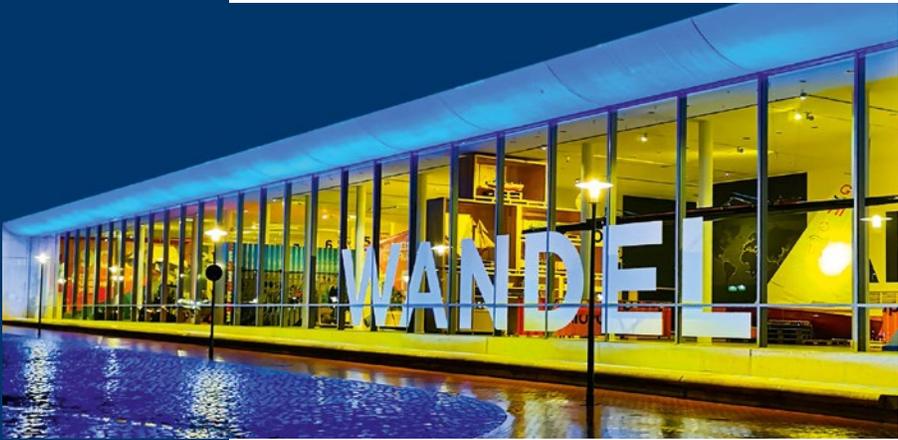
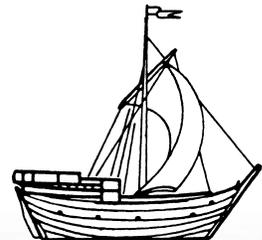


# Deutsche *Schiffahrt*



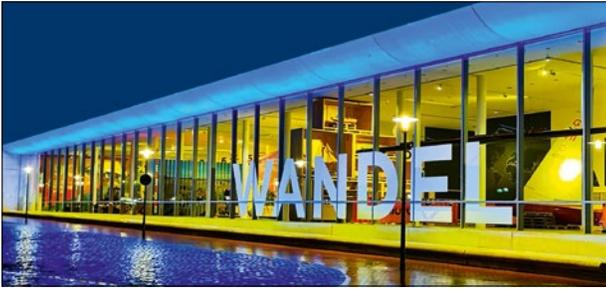
Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2022



Bremer Hanse-Kogge

Einzel exemplar € 2,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zum Titelbild:  
Zeichen der Solidarität:  
Der Bangert-Bau in den Farben der  
Ukraine. (Foto: Annica Müllenberg/  
DSM; Bearb.: Erik Hoops/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. bei Veränderung der Voraussetzungen für eine Beitragsermäßigung, der Geschäftsstelle mitzuteilen. Vielen Dank!

### **Mitarbeiter dieser Ausgabe**

Dr. Sven Bergmann, Dr. Philipp Grassel, Erik Hoops, Jonas Kellermann, DSM, Bremerhaven; Prof. Dr. Iven Krämer, Bremerhaven; Cornelia Riml, Prof. Dr. Ruth Schilling, DSM, Bremerhaven; Helmut Seger, 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: [www.dsm.museum](http://www.dsm.museum); E-Mail: [fv@dsm.museum](mailto:fv@dsm.museum)

Verantwortlich für den Inhalt: Jörg Schulz

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: BRLADE21BR5

Anzeigenverwaltung: Müller Ditzen GmbH, 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 2,50 Euro.

Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.

44. Jahrgang 2022



Protokoll der Mitgliederversammlung 2021 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	2
--	---

## **Schifffahrt aktuell**

Iven Krämer	Deutscher Schifffahrtstag 2022. „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“	9
Helmut Seger	Bewegliche Brücken. Teil 2: Dreh- und Hubbrücken	13

## **Berichte aus dem Museum**

Erik Hoops	Turbulenter Start ins neue Jahr. Abruptes Ende der Ära Kleingärtner sorgt für Veränderung an der Spitze des DSM	19
Ruth Schilling	Zielhafen erfolgreiche Evaluierung durch die Leibniz-Gemeinschaft im Jahr 2024	21
Philipp Grassel, Johannes Kellermann, Cornelia Riml und Sven Bergmann	Toxic Legacies of War. Die Wanderausstellung zum Forschungsprojekt „North Sea Wrecks“	27
Erik Hoops	Notizen aus dem DSM	31

Impressum/Titelbild	U2
---------------------	----

# Protokoll der Mitgliederversammlung 2021 des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 30. Oktober 2021, im Conference Center des Sail City Hotels Bremerhaven

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 12:30 Uhr

## **Teilnehmer:**

### Vorstand:

Jörg Schulz

Peter Klett

Thomas Rebstock

Claus Brüggemann

Klaus Jürgen Meyer

### Direktorium DSM:

Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner

Katharina Horn

### Protokoll:

Barbara Siliamova

### Rechnungsprüfer:

Harald Krämer

Hans-Walter Keweloh

## **Tagesordnung:**

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz
2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 14.11.2020 (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2021, S. 2–9)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 30.10.2021
4. Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium des DSM, Frau Prof. Dr. Kleingärtner
5. Bericht über die Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock
6. Rechnungslegung für das Jahr 2020 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann
7. Bericht der Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh

8. Entlastung des Vorstands

9. Wahl der Rechnungsprüfer

10. Verschiedenes

Bevor die Mitgliederversammlung um 11:00 Uhr offiziell eröffnet wird, wurde in diesem Jahr wieder ein interessanter Vortrag für die Mitglieder des Fördervereins organisiert. Herr Schulz begrüßt als Vorsitzender des Fördervereins bereits um 9:00 Uhr die ca. 80 Anwesenden zu einem Vortrag von Frau König vom Alfred-Wegener-Institut (AWI) zu der stattgefundenen MOSAiC-Expedition.

Frau Bjela König, die bereits seit 2018 am AWI tätig ist, war bei der sogenannten MOSAiC-Expedition (Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate) als HSE-Logistikerin dabei. In ihrem sehr interessanten Beitrag, bei dem den Fördervereinsmitgliedern einmalige Fotoaufnahmen gezeigt wurden, erläuterte Frau König die Umsetzung der Idee des Driftens auf einer Eisscholle. Diese Idee, die bereits Fridtjof Nansen vor über 125 Jahren hatte, bildete die Grundlage für die Sammlung der bislang fehlenden Daten aus der Winterarktis, wo im Gegensatz zur Antarktis die Errichtung einer festen Forschungsstation nicht möglich ist.

Mit einem Budget von über 140 Millionen Euro und Vertretern von 60 Instituten aus 20 Nationen begann im Herbst 2019 die bislang größte Arktisexpedition. Um die über 100 Tonnen wissenschaftliche Ladung an Ort und Stelle zu bringen, waren zwei Schiffe nötig. Nachdem das Forschungsschiff POLARSTERN am 25. September 2019 die Eisgrenze erreicht hatte, musste eine Eisscholle gefunden werden, deren Dicke ein Driften zuließ. Anschließend wurde von der AKA-

DEMIK FEDOROV, dem zweiten Schiff, im Umkreis von 50 km das Messwerk aufgebaut.

In ihrem Vortrag macht Frau König sehr anschaulich deutlich, wie dynamisch das Verhalten einer Eisscholle ist. Es bilden sich Risse im Eis, die wieder zusammengepresst werden und so Eisrücken entstehen lassen. Neben diesen Problemen, die das häufige Ab- und Wiederaufbauen der Ausrüstung erforderlich machten, stellte auch die Arbeit in ständiger Dunkelheit während der Polarnacht eine Herausforderung dar. Temperaturen von -30 bis -40 °C und Schneestürme machten jede Bewegung im Freien zu einer besonderen Herausforderung. Dazu kam noch die Wachsamkeit gegenüber Eisbären, wozu extra acht Eisbärenwächter im Einsatz waren. Letztendlich hat auch die Corona-Pandemie den Expeditionsablauf beeinflusst, so dass der Austausch der Teilnehmer nicht wie geplant stattfinden konnte.

Die bisher größte Forschungsexpedition in die Arktis war mit ihrer sehr aufwendigen Logistik (Forschungseisbrecher POLARSTERN, russische Eisbrecher, zwei weitere deutsche Forschungsschiffe, Flugzeuge und Helikopter) ein Meilenstein in der Erforschung der komplexen Klimaprozesse der zentralen Arktis. Die gesammelten Daten, deren Auswertung sicherlich noch we-

nigstens zehn Jahre in Anspruch nehmen wird, werden zu einer verlässlicheren Klimaprognose beitragen.

Nachdem Frau König im Anschluss an ihren Vortrag noch Fragen aus dem Publikum beantwortet hat, erklärt der Vorstandsvorsitzende, Herr Schulz, zum Abschluss, dass die MOSAiC-Expedition ein Beispiel für gutes Zusammenarbeiten mehrerer Nationen darstellt, und entlässt die Anwesenden in eine einstündige Pause.

### **TOP 1 Eröffnung der Mitgliederversammlung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz**

Herr Schulz eröffnet um 11:00 Uhr die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde. Auch diese Mitgliederversammlung hat (coronabedingt) ihre Besonderheiten: Weil nur 100 Teilnehmer im Veranstaltungssaal des Sail City Hotels erlaubt sind, wird die Mitgliederversammlung per Audio- und Videosignal in einen weiteren Raum übertragen. Herr Schulz dankt den Anwesenden, dass sie nach dem coronabedingten Ausfall der Mai-Versammlung nun so zahlreich zu dieser Präsenzveranstaltung erschienen sind. Er begrüßt die Gäste – Frau Prof. Dr. Kleingärtner und Frau Horn als Vertreterinnen des Direktoriums des DSM – und



Volles Haus bereits beim Vortrag von Frau Bjela König zur MOSAiC-Expedition.

(Alle Fotos zu diesem Beitrag: Bernd Schumann)

spricht seinen Dank aus an diejenigen, die an der Vorbereitung und Durchführung der Mitgliederversammlung beteiligt sind.

Bevor Herr Schulz 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 38 Mitglieder nennt er folgende Namen: Herr Gerhard Müller, Herr Günther von Riegen sowie Frau Dr. Renate Pruß. Herr Schulz bekundet, dass der Verein allen verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren wird, und bedankt sich, dass sich die Anwesenden von ihren Plätzen erhoben haben.

Herr Schulz erklärt zwei Vorstandsmitglieder entschuldigt abwesend: Herrn Dr. Matthias Fonger und Herrn Werner Lükens.

Dann spricht Herr Schulz zum einen über die Aufgaben des Fördervereins, die in der Unterstützung des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu sehen sind, und zum anderen über die Mitgliederentwicklung. Letztere wird durch die bauliche Sanierung des Hauses beeinträchtigt. Da seiner Meinung nach die Forschung am DSM in guten Händen ist, liegt der Schwerpunkt der Fördertätigkeit in der Vermittlung der Forschungsergebnisse über Exponate, wozu unbedingt auch die Schiffe zählen. Förderverein und Kuratorium sehen die Schwerpunkte des DSM sowohl in der Forschung wie auch in der Ausstellung. Dabei betont Herr Schulz, dass die Vermittlung von Forschung nicht nur über eine digitale, sondern auch über eine physisch erlebbare Ausstellung erfolgen muss.

Nach dem Untergang der SEUTE DEERN wird sich der Förderverein in Zukunft bei seiner Unterstützung auf die Nordische Jagt GRÖNLAND konzentrieren. Herr Schulz und Herr Rebstock haben diese in Dänemark besichtigt, wo sie sich zu einem Werftaufenthalt befindet. Die dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen wird der Förderverein auf Antrag des DSM mit einer Summe von 926.000 Euro unterstützen. Herr Schulz dankt an dieser Stelle der Kreye-Stiftung, ohne deren Unterstützung eine solche Summe nicht möglich wäre.

Herr Schulz teilt den Mitgliedern mit, dass man sich im Vorstand darauf verständigt habe, dass sich der Förderverein auch öffentlich in Diskussionen zum DSM einmischen werde, um das Museum wieder zu dem nationalen Schifffahrtsmuseum zu machen.

## **TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 14.11.2020**

Herr Schulz bittet um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 14.11.2020, welches den Mitgliedern mit Übersendung der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, Heft 1.2021, S. 2–9, vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

## **TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 30.10.2021**

Da Herr Schulz bereits zu Beginn der Versammlung nach Änderungsvorschlägen zur Tagesordnung gefragt hat und keine Vorschläge geäußert wurden, gilt diese als genehmigt.

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

Frau Prof. Dr. Kleingärtner dankt für die Einladung und erklärt, dass mit der zugesagten gigantischen Fördersumme für die GRÖNLAND ein Meilenstein erreicht sei. Wie auch im Vortrag von Frau König am Morgen deutlich wurde, gewinnt die Forschungsschifffahrt seit nunmehr bereits 150 Jahren immer mehr an Bedeutung. Dieser Bedeutung wird das DSM auch mit seiner Ausstellung zur POLARSTERN gerecht. Frau Kleingärtner dankt an dieser Stelle den Mitgliedern der GRÖNLAND-Crew für deren ehrenamtliche Arbeit. Anschließend folgt ein kurzer Film einer Bachelor-Studentin über die GRÖNLAND. Bootsmann Schmidt erklärt darin, dass aus den ursprünglich veranschlagten drei Monaten Werftaufenthalt nach genauer Betrachtung des Schiffes mit einem Aufenthalt von zwei Jahren zu rechnen sei, um das alte Holz komplett zu erneuern. Diese Arbeiten wären ohne die Unterstützung des Fördervereins nicht möglich.



Besuch der Wanderausstellung „Toxic Legacies of War – North Sea Wrecks“ im Anschluss an die Mitgliederversammlung (siehe auch den Beitrag auf S. 27–30 dieser Ausgabe).

In ihrer Präsentation der Highlights 2020/2021 verweist Frau Prof. Dr. Kleingärtner auf die Probleme, die die Baumaßnahmen und auch Corona mit sich brachten. Ein positives Highlight sei die Besetzung der Stelle der Kaufmännischen Geschäftsführung, womit Frau Prof. Dr. Kleingärtner das Wort an die neue Stelleninhaberin, Frau Katharina Horn, übergibt.

Frau Horn, die seit acht Wochen am DSM tätig ist, stellt sich kurz vor und erklärt, dass sie von der Forschung in die Verwaltung von Forschungseinrichtungen gewechselt ist und sich nun den neuen Herausforderungen am DSM stellt. Dazu gehört vor allem die bauliche Sanierung. Aber auch im Hafbereich gibt es große Vorhaben. Mit der Task Force Maritim und der Zusage von Bundesmitteln für die Sanierung der ELBE 3 seien nur einige genannt.

Anschließend geht Frau Prof. Dr. Kleingärtner weiter auf die Ereignisse des vergangenen Jahres ein. Dazu gehört auch der Untergang der SEUTE DEERN, der vieles zutage gebracht habe. Jetzt seien Stadt und Land bei der Finanzierung der Schiffe dabei. Die SEUTE DEERN wurde gescaant und wird

in digitaler Form weiterhin im Museum zu sehen sein. Ein weiteres Erinnerungsstück an das Schiff sind die im DSM verkauften Uhren, deren Erlös der Sanierung der GRÖNLAND zugutekommt.

In dem Zusammenhang verweist Frau Prof. Dr. Kleingärtner auf das sich ändernde Kommunikationsverhalten, das neben der Pandemie dazu führt, dass viele Dinge nur noch im digitalen Raum zu sehen sind.

Die Erneuerung der Ausstellung wird in einem ersten Abschnitt mit der Wiedereröffnung der Ausstellung im Bangertgebäude im Jahr 2024 beginnen. Vorher gibt es aber schon eine Reihe von Exponaten im Außenraum zu sehen. Neben der Medieninstallation „Screening Northern Lights“ auf dem Dach des DSM gehört auch die Fotoausstellung „Das Andere sehen?“ im Museumshafen dazu. Die Koggehalle bleibt weiterhin geöffnet und lädt zum Besuch der Ausstellung „Raum für Vermutungen“ ein. Wie der Besucher digitale Formate wahrnimmt, untersucht das Projekt DigiMat, wozu auch Besucherbefragungen gehören. In der für das nächste Jahr geplanten Sonderausstellung „CHANGE NOW“ im Bangertgebäude

wird in zehn Thesen gezeigt, wie Schiffe dazu beigetragen haben, die Welt anders zu sehen. Dann geht Frau Prof. Dr. Kleingärtner noch auf die Eröffnung des neu gebauten Forschungsdepots ein, das letztendlich dazu dient, die Exponate des Museums in einem adäquaten Raum zu schützen und zu bewahren. Die Fördervereinsmitglieder können sich im Anschluss an die Mittagspause selbst ein Bild von den neuen Räumlichkeiten machen. Die Besichtigung des Forschungsdepots wird auch einen Blick auf die



Besichtigung des neuen Forschungsdepots: Neben Großobjekten wie Schiffsglocken hat eine Vielzahl auch deutlich kleinerer Sammlungsstücke bereits eine neue Heimat gefunden.

neue Sonderausstellung „North Sea Wrecks“ ermöglichen. In einem europäischen Forschungsprojekt zeigen neun Partnereinrichtungen die Gefahren, die von untergegangener und versenkter Munition ausgehen.

### **TOP 5 Bericht über die Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock**

Herr Rebstock begrüßt als Schriftführer des Vereins die Mitglieder. Er weist darauf hin, dass auch diese Mitgliederversammlung wegen der Corona-Pandemie wieder unter Einhaltung besonderer Hygienemaßnahmen stattfinden muss. Die für den Mai geplante und organisierte Mitgliederversammlung musste aus dem gleichen Grund abgesagt werden. Sie fiel in die Zeit des dritten Lockdowns.

Umso erfreulicher ist es, dass so viele Mitglieder der Einladung gefolgt sind und sich vor Ort im Sail City Hotel eingefunden haben. Um die Abstandsregelungen zu wahren, wurde noch ein zweiter Raum kurzfristig organisiert. Der IT-Abteilung des DSM spricht Herr Rebstock seinen Dank dafür aus, dass auch in diesem zweiten Raum Ton und Bild eingespielt werden können.

Da es dieses Mal wieder ein Rahmenprogramm geben wird, erläutert Herr Rebstock anschließend die organisatorischen Abläufe.

Dann geht er auf die Mitgliederentwicklung im abgelaufenen Vereinsjahr ein. Leider hat sich der Trend der Vorjahre fortgesetzt und zu einem Rückgang des Mitgliederbestands geführt. Auch im letzten Jahr war die Zahl der Austritte höher als die der Eintritte. Hatte der Verein zu Beginn des Jahres 2020 noch 2.507 Mitglieder, waren es ein Jahr später nur noch 2.326 Mitglieder. Damit reduzierte sich auch das Beitragsaufkommen von 34.688 auf 32.131 Euro. Herr Rebstock hat versucht, die Ursachen für diese Entwicklung

herauszufinden. 2020 sind 57 Mitglieder altersbedingt oder durch Tod ausgeschieden. Etwas mehr als 30 Mitglieder haben aus Gründen der Unzufriedenheit mit dem DSM gekündigt. Weitere 30 Mitglieder sind aus der Statistik gefallen, weil sie keinen Beitrag gezahlt haben oder unbekannt verzogen sind.

Damit geht Herr Rebstock auf einen wichtigen Aspekt der Mitgliederverwaltung ein, die hauptsächlich von Frau Kruse von der FIDES vorgenommen wird, wofür Herr Rebstock ihr seinen Dank ausspricht. Um die Erreichbarkeit der Mitglieder des Vereins zu garantieren, appelliert Herr Rebstock an alle, Kontaktdatenänderungen unverzüglich bei ihm zu melden. Dabei ist die Weiterleitung von Mailadressen oder Mobiltelefonnummern sehr hilfreich. Von ca. einem Drittel der Mitglieder liegen bereits Mailadressen vor, was zum Beispiel die Weiterleitung der vom DSM herausgegebenen Newsletter möglich macht.

Herr Rebstock beendet seine Ausführungen mit dem Ausblick auf die nächste Mitgliederversammlung, die für den 7. und 8. Mai 2022 geplant ist.

### **TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2020 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann**

Herr Brüggemann begrüßt die Anwesenden und dankt ihnen für das Interesse und ihre Teilnahme an der Versammlung. Die Zahlen des Fördervereins seien geprüft und ausreichende Liquidität sei vorhanden. Dabei sind die meisten der unter Punkt 3 der Aktivseite der Bilanz genannten ca. 1,146 Mio. Euro an liquiden Mitteln bei der Weser-Elbe Sparkasse vorhanden. Das auf der Passivseite ausgewiesene Vereinsvermögen weist im Gegensatz zum Fehlbetrag von 2019, der mit der hohen Summe an Förderanträgen verbunden war, ein Plus von fast 300.000 Euro

auf. Waren im Jahr 2019 noch ca. 1 Mio. Euro durch Anträge gebunden, sind es 2020 nur ca. 67.000 Euro (für die GRÖNLAND, eine Spezialvitrine und die Kinderausstellung). Dabei werden Anträge, die nicht innerhalb von zwei Jahren abgerufen werden, aufgelöst. In 2021 wird sich der Förderverein mit seiner Unterstützung des DSM auf die GRÖNLAND konzentrieren. Deshalb wurden ehemalige Anträge für das Schiff SEEFALKE und für das „Port Center“ umgewidmet.

Dann geht Herr Brüggemann auf die Gewinn-/Verlustermittlung ein, wobei er noch einmal darauf hinweist, dass der Verein keine eigenen Erträge erwirtschaftet. Die ca. 352.000 Euro Erträge setzen sich hauptsächlich aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden zusammen. Dabei sind die Mitgliedsbeiträge mit fast 33.000 Euro relativ stabil geblieben. Neben fast 18.000 Euro Spenden der Mitglieder sind vor allem die rund 300.300 Euro Spenden von Nichtmitgliedern ausschlaggebend. Herr Brüggemann dankt der Kreye-Stiftung für deren Spende über 300.000 Euro. Diesen Erträgen stehen auf der Aufwandsseite ca. 30.000 Euro Verwaltungsaufwendungen gegenüber. Dies ist ein über die Jahre stabiler Betrag, der auch einer genauen Prüfung unterliegt. Dazu kommen ca. 67.000 Euro für genehmigte Anträge. Die Auflösung von Anträgen in Höhe von ca. 33.000 Euro steht dem gegenüber, so dass es insgesamt



Ein Teil der imposanten Schiffsmodellsammlung.

Aufwendungen von ca. 77.000 Euro in 2020 gab. Das alles führte zu einem Jahresüberschuss in Höhe von fast 275.000 Euro.

Herr Brüggemann verschafft den Fördervereinsmitgliedern zum Abschluss noch einen Überblick über die dem Verein zugeflossenen Mittel der letzten elf Jahre. Von 2010 bis 2020 betragen die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen insgesamt ca. 430.000 Euro. Zu dieser enormen Summe kamen noch ca. 250.000 Euro aus Spenden der Mitglieder hinzu. Zusammen mit den in diesem Zeitraum insgesamt geflossenen Spendenmitteln der Kreye-Stiftung macht das ein Gesamtvolumen von ca. 2,7 Mio. Euro aus, die dem DSM zugeflossen sind. Im Anschluss an seinen Bericht gibt es eine Frage an den Schatzmeister, die sich auf die Genehmigung der Mittel für die Sanierung der GRÖNLAND bezieht. Es geht um die Frage, ob die Zuwendung an bestimmte Bedingungen gebunden sei. Herr Brüggemann erklärt dazu, dass es zunächst vor Ort eine Prüfung des Zustands des Schiffes durch einen Sachverständigen gegeben hat, und Herr Schulz erklärt, dass es im weiteren Verlauf der Sanierung eine Lenkungsgruppe zu diesem Projekt geben wird. Der Förderverein sieht die GRÖNLAND als eine Art Botschafter für die Stadt und das DSM, als Event für die Teilnehmer wissenschaftlicher Veranstaltungen. Dabei verneint er die Frage nach der Zugänglichkeit für Besucher, und Frau Kleingärtner ergänzt, dass das Schiff nur im Rahmen bestimmter Veranstaltungen, wie dem Tag des Denkmals, für Besucher geöffnet werden soll.

#### **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 und die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2020 auftragsgemäß geprüft haben. Die Prüfung wurde am 3. und 4. Juni 2021 durchgeführt. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden vorgelegt. Es wurden eine Kassenprüfung und eine Stichprobenprüfung der Buchungsbelege vorgenommen. Insbesondere wurden die Einstellung und Abwicklung der Reservierungen

für genehmigte Förderanträge des DSM und die Erläuterungen dazu aus den Vorstandsprotokollen geprüft. 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 und der Jahresrechnung. Sie entsprechen den gesetzlichen Vorschriften sowie den Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung. Die Rechnungsprüfer konnten den entsprechenden Vermerk uneingeschränkt erteilen.

#### **TOP 8 Entlastung des Vorstands**

Herr Gutjahr stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstands.

Es erfolgt die Abstimmung: Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: der Vorstand.

Damit ist der Vorstand entlastet und der Vorsitzende bedankt sich im Anschluss bei Herrn Krämer und Herrn Keweloh für deren Arbeit als Rechnungsprüfer.

Es folgt die Wahl der Rechnungsprüfer.

#### **TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer**

Es erfolgt die Abstimmung für Herrn Krämer und Herrn Keweloh:

Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: je eine.

Herr Schulz 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 Verschiedenes**

Es gibt eine Wortmeldung von Herrn Fietjes, der darum bittet, ein positives Votieren in Zukunft durch Handheben zu zeigen.

Herr Schulz schließt die Mitgliederversammlung um 12:30 Uhr und wünscht allen gute Gesundheit.

Bremerhaven, 13.01.2022

*Jörg Schulz, Vorsitzender  
Barbara Siliamova, Protokollführerin*

# Deutscher Schifffahrtstag 2022

„Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“

Der Deutsche Schifffahrtstag (DST) 2022 wird unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten, Dr. Frank-Walter Steinmeier, vom 29. September bis zum 2. Oktober 2022 an zwei maritimen Standorten, in Bremen und Bremerhaven, stattfinden. Dabei werden unter dem Motto „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“ die zentralen Zukunftsfragen der Schifffahrt diskutiert. Mit einem vielfältigen Programm, zu dem eine große Schiffs- und Bootsparade auf der Weser zählen wird, werden die Schifffahrt und ihre Zukunftsperspektive im Spannungsfeld globaler Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Digitalisierung und dem gewachsenen Sicherheitsanspruch nicht nur für die maritime Fachwelt, sondern auch für die breite Öffentlichkeit präsentiert. Die gesamte Veranstaltung wird dadurch zum nationalen Bestandteil des zeitgleich stattfindenden Weltausstellungstages, der im Jahr 2022 dem Leitmotiv „New technologies for greener shipping“ gewidmet ist. Die Initiatoren und Organisatoren des Deutschen Schifffahrtstages an der Weser sind die beiden Nautischen Vereine zu Bremerhaven und zu Bremen gemeinsam mit deren Dachverband, dem Deutschen Nautischen Verein (DNV), sowie dessen Partnern und Unterstützern.

## Zum Hintergrund des Deutschen Schifffahrtstages

Das Maritime und die Schifffahrt haben nicht nur für den Norden Deutschlands, sondern für unser

gesamtes, auf den friedlichen Außenhandel fokussiertes Land eine ungebrochen hohe Bedeutung. Das Meer und seine vielfältigen Funktionen und Nutzungen wie die Schifffahrt und die Häfen waren und sind bis heute prägend für die Küste und die hier lebenden Menschen. Zugleich werden die Schifffahrt und die mit ihr verbundenen Herausforderungen in der breiten Öffentlichkeit nur in einem vergleichsweise geringen Maße wahrgenommen. Nur in Ausnahmefällen, wie der Havarie der EVER GIVEN im Suezkanal vor einem Jahr, erlangen sie eine große öffentliche Aufmerksamkeit, da dann sehr schnell und für jede und jeden deutlich wird, dass in einer arbeitsteilig vernetzten Welt ohne die Schifffahrt kaum etwas geht. Ohne eine leistungsfähige Schifffahrt käme unsere Welt zum Erliegen. Internationale Versorgungsketten würden unterbrochen, Einkaufsregale blieben leer und auch der Online-Handel könnte keine Waren ausliefern.

Mit dem Ziel, das maritime Bewusstsein in Deutschland zu stärken, werden deshalb seit über einhundert Jahren regelmäßig die Deutschen Schifffahrtstage organisiert. Diese bieten die Möglichkeit, die Schifffahrt in all ihren Facetten und Herausforderungen und auch in ihrer Leistungsfähigkeit, Innovationskraft und Bedeutung zu zeigen. Die Deutschen Schifffahrtstage werden in der Regel durch ein „Maritimes Schaufenster“ mit Schiffsbesuchen (Open Ship), Ausstellungen, Fachveranstaltungen und weiteren Aktionen ergänzt. Der DST wird dadurch nicht nur für die



Teilnehmenden, sondern für die gesamte jeweilige Region zu einem besonderen maritimen Ereignis. Nach einem Auftakt im Jahr 1909 in Berlin waren auch Bremen und Bremerhaven jeweils bereits zweimal Austragungsorte Deutscher Schifffahrtstage, was aber in allen Fällen sehr lange zurückliegt (Bremen 1920 und 1959, Bremerhaven 1971 und 1992). Vor diesem Hintergrund hatten sich die Vorstände der beiden Nautischen Vereine in Bremerhaven und Bremen entschieden, erstmalig eine gemeinsame Bewerbung auf den Weg zu bringen, und diese Bewerbung wurde vom Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins angenommen, so dass der 36. Deutsche Schifffahrtstag in Verbindung mit dem Weltschifffahrtstag der Vereinten Nationen nun in Bremen und Bremerhaven stattfinden wird.

Der Deutsche Nautische Verein geht im Rahmen der Planung mit der Zeit und setzt mehr denn je auf Kooperation und Zusammenarbeit. Ausdruck dafür ist, neben der gemeinsamen Ausrichtung in Bremen und Bremerhaven, vor allem eine erstmalig aufgenommene Partnerschaft mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und dem Deutschen Marinebund (DMB) als gleichberechtigte Partner. Damit wissen die Nautischen Vereine zwei starke Partner und wichtige Akteure im maritimen Spektrum als Mitveranstalter an ihrer Seite. Hiermit verbunden ist auch eine kleine, aber wichtige Anpassung, denn aus dem

früheren Deutschen Seeschifffahrtstag wird nun der noch breiter gefasste Deutsche Schifffahrtstag.

### Was ist konkret zu erwarten?

Das vielfältige Programm, das in enger Zusammenarbeit mit Bremerhavener und Bremer Akteuren und unter Einbindung der gesamten maritimen Branche gestaltet wird, bringt die traditionellen Stärken beider Städte im wahrsten Sinne des Wortes im maritimen Blau zum Strahlen, denn an mehreren Stellen werden in den Abendstunden markante Gebäude, die in Verbindung mit der Schifffahrt stehen, blau angestrahlt. Damit beteiligen sich Bremen und Bremerhaven an einer weltweiten Aktion.

Zu den fachlichen Aktivitäten des DST zählen diverse Veranstaltungen und mehrere Kongresse, die sich mit den zentralen Zukunftsthemen der Schifffahrt, wie dem Erhalt und der Weiterentwicklung des maritimen Know-hows, der Emissionsreduktion und der Sicherheit der Seewege, auseinandersetzen. Die Veranstaltungen werden nicht auf den konkreten Tag verengt, sondern bilden eine ganze Reihe ab. Los ging es bereits am 8./9. November 2021 mit der 5. Bremer Konferenz für Nachhaltigkeit in der Schifffahrt – Sustainable Shipping. Weiter geht es am 10. Mai 2022 mit einer Veranstaltungsserie der Hochschule Bremen unter Leitung von Prof. Thomas Jung. Dann nämlich sollen die neuen Räumlichkeiten

der Hochschule Bremen am Flughafen themenbestimmend sein, denn die Bremer Seefahrtsschule hat bis dahin ihr neues Domizil bezogen. Zu erwarten ist ein Rückblick auf die seefahrtbezogene Ausbildung am Standort Bremen, und es werden einige derer zu Wort kommen, die an der Weser ihr Patent erworben und später auf den Weltmeeren Anerkennung gefunden haben.



Ausrichter des Deutschen Schifffahrtstages 2022 in Bremen und Bremerhaven.

(© Deutscher Nautischer Verein)



Seite an Seite auf deutschen See- und Binnenwasserstraßen: Berufs-, Traditions- und Sportschifffahrt. (Foto: © Matthias Lüdecke, Wilhelmshaven)

Am 15. Juni 2022 wird die beständige und unaufhaltsame Entwicklung über immer mehr automatisierte Systeme bis hin zur autonomen Schifffahrt und der damit verbundenen Forschung und Wissenschaft im Mittelpunkt stehen. Und am 12. Juli 2022 soll genauer geschaut werden, welche kleinen und großen Unfälle und Havarien an der deutschen Küste vorgekommen sind und vorkommen, und es soll fachkundig zu Ursachen, Hintergründen und Vermeidungsmaßnahmen Auskunft gegeben werden. Hinzu kommen die regulären Veranstaltungen des Nautischen Vereins zu Bremerhaven ([www.nautischer-verein-bremerhaven.de](http://www.nautischer-verein-bremerhaven.de)) und des Nautischen Vereins zu Bremen ([www.nvzb.de](http://www.nvzb.de)).

Im Mai und auch im Juni 2022 wird dann eine internationale Perspektive eingenommen, denn mit dem weltweiten „Day of the Seafarer“ und dem erstmals im Jahr 2022 zu begehenden „International Day for Women in Maritime“ werden zwei Themen aufgegriffen, die kaum besser zum Motto des Deutschen Schifffahrtstages passen könnten. Für den Nachmittag des 18. Mai 2022 ist in Bremen unter Beteiligung der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, sowie der

Präsidentin des Verbandes Deutscher Reeder, Dr. Gaby Bornheim, ein entsprechender Festakt geplant und am 25. Juni 2022 sollen in Bremerhaven Seeleute gefeiert und deren Arbeit für unsere Gesellschaft und unseren Wohlstand gewürdigt werden. Bereits in sehr enger zeitlicher wie fachlicher Verbindung zum Deutschen Schifffahrtstag steht dann der 16. Bremer Schifffahrtkongress, der am 27. und 28. September 2022 stattfinden wird. Zur gleichen Zeit soll in Bremerhaven im Rahmen eines EU-Projektes und unter Leitung des Deutschen Schifffahrtsmuseums der Erhalt maritimer Kulturgüter mit Expertinnen und Experten aus ganz Europa diskutiert werden.

Diese vielen Veranstaltungen stimmen ein auf den fachlichen Höhepunkt, den Deutschen Schifffahrtstag selbst. Am 29. September 2022 werden dazu unter der fachlichen Leitung des Ständigen Fachausschusses des Deutschen Nautischen Vereins im Bremer Haus der Wissenschaft, im Atlantic Hotel sowie an der Hochschule Bremen die vielfältigen Themen der laufenden maritimen Transformation, der Dekarbonisierung und der Sicherheit der Seewege als Grundlage fairen Welthandels zur Debatte stehen. Geplant ist, dass



Arbeit an Bord und im Hafen. (Fotos: © Pit Krämer)

die fachlichen Erörterungen in konkrete Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des maritimen Standorts Deutschland münden und als inhaltliche Botschaften vom Deutschen Schifffahrtstag 2022 ausgehen.

Weitere bereits feststehende Veranstaltungsbestandteile sind die Eröffnungsveranstaltung im Dom zu Bremen, ein Empfang des Senats mit einer Festansprache von Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte am Abend des 29. September 2022 im Rathaus, ein Empfang in der Seestadt Bremerhaven in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum am 30. September, ein Abschluss-Festakt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven und mittendrin als maritimes Highlight eine Schiffs- und Bootsparade auf der Weser von Bremen nach

Bremerhaven. Bereits jetzt hat sich eine Vielzahl beeindruckender Schiffe, die das gesamte maritime Spektrum vom modernsten und umweltfreundlichsten Schiff unter deutscher Flagge über vielfältige Behörden- und Arbeitsfahrzeuge bis hin zu gewerblichen Einheiten, Traditionsschiffen und Sportbooten abdecken, hierzu angemeldet. Der Deutsche Schifffahrtstag wird begleitet durch Aktionen für Studierende, Schülerinnen und Schüler sowie für die breite Öffentlichkeit. Nähere und stets aktualisierte Informationen zum Programm, zu den Veranstaltern und Partnerorganisationen, zum Hintergrund und den Zielen des Deutschen Schifffahrtstages sowie zu den umfangreichen Veranstaltungen finden sich auf der eigens eingerichteten Website [www.deutscher-schifffahrtstag.de](http://www.deutscher-schifffahrtstag.de).

# Bewegliche Brücken

## Teil 2: Dreh- und Hubbrücken

Nachdem verschiedene Arten von Klappbrücken in Teil 1 der Serie zu beweglichen Brücken behandelt wurden (vgl. DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2021, S. 2–8), werden in diesem 2. Teil Dreh- und Hubbrücken vorgestellt, ehe der abschließende 3. Teil Schwebefähren und weitere Arten beweglicher Brücken behandeln wird.

### Drehbrücken

Bei einer Drehbrücke dreht sich das bewegliche Brückenelement, das Tragwerk, auf einem im oder am Wasser stehenden Brückenpfeiler. Der Brückenfahrweg wird zur Öffnung der Schifffahrtsstraße um 90° gedreht.

Es gibt symmetrisch als auch asymmetrisch gebaute Drehbrücken. Sind die Kragarme des beweglichen Brückenteils gleich lang, steht der Brückenpfeiler etwa in der Mitte des Gewässers. Bei unterschiedlich langen Kragarmen kann der Brückenpfeiler näher am Ufer oder sogar auf dem Ufer gebaut werden. Es gibt auch Drehbrü-

cken mit zwei beweglichen Brückenteilen. Sie ermöglichen größere Durchfahrtsbreiten. Geöffnete Drehbrücken geben den Luftraum über der Wasserstraße vollständig frei.

Als Beispiele für Drehbrücken werden vorgestellt:

- die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Wilhelmshaven,
- die Eisenbahnbrücke bei Elsfleth,
- die bisherige Nordschleusenbrücke in Bremerhaven,
- die gläserne Brücke über den Alten Hafen und
- die Brücke über den Geestemünder Hauptkanal in Bremerhaven.

### Wilhelmshaven: Kaiser-Wilhelm-Brücke

Die zweiflügelige, achsensymmetrische Straßendrehbrücke wurde in den Jahren 1905 bis 1907 nach den Plänen des Oberbau Rates Ernst Trotschel vom MAN-Werk Gustavsburg gebaut. Sie quert den Verbindungshafen und verbindet die Südstadt mit dem Südstrand. Der Kraftfahrzeug-



Die imposante Kaiser-Wilhelm-Brücke mit den Brückenhäusern am Südstrand (2015). (Foto: Helmut Seger)



Die geöffnete Kaiser-Wilhelm-Brücke (2019). (Foto: Helmut Seger)

verkehr ist nur in jeweils eine Richtung möglich und wird durch Ampeln geregelt.

Mit einer Länge von 159 Metern ist die Kaiser-Wilhelm-Brücke die längste Drehbrücke Deutschlands. Die Breite der Brücke beträgt 8 Meter, die Durchfahrtsbreite 58,60 Meter. Die beiden Stützen weisen eine Höhe von 20,40 Metern auf. Die lichte Höhe beträgt 9 Meter. Von 2010 bis 2013 erfolgte eine umfangreiche Sanierung der Brücke.

Brückenfelder führt die eingleisige Eisenbahndrehbrücke. Die beiden südlichen Brückenfelder werden von zwei Fachwerkbrückenelementen überspannt.

#### **Bremerhaven: Nordschleusenbrücke**

Die Drehbrücke wurde von 1927 bis 1930 zeitgleich mit dem nicht mehr existierenden Columbusbahnhof I, der Nordschleuse und dem Wendebecken erbaut. Bis zu ihrer Demontage 2021

#### **Elsfleth: Eisenbahndrehbrücke über die Hunte**

Die weitgehend eingleisige, elektrifizierte Eisenbahnstrecke Hude – Blexen quert bei Elsfleth die Hunte, die bis Oldenburg Seeschiffahrtsstraße ist. Seit 1927 steht für die Querung eine eingleisige Eisenbahndrehbrücke zur Verfügung. Zwischen den Widerlagern bilden drei Brückenpfeiler vier Brückenfelder. Über die beiden nördlichen



Die eingleisige Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsfleth mit der geöffneten Drehbrücke auf dem nördlichen Brückenpfeiler, rechts im Bild (2014). (Foto: Helmut Seger)



Schließung der Nordschleusenbrücke nach einer Schiffspassage (2019). Der Brückendrehpunkt befand sich am Ufer. Hinter der Brücke einige Autotransporter im Ost- und Nordhafen. (Foto: Helmut Seger)

war sie eine der größten Drehbrücken Europas und die größte Eisenbahndrehbrücke Deutschlands.

Die Drehbrücke führte schräg über den 45 Meter breiten Verbindungskanal, der das Wendebecken mit dem Verbindungshafen, den Dockanlagen und den Kaiserhäfen verbindet.

Die 2.700 Tonnen wiegende, asymmetrische Brücke hatte eine Gesamtlänge von 111,90 Meter. Die beiden Kragarme waren 33,40 bzw. 78,50 Meter lang. Die Brücke hatte eine Breite von 19 Metern, die sich zwei Schienenstränge der Hafeneisenbahn, eine zweispurige Straße und ein Fußgängerüberweg teilten. Aufgrund des Abrisses infolge Materialermüdung nach fast 100-jährigem Bestehen wird derzeit eine Nachfolgebrücke geplant.

### **Bremerhaven: Gläserne Brücke über den Alten Hafen**

Die gläserne Drehbrücke über den Alten Hafen verbindet das Columbus Shopping Center mit den Havenwelten mit Klimahaus, Einkaufsgalerie und Sail-City-Hochhaus. Fußgängern bietet sie einen kurzen Weg vom Weserdeich zur Stadtmitte. Die rund 100 Meter lange Brücke wurde 2009 fertiggestellt.



Vom Containeraussichtsturm bot sich bis 2021 ein guter Blick auf die Nordschleusenbrücke (oben geschlossen, 2008; unten geöffnet, mit WESER HIGHWAY, 2010). (Fotos: Helmut Seger)

Zwischen den zwei feststehenden, mit rund 43 und 17 Metern unterschiedlich langen Brückenelementen befindet sich auf einem Monopile ein drehbares Brückenteil mit rund 41 Meter Länge.



Gläserne Drehbrücke über den Alten Hafen in Bremerhaven (2021).

(Foto: Helmut Seger)



Öffnung der Drehbrücke über den Alten Hafen, um das U-Boot WILHELM BAUER nach einem Werftaufenthalt wieder in den Museumshafen schleppen zu können (2021).

(Foto: Helmut Seger)



Die geöffnete Drehbrücke gibt heute den Weg zu den Liegeplätzen des Weser Yacht Clubs im Geestemünder Hauptkanal frei. Bei 4,80 Meter Breite und zwei Fußwegen bleibt nur Platz für einspurigen Fahrzeugverkehr (2016). Ab 1877 mussten für einige Jahrzehnte auch die für den Holzhafen bestimmten Flöße die Brücke passieren, ehe die Zufahrt zum Holzhafen in den 1930er-Jahren zugeschüttet wurde. (Foto: Helmut Seger)

Wird es um 90° gedreht, öffnet sich für hochgebaute Schiffe eine 13,60 Meter breite Durchfahrt mit unbegrenzter Höhe.

### **Bremerhaven: Brücke über den Geestemünder Hauptkanal**

Die symmetrische Drehbrücke über den Hauptkanal ist die älteste erhaltene Brücke der Stadt. Sie wurde im Rahmen der Hafenbauarbeiten in den Jahren 1860 bis 1861 von der Firma Harkot aus Haspe als Stahl-Nietkonstruktion errichtet. Lange bildete diese Brücke die bedeutendste innerstädtische Verbindung in Geestemünde. Von 1881 bis 1964 wurde auch die Straßenbahn über die Brücke geführt.

Das Öffnen und Schließen der 45 Meter langen und 4,80 Meter breiten Brücke erfolgte bis zur Elektrifizierung durch das MAN-Werk Gustavsburg im Jahr 1931 von Hand.

Die Drehbrücke steht seit 2010 unter Denkmalschutz. Sie wird heute vom Weser Yacht Club betrieben, dessen Liegeplätze sich hinter der Brücke befinden. 2021 wurde die Brücke aufwendig saniert.

### Hubbrücken

Bei Hubbrücken wird das Tragwerk der Fahrbahn oder des Gleisträgers zwischen Hubtürmen angehoben. Dies geschieht durch den Einsatz von hydraulischen Hebevorrichtungen, Gewindespindeln oder Seilzugsystemen. Zur Minimierung der erforderlichen Antriebsenergie kommen auch bei Hubbrücken Gegengewichte zum Einsatz.

Im Gegensatz zu Drehbrücken oder den meisten Klappbrücken wird der Luftraum über der Brücke nicht vollständig freigegeben. Die Durchfahrthöhe wird lediglich um die Hubhöhe der Brücke vergrößert.

1894 wurde die weltweit erste Hubbrücke in den USA in Betrieb genommen. In Deutschland war in den letzten Jahren sowohl die Demontage als auch der Neubau von Hubbrücken zu beobachten. Die 1953 in Betrieb genommene Hubbrücke über die Hunte bei Berne wurde 2018 abgebaut. Auch die 1927 in Betrieb genommene Hubbrücke über den Küstenkanal bzw. die Hunte in Oldenburg wurde 2020 rückgebaut. In

Hamburg wurden dagegen die beiden Kattwykbrücken 1973 bzw. 2020 in Betrieb genommen.

Als Beispiele für Hubbrücken werden hier vorgestellt:

- die Cäcilienbrücke in Oldenburg,
- die Huntebrücke zwischen Berne und Elsfleth,
- die Kattwykbrücken in Hamburg.

### Oldenburg: Cäcilienbrücke

Die 1927 in Betrieb genommene Cäcilienbrücke querte bis 2020 in Oldenburg die kanalisierte Hunte bzw. den Küstenkanal. An dieser Stelle hatten bereits 1752 eine Holzbrücke und ab 1832 eine steinerne Brücke die Handelsroute von Westfalen nach Bremen über die Hunte geführt.

Im Mai 2020 wurde der Hubteil der Brücke entfernt. An dieser Stelle soll eine neue Brücke entstehen, weil Schäden an Gründung, Mauerwerk und Hubmechanismus eine Sanierung der Cäcilienbrücke unmöglich machen. Die Sommerhitze 2018 hatte den Oberbau so stark ausgedehnt, dass der Hebemechanismus nicht mehr voll funktionsfähig war. Der Schiffsverkehr hatte für 80 Tage vollständig eingestellt werden müssen.

Die Hubbrücke hatte eine Spannweite von 40,80 Metern. Die Fahrbahnbreite betrug 5,50 Meter. Das Tragwerk der Brücke konnte mit Stahlseilen um 3,50 Meter angehoben werden. Über Treppen in den Brückentürmen konnten Fußgänger auch die hochgefahrene Brücke nutzen.

### Berne-Huntebrück: Hubbrücke zwischen Berne und Elsfleth

Über die Hubbrücke im Berner Ortsteil Huntebrück führte von 1953 bis 2015 die Bundesstraße 212 zwischen Berne und Elsfleth. 2015 wurde nebenan die neue Klappbrücke über die Hunte eröffnet. 2018 erfolgte dann der Rückbau der Hubbrücke. Die Hubbrücke hatte eine Be-



MS VERONIKA passiert die angehobene Cäcilienbrücke in Oldenburg (2013).  
(Foto: © JoachimKohlerBremen, Wikimedia Commons, CC-BY-SA 4.0)



Die Hubbrücke Huntebrücke in der ersten Hubstufe (2014). Gut zu erkennen sind die Gegengewichte in den Hubtürmen. Die Betonfundamente für die neue Klappbrücke sind bereits gegossen. (Foto: Helmut Seger)

helfsbrücke ersetzt, die für die im Zweiten Weltkrieg gesprengte Drehbrücke aus dem Jahr 1908 errichtet worden war.

Der Fachwerk-Hubteil hatte eine Stützweite von 53,28 Metern und eine lichte Weite von 52 Metern. Die Breite der Brücke betrug 13 Meter, die sich die zweispurige Fahrbahn und die beidseitigen Fuß-/Radwege teilten.

Das Gewicht des Hubteils betrug 310 Tonnen. Es wurde durch Gegengewichte von je 155 Tonnen in den beiden Hubtürmen ausgeglichen. Die

Das Öffnen und Schließen erfolgte durch einen Brückenwärter.

### Hamburg: Kattwykbrücken

Die beiden Kattwykbrücken führen im Hamburger Hafen über die Süderelbe und verbinden Moorburg mit der Kattwyk-Halbinsel der Elbinsel Wilhelmsburg.

Die ältere, 1973 eingeweihte Brücke dient heute nur noch dem Straßenverkehr. Bis zur Eröffnung der neuen zweigleisigen Eisenbahn-Hubbrücke im Jahr 2020 wurde auch der Eisenbahnverkehr über die alte Brücke geführt.

Beide Brücken haben je zwei starre Brückenelemente und in der Mitte ein Hubteil. Bei der älteren Brücke beträgt die längste Stützweite 106 Meter, bei der neuen 130 Meter. Die Durchfahrthöhe beträgt bei beiden Brücken 53 Meter.

Die neue Brücke ist die größte Hubbrücke Deutschlands.



Neue (links) und alte Kattwykbrücke (2020). (Foto: © Gerd Fahrenheitst, Wikimedia Commons, CC-BY 4.0)

# Turbulenter Start ins neue Jahr

**Abruptes Ende der Ära Kleingärtner sorgt für Veränderung an der Spitze des DSM**

Mit einem Paukenschlag begann das Jahr 2022 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Deutschen Schifffahrtsmuseums wie auch für die Öffentlichkeit. Am 30. Dezember 2021 kündigte Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, seit 2013 Geschäftsführende Direktorin des Deutschen Schifffahrtsmuseums, zum 30. Juni 2022 und verständigte sich wenig später mit dem Stiftungsrat auf ein vorzeitiges Ende ihrer Tätigkeit zum 20. Januar 2022, um einen möglichst schnellen personellen Neuanfang an der DSM-Spitze zu ermöglichen.

Die Turbulenzen rund um den Jahreswechsel hatten sich unmittelbar vor den Weihnachtsfeiertagen abzuzeichnen begonnen, nachdem ein interner Bericht der Kaufmännischen Geschäftsführerin Katharina Horn über Mängel in der Museumsverwaltung, dem Stiftungsrat des DSM Ende November vorgelegt, an die Öffentlichkeit gelangt war und für einige Aufregung gesorgt hatte. Die öffentliche Kritik zielte vor allem auf die Person der Geschäftsführenden Direktorin, deren geplanter USA-Aufenthalt von Januar bis Mai 2022 bereits einige Wochen vorher medial kontrovers diskutiert worden war: Sunhild Kleingärtner war ein fünfmonatiges Senior Fellowship des Thomas Mann House in Pacific Palisades (Los Angeles, Kalifornien) zuerkannt worden, wo sie im Kontext des Jahresthemas „Restoring Public Trust“ zum gesellschaftlichen Vertrauen in die Institution Museum und zu Möglichkeiten der Verhinderung gesellschaftlicher Spaltung forschen wird. Die mehrmonatige Ortsabwesenheit hatte nicht nur Zustimmung gefunden.

Im Zuge der mit dem Stiftungsrat getroffenen Vereinbarung legte Sunhild Kleingärtner abschließend dar, dass ihr Abschied eine persönliche Entscheidung ohne Bezug zu den lokalen Ereignissen sei, um sich neuen Aufgaben zuwenden zu können.

Die positiven Höhepunkte von Sunhild Kleingärtners mehrjährigem Engagement an der Spitze des Forschungsmuseums waren zwei erfolgreiche Evaluierungen durch die Leibniz-Gemeinschaft sowie die Fertigstellung des Forschungsdepots. Ihre Amtszeit war aber auch gekennzeichnet von den problematischen strukturellen und finanziellen Rahmenbedingungen, die sich vor allem in den Gebäuden und im Museumshafen niederschlagen hätten, so Kleingärtner.

Der Einsatz von Sunhild Kleingärtner, die während ihrer Amtszeit u.a. vier Jahre lang Sprecherin der Sektion A – Geisteswissenschaften und Bildungsforschung der Leibniz-Gemeinschaft war, der 15 Forschungsinstitute und die acht Forschungsmuseen angehören, wurde von vielen Seiten gewürdigt. Auch der Vorsitzende des Fördervereins, Jörg Schulz, zollte ihr Dank und Anerkennung dafür, „dass sie dieses Haus wissenschaftlich auf einen neuen Kurs gebracht und als Forschungsmuseum profiliert hat. Dies war die zentrale Grundlage, um den Verbleib des Hauses in der Leibniz-Gemeinschaft und damit in der Bund-Länder-Finanzierung zu sichern. Sie hat das DSM 2013 in einer schweren Zeit übernommen, und es ist maßgeblich ihr Verdienst, dass das Haus in der Wissenschaftslandschaft heute auch international deutlich besser dasteht als vor ihrem Amtsantritt.“

Da sich das DSM bereits mitten im Berichtszeitraum für die 2024 bevorstehende Evaluierung befindet, bei der die Forschungsleistungen der Jahre 2021–2023 begutachtet werden und über eine Fortführung der Bund-Länder-Förderung unter dem Dach der Leibniz-Gemeinschaft entschieden wird (siehe auch den folgenden Beitrag in dieser Ausgabe), war nach der Kündigung Kleingärtners schnelles Handeln erforderlich, und so hat der Stiftungsrat des DSM bereits Anfang Februar 2022



Neue Geschäftsführende Direktorin des DSM:  
Prof. Dr. Ruth Schilling. (Foto: DSM)

in einer Sondersitzung mit Prof. Dr. Ruth Schilling eine kommissarische Geschäftsführende Direktorin gewählt. Schillings Amtszeit läuft zunächst bis Ende Juni, kann jedoch verlängert werden, bis ein ordentliches Berufungsverfahren zum Abschluss gebracht ist, was bis zu zwei Jahre in Anspruch nehmen könnte.

„Mit Prof. Dr. Schilling übernimmt eine erfahrene Wissenschaftlerin die kommissarische Leitung des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Ruth Schilling ist als Kooperationsprofessorin schon seit 2014 eng mit dem Museum verbunden und hat dessen fachliche Entwicklung seitdem maßgeblich mitgeprägt. Als kommissarische Geschäftsführende Direktorin wird sie die notwendigen Weichenstellungen hin zur Leibniz-Evaluation vornehmen, aber nicht nur das. Sie wird auch die Potentiale, die in der Museumsflotte liegen, für die weitere Entwicklung des Museums identifizieren und in das Gesamtkonzept des Hauses integrieren“, zeigt sich die Vorsitzende des DSM-Stiftungsrates und Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling, überzeugt.

Die „Neue“ an der Spitze des DSM ist tatsächlich eine „alte Bekannte“: Bereits seit 2014 ist Ruth Schilling in Verbindung mit einer Professur zur „Kommunikation museumsbezogener Wissen-

schaftsgeschichte“ an der Universität Bremen am DSM tätig, zunächst als wissenschaftliche Ausstellungs- und Forschungskordinatorin, ab 2020 als Leiterin der beiden wissenschaftlichen Programmbereiche „Schiffahrt und Gesellschaft“ und „Schiffe als Wissenspeicher“ des DSM. Daneben ist sie Lehrbeauftragte am Institut für Geschichte der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg. Während ihrer bisherigen Tätigkeit am DSM verantwortete Ruth Schilling, Jahrgang 1976, bereits mehrere Ausstellungsprojekte und erfolgreiche Sonderausstellungen sowie die Neugestaltung der Kogge-Halle.

Sie selbst freut sich auf die neue Aufgabe: „Ich weiß, dass ich die Leitung dieses Hauses in herausfordernden Zeiten übernehme. Aber ich weiß auch, wie viel Potential in diesem Museum, in seinen Mitarbeitenden und seiner Sammlung steckt. Gemeinsam arbeiten wir mit Hochdruck an neuen Ausstellungsprojekten und freuen uns sehr darauf, diese einem breiten Publikum zugänglich zu machen. [...] Forschung ist bei uns am DSM kein Selbstzweck. Sie hat das Ziel, in Ausstellungen sichtbar zu werden.“

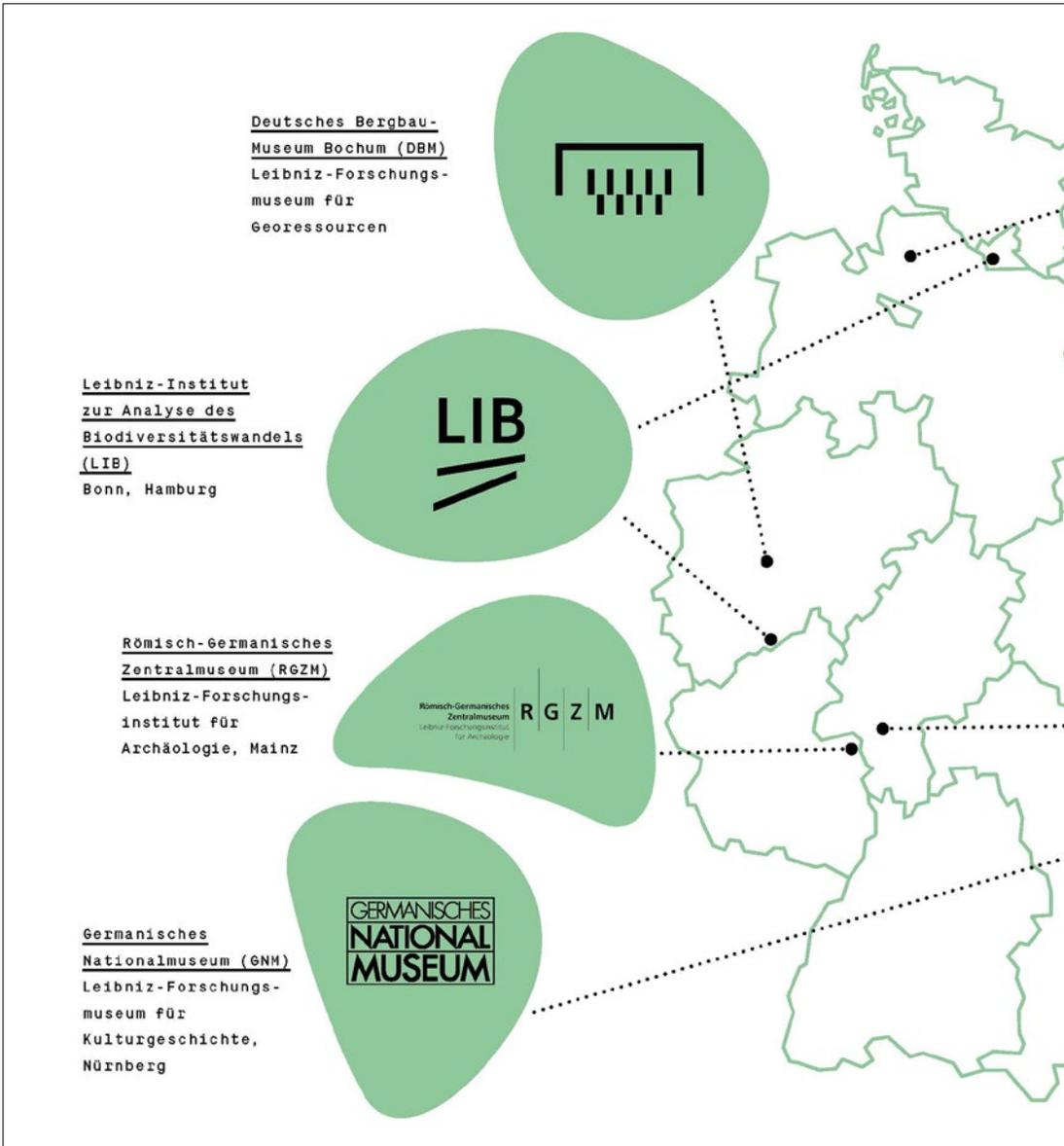
Diese Kombination von Forschung und Museum ist für Ruth Schilling nichts Neues: Nach ihrem Studium der Neueren/Neuesten Geschichte, der Alten Geschichte und der Graezistik an der Humboldt-Universität zu Berlin und ihrer Promotion über „Politische Ordnungsvorstellungen im Ritual – Selbstdarstellung Venedigs und der Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck um 1600“ (2008) gestaltete sie als Kuratorin mehrere Ausstellungen in Berlin und Brandenburg und war als Senior Researcher am Institut für die Geschichte der Medizin der Charité in Berlin tätig, ehe ihr Weg sie nach Bremerhaven führte. Auch international ist Ruth Schilling gut vernetzt und seit 2019 neben ihren vielfältigen Aufgaben am DSM und der Universität Bremen Visiting Senior Fellow in Trinity Hall, University of Cambridge.

Den Mitgliedern des Fördervereins wird sich die neue DSM-Direktorin, der der Vorstand des Fördervereins eine konstruktive Zusammenarbeit angeboten hat, auf der Mitgliederversammlung am 7. Mai 2022 vorstellen.

# Zielhafen erfolgreiche Evaluierung durch die Leibniz-Gemeinschaft im Jahr 2024

Schiffsbiografien und die Geschichte der Schifffahrt zeigen nicht nur, wie wir mit dem Meer und seinen Ressourcen umgehen, sondern auch, wie wir mit der Welt insgesamt in Beziehung treten. Ohne Schiffe wären die Geschichte kultureller Begegnungen, aber auch die Genese ökonomischer globaler Verbindungen nicht verständlich. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) ist der einzige Ort in Deutschland, an dem sich inhaltliche wissenschaftliche Perspektiven und materielle Kulturgüter treffen, die diesen geisteswissenschaftlich geprägten systemischen Blick auf den ganzen Ozean und die Welt zulassen. Diese Einzigartigkeit ist hoch relevant, denn unseren Umgang mit Globalisierung und den Ressourcen des Meeres können wir allein durch interdisziplinäre Perspektiven erforschen. Die Geschichtswissenschaft gehört hierzu ebenso notwendig wie kultur- und kunstwissenschaftliche Ansätze oder auch archäologische und materialwissenschaftliche Forschungen. Die Zugehörigkeit zur Leibniz-Gemeinschaft ermöglicht es uns, das Zusammentreffen von Forschungsfragen und maritimer materieller Kultur immer wieder neu und innovativ zu nutzen und auch für andere Forschungsbereiche fruchtbar zu machen. So haben wir seit 2014 kontinuierlich ein Ausstellungs- und Forschungsprogramm aufgebaut, das konsequent Objekte aus unseren Sammlungen, aber auch aus anderen Museen und Archiven in den Blick nimmt und inhaltliche Erzählungen mit Transfer- und Vermittlungsansätzen verbindet. Es ist grundlegend wichtig, sich diese Einzigartigkeit vor Augen zu führen: Das DSM ist ein besonderer Ort des Wissensaustauschs, den es zu bewahren gilt und den in den vergangenen Jahren viele Persönlichkeiten aus unterschiedlichen Fachrichtungen enthusiastisch und entscheidend mitgeprägt haben. Das DSM widmet sich einer

historischen Perspektive auf die Beziehung zwischen Mensch und Meer. Gemäß seiner Sammlung beginnt der Forschungszeitraum im Spätmittelalter („Bremer Kogge“) und endet – im Moment jedenfalls noch – nach 1989. Eine aktive Sammlungspolitik für die Zeit danach ist zu entwickeln, sobald die infrastrukturellen Rahmenbedingungen hierfür geschaffen worden sind. Umwelt, Forschung, Wirtschaft und Gesellschaft: Das sind die Schlagwörter, unter denen eine Vielzahl von Forschungs- und Vermittlungsvorhaben angesiedelt sind. Diese basieren auf unserer Sammlung und verbinden diese objektbezogene Forschung mit Fragestellungen hoher gesellschaftlicher Relevanz. Die Vielfalt dieser Projekte ist vor dem Hintergrund der vorhandenen personellen Ressourcen überaus beeindruckend – zahlenmäßig verfügt das DSM im Vergleich zu den anderen Forschungsmuseen über eine wirklich kleine Flotte von Forscherinnen und Forschern. Das Gesamtprogramm soll und kann an dieser Stelle nicht umfassend beschrieben werden. Vielmehr soll beispielhaft deutlich gemacht werden, wie integriert Sammlung, Forschung und Vermittlung im DSM gelebt und gedacht werden. In der Mitte der neuen Dauerausstellung, deren Eröffnung im Jahr 2024 im Bangert-Bau geplant ist, steht eine große Installation. Raumfüllend und transparent zugleich bietet sie Zugänge zur Verbindung von Forschung und Schifffahrt: Hands-on-Stationen machen Meeresforschung nachvollziehbar. Große und kleine Originalobjekte zeigen den Aufwand, der zur See betrieben wird, um den Zustand der Meere und damit auch unserer gesamten Welt zu erforschen. In Kooperation mit dem Museum für Naturkunde aus Berlin stellen wir Exponate der VALDIVIA-Expedition (1898–1899), der ersten deutschen Tiefseeexpedition, aus, die nicht nur deutlich machen, wie



Karte der Leibniz-Forschungsmuseen. (Grafik: Leibniz-Gemeinschaft; Bearb.: Erik Hoops/DSM)

sorgfältig zu dieser Zeit Feuchtpräparate hergestellt wurden, sondern auch, mit welcher Präzision sie gezeichnet und fotografiert worden sind. Diese Forschungsschiffsinstallation ist ein gebautes Symbol für die enge Verbindung unseres Hauses zur Meeresforschung, wie sie am Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) in unmittelbarer Nachbarschaft, aber auch

am GEOMAR in Kiel und dem MARUM (Universität Bremen) und vielen anderen Institutionen so exzellent betrieben wird. Die neue Dauerausstellung zeigt Forschung als eine Interaktion zwischen Schiff, Geräten, Menschen und dem Meer und macht sie so nahbar und zugänglich für eine große Bandbreite unterschiedlicher Zielgruppen. Die kuratorische Arbeit an diesem

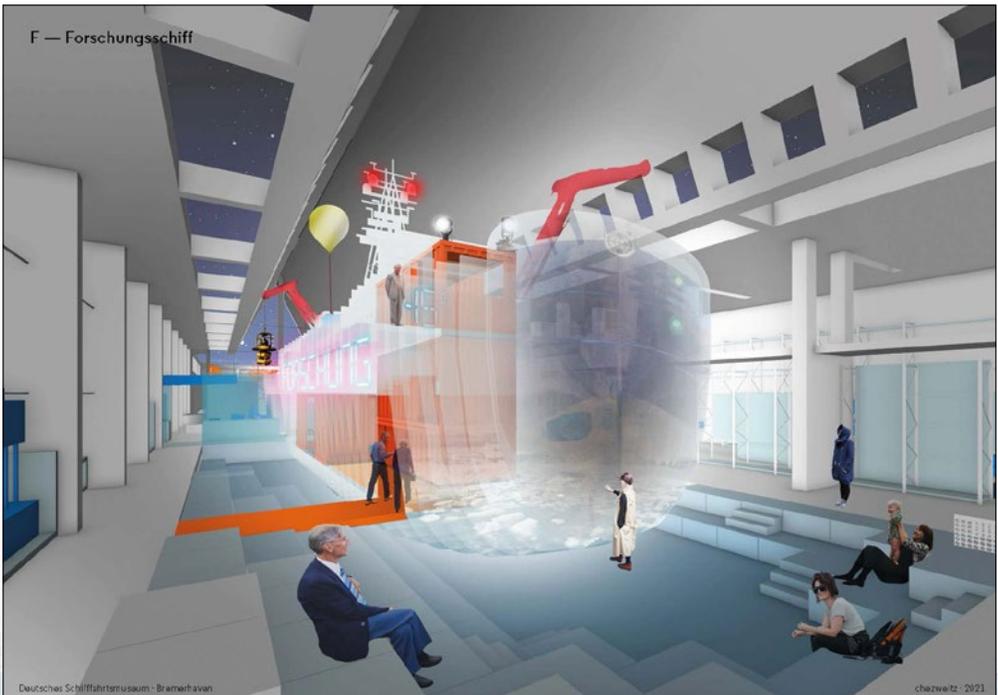


Ausstellungssegment verlangt daher nicht nur die Bereitschaft, mit vielen naturwissenschaftlichen Kooperationspartnern zusammenzuarbeiten. Sie erfordert auch ein Detailwissen über historische Praktiken und Objekte, das anhand schriftlicher und bildlicher Expeditionsberichte, die sich teilweise in gedruckter Form ja auch in unserer Sammlung befinden, recherchiert werden muss.

Diese Arbeit ist durch die promovierte Kunsthistorikerin Ulrike Heine seit 2021 von ihrem Vorgänger Martin Weiss aufgenommen und vorbildhaft umgesetzt worden. Forschungsschiffe bilden auch einen thematischen Rahmen für die Forschungsarbeit von Katrin Kleemann, die als promovierte Historikerin seit August 2021 über die Geschichte der deut-



Symbolisierte Darstellung des Forschungs- und Ausstellungsprogramms des DSM. (Grafik: DSM)



Skizze der Installation zur Forschungsschiffahrt, Stand November 2021. (Grafik: © chezweitz)

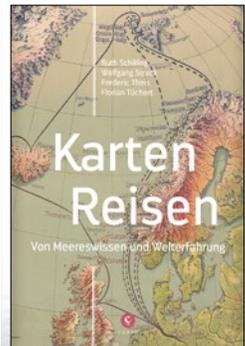
schen Seewarte forscht und damit auf die enge Wechselwirkung zwischen institutioneller und akademischer Institutionalisierung eingeht, die nicht nur für die Meeresforschung, sondern auch für viele andere Disziplinen im ausgehenden 19. Jahrhundert charakteristisch ist. Für uns in der Gegenwart stellt eine Untersuchung der Rolle der Seewarte damit nicht nur eine Spurensuche nach Traditionen der Meeresforschung dar. Eine solche Untersuchung zeigt auch generell auf, wie Forschung und Institutionen zusammenwirken. Seeleute als Produzenten von Wissen stehen im Mittelpunkt des Forschungsprojekts, das der promovierte Archäologe Frederic Theis in den Jahren 2018–2022, gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung, bei uns durchgeführt hat. Dieses Projekt war Teil eines Verbundes, der Bremerhaven mit Gotha zusammenbrachte: Zwei der bedeutendsten Seekartenarchive Deutschlands arbeiteten zusammen, um die Rolle der Seekarten in der Herausbildung globaler Weltbilder im 19. und 20. Jahrhundert zu analysieren. Dieses Projekt verband nicht nur vier Forschungsprojekte, sondern war auch im Bereich der Vermittlung äußerst engagiert: Neben einer analogen und einer digitalen Ausstellung sind zwei populärwissenschaftliche Bücher entstanden, die weit über Bremerhaven und Gotha hinaus den Weg in die Buchhandlungen gefunden haben.

Das Thema der Seekarten greifen nun aktuell zwei weitere Vermittlungsvorhaben auf, die beide darauf abzielen, per App Seekarten jungen regionalen, aber auch internationalen Zielgruppen nahezubringen. Das Thema Seekarten wird zudem in Form eines Kartentisches Eingang in den Themenbereich Forschungsschifffahrt in der neuen Dauerausstellung finden. Der Fokus auf die Kartografie hat also nicht nur zwei Sammlungen, drei Fachdisziplinen und mehrere Universitäten miteinander verbunden, sondern steht auch beispielhaft für den Dreiklang aus Forschung, Sammlung und Vermittlung, der Forschungsmuseen auszeichnet. Dies ist ein Beispiel unter vielen aus der „Forschungskombüse“ DSM, über die in dieser Zeitschrift ja immer wieder berichtet wird.

## Ein offenes Museum: Das DSM als ganzheitlicher Erlebnisort

Die havarierte SEUTE DEERN, ein baufälliges Erweiterungsgebäude, ein nicht fertig sanierter Scharron-Bau: Die baulichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Museumsarbeit stellen das Team in den vergangenen Monaten und Jahren vor vielfältige Herausforderungen. Diese sind durch die speziellen Bedingungen der Pandemie noch einmal vergrößert worden. Bei dem Blick von außen wird häufig übersehen, wie stetig und zielstrebig das Museum sich ein partizipatives Profil erarbeitet, eine Arbeit, die die Gruppe Bildung und Vermittlung unter Leitung von Birte Stüve erfolgreich vorantreibt. Kooperationen mit Schulen vor Ort und in der Region beginnen erste Früchte zu tragen. Konkret seien die Beiträge zu den Ausstellungsprojekten „Kakao, Kaffee, Tabak – Rauschmittel früher“ und „Das Andere sehen. Die Wahrnehmung des Fremden in fotografischen Reisealben“ genannt, aber auch viele andere Schulprojekte, die bei uns stattfinden.

Museen weltweit begreifen sich längst nicht mehr als Orte eines dogmatischen und asymmetrisch aufgebauten Wissenstransfers zwischen allwissenden Fachleuten und unwissenden Besucherinnen und Besuchern. Sie ringen um neue Formate der Ansprache und der Partizipation. Das DSM möchte insbesondere auch zu einer Plattform werden, die eine direkte Begegnung zwischen Wissenschaft und Nachwuchs ermöglicht. Dies kann ein Dialog zwischen Schülern und Histori-



Titel der Publikationen zur Rolle der Seekarten bei der Entwicklung globaler Weltbilder.



Vorentwurf des ab Sommer 2022 erlebbaren interaktiven Werftmodells. (Grafik: © Xenorama Studio)

kern sein wie im Rahmen des Ausstellungsprojekts zu Kakao, Kaffee und Tabak. Es kann aber auch bedeuten, dass für das Studium natur- und spezifisch meereswissenschaftlicher Fächer geworben wird, indem wir die Forschungsarbeit nah und spannend aufbereiten. Im Rahmen einer für den Sommer geplanten Sonderausstellung soll zudem erprobt werden, ob und wie das DSM auch aktuelle Veränderungen und Entwicklungen in maritimen Berufen thematisieren kann: Am Beispiel eines interaktiven Werftmodells, das eine Werft der Gegenwart zeigt, möchten wir darstellen, wie sich der moderne Schiffbau und die mit ihm zusammenhängenden Berufsbilder gestalten. Das DSM ist ein Museum, das einen starken Unterschied zwischen Sommer- und Winterbesuchszeiten kennt. Sich als ein partizipatives und offenes Museums zu begreifen heißt auch, sich ein wenig von diesen touristischen Konjunkturen unabhängig zu machen und zu einem Ort der lebenslangen Begleitung zu werden. Die enge lokale Verankerung muss dabei nicht nur durch Partizipations- und Vermittlungsformate erzielt werden. Vielmehr gilt es, das Museum als einen ganzen Ort in den Blick zu nehmen, der Innen

wie Außen in einer einzigartigen Weise verbindet. Noch nicht sichtbar ist dabei, dass dies seit Jahren in den für die Innenbereiche relevanten Ausstellungskonzeptionen mit Bezug auf einzelne spezifische Schiffe des Museumshafens ange-dacht worden ist – SEEFALKE und RAU IX sind nur zwei Beispiele unter vielen. Idealerweise werden die Besucherinnen und Besucher so intuitiv von drinnen nach draußen geleitet.

Konzeptionell bietet uns die Freifläche außerdem die Möglichkeit, Themen des aktuellen und künftigen Hafengeschehens mit unseren von der Konzeption der Innenbereiche abgeleiteten Themen wie Passagierschiffahrt, Globalisierung (Scharoun-Bau) und Ressourcennutzung und Meereswandel (Bangert-Bau) zu verbinden. Die Vergangenheit trifft die Gegenwart und sagt so etwas über die Zukunft voraus: Dies könnte dann Wirklichkeit werden, wenn wir das Freigelände, die Schiffe und das Museumsensemble als ein Ganzes begreifen. Auch hier haben wir uns auf die Reise gemacht, eine Reise, auf die wir nicht nur alle Bremerhavenerinnen und Bremerhavener, sondern auch Sie, liebe Fördervereinsmitglieder, gerne mitnehmen möchten.

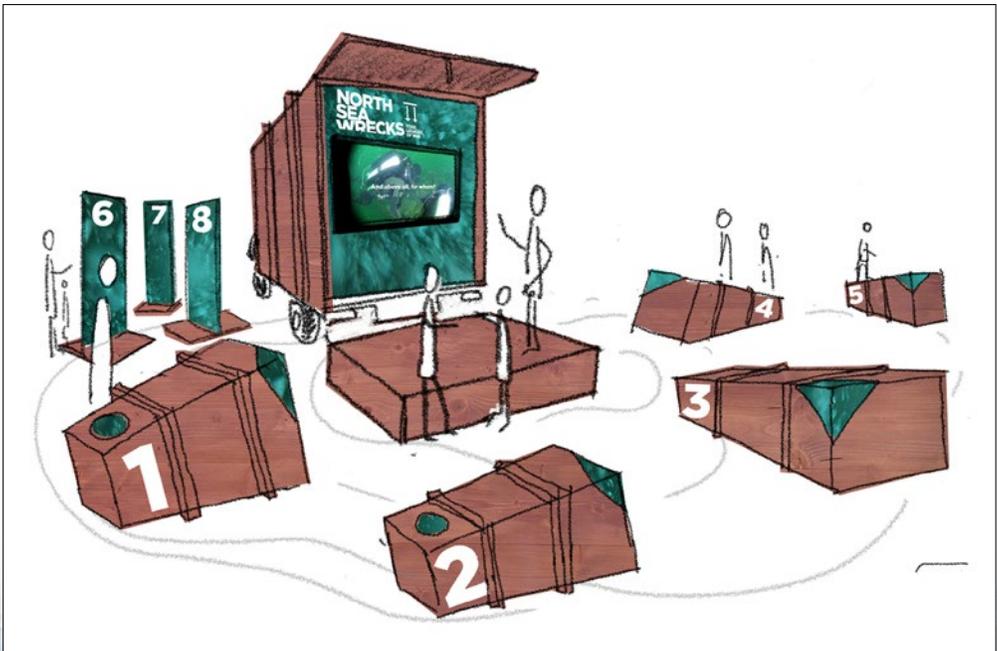
# Toxic Legacies of War

## Die Wanderausstellung zum Forschungsprojekt „North Sea Wrecks“

Die Unterwasserlandschaft der Nordsee weist einen einzigartigen und ebenso gefährlichen Bestand an historischen Relikten aus den beiden großen Weltkriegen auf. Hunderte militärische Wracks sowie deren gefährliche Ladungen liegen noch heute auf dem Meeresboden – giftige Hinterlassenschaften der Kriege. Die Munition auf diesen Wracks, aus der nicht selten gefährliche Substanzen austreten, stellt eine schleichende Bedrohung für das marine Ökosystem der Nordsee dar. Diese Bedrohung wurde und wird innerhalb des EU-geförderten und durch das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) geleiteten Interreg-Projekts „North Sea Wrecks“ untersucht (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2020, S. 25–27).

Neben dem Ziel, diese Gefahren wissenschaftlich zu untersuchen, hat es sich das internationale

Projekt auch zur Aufgabe gemacht, die potenziellen Risiken, die von Munition auf Wracks ausgehen, in die öffentliche Wahrnehmung zu tragen. Das Projektteam des DSM hat daher eine Wanderausstellung konzipiert, in der nicht nur analoge und digitale Objekte präsentiert werden, sondern die Besucherinnen und Besucher durch interaktive Teilnahme selbst die Unterwasserlandschaften der Nordsee erkunden können. An insgesamt neun Stationen können sich Interessierte ausführlich über die Projekthemen, Forschungsmethoden und Vorgehensweisen der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler informieren. Die einzelnen Stationen setzen sich zum einen aus freistehenden Stelen und zum anderen aus großen, hölzernen Kisten zusammen, welche halbversunkene Munitionskisten darstellen. Der



Skizze zum Aufbau der Wanderausstellung. (Foto: © simple GmbH)



Vitrine in Kiste 3. Im Hintergrund sind die Bildschirme der Kisten 1 und 2 zu sehen. (Foto: Cornelia Riml/DSM)

Transport der gesamten Ausstellung erfolgt via Kleintransporter, der wiederum selbst ein wichtiger Teil der Ausstellung ist. Er bildet zugleich Werbefläche für die Ausstellung als auch Bühne für öffentliche Kurzvorträge und Diskussionsrunden sowie eine Präsentationsmöglichkeit für im Projekt entwickelte Kurzfilme und Animationen. Die Stationen eins bis fünf werden durch die Munitionskisten vermittelt und führen die Besucher an folgende Themen heran: 1. die Hinterlassenschaften der Kriege, 2. die Gefahren durch Kriegsalllasten, 3. die historische Grundlagenforschung, 4. die Untersuchungen auf Gefahrenstoffe im Labor und 5. die digitale Plattform WRECKNS als Instrument zur Risikobewertung. Diese fünf Kisten kombinieren die Präsentation analoger Ausstellungsobjekte in Vitrinen mit textbasierten Informationen und Scrollytelling, also einer digitalen Präsentation vertiefender Inhalte zu den Hauptthemen der jeweiligen Station. So können die Besucherinnen und Besucher z.B. eigenständig Bilder und Kurzfilme betrachten und mit individuellem Tempo anschauen. Die berührungsfreie Leap-Motion-Technik macht es möglich, allein durch eine Bewegung der Hand Bilder, Texte und Filme auf einem Bildschirm aufzurufen und zu bewegen. Weil Leap-Motion keine

Bildschirmberührung voraussetzt und stattdessen eine Steuerung aus geringer Distanz mit Gesten erlaubt, trägt diese Technik dazu bei, Ausstellungen unter den weiterhin herrschenden Pandemiebedingungen zu ermöglichen.

Einen zusätzlichen Beitrag, die häufig komplexen Themen der Ausstellung interaktiv zu erfassen, bilden zwei Spiele (Minigames), die auf den Stationen zwei und drei installiert sind. In diesen kurzen Spielen können die Besucherinnen und Besucher selbst zu den Wracks tauchen, um dort z.B. eigenständig Proben zu nehmen oder die Gefahren der dort liegenden Munition näher zu betrachten. Möglich wird dieser digitale Tauchgang ebenfalls durch berührungsfreie Leap-Motion-Technik. Begleitend zu diesen Tauchgängen werden zusätzlich kurze, erläuternde Text- und Videosequenzen eingeblendet, die das Dargestellte kontextualisieren. Neben den Kisten bilden die Stationen sechs bis neun – in Form freistehender Stelen – ein weiteres, eher klassisches Ausstellungselement. Durch Bilder, Karten und Texte informieren die Stelen über Themen wie etwa Rechtsgrundlagen und internationale Bestimmungen zum Umgang mit Wracks und Munition sowie zur Geschichte des Projekts „North Sea Wrecks“ selbst. Aber auch die Problematik

der Munitionsverklappung als ein Teil der allgemeinen Verschmutzung des Meeres wird hier thematisiert. Weiterhin informiert eine der Stelen über die Forschungsausfahrten, die innerhalb des bis Mitte 2023 laufenden Projektes durchgeführt wurden und werden.

Da die Wanderausstellung ein Produkt eines internationalen Forschungsprojekts ist, ist sie bilingual angelegt. Das bedeutet, dass Englisch als Arbeitssprache des Projekts auch die Arbeitssprache der Ausstellung ist – was sich im Titel abbildet. Dennoch werden alle Stationen je nach Standort entweder auch in dänischer, deutscher, niederländischer oder norwegischer Sprache bespielt. Da die Wanderausstellung durch die Heimatländer der Projektpartner touren wird, kann so der Inhalt der Ausstellung in der jeweiligen Landessprache angeboten werden. Ergänzend zu den einzelnen Stationen finden sich weitere Informationen, Bilder und Animationen online auf der Homepage der Wanderausstellung. Diese Homepage kann jederzeit über QR-Codes, die auf den Stationen direkt aufgedruckt sind, mit dem Smartphone oder dem Computer abgerufen werden; alternativ ist die URL der Website ebenfalls angegeben.

Am 11. August 2021 feierte die Wanderausstellung ihre Eröffnung im Rahmen der „Maritime Tage“ in Bremerhaven und wurde von den nationalen wie internationalen Besucherinnen und Besuchern mit großem Interesse angenommen. Weitere Reisestationen waren bisher: Hamburg (Workshop des DSM am 1. September 2021 zur Umweltbildung im Meeresschutz) und Kiel („Munition Clearance Week“, 6.–10. September 2021). Zwei weitere Termine in Bremen („Maritime Woche“)

sowie im belgischen Brügge („North Sea Conference“) wurden aufgrund der anhaltenden Pandemie leider abgesagt. Den Winter verbrachte die Ausstellung gut verstaut im neuen Depot des Museums, wo Updates und kleinere Überarbeitungen vorgenommen wurden. Eröffnet wird die internationale Tour der Wanderausstellung schließlich am 20. April 2022. Ab diesem Tag wird sie bis zum 29. April bei den „Forskningens Døgn“ im dänischen Aarhus zu sehen sein. Vom 19.–22. Mai ist sie dann zu Gast bei „Ostend at Anchor“ im belgischen Ostende. Die „Kieler Woche“ wird die Ausstellung anschließend vom 18.–26. Juni beherbergen, ehe die Reise vom 15.–19. August zur „Arendalsuka“ im norwegischen Arendal führt. Beendet wird die internationale Tour mit dem Besuch des „Springtij Forum“ auf Terschelling in den Niederlanden vom 22.–24. September. Bei den genannten Veranstaltungen handelt es sich lediglich um die bisher bestätigten Termine. Weitere nationale und internationale Veranstaltungen zeigen aber bereits großes Interesse, die Ausstellung zu präsentieren. Ein Tourplan sowie kurze Blogbeiträge zu bereits absolvierten Terminen werden demnächst auf der Homepage der Ausstellung veröffentlicht und dort regelmäßig aktualisiert.



Mit Leap-Motion-Technik steuerbarer Bildschirm der Kiste 4. Im Hintergrund ist Stele 8 zu sehen. (Foto: Cornelia Rimi/DSM)



Das Projektteam des Deutschen Schifffahrtsmuseums (von links nach rechts): Johannes Kellermann, Cornelia Riml, Philipp Grassel, Felix Otte, Sunhild Kleingärtner, Sven Bergmann. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

Für das Projektteam des Deutschen Schifffahrtsmuseums waren die Planung und Ausführung dieser Ausstellung, deren inhaltliche Befüllung und Bespielung sowie die Präsentation und Vermittlung der Projektfragen spannende, anspruchsvolle und sehr bereichernde Aufgaben. An dieser Stelle soll nochmals allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DSM gedankt sein! Ohne sie alle hätte diese Ausstellung in keiner Form stattfinden können. Weiterhin gilt unser besonderer Dank

der Agentur simple GmbH, ohne die die Ausstellung niemals Gestalt angenommen hätte.

Die Wanderausstellung ist aber nicht allein bloße Präsentation des Themas der ökologischen Gefahren von Munition auf Wracks, sie stellt ebenso den wissenschaftlichen Beitrag aller Partnerinstitutionen – inklusive des DSM selbst – innerhalb dieses Forschungsprojekts dar. Auch wird gezeigt, dass die komplexen Problematiken, die mit sich zersetzender Munition auf dem Meeresgrund zusammenhängen, nicht an nationalen Grenzen haltmachen. Das Wasser als verbindendes Element erfordert transnationale und transdisziplinäre Zusammenarbeit, um die Verschmutzung und Gefährdung der marinen Umwelt zu verstehen und diese schlussendlich auch zu beseitigen.

Die Ausstellung (noch leichter erreichbar durch Scannen des nebenstehenden QR-Codes):  
<https://nsw.dsm.museum>

Das Projekt:  
<https://www.dsm.museum/forschung/forschungsprojekte/north-sea-wrecks>  
<https://northsearegion.eu/nsw>



# Notizen aus dem DSM

## Sonderausstellungen „CHANGE NOW!“ und „INTO THE ICE“ gestartet

Schiffe, Meer und Forschung sind die Schlagworte von zwei neuen Ausstellungen des DSM, die noch bis zum 31. Juli 2022 zu erleben sind. „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ thematisiert die Auswirkungen des Klimawandels und der Übernutzung durch den Menschen auf die Ozeane im Zeichen der Globalisierung (siehe auch DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2021, S. 15–19). Schiffe beschleunigen diesen Wandel, helfen aber auch, ihn aufzuhalten: Dank der Forschungsschifffahrt gelangen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in die Polarregionen und andere abgelegene Gebiete und sammeln Daten, die uns dabei helfen, den Klimawandel und seine Auswirkungen besser zu verstehen. In Form von zehn Thesen wird gezeigt, wie Schiffe die Welt bis heute gestalten und verändern. Die begleitende Fotoausstellung „INTO THE ICE – Die MOSAiC-Expedition in Bildern“ lädt zu faszinierenden

Begegnungen mit der Welt der Meere und der Welt der Forschung ein.

Für die beiden aus dem Leibniz-Aktionsplan Forschungsmuseen geförderten Schauen, mit denen das DSM anlässlich der UN-Dekade der Meeresforschung für nachhaltige Entwicklung (2021–2030) Einblicke in die Vielfalt seiner Forschung gibt, wurde der 2.800 Quadratmeter große Bangert-Bau komplett umgestaltet. Viele Arbeiten konnten durch die hauseigene Werkstatt erledigt und einzelne Elemente aus vorherigen Ausstellungen aus Nachhaltigkeitsgründen in anderer Form neu genutzt werden. Rund 40 DSM-Mitarbeitende waren an der Konzeption der Ausstellung „CHANGE NOW!“ beteiligt, die auch viele Exponate von Kooperationspartnern wie dem Deutschen Meeresmuseum Stralsund, dem GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel oder Greenpeace zeigt. Die Ausstellung „INTO THE ICE“ entstand in enger Zusammenarbeit mit dem Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.



Blick in die Sonderausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“. (Foto: Helena Grebe/DSM)

Der Besuch beider Ausstellungen in Form eines geführten Rundgangs ist mit einem vorab unter [www.dsm.museum/ticket](http://www.dsm.museum/ticket) gebuchten Zeitfensterticket donnerstags, samstags und sonntags möglich (in den Ferienwochen und an Feiertagen täglich Termine).



### GRÖNLAND wird umfassend saniert

Das älteste Polarforschungs- und zugleich zweitälteste noch fahrtüchtige Segelschiff Deutschlands, die GRÖNLAND, befindet sich derzeit auf einer Werft im dänischen Hvide Sande, wo es aufwendig saniert und für die kommenden Jahrzehnte fit gemacht wird. Hierfür hat der Förderverein des DSM dank der Unterstützung der Georg Kreye-Stiftung mit 926.000 Euro die höchste Summe, die jemals für ein Einzelvorhaben bewilligt wurde, zur Verfügung gestellt. Weitere 200.000 Euro stellt das DSM selbst aus eigenen Mitteln bereit.

### Hilfen für Museumsschiffe

Bekanntlich befinden sich die Freilichtexponate im Museumshafen nicht in bestem Zustand, doch nun besteht berechtigter Anlass zur Hoffnung: Nachdem die „Task Force Maritim“ bereits beträchtliche Fortschritte bei der Renovierung und Sanierung der über 80 Jahre alten RAU IX hat erzielen können, hat der Bund nun 1,1 Millionen Euro zur Substanzsicherung der ELBE 3 zugesagt, die noch in diesem Jahr gedockt werden soll. Im Raum stehen darüber hinaus Finanzhilfen von Land und Stadt in Höhe von 600.000 Euro jährlich in den Jahren 2022 und 2023 für die Unterhaltung der Museumsschiffe.



### „Open Histories“ zeigt rätselhafte Objekte

Gefördert aus Mitteln des Aktionsplans Leibniz-Forschungsmuseen öffnet die digitale Ausstellung



Die Sonderausstellung „INTO THE ICE – Die MOSAiC-Expedition in Bildern“ ist wie die Schau „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“ noch bis zum 31. Juli 2022 im DSM zu sehen. (Foto: Esther Horvath/AWI)

„Open Histories“ den Blick auf das Museum als Archiv. Ob Gemälde, Schiffsmodelle oder Holzobjekte: Viele Stücke mit kolonialem Kontext aus der Sammlung des DSM geben Rätsel über ihre Herkunftsgeschichte auf. Zum Teil werden die Stücke erstmals überhaupt der Öffentlichkeit präsentiert. Die unter [www.dsm.museum/open-histories](http://www.dsm.museum/open-histories) abrufbare Ausstellung lädt mit Podcast-Beiträgen, 3D-Modellen und hochaufgelösten Fotos zum Mitmachen ein, dazu, Objekte auszuwählen und zu ihnen eine Geschichte zu entwickeln. Wie könnte das Objekt heißen, welche Funktion könnte es haben, woraus wurde es gemacht, mit wem könnte es geistert sein?



### **Daten lauschen: Wie die Umwelt in den Computer kommt**

Wir können sie weder anfassen noch hören, riechen oder schmecken – Daten, die über Messinstrumente im Meer erhoben werden. Der Schweizer Künstler Hannes Rickli verfolgt seit 2012 die digitale Datenarbeit von Biologinnen und Biologen, die das Verhalten von Fischen im Nordpolarmeer untersuchen. Die Ergebnisse setzt er in künstlerische Installationen um, wodurch die Daten sinnlich zugänglich werden. In der Sonderausstellung „Daten lauschen“ dürfen sich Museumsgäste vom 2. Juni bis 31. Juli 2022 auf faszinierende visuelle und klangliche Erlebnisse und ein experimentelles Begleitprogramm freuen.



### **Drei Abschiede in Archiv und Bibliothek**

Das Archiv des DSM nimmt von zwei langjährigen Mitarbeitern Abschied. Ende September 2021 schied Klaus Fuest altersbedingt aus unseren Diensten aus und verstarb zwei Monate später, am 27. November 2021. Nach seiner Pensionierung als technischer Marine-Stabsoffizier war er seit einem Vierteljahrhundert als geringfügig Beschäftigter im DSM tätig. Sein Aufgabengebiet



Eines der rätselhaften Objekte der digitalen Ausstellung „Open Histories“, vermutlich ein Nähkörbchen, 20. Jahrhundert, aus Südamerika, gefertigt aus dem Panzer eines Gürteltiers. (Foto: Helena Grebe/DSM)

umfasste die Beantwortung externer Bild- und Planrecherchen. Klaus Fuest hat diese mit großer Anerkennung innerhalb und außerhalb des Hauses bewältigt.

Reinhold Breden wird unser Museum Ende April 2022 verlassen. Er trat als gelernter technischer Zeichner bereits 1979 in die Dienste unseres Hauses ein und unterstützte den bis 2015 hier tätigen Archivleiter Klaus-Peter Kiedel auf vielfältige Weise. So hat er die Einführung der EDV im Archiv maßgeblich vorangetrieben. 2015 trat er zwar in den Ruhestand, doch blieb uns Reinhold Breden als geringfügig Beschäftigter erhalten und kümmerte sich vor allem um Digitalisierung.

Ebenfalls Ende April 2022 verlässt Karin Poltrock-Zier das DSM, die kurz nach Abschluss ihrer Ausbildung gleichfalls 1979 ihren Dienst in der Bibliothek des DSM unter dem damaligen Bibliotheksleiter Arnold Kludas aufnahm und tatkräftig beim Aufbau des Bestands und der Katalogisierung mitwirkte. In der Museumsbibliothek war sie mit Unterbrechungen ihr gesamtes Berufsleben tätig, zuletzt als Bibliotheksassistentin in geringfügiger Beschäftigung.

Museum, Archiv und Bibliothek möchten drei Mitarbeitenden, die still und zuverlässig ihren unspektakulären, aber äußerst hilfreichen und notwendigen Aufgaben nachgingen, von Herzen für ihre langjährige Arbeit danken.

# 20 Jahre Private Banking



Mehr als Vermögensberatung.



Individuelle Bedürfnisse benötigen individuelle Lösungen. Profitieren Sie von unserem ganzheitlichen Blick und unserem persönlichen Einsatz. Wir sind seit 20 Jahren spezialisiert auf Ihre Ziele. Erfahrung kann man nicht lernen.

Ihr Private Banking-Team  
[wespa.de/private-banking](https://wespa.de/private-banking)



Weser-Elbe  
Sparkasse