erhält einen Einblick in das Leben, Forschen und Fahren an Bord eines Forschungsschiffes. Rund elf Monate wird diese Ausstellung zu sehen sein.

Viele Veranstaltungen werden auch rund um den 100. Geburtstag der SEUTE DEERN stattfinden, wozu Frau Prof. Dr. Kleingärtner die Mitglieder des Fördervereins für den 21.06. einlädt. Für diejenigen, die nicht so oft nach Bremerhaven kommen können, verweist Frau Prof. Dr. Kleingärtner auf zwei neue Booklets, die mit Unterstützung des Fördervereins unter Leitung von Herrn Hoops erstellt wurden.

Da von den Anwesenden keine weiteren Fragen an Frau Prof. Dr. Kleingärtner gestellt werden, bedankt sich Herr Schütte für den Vortrag und lobt noch einmal die hochinteressante Ausstellung zur POLARSTERN, die u.a. mit Unterstützung des Fördervereins geschaffen wurde.

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

Frau Schulz begrüßt die Mitglieder und bedankt sich für die Möglichkeit, die Mitgliederversammlung in den Räumen der Hochschule durchführen zu können. Ein besonderer Dank geht auch an ihre Tochter und deren Team, die tatkräftig bei der Vorbereitung und Organisation der Veranstaltung geholfen haben.



Volles Haus bei den Seenotrettern: Zahlreiche Mitglieder informierten sich über die Arbeit der DGZRS. (Foto: Bernd Schumann)



Zum Programm gehörte auch eine Besichtigung der hauseigenen Werfthalle der Seenotretter. (Foto: Bernd Schumann)

Frau Schulz stellt den Anwesenden die heutige Protokollführerin, Frau Siliamova, vor, die im Museum als Hauptbuchhalterin arbeitet.

Frau Schulz erklärt, dass dies heute ihre letzte Mitgliederversammlung als Schriftführerin des Fördervereins ist. Sie legt dieses Amt nieder und übergibt die Aufgaben an Herrn Rebstock, der sich später noch selbst vorstellen wird. Bereits seit Januar wurde Herr Rebstock durch Frau Schulz in sein neues Aufgabengebiet eingeführt, so dass Frau Schulz überzeugt ist, das Amt in gute Hände zu legen.

Dann geht Frau Schulz auf die Entwicklung der Mitgliederzahlen ein. Die derzeit 2.617 Mitglieder entsprechen einem Beitragsaufkommen von 35.783 Euro. Ende des Jahres waren es noch 2.731 Mitglieder, und bei der letzten Mitgliederversammlung hatte der Verein noch 2.775 Mitglieder. Den seit Mai 2018 neu eingetretenen 42 Personen stehen Abgänge von 145 Personen gegenüber. Außerdem wurden 55 Mitglieder aus der Kartei gestrichen, die ihren Beitrag auch nach mehrmaliger Mahnung nicht gezahlt haben. Zurzeit gibt es noch offene Beiträge von 5.564 Euro. Den Rückgang der Mitgliederzahlen führt Frau Schulz auf den demografischen Wandel und

auf die wenigen Neuzugänge zurück. Die Werbung für den Verein läuft im Moment nur über die Kasse in der Koggehalle, und während der Umbauphase des Museums ist auch für die Zukunft mit einer langen Durststrecke zu rechnen. Anschließend erläutert Frau Schulz einige Details zum diesjährigen Programm:

Nach dieser Versammlung wird zum Mittagessen in die Mensa der Hochschule geladen. Dankenswerterweise hat sich die Mannschaft der Mensa unter der Leitung von Küchenchef Herrn Norden grün bereit erklärt, für die SEUTE DEERN und Herrn Schmidt einzuspringen. Nach dem Essen geht es mit zwei Bussen nach Bremen zur Geschäftsstelle der DGzRS. In Bremen werden die Mitglieder von Herrn Gerke und Herrn Meyer erwartet, die den Gästen einen Einblick in die Arbeit der Seenotretter geben werden.

Am Sonntag wird es um 10:00 Uhr im DSM eine Führung durch die Baustelle geben. Der kaufmännische Geschäftsführer des Museums, Herr Otten, und der Architekt Herr Wiedenroth werden durch das Haus führen und auf die Besonderheiten der Architektur aufmerksam machen, die sich durch die Räumung des Scharounbaus erstmals offen zugänglich zeigen.

Am 14.05.2019 wird es eine Sonderführung von Herrn Hollmeier für die Mitglieder des Fördervereins durch die neue Sonderausstellung „360° POLARSTERN“ geben, die dann am 16.05. offiziell eröffnet wird.

Am Ende ihrer Darlegungen bedankt sich Frau Schulz bei den Kollegen des Vorstands und hier vor allem bei Herrn Schütte für die gute Zusammenarbeit. Oft genügte schon ein kurzes Telefonat, um viele Probleme auf dem „kleinen Dienstweg“ zu beheben. Des Weiteren gilt der Dank von Frau Schulz den „Kollegen“ im DSM, die immer ein offenes Ohr hatten und nicht zuletzt auch dazu beigetragen haben, dass Frau Schulz die letzten elf Jahre immer gern ins Museum gekommen ist. Ein herzlicher Dank gilt selbstverständlich auch den Mitgliedern des Fördervereins, die immer zahlreich zu den Versammlungen gekommen sind und gern an den Begleitprogrammen teilgenommen haben.

Zum Schluss verweist Frau Schulz noch auf die nächste Mitgliederversammlung, die am 2. Mai 2020 stattfinden wird.

Da es keine weiteren Fragen zum Vortrag von Frau Schulz gibt, dankt der Vorsitzende zunächst für den Vortrag und wertet den Applaus der Mitglieder dafür als einen Vorgeschmack auf die unter TOP 11 noch folgende offizielle Verabschiedung von Frau Schulz als Schriftführerin des Fördervereins. Dann bittet Herr Schütte den Schatzmeister des Vereins, Herrn Claus Brüggemann, die Rechnungslegung für das Jahr 2018 vorzutragen.

TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2018 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann

Herr Brüggemann begrüßt die Anwesenden und dankt ihnen für das Interesse und ihre Teilnahme an der Versammlung. Insgesamt ist der Förderverein in Bezug auf die finanzielle Situation in einer „komfortablen Verfassung“. Die Gründe dafür sieht Herr Brüggemann in den Mitgliedsbeiträgen und den Spenden an den Verein. In diesem Zusammenhang richtet er einen gesonderten Dank an die Geschäftsführung der Firma Addicks & Kreye.

Anschließend erläutert Herr Brüggemann die Positionen der Bilanz 2018. Danach belaufen sich die liquiden Mittel zum Ende des Jahres 2018 auf ca. 604.000 Euro, die sich vor allem auf Konten der Weser-Elbe Sparkasse und der Sparkasse Bremen befinden. Das ausgewiesene Vereinskaptial ist im Vergleich zum Vorjahr um ca. 40.000 Euro angestiegen und beträgt Ende 2018 rund 107.000 Euro. Reservierungen für genehmigte Förderanträge wurden in Höhe von etwa 481.000 Euro ausgewiesen. Darin enthalten ist der Bestand vom 01.01.2018 mit ca. 466.600 Euro. Dazu kamen im Laufe des Jahres rund 162.000 Euro und verbraucht wurden 143.000 Euro. Die Auflösungen beliefen sich auf fast 5.000 Euro. Damit ergibt sich insgesamt eine Bilanzsumme von ca. 604.000 Euro. Die genauen Zahlen können den am Ende des Raums ausgehängten Übersichten entnommen werden. Auf die Frage eines Mitglieds nach den am 01.01.2018 vorhandenen Förderanträgen erklärt Herr Brüggemann, dass sich dahinter Mittel für die Sanierung der SEEFALKE, der GRÖNLAND, des Wasserstandsanzeigers und vor allem die Ansparrücklage für die SEUTE DEERN (jetzt Port Center) verbergen.

Im weiteren Verlauf erläutert der Schatzmeister die Einnahmen und Ausgaben des Vereins, wie sie in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführt werden. Fast 38.000 Euro bei den Erträgen stammen aus den Mitgliedsbeiträgen. Herr Brüggemann weist an dieser Stelle darauf hin, dass ein starker Verein also sehr wichtig ist. Rund 204.000 Euro stammen aus Spenden. Der Summe der Erträge von insgesamt 242.500 Euro stehen Aufwendungen von etwas mehr als 203.000 Euro gegenüber. Diese sind mit ca. 157.500 Euro für genehmigte Förderanträge reserviert worden. Fast 33.000 Euro sind Verwaltungsaufwendungen und knappe 13.000 Euro wurden für die Hefte der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT aufgewendet.

Damit ergibt sich ein Jahresüberschuss von mehr als 39.000 Euro. Auch hier können die genauen Zahlen den aufgehängten Übersichten entnommen werden.

Es gibt keine Fragen an den Schatzmeister. Herr Schütte dankt Herrn Brüggemann, der seine Ar-

beit für den Verein ehrenamtlich leistet. Herzlichen Dank richtet er auch an die Mitglieder, denn die Zahlen des Vereins sind auch deshalb so gut, weil sich die Mitglieder so gut einbringen. Im Anschluss bittet er Herrn Krämer um den Bericht der Rechnungsprüfer.

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 2018 auftragsgemäß geprüft haben. Die Prüfung wurde am 14.03. und am 25.04.2019 durchgeführt. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden vorgelegt. Es wurde eine stichprobenartige Prüfung der Belege vorgenommen. Dabei lag das besondere Augenmerk auf der Prüfung von Anträgen und Spendenbelegen. Die Prüfung ergab keinerlei Beanstandungen. Alle Geschäftsfälle wurden vollständig erfasst. Die Erläuterungen waren eindeutig und die Ablage der Belege erfolgte übersichtlich. Somit gab es keine Einwände gegen die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung. Sie entspricht den gesetzlichen Vorschriften sowie den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung. Die Rechnungsprüfer konnten den entsprechenden Vermerk uneingeschränkt erteilen.

Herr Schütte bedankt sich bei Herrn Krämer für die geleistete Arbeit und den ausführlichen Bericht und bittet um Fragen der Anwesenden. Da es keine Fragen gibt, übergibt Herr Schütte für den nächsten Tagesordnungspunkt das Wort an Herrn Fründt.

TOP 8 Entlastung des Vorstands

Herr Fründt bedankt sich zunächst bei allen dafür, dass der Verein so gut dasteht. Auch an das Museum geht der Dank dafür, dass trotz der umfangreichen Umbaumaßnahmen vielfältige Aktivitäten geboten werden. Dann dankt Herr Fründt dem Vorstand für seine erfolgreiche Arbeit und stellt den Antrag, den Vorstand zu entlasten.

Es erfolgt die Abstimmung:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: der Vorstand.

Damit ist der Vorstand entlastet und 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 2019 erneut als Rechnungsprüfer zu bestätigen.

Es erfolgt die Abstimmung für Herrn Krämer und Herrn Keweloh:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: drei.

Herr Schütte bedankt sich und fragt, ob die Gewählten die Wahl annehmen, was beide bestätigen. Damit sind die Herren Keweloh und Krämer als Rechnungsprüfer gewählt.

TOP 10 Wahl eines neuen Schriftführers

Da Frau Schulz mit dieser Mitgliederversammlung ihre Tätigkeit als Schriftführerin des Fördervereins beendet, muss ein neuer Schriftführer gewählt werden. Herr Schütte erklärt, dass Herr Thomas Rebstock sich freundlicherweise bereitgefunden hat, sich als Nachfolger von Frau Schulz für den Posten des Schriftführers zur Wahl zu stellen. Er bittet Herrn Rebstock, sich kurz selbst den Anwesenden vorzustellen.

In seiner Kurzvita erklärt der 62-jährige studierte Jurist, dass er 35 Jahre bei Kreditinstituten in Bremerhaven, zuletzt bei der Weser-Elbe Sparkasse, gearbeitet hat. Da er mit Letzterer eine Altersteilzeitvereinbarung hat, würde er gern einen Teil seiner Zeit für den Förderverein tätig sein. Während seiner im Januar begonnenen „Praktikantenzeit“ bei Frau Schulz konnte er Einblick in die umfangreiche Tätigkeit eines Schriftführers des Fördervereins gewinnen. Dadurch habe er Respekt vor dieser verantwortungsvollen Tätigkeit gewonnen, würde aber die Wahl gern annehmen. Herr Schütte bedankt sich für die Ausführungen und die gezeigte Bereitschaft und bittet nun um die Handzeichen für die Wahl von Herrn Rebstock zum neuen Schriftführer.



Abschied nach elf Jahren: Sabine Schulz übergab das Schriftführeramt an Thomas Rebstock. (Foto: Thomas Joppig/DSM)

Es erfolgt die Abstimmung:
Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: zwei.

Damit erklärt der Vorsitzende Herrn Rebstock, der die Wahl annimmt, zum Schriftführer des Vereins und fügt hinzu, dass Herr Rebstock sich bereits bei zwei Vorstandssitzungen als Protokollführer bewährt hat.

TOP 11 Verschiedenes

Als Erstes ergreift Frau Prof. Dr. Kleingärtner das Wort und dankt noch einmal dem gesamten Vorstand für seine geleistete Arbeit. Dann richtet sie einen ganz herzlichen Dank an Frau Schulz, die immer ein ganz wichtiger Anlaufpunkt für das Direktorium und die Mitarbeiter des DSM war und deren Tür immer offenstand. In ihrer zuverlässigen, aufgeschlossenen und kreativen Art (siehe diesjähriger Veranstaltungsort) hat sie sich auch um die Fragen des Museums gekümmert.

Dann bittet Herr Schütte Frau Schulz, für die offizielle Verabschiedung ans Pult zu kommen. Er erklärt den Anwesenden, dass Schriftführerin und Vorsitzender immer ein gutes Team waren. Frau Schulz wusste immer Bescheid, und ihre konstruktive Kritik, die es manchmal zu Anträgen und Briefen gab, war sehr hilfreich. Nach einem Riesenapplaus übergibt Herr Schütte zum

Abschied einen Blumenstrauß und eine Gedenkmünze an Frau Schulz.

Der Vorsitzende richtet anschließend seinen Dank an die Sponsoren und die Mitglieder des Fördervereins für deren finanzielle Unterstützung, ohne die es nicht möglich wäre, die verschiedenen Projekte des DSM zu fördern.

Da anlässlich der Mitgliederversammlung am 02.05.2020 Vorstandswahlen anstehen, bittet Herr Schütte alle diejenigen, die Interesse an einer Funktion im Vorstand des Vereins oder als Rechnungsprüfer haben, sich bis zum 31.10.2019 schriftlich bei Herrn Rebstock zu melden, damit die Kandidaten im Weihnachtsbrief genannt werden können.

Da es keine weiteren Wortmeldungen gibt, weist Herr Schütte auf den Termin für die nächste Mitgliederversammlung hin, die am **2./3. Mai 2020** stattfinden soll. Herr Schütte schließt die Mitgliederversammlung um 12:15 Uhr und wünscht allen noch viel Vergnügen beim folgenden Rahmenprogramm.

Bremerhaven, den 21. Juni 2019

Dietrich Schütte *Barbara Siliamova*
Vorsitzender Protokollführerin

„Meistbietend gegen bar“

Ein Forschungsprojekt zum Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten

Am Morgen des 6. Juli 1942 erschien in den „Bremer Nachrichten“ folgende Anzeige: **Öffentl. Versteigerung.** Am Montag, dem 6. 7. 1942, nachm. 14 Uhr versteigern wir Auf den Häfen 66 (Turnhalle) im Auftrage des Herrn Oberfinanzpräsidenten Weser-Ems Auswanderer-Umzugsgut als: Bücherschrank, Couch, Sessel, div. Einzeilmöbel, Schränke, oriental. Teppiche u. Brücken, Garderobe u. Wäsche, Glas- u. Porzellansachen und viele nicht genannte Gegenstände meistbietend geg. bar. Berthold, Röhling, S. V.

Nicht nur, dass die Anzeige mehrere Druckfehler aufweist, wie der Vergleich mit ähnlichen Inseraten aus der Zeit ergab – so muss es Kühling statt Röhling heißen und G.V., für Gerichtsvollzieher, statt S.V. –, auch sonst gibt diese Annonce uns heutigen Lesern viele Rätsel auf. Es ist von „Auswanderer-Umzugsgut“ die Rede. Aber wer wanderte im Jahr 1942, also mitten im Krieg, aus dem Deutschen Reich aus? Deutsche wurden im Ausland als Feinde angesehen. Und diejenigen, die es dennoch gewagt haben, sind eher geflüchtet als ausgewandert, ließen also ihr Hab und Gut zurück. Andere Nationalitäten haben bereits Jahre vorher das Land verlassen müssen. Und wieso ist das Umzugsgut nicht bei den Ausgewanderten verblieben, sondern sollte in Bremen versteigert werden? Im Auftrag des „Herrn Oberfinanzpräsidenten Weser-Ems“?

Wir haben uns aufgemacht, die Rätsel dieser und ähnlicher Anzeigen zu lösen. Und seitdem bereits einige Antworten gefunden. Denn was in dieser Anzeige nicht steht, ist, dass dieses Umzugsgut das Eigentum der jüdischen Familie Rosenbaum gewesen ist und ihren gesamten damaligen Hausstand umfasst hat. Dr. Wilhelm Rosenbaum und seine Frau Bertha, geborene Buxbaum, lebten gemeinsam mit ihrer Tochter Liselotte in einer

großen Wohnung in Bochum. Dr. Rosenbaum war Justizrat mit einem eigenen Notariat. Sie waren eine angesehene Familie, sozial eingebunden und mit vielen Kontakten in der ganzen Stadt.

Das Leben der Familie Rosenbaum veränderte sich grundlegend, als Wilhelm Rosenbaum im Jahre 1933 von den Nationalsozialisten die Arbeitserlaubnis entzogen wurde. Den zunehmenden Einschränkungen, Enteignungen und Demütigungen, denen sie sich als Deutsche jüdischen Glaubens in den Folgejahren ausgesetzt sahen, konnten sie nichts entgegensetzen. Ihre Tochter Liselotte, damals Anfang 20 Jahre alt, schickten sie bald ins sichere Ausland, nach Palästina. Das Ehepaar blieb, wohl in der trügerischen Hoffnung, dass sich die politische Situation bald wieder umkehren würde, und auch, weil sie ihr Haus und ihr Leben in Bochum nicht aufgeben wollten. Doch wie viele andere Verfolgte mussten auch sie sich zusehends wohnungsmäßig verkleinern, erlebten Ausgrenzung und Entmündigung.

Erst im Jahr 1938, nach der Reichspogromnacht, entschlossen sich Wilhelm und Bertha Rosenbaum schließlich zur Auswanderung. Die Beantragung und Bewilligung brauchte ihre Zeit, es vergingen Monate, bis sie einen Umzugsfliff

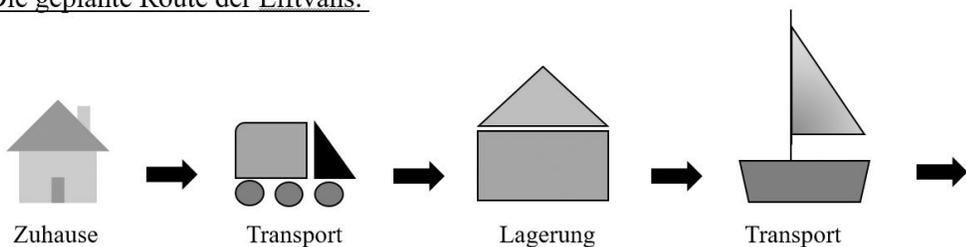


Annonce vom 6. Juli 1942 in den „Bremer Nachrichten“.

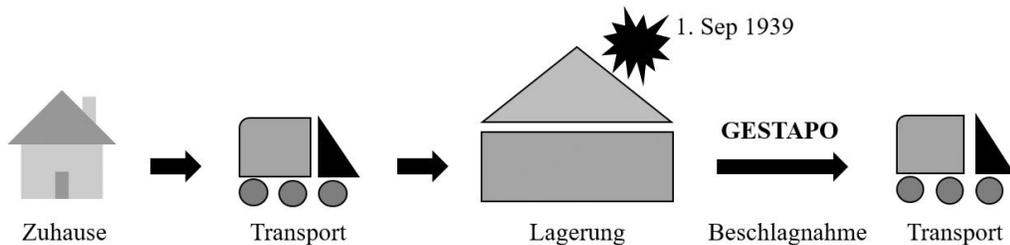
bestellen und ihre Möbel, ihre Wäsche, ihr gesamtes bewegliches Eigentum einpacken lassen konnten. Der Lift (ein Lift oder auch Liftvan ist eine hölzerne Überseekiste für Transporte von Umzugsgut, je nach Bedarf variabel in Größe und Gewicht) sollte durch eine Spedition über den Bremer Hafen nach Palästina verschickt werden. Im Anschluss wollten die Rosenbaums selbst ihre Reise antreten. Zwischenzeitlich jedoch verhängte die britische Regierung eine Einwanderungssperre über Palästina. Fatal für Wilhelm und Bertha Rosenbaum, denn nun war ihnen als Juden jede Möglichkeit für eine Rettung ins sichere Ausland versperrt. Mit vielen anderen Bochumer Juden lebten sie in den Folgejahren zusammengedrängt in den ihnen zugewiesenen Wohnungen in einem sogenannten „Judenhaus“. Im Jahr 1942 wurden sie in den Osten deportiert. Sie kamen vermutlich in das Lager Zamosc bei Lublin, galten lange als verschollen. Nach dem Krieg wurden sie offiziell für tot erklärt, ihr Ster-

bedatum wurde auf den 8. Mai 1945 festgesetzt. Ihr sorgsam gepacktes Umzugsgut war bereits im Sommer 1939 auf den Weg gebracht worden und wartete in den Lagerstätten Bremens auf seine Verschiffung nach Palästina. Doch auch hier verlief es nicht planmäßig, denn ab Anfang September 1939, nachdem die Deutschen den Krieg begonnen hatten, war ein Auslaufen ziviler Schiffe in nicht deutsche Gewässer nicht mehr möglich. Die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht verschifften Umzugsgüter deutscher Emigranten verblieben in den Häfen. Schiffe, die bereits ausgelaufen waren, wurden zurückbeordert, ihre Ladung gelöscht und die Umzugsgüter wieder in den Lagerstätten verstaut. Wahrscheinlich waren es an die 1.000 Liftvans, Kollis oder Kisten voll mit Umzugsgut, die ab 1939 in den Häfen Bremens gestrandet sind. Die Menschen, die zu der Zeit noch eine Auswanderung beantragen und eine Schiffspassage für ihre Güter und sich selbst finanzieren konnten, kamen aus dem ganzen

Die geplante Route der Liftvans:



Die tatsächliche Route der Liftvans:



damaligen Reichsgebiet, wie z.B. aus Stuttgart, München, Wien oder Breslau.

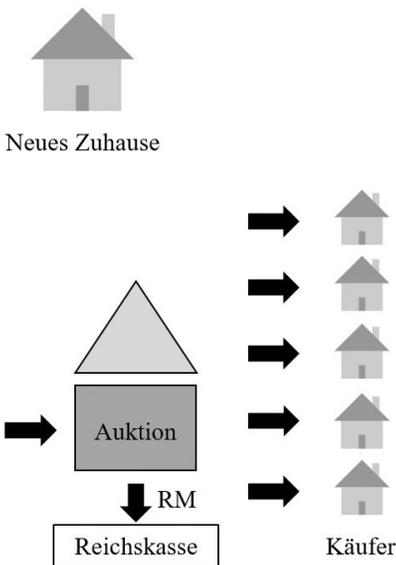
Bereits 1940 wurde die Gestapo auf diese in den Häfen lagernden Werte aufmerksam und veranlasste die Beschlagnahmungen und anschließenden Versteigerungen der Güter. Nach einigem Zuständigkeitsgerangel zwischen Gestapo, Gauleiter, Sozialamt, Amtsgericht und Finanzamt übernahm schließlich der Oberfinanzpräsident des Gaus Weser-Ems, zu dem Bremen gehörte, die Oberaufsicht über die Versteigerungen. Neun Gerichtsvollzieher des Amtsgerichts Bremen wurden zu Auktionatoren bestellt, ihnen oblag auch die Anzeigenschaltung in den „Bremer Nachrichten“ und in der „Bremer Zeitung“. Einige Personen, Ämter und Einrichtungen in Bremen bekamen ein Vorkaufsrecht. Sie konnten vor der Versteigerung die Objekte auswählen, die sie begehrteten. Zu ihnen gehörten das Focke-Museum, die Bibliothek und das Wirtschaftsamt. Viele Objekte stehen bis heute in Bremer Häusern, so z.B.

auch im Haus des Reichs, in dem damals auch der Oberfinanzpräsident Weser-Ems seinen Sitz hatte.

Die hier gezeigte Grafik stellt schematisch dar, wie sich die geplanten Transportrouten der Liftvans von den tatsächlichen unterschieden.

Die Anzeige vom 6. Juli 1942 lockte mindestens 75 Menschen in die Turnhalle Auf den Häfen 66, so viele jedenfalls erhielten vom Auktionator einen Zuschlag für die insgesamt 207 Posten, in die das Inventar des Liftvans eingeteilt war. Unter den Käufern waren viele Händler, die die ersteigerten Waren in ihren Buch-, Kunst-, Antiquitäten- oder Teppichhandlungen zu für sie günstigen Kursen weiterverkauften. Der Versteigerungserlös wurde, abzüglich Provision und Kosten, vom durchführenden Gerichtsvollzieher an die Finanzkasse Bremen-Ost überwiesen. Fein säuberlich wurden sämtliche Eingänge von den zuständigen Steuerbeamten in ein „Verwahrungsbuch für Vermögenswerte von jüdischem Umzugsgut“ eingetragen. Leider ist von diesem Buch nur ein kleiner Ausschnitt erhalten. Kurz vor Kriegsende im Frühling 1945 hatten sowohl die Gestapo als auch viele Bremer Behörden Aktenmaterial in großem Umfang vernichtet.

Wie viele dieser Versteigerungen in den Jahren 1940–1944 durchgeführt wurden, wessen Umzugsgüter in Bremen unter den Hammer kamen, und im besten Fall sogar, wer die Käufer gewesen sind, das wird gerade am Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven erforscht. Seit Oktober 2018 bis Juni 2021 läuft das vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste in Magdeburg geförderte wissenschaftliche Grundlagenforschungsprojekt „Der Umgang mit Übersiedlungsgut jüdischer Emigranten in Bremen ab 1939: Beteiligte, Netzwerke und Wege der Verwertung“. Die Recherche über diese Vorgänge stützt sich auf Archivmaterial wie Lagerlisten, Briefwechsel und Versteigerungsprotokolle, aber vor allem auch auf die Rückerstattungsakten der verfolgten Menschen oder ihrer Erben aus den Nachkriegsjahren. Das Staatsarchiv Bremen, in dem diese Unterlagen aufbewahrt werden, ist ein Kooperationspartner dieses Projektes.



Ein Seefahrtsbuch und ein Zeugnisheft eines Kohlenziehers aus dem Jahr 1914

Neuerwerbungen erweitern den Bestand des DSM-Archivs

Mein Vorgänger Klaus-Peter Kiedel schrieb vor über drei Jahrzehnten in dieser Zeitschrift: „Die technischen Daten eines beliebigen Seeschiffs aus dem Jahre 1910 kann ich in wenigen Minuten den Registern der Klassifikationsgesellschaften, Werft- und Reedereifestschriften oder anderen Handbüchern entnehmen. Doch über die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord ist dort natürlich nur selten etwas zu finden. Auf diesem Gebiet müssen die Kenntnisse erst noch mühsam zusammengetragen werden, fehlen fundierte Überblicke weitgehend“ (DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.1985, S. 25).

Seither ist die einschlägige Forschung nicht stehen geblieben. Auch die Schifffahrtsgeschichte wurde vom wissenschaftlichen Paradigmenwechsel nach 1970 in Richtung einer gegenüber früher wesentlich stärkeren Betrachtung des Sozialen erfasst. Es bleibt aber die Schwierigkeit

einer häufig verstreuten Quellenlage, woraus die Sozialhistoriker wie in einem Puzzle ihre Befunde zusammensetzen müssen. Hierbei kann die Sammlungsstrategie eines Archivs hilfreich sein. Seefahrtsbücher aus dem 19. und 20. Jahrhundert sind Dokumente, die aber nicht nur über die nötigsten Personendaten des Inhabers Auskunft geben. Vermerkt sind auch Fahrzeiten, Dienststellungen, An- und Abheuerungen sowie Schiffsnamen, außerdem, wenn auch nur grob umschrieben, der jeweilige Schiffstyp. Nicht ganz selten existieren für dieselbe Person mehrere Seefahrtsbücher über einen längeren Zeitraum. Auf diese Weise wird das „Gerippe“ einer Erwerbsbiografie sichtbar, zumindest über einige Jahre Fahrzeit. Als Quelle bilden die nicht auf den einzelnen Seemann, sondern auf das Schiff bezogenen Musterrollen in den Staatsarchiven großer Hafenstädte eine Ergänzung hierzu.

Das Archiv des DSM verfügt mittlerweile über einen Schatz von mehr als 600 Seefahrtsbüchern, die sich zeitlich von den 1850er-Jahren bis weit in die Epoche nach dem Zweiten Weltkrieg erstrecken. Schon früh, ab etwa 1979, wurde mit dem Sammeln begonnen. Dabei wird sich bis heute darum bemüht, möglichst verschiedene historische Phasen, Bordhierarchien, Funktionen und Schiffstypen zu berücksichtigen. Auch von einer Reihe von Frauen besitzen wir Seefahrtsbücher.



Umschlagtitelseiten von Seefahrtsbuch (links) und Zeugnisheft (rechts).
(Fotos: Klaus Fuest/DSM)

In der sozialen Pyramide einer Dampfschiffs-Crew standen an allerunterster Stelle die Kohlenzieher. Sie hatten die nicht beneidenswerte Aufgabe, unter extremer Hitze sowie anderen infernalischen Bedingungen die Kohle in den Bunkern zu lockern, herauszubringen und den Heizern an den Kesseln zuzuführen. Während das sachgemäße Heizen und Beschicken eines Kessels eine gewisse Kunst darstellte, bildete das Kohlenziehen eine reine Drecks- und Knochenarbeit ohne Ausbildungsqualifikation: eine Lebenswelt, die in vielerlei Hinsicht unendlich entfernt von Deck, Brücke und den Passagiereinrichtungen positioniert war. Solch einem Job kehrte man so schnell wie möglich wieder den Rücken, weshalb gerade bei diesen Dienstgraden die Fluktuation sowie die Desertionsrate signifikant waren und Selbstmorde relativ häufig vorkamen.

17 Archivalien zur Berufsgruppe der Kohlenzieher besitzt unser Archiv, neben Seefahrtsbüchern auch Zeugnisse, Korrespondenzen und Ähnliches mehr. Eine Neuerwerbung soll hier vorgestellt werden. Im Juni 2019 erhielten wir als Schenkung von Herrn Dieter Eckenbach aus Bonn das Seefahrtsbuch seines Großvaters, ausgestellt am 17. März 1914 vom Seemannsamt Bremerhaven (Archivsignatur: III A 04104-30).

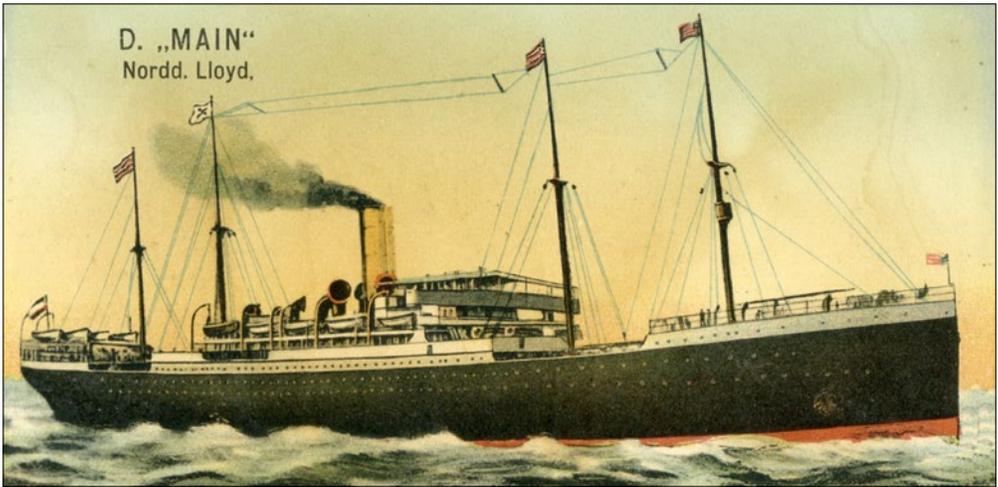
Der am 7. April 1889 in Bonn geborene und dort auch ansässige Wilhelm Eckenbach fuhr vom 17. März bis zum 22. April 1914 als Kohlenzieher auf dem Lloyddampfer MAIN, der in dieser Zeit im



Eintragungen in Seefahrtsbuch (oben) und Zeugnisheft (unten).
(Fotos: Klaus Fuest/DSM)

Liniendienst zwischen Bremerhaven und der US-Ostküste, darunter Baltimore, eingesetzt wurde. Bemerkenswert und für ein Seefahrtsbuch höchst selten ist eine zeitgenössische kolorierte Postkarte des Dampfers, die – von wem, wann und warum auch immer – vorne in das Buch eingeklebt wurde.

Die Fahrtzeit Eckenbachs betrug also nur wenige Wochen, so dass sich die Frage stellt, ob neben den ohnehin mörderischen Bedingungen auch Konflikte eine Rolle gespielt haben in einer



Die eingeklebte Postkarte des Lloyd dampfers MAIN (1900, 10.067 BRT). (Foto: Christian Ostersehlte/DSM)

Arbeitswelt, die wir uns heute kaum noch vorstellen können. Letztere Vermutung ist aber eher unwahrscheinlich, denn wir haben noch ein weiteres Dokument erhalten: Das Dienstzeugnisheft Eckenbachs (Archivsignatur: III A 04104-31) wurde am Tag der Abmusterung vom 1. Ingenieur der MAIN ausgestellt und von Kapitän J. Jantzen gegengezeichnet. Demnach wurden die Faktoren „Diensttätigkeit“ und „Betragen“ mit „gut“ sowie die „Nüchternheit ... ohne Tadel“ bewertet und als Entlassungsgrund „eigener Wunsch“ angegeben. Einen größeren Konflikt können wir also ausschließen.

Der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL) war damals mit Abstand Bremens größte Reederei und in Bremerhaven als wichtigste „Dreh-scheibe“ in vielerlei Hinsicht geradezu übermächtig präsent. Nachdem der Lloyd 1970 mit seinem jahrzehntelangen Konkurrenten, der HAPAG in Hamburg, zusammenging und den Konzern Hapag-Lloyd bildete, ist davon heutzutage außer der nach wie vor rührigen Lloyd Werft Bremerhaven fast nichts mehr übrig geblieben. Eine schon damals hoch entwickelte Öffentlichkeitsarbeit hat etliche, nicht selten opulent gestaltete Druckwerke hinterlassen. Auch die Geschäftsberichte des NDL aus jener Zeit liegen gedruckt vor, ebenso ein 17-bändiges Jahrbuch der Reederei zwischen 1908 und 1925, beides

wichtige und ergiebige Quellen zur Firmengeschichte. Viel schwieriger wird es dagegen mit den verschiedensten zweckgebundenen Druckwerken aus dem alltäglichen, sicherlich auch oft banalen Dienstbetrieb des Lloyd. Da ist uns ein solches Zeugnisheft mehr als willkommen.

Der Lloyd dampfer MAIN, auf dem der Kohlenzieher Eckenbach eine kurze Zeit fuhr, zählte nicht zu den prestigeträchtigen Schnelldampfern, sondern zu den weniger spektakulären, dafür aber umso rentableren mittleren Fracht- und Passagierschiffen, die den wichtigen, aber oft unterschätzten Unterbau des Transatlantikgeschäfts bildeten. Im April 1900 lieferte Blohm & Voss in Hamburg die MAIN (1914: 10.058 BRT) an den NDL ab. Nur kurze Zeit später brannte das Schiff bei dem verheerenden Großfeuer in den Lloydanlagen von Hoboken in New Jersey (gegenüber New York) am 30. Juni desselben Jahres aus, konnte aber in den USA und Deutschland wieder repariert werden. Vor allem im Dienst nach der US-Ostküste wurde der Dampfer eingesetzt. Neben einer großen Frachtkapazität konnten 280 Passagiere der II. Klasse und 3.049 im Zwischendeck – überwiegend Auswanderer – mitreisen, die Crew umfasste 170 Personen. Nach dem Ersten Weltkrieg gelangte die MAIN über England nach Frankreich und wurde 1925 abgewrackt.

Kleinod an der Ostsee: Das Windjammer-Museum in Barth bei Stralsund

An der an landschaftlichen und kulturellen Sehenswürdigkeiten nicht gerade armen Küste des heutigen Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern liegt in etwa 25 Kilometer westlicher Entfernung von Stralsund die kleine und pittoreske Hafenstadt Barth (2018: 8.815 Einwohner). Sie eignet sich nicht nur als touristischer Ausgangspunkt für Ausflüge zum Darß und für Fahrten auf den dazwischenliegenden Boddengewässern, sondern hat auch ein historisch ansprechendes und noch ziemlich geschlossenes Stadtbild zu bieten. Urkundlich erwähnt wurde Barth erstmals 1255, als es Lübisches Stadtrecht erhielt. Ein Hafen existierte schon im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit. Ein lokaler Holzschiffbau

wurde ab der Mitte des 19. Jahrhunderts recht bedeutsam und lieferte von 1800 bis zu seiner Einstellung 1926 500 Neubauten ab. Auch heute noch ist diese Branche in Gestalt der Schiffswerft Barth GmbH am Ort vertreten. Ebenso wurde jahrhundertlang bis zur Jahrtausendwende Kutterfischerei betrieben.

Im 19. Jahrhundert wurde Barth durch den allgemeinen Aufschwung von Handel und Schifffahrt auch als Reedereistandort wichtig. An die 40 Korrespondentreedereien schickten ihre damals noch hölzernen Segelschiffe (meist Barken, Briggs und Schoner) auf Trampfahrt über alle Weltmeere. Das Kapital wurde von zahlreichen Geldgebern in Gestalt der sogenannten Schiffs-



Das Windjammer-Museum in Barth in der einstigen „Teetz’schen Villa“, April 2019. (Foto: Christian Ostersehlte)

parten aufgebracht, so dass der Besitz eines einzelnen Schiffes und damit das Investitionsrisiko aufgefächert waren. Eine ganz ähnliche Entwicklung erlebten Hafenstädte ähnlicher Größe, Brake und Elsfleth mögen hier als Beispiele genügen.

1870 umfasste das Barther Schiffsregister 224 Segelschiffe mit 42.386 Registertonnen und überflügelte damit die anderen vorpommerschen Hafenstädte Stettin, Greifswald, Wolgast und Ueckermünde, nur Stralsund besaß mit 280 Schiffen und 49.442 Registertonnen einen geringfügig größeren Bestand. An einer Seefahrtsschule wurde 1865–1924 der Schiffsoffiziersnachwuchs

ausgebildet. 1871 war die Barther Flotte auf 284 Schiffe angewachsen, 1877 nahm das vorpommersche Hafenstädtchen den fünften Rang hinter Hamburg, Rostock, Stralsund und Bremen ein, doch spätestens danach setzte ein Niedergang ein. 1900 waren nur noch 55 (5.321 NRT) und 1914 gar nur 36 (1.630 RT) Schiffe in Barth beheimatet. Der Strukturwandel hin zum Eisen- und Dampfschiff konnte durch die örtliche Reederschaft mangels Kapital nicht mehr bewältigt werden, übrig blieb eine nicht mehr bedeutende Küstenschiffahrt.

Dieses reiche maritime Erbe ist eine eingehende museale Darstellung wert. Sie wurde durch die

Einrichtung des Windjammer-Museums in Barth realisiert, das am 16. September 2017 eröffnet wurde.

Es befindet sich in einer 1895 im zeitüblichen Backsteinstil erbauten und inzwischen wieder denkmalgerecht restaurierten Villa in Hafennähe, der einstigen „Teetz'schen Villa“. Im Obergeschoss sind rund 300 Schiffsdioramen ausgestellt, während zu ebener Erde 170 Gemälde, Aquarelle und Gouachen aus dem Zeitraum zwischen 1807 und 1940 zu sehen sind. Deren Herkunft liest sich wie ein „Who's who“ der internationalen Schiffsporträtkunst des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. So sind u.a. vertreten: Jacob Böttger (1781–1860), Reuben Chappell (1870–1940), Antonio de Simone (1886–1910 tätig), Michele Funno



Die Ausstellungen im Erd- (unten) und im Obergeschoss (oben).
(Fotos: Windjammer-Museum Barth)

(1837–1865 tätig), Julius Gregersen (1860–1953), Peter Christian Holm (1823–1888), Alfred Laschke (1815–1877), Jakob Petersen (1774–1855), Lorenz Petersen (1803–1870), Heinrich Andreas Sophus Petersen (1831–1916), Ole Johnson-Sebøy (1815–1845 tätig), C. Kensington (1881–1914 tätig), Antoine Joseph Roux (1765–1835), Louis François Prosper Roux (1817–1903), Christian Ferdinand Möller (1860–1875 tätig), John Henry Mohrmann (1857–1916), Jacob Spin (1806–1875), William Barnett Spencer (1863–1884 tätig) sowie William Howard Yorke (1847–1921), und es befinden sich keineswegs nur Schiffe aus Barth darunter. Neben diesen Sammlungsschwerpunkten wird die Schifffahrtsgeschichte Vorpommerns von der Hansezeit bis zum 19. Jahrhundert thematisiert.

Ein stilvolles, ebenfalls im Erdgeschoss gelegenes Museumscafé bietet dem Museumsbesucher Erfrischungen. Man hat sich bemüht, in der räumlichen Gestaltung die bürgerliche Wohnkultur des

ausgehenden 19. Jahrhunderts wiederzugeben, so dass atmosphärisch ein heimeliger Eindruck erzeugt wird. Wie viele Museen dieser Art und Größe, so besitzt auch das Windjammer-Museum in Barth einen speziellen „Schatzkästlein-Charakter“. Im Gegensatz zu größeren Häusern steht hier keine avantgardistische Präsentation mit inzwischen vielen multimedialen Komponenten im Vordergrund. Vielmehr hat man nach „Old School“ die Exponate sprechen lassen, so dass dem Wesen des Hauses entsprechend ein stimmiger wie stimmungsvoller Eindruck erzeugt wird, der den Museumsbesuch jederzeit lohnt.

Adresse:

Windjammer-Museum Barth, Hafenstraße 22,
18356 Barth

Öffnungszeiten: April–Oktober: Di–So 10–18
Uhr, Sonderöffnungszeiten Juni–September: Fr bis
21 Uhr, Dezember–März: Sa–So 11–17 Uhr

Weitere Informationen unter

www.windjammer-museum.de



Malerei mit Tusche und Wasserfarben von C.L. Michaelsen (Wismar 1856) der Rostocker Bark CHRISTINE BROCKELMANN, 1856 in Wismar erbaut und 1873 vor Alt-Skagen gestrandet. (Foto: Windjammer-Museum Barth)

Notizen aus dem DSM

Schicksalhafter Jubiläumsjahr

Am Abend des 30. August – und somit unmittelbar vor Redaktionsschluss – ist die SEUTE DEERN nach einem starken Wassereinbruch auf den Grund des Alten Hafens abgesunken. Inzwischen wurde mit den Arbeiten zur Bergung des Schiffes begonnen. Zum aktuellen Stand beachten Sie bitte die Beilage zu dieser Ausgabe der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT.



Trauer um Dr. Uwe Schnall

Uwe Schnall war der erste wissenschaftliche Mitarbeiter des Deutschen Schifffahrtsmuseums (1974–2004), der erste Schriftführer des 1978 gegründeten Fördervereins, zusammen mit dem

damaligen Vereinsvorsitzenden Hans-Georg Bardewyk Begründer und erster Redakteur der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT. Als Leiter der Abteilungen „Walfang“ und „Navigation“ baute er die damaligen ständigen Ausstellungen auf, organisierte Sonderausstellungen und Konferenzen, publizierte eine Vielzahl wissenschaftlicher Aufsätze und Bücher, hielt regelmäßige Vorträge und schuf hochkarätige Sammlungen, die das DSM auf dem Gebiet der Walfanggeschichte in die Weltspitze führten.

Als Leiter der wissenschaftlichen Redaktion brachte Uwe Schnall das DSM mit dem von ihm begründeten wissenschaftlichen Jahrbuch „Deutsches Schifffahrtsarchiv“ in die Spitzengruppe der schifffahrtsgeschichtlichen Forschung. Die von ihm redaktionell betreuten Veröffentlichungen – neben dem Jahrbuch vor allem in der wissenschaftlichen Schriftenreihe – hatten wesentlichen Anteil daran, dass das DSM 1980 in die Reihe der nationalen Museen (damals „Blaue Liste“) aufgenommen wurde und in der Folgezeit in der gemeinsamen Förderung durch Bund und Länder verblieb. Insgesamt erschienen in den 31 Jahren seiner Dienstzeit über 150 Publikationen.

Am 8. August 2019 ist Dr. Uwe Schnall im Alter von 78 Jahren verstorben.



Museumspädagogik-Projekt ausgezeichnet

Freude beim Team der Museumspädagogik des DSM. Die VGH-Stiftung hat im Frühjahr das am Museum entwickelte Projekt „Jugend diskutiert: Wer entscheidet, was kulturelles Erbe ist?“ mit dem mit 3.500 Euro dotierten Förderpreis Museumspädagogik 2018 ausgezeichnet. Im Rahmen des Projektes gehen Schülerinnen und Schüler anhand konkreter Museumsobjekte der Frage nach, wer eigentlich bestimmt, was zum kulturellen Erbe gehört, und wer entscheidet, was für die Zukunft zu erhalten ist. Das Format zeichnet sich



Die vollgelaufene und teilweise bereits abgetakelte SEUTE DEERN am 14. September. (Foto: Erik Hoops/DSM)

dadurch aus, dass Diskussionsschwerpunkte selbst gesetzt werden können. Die Gesprächsinhalte werden zudem durch „Graphic Recording“ live visualisiert, was eine zusätzliche Ebene der thematischen Reflexion eröffnet.



Begeisterung über POLARSTERN-Ausstellung

Mit seiner aktuellen Sonderausstellung „360° POLARSTERN“, in der sich die Museumsbesucher mittels Virtual-Reality-Technik auf einen virtuellen Rundgang über das Forschungsschiff begeben, ist das DSM in neuen Fahrwassern unterwegs. Bereits bei der Eröffnung der Ausstellung am 16. Mai 2019 zeigten sich viele der Gäste begeistert von den Möglichkeiten dieser Technik, darunter auch Prof. Dr. Gotthilf Hempel, Gründungsdirektor des Alfred-Wegener-Instituts und maßgeblicher Betreiber des Neubauprojekts POLARSTERN (siehe auch den Beitrag von Prof. Hempel auf S. 8–12 dieser Ausgabe). „Ein neuer Blick auf einen alten Freund – so kam es mir vor, als ich die Brille aufsetzte und durch die Messe, den Vortragsraum wanderte – wie vor 37 Jahren. Es fehlte nur der Geruch und das Schaben des Eises an der Bordwand. Herzlichen Dank für dieses Wiedersehen mit unserer ‚Polarstern‘, dem

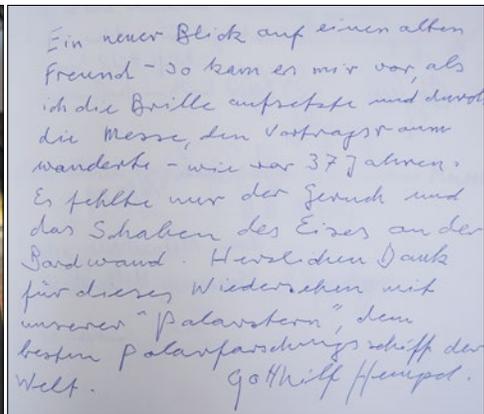


besten Polarforschungsschiff der Welt“, schrieb er dem DSM ins Gästebuch. Wollen auch Sie einen hautnahen Einblick in das Fahren, Forschen und Leben auf Deutschlands eisbrechendem Forschungs- und Versorgungsschiff erhalten, so haben Sie hierzu noch bis zum 31. März 2020 in der Sonderausstellung „360° POLARSTERN“ Gelegenheit.

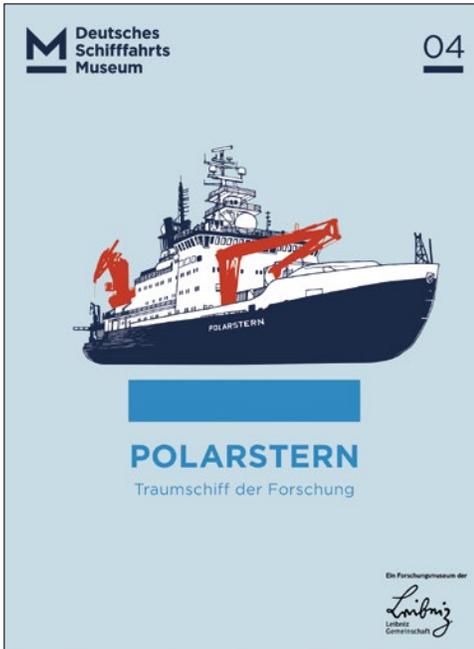


Zwei neue Booklets erschienen

Rechtzeitig zur Eröffnung der Sonderausstellung „360° POLARSTERN“ hat das DSM zwei neue Booklets vorgelegt, darunter ein 32-seitiges zum Aus-



Seiner Freude über die Virtual-Reality-Ausstellung zur POLARSTERN verlieh Prof. Dr. Gotthilf Hempel, hier bei der Ausstellungseröffnung am 16. Mai 2019 im Gespräch mit DSM-Direktorin Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, im Gästebuch sichtbaren Ausdruck. (Fotos: links: Patrick Szalewicz/DSM; rechts: Niels Hollmeier/DSM)



Auch das neue Booklet zur POLARSTERN zielt wie gewohnt eine Titelillustration des Berliner Professors Hans Baltzer.

stellungsgegenstand selbst, betitelt „POLARSTERN – Traumschiff der Forschung“. Hierin beschäftigt sich DSM-Wissenschaftler Dr. Martin Weiss mit den Interessen, die zum Bau des größten deutschen Forschungsschiffes führten, während AWI-Direktorin Prof. Dr. Antje Boetius beschreibt, wie das Bordleben abläuft. DSM-Kurator Niels Hollmeier schließlich erklärt, wie die Gestalter in der Sonderausstellung zur POLARSTERN die reale mit der virtuellen Welt verbinden.

Im zweiten, 28 Seiten umfassenden Booklet „SEUTE DEERN – Wahrzeichen mit bewegter Geschichte“ beleuchtet DSM-Archivar Dr. Christian Ostersehle die wechselvolle Geschichte der Bark, und Dr. Thomas Kowalik, Chemiker am Fraunhofer-Institut, erläutert, was mit moderner Technologie getan werden kann, um das Schiff auch künftig schwimmen zu lassen. Nils Schnorrenberger, Chef der Bremerhavener Wirtschaftsförderung, legt abschließend dar, warum die SEUTE DEERN eine solch starke emotionale Bedeutung für die Bevölkerung hat, wie sich auch ganz aktuell wieder zeigt.

„Sea Changes“ und „Polarwochen“

Der Klimawandel ist derzeit eines der meist diskutierten Probleme. Ob Kohleausstieg oder Fridays-for-Future-Bewegung: Das Thema ist in den Medien und der Forschung präsent wie nie. Anlässlich der MOSAiC-Expedition des Forschungsschiffes POLARSTERN, der größten bisher durchgeführten Expedition zur Erforschung der nördlichen Polarregion, präsentiert das DSM vom 15. November 2019 bis zum 31. März 2020 die Sonderausstellung „Sea Changes“, die die enormen Auswirkungen des Klimawandels auf die Polarregionen, Schifffahrt und Ökosysteme in den Blick nimmt. Darüber hinaus wird die Erforschung der Polarregionen und des Klimas bzw. Klimawandels historisch kontextualisiert, indem historische Etappen der Forschungsschifffahrt der letzten 150 Jahre bis heute vorgestellt werden. Ins rechte Licht gesetzt wird die Sonderausstellung durch die vom 15. November 2019 bis zum 6. Januar 2020 stattfindenden „Polarwochen“. In Zusammenarbeit mit dem Lichtkünstler Helmut Bien, der bereits den Kölner Dom und andere Großobjekte inszeniert hat, wird das Gebäude des DSM zur Projektionsfläche und zu einem Gesamtkunstwerk.

Ein umfangreiches Begleitprogramm in Form von Kuratorenführungen, Nachtwanderungen während der „Polarwochen“ sowie einem Familienprogramm runden das Angebot ab.



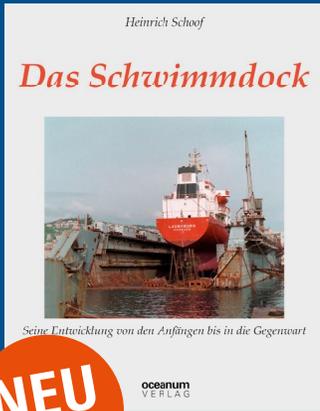
DSM-Newsletter

Im August hat die Pressestelle des DSM den ersten öffentlichen Newsletter des Museums verschickt. Mit diesem neuen Angebot wird über aktuelle Geschehnisse in und um das Forschungsmuseum informiert: Neuigkeiten, Forschungsprojekte, Veranstaltungen – alles auf einen Blick. Melden Sie sich doch einfach an unter www.dsm-museum/newsletter und bleiben Sie stets auf dem Laufenden.

Auch unter www.instagram.com/leibnizdsm und www.facebook.com/leibnizdsm gibt es übrigens stets Neues zu entdecken.

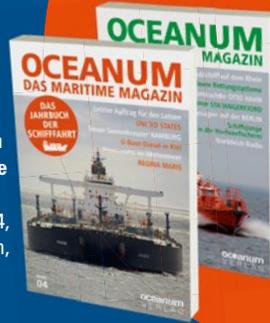
Neue Bücher

Jährlich neu im September
Jetzt auch im Abo zum Sammeln!



Heinrich Schoof
Das Schwimmdock.
Seine Entwicklung von den Anfängen bis in die Gegenwart.

ISBN 978-3-86927-429-4,
zahlreiche Abbildungen,
176 Seiten, Euro 34,90



OCEANUM.
Das maritime Magazin
Die ganze Welt der Seefahrt
gestern und heute
über 300 Seiten
nur € 15,90

NEU
€ 34,90



Schmidts Häfen. Kalender 2020. Hamburg und Kiel auf Gemälden des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg. ISBN 978-3-86927-305-1, 48,8 x 33 cm, Euro 19,90



NEU
€ 15,90

NEU
€ 15,90

NEU
€ 9,90

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 4
Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf über 300 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos. Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken

ISBN 978-3-86927-504-6,
304 Seiten, Euro 15,90

Auch im Abonnement versandkostenfrei erhältlich!

OCEANUM. Das maritime Magazin SPEZIAL. Der Norddeutsche Lloyd 1945 bis 1970.
Von Harald Focke.

ISBN 978-3-86927-607-6,
144 Seiten, Euro 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin KOMPAKT. Die SEUTE DEERN. Segler in Seenot
Von Dirk J. Peters.

ISBN 978-3-86927-702-8,
96 Seiten, Euro 9,90

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