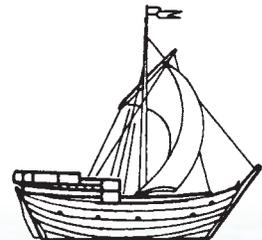


# Deutsche *Schiffahrt*



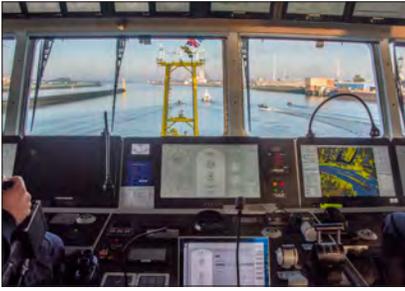
Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

1.2023



Bremer Hanse-Kogge

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



Zu den Titelbildern:

Links: Auslaufen der ATAIR zur Parade auf der Weser von Bremen nach Bremerhaven anlässlich des 36. Deutschen Schifffahrtstages (Foto: BSH); siehe S. 7ff.

Rechts: Werftschlepper GREIF (Foto: Christian Ostersehlte); siehe S. 13ff.

## 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

Christoph Geiger, Niels Hollmeier, Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Hans-Walter Keweloh, Bremerhaven; Klaus-Peter Kiedel, Geestland; Prof. Dr. Iven Krämer, Bremerhaven; Annica Müllenberg, Dr. Christian Ostersehlte, Dr. Frederic Theis, DSM, Bremerhaven.

## Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

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

Internet: [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 Schifffahrtsmuseum e. V.:

Weser-Elbe Sparkasse

IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10

BIC: BRLADE21BRS

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 Schifffahrtsmuseum kostenlos.

45. Jahrgang 2023



## Schifffahrt aktuell

|                      |   |    |
|----------------------|---|----|
| Hans-Walter Keweloh  | Flößerei ist Immaterielles Kulturerbe der Menschheit.<br>Sonderausstellung des Deutschen Schifffahrtsmuseums<br>Grundlage für Entscheidung der UNESCO | 2  |
| Iven Krämer          | 36. Deutscher Schifffahrtstag in Bremen und Bremerhaven.<br>Ein Rückblick auf das maritime Großereignis   | 7  |
| Christian Ostersehle | Eine Fahrt auf dem Werftschlepper GREIF auf der Unterweser  | 13 |

## Berichte aus dem Museum

|   |  |    |
|---|--|----|
| Erik Hoops                                | Trauer um Prof. Dr. Detlev Ellmers.<br>Letzter der Gründungsdirektoren des DSM gestorben                         | 17 |
| Erik Hoops und<br>Klaus-Peter Kiedel      | „Die Faszination ... hat mich niemals mehr losgelassen“.<br>Arnold Kludas 93-jährig verstorben                   | 19 |
| Annica Müllenberg<br>und Christoph Geiger | Szenografie: Die Kunst des Ausstellens.<br>Hinter den Kulissen des Forschungsmuseums – Teil 1                    | 21 |
| Frederic Theis                            | James Cook im Südpolarmeer:<br>Die „Carte de l'Hémisphère Austral“   | 24 |
| Niels Hollmeier                           | Into the Ice – On the Road. Sonderausstellung zur<br>MOSAiC-Expedition im Ungarischen Kulturzentrum<br>Stuttgart | 27 |
| Erik Hoops                                | Notizen aus dem DSM  | 30 |
|   | Impressum/Titelbild  | U2 |

# Flößerei ist Immaterielles Kulturerbe der Menschheit

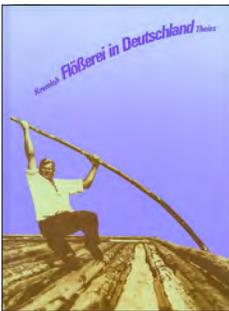
Sonderausstellung des Deutschen Schifffahrtsmuseums Grundlage für Entscheidung der UNESCO

Am 1. Dezember 2022 hat die UNESCO auf ihrer Sitzung in Rabat (Marokko) die Flößerei als Immaterielles Kulturerbe der Menschheit anerkannt. Die Grundlage für diese Entscheidung wurde vor 37 Jahren in Bremerhaven im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) gelegt.

## Ausstellungen zur Flößerei

1985 zeigte das DSM die Sonderausstellung „Flößerei in Deutschland“. Damit kam es als nationales Forschungsmuseum seinem satzungsgemäßen Auftrag nach, die deutsche Schifffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten zu erforschen und darzustellen.

Im Rahmen des DFG-Forschungsprojekts „Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flussgebiet des Rheins“ war ich Anfang der 1980er-Jahre in Museen am Rhein, im Frankenwald und im Schwarzwald auf die Flößerei gestoßen. Ausstellungen in örtlichen Museen in Kamp-Bornhofen am Rhein, in Wolfach an der Kinzig in Baden-Württemberg und vor allem im Flößereimuseum in Unterrodach im Frankenwald machten den Stellenwert der Flößerei für Holzhandel und Wirtschaft in



Cover des Katalogs zur Ausstellung „Flößerei in Deutschland“ (1985).

den jeweiligen Regionen vom Mittelalter bis weit ins 20. Jahrhundert deutlich. Sie thematisierten die Rolle der Flößerei im Schifffahrtsbetrieb über einen langen Zeitraum. Sowohl auf kleinsten Gewässern, z.T. bis in die Quellbereiche eines Baches, als auch auf

allen großen Strömen in Deutschland war geflößt worden. Teilweise hatten die Flößer ihren Beruf in heftiger Konkurrenz zu den Schiffern ausgeübt. Letztere hatten sich durch die großen Flöße, denen sie gemäß staatlicher Verordnungen Vorfahrt gewähren und ausweichen mussten, häufig behindert gesehen.

Da dies weder in der Dauerausstellung noch in der Forschung des Museums 1985 Beachtung fand, wurde die Sonderausstellung geplant. Wir wollten zeigen, welche Bedeutung der Transport des Holzes auf dem Wasser sowohl in Form von gebundenen Flößen als auch in ungebundener Form als Trift in allen Regionen Deutschlands über die Jahrhunderte hinweg gehabt hatte.

Die Ausstellung machte die vielfältigen Aspekte der Flößerei von der Technik des Floßbaus und des Flößens über Fragen der Forstwirtschaft und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung bis hin zur Lebens- und Arbeitswelt der Flößer einer breiten Öffentlichkeit in dinglichen Zeugnissen wie Werkzeugen, in Modellen und Bildern anschaulich. Als Begleitband zur Ausstellung erschien das Buch „Flößerei in Deutschland“.

Die Ausstellung lenkte große Aufmerksamkeit auf das lange vernachlässigte Thema. In der Folge wurde sie in Stuttgart, im Südschwarzwald in Schramberg, in Frankenthal, in Heilbronn und schließlich am Rhein in Königswinter gezeigt.

Als Ende der 1980er-Jahre die Stadt Achim am DSM anfragte, ob die Wanderausstellung „Flößerei in Deutschland“ zum Stadtjubiläum gezeigt werden könne, schlug ich vor, dass man eine eigene Ausstellung zur Weserflößerei konzipieren sollte. Es entstand eine Ausstellung und Begleitband „Flößerei im Weserraum“. Auch diese Ausstellung wanderte durch zahlreiche Orte. U.a. wurde

sie in Hann. Münden, in Wernshausen an der Werra, in Höxter und in Nienburg gezeigt, bis sie schließlich noch im Deutschen Sielhafenmuseum in Carolinensiel war.

### Tagung in Schiltach an der Kinzig

Mit der Ausstellung „Flößerei in Deutschland“ stieß das Thema Flößerei nicht nur in einer breiten Öffentlichkeit, sondern auch in der wissenschaftlichen Forschung wieder auf ein großes Interesse. Daher warb das DSM Mittel zur Durchführung einer Flößerei-Tagung bei der Thyssen-Stiftung ein. 1987 fand das Treffen mit zahlreichen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern im Schwarzwald in Schiltach an der Kinzig statt. Ende 1987 berichtete der Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum in DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.1987 unter den „Notizen aus dem DSM“: „Vom 10. bis 13. September 1987 hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum mit Mitteln der Thyssen-Stiftung in Schiltach, einem ehemals bedeutenden Flößereizentrum im Schwarzwald, eine wissenschaftliche Fachtagung zum Thema ‚Flößerei‘ durchgeführt [...] Auf der Tagung in Schiltach wurden nun die vielfältigen neuen Forschungsergebnisse, die das Thema von verschiedenen Blickwinkeln beleuchteten, referiert und diskutiert. Im Herbst 1988 werden die Referate der Tagung in einem Tagungsband veröffentlicht.“ Der angekündigte Tagungsband erschien wie angekündigt 1988 unter dem Titel „Auf den Spuren der Flößer“.

Bei der Umsetzung der Tagungsidee wurden wir von der Stadt Schiltach und dem örtlichen Bürgermeister unterstützt. Die Vortragenden und Teilnehmenden der Tagung kamen aus den unterschiedlichsten Bereichen, aus der praktischen Forstwirtschaft, aus der universitären Forschung, aus Museen, aus der Schule und aus Floßvereinen. Forstwissenschaftler, Historiker, Volkskundler und Pädagogen kamen mit Vorträgen zu Wort.

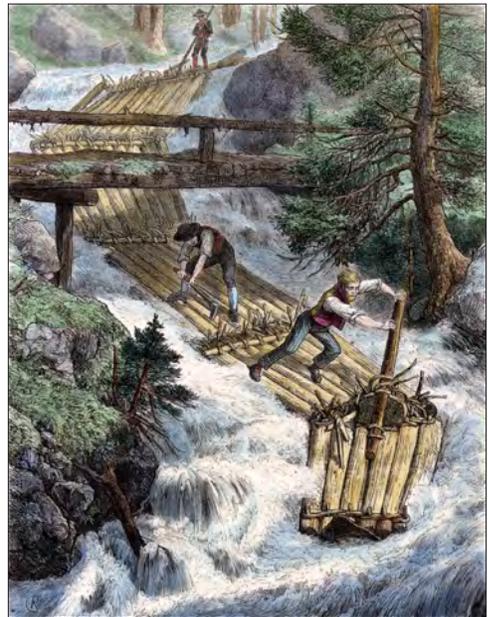
Nach der Tagung blieb das Deutsche Schifffahrtsmuseum eine wichtige Anlaufstelle für die Flößereiforschung in Deutschland. Die inhaltlichen Planungen für die Deutschen Flößertage, die nach der ersten Tagung im Schwarzwald jährlich an

verschiedenen Orten in Deutschland stattfanden und von örtlichen Flößervereinen organisiert wurden, fanden im DSM statt.

Alle wissenschaftlichen Anfragen, wie z.B. durch das Deutsche Archäologische Institut bei der Grabung des Palatins in Rom, bei der es um die Frage ging, wie das Bauholz in die Stadt gelangt sein könnte, oder bei der Planung einer Ausstellung zum Thema Holztransport auf dem Wasser durch den Dendrochronologen dieser Einrichtung, wurden nun aus dem Museum beantwortet.

Gleiches galt auch für die ersten Planungen zum Bau eines Rheinfloßes zum 700-jährigen Stadtjubiläum der Stadt Düsseldorf 1988 oder für den Wasserkorso zum Stadtjubiläum Berlins, als Wolfacher Flößer mit einem Kinzigfloß auf der Spree teilnahmen.

Folgerichtig wurde bei Gründung der Deutschen Flößerei-Vereinigung 1992 an der Oberweser Bremerhaven Sitz des Dachverbands der deutschen Flößervereine. Die Vereinigung wurde im Bremerhavener Vereinsregister eingetragen.



Dieser kolorierte Holzstich von Carl Roux zur Flößerei auf einem Schwarzwaldbach aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war 1988 die Vorlage für den Schutzumschlag des Tagungsbandes „Auf den Spuren der Flößer“. (Archiv DSM)



1988 bauten Frankенwaldflößer zum Jubiläum der Stadt Düsseldorf in Mainz-Kastel ein Rheinfloß. (Foto: Hans-Walter Keweloh)

### **Publikationen zur Flößerei – Grundlage zur Anerkennung als Immaterielles Kulturerbe**

Über den Ausstellungskatalog und den Tagungsband hinaus waren zahlreiche Publikationen eine wesentliche Grundlage für die UNESCO-Anerkennung der Flößerei als Immaterielles Kulturerbe der Menschheit.

Eine wissenschaftliche Arbeits- und Informationsgrundlage ist die seit 2014 als Online-Publikation in der Deutschen Nationalbibliothek verzeichnete Flößerei-Bibliographie. Sie wird nach ersten Anfängen im Anhang des Schiltacher Tagungsbandes „Auf den Spuren der Flößer“ und im „Deutschen Schiffsarchiv“ sowie anschließend in den frühen Mitteilungsblättern heute jährlich von mir aktualisiert, durch den wissenschaftlichen Redakteur des DSM bearbeitet und online ins Netz gestellt. Mit dieser Bibliographie steht der Forschung ein informatives Arbeitsmittel zur Verfügung.

Gleiches gilt für das Fachwörterbuch der Flößerei. Dieses wurde wie die Flößerei-Bibliographie anfänglich als Online-Publikation vom Deutschen Schiffsarchiv in Bremerhaven herausgegeben. Mitarbeitende kommen aus Flößervereinen in unterschiedlichen Flößereiregionen Deutschlands – anfänglich aus dem Schwarzwald und aus Finowfurt bei Berlin, heute darüber hinaus von der Isar und aus dem Frankenwald. Aktuell erscheint sie im Kessel-Verlag in Remagen als Print-on-Demand-Publikation.

1994 als Beilage einer Zeitung erschien das erste Mitteilungsblatt der Deutschen Flößerei-Vereinigung.

Es hat sich seit 1995 zu einer regelmäßig zu den Deutschen Flößertagen erscheinenden Publikation entwickelt und ermöglicht mit den Schwerpunktsetzungen – kenntlich gemacht unter dem Stichwort „Spezial“ – eine Darstellung der Flößereigeschichte und der Flößerei an den jeweiligen Tagungsorten und in deren näherer Umgebung. Damit sind die Mitteilungsblätter in der Zwischenzeit ein Informationskompodium zur Geschichte der Flößerei in Deutschland geworden. Außerdem bieten sie die Möglichkeit, sich über das Geschehen in den Flößervereinen und über Projekte im gesamten Bundesgebiet zu informieren. Sie zeigen, was in Sachen der Flößerei in den Bundesländern geschieht. So werden sie über die Abgabe an die Mitglieder hinaus immer wieder auch von an der Flößerei Interessierten angefordert, zuletzt in diesem Jahr für eine Magisterarbeit über die Flößerei.

Außerdem hat die Deutsche Flößerei-Vereinigung eine Sonderreihe auf den Weg gebracht, in der Einzelthemen der Flößereigeschichte dargestellt werden. Darüber hinaus haben die Mitgliedsvereine und zahlreiche Orte selbst Veröffentlichungen zur Flößereigeschichte sowie zu ihrer Vereinsgeschichte herausgegeben. Außerdem erschienen zahlreiche neue Untersuchungen zur Flößerei.

Auf diese Weise wird die Deutsche Flößerei-Vereinigung dem 1992 festgelegten Satzungsziel der „Förderung der Forschung über Arbeit und Alltag der Flößerei sowie über die allgemeine Bedeutung derselben in Vergangenheit und Gegenwart“ gerecht.

### **Organisation von Zusammenkünften**

Vom 3. bis 5. Mai 1996 fand der Deutsche Flößertag in Bremerhaven unter neuer „Rekordbeteiligung“ statt. Mit 130 Teilnehmenden wurde auf diesem Flößertag erstmals die Marke von einhundert deutlich übertroffen. In der Pressemitteilung des Deutschen Schiffsarchivs am 13. Mai 1996 hieß es in einer Überschrift: „Rekordbeteiligung beim 9. Deutschen Flößertag in Bremerhaven – Ehrwürdiges Gewerbe hat durch den Tourismus neue Zukunftschancen erhalten“.

Mit dem Hinweis auf den Tourismus sowie die Auswirkungen auf die Flößerei und deren zunehmende Beachtung wird deutlich, dass diese Flößertage erheblichen Einfluss auf neue Initiativen und die Gründung neuer Vereine in allen Flößerei-regionen in Deutschland haben. In der Pressemitteilung hieß es weiter: „... die Flößerei als touristische Attraktion befindet sich dafür weiterhin stark im Auftrieb. Von dieser Entwicklung profitierte auch die Deutsche Flößerei-Vereinigung. Der Vorsitzende konnte den auf der Mitgliederversammlung Anwesenden die erfreuliche Nachricht verkünden, dass die Mitgliederzahl seit dem Treffen in Gernsbach ‚erneut um rund 25 % gestiegen‘ sei.“

An der Tagung in Bremerhaven nahmen z.B. zwei Mitglieder des Winser Heimatvereins teil. Bei einer Aktion für ehrenamtlich Tätige hatte die dortige Kirche eine Floßfahrt auf der Aller für diesen Personenkreis organisiert, und nun wollten diejenigen, die Gefallen an der Flößerei gefunden hatten, sich näher darüber informieren. Es wurde die Geburtsstunde der Winser Flößer.

### **Aufnahme der Flößerei in die Liste des Immateriellen Kulturerbes der Menschheit**

Ein länderübergreifender Antrag von Polen, Deutschland, Lettland, Österreich, Spanien und der Tschechischen Republik an die UNESCO, der deren Ausschuss für die Erhaltung des Immateriellen Kulturerbes am 1. Dezember 2022 vorlag, führte zur Aufnahme der Flößerei in die Liste des

Immateriellen Kulturerbes der Menschheit. In der Beschlussvorlage der UNESCO-Kommission in Paris für die Sitzung in Rabat hieß es zur Flößerei:

„Die Flößerei in Deutschland, Lettland, Österreich, Polen, Spanien und der Tschechischen Republik hat ihren Ursprung im Mittelalter, als Flöße zum Transport von Holz, Waren und Menschen auf natürlichen Wasserläufen eingesetzt wurden. Früher lebten

und arbeiteten die Flößer wochenlang gemeinsam auf ihrem Floß, wenn sie zu abgelegenen Zielen reisten. So entstand eine Gemeinschaft, die das Wissen, die Fertigkeiten, die Techniken und die Werte der Herstellung und Navigation von Flößen miteinander teilte. Diese Tradition wird seit Generationen gepflegt und bleibt dank ständiger mündlicher Weitergabe, Beobachtung und Teilnahme auch an Jugendlagern, örtlichen Schulen, Festivals und Workshops erhalten. Mit einer Länge von bis zu 600 Metern, einer Breite von 50 Metern und einer Höhe von 2 Metern wurden Flöße hauptsächlich für die Fahrt auf Flüssen eingesetzt. Der Bauprozess bleibt jedoch derselbe und umfasst die Auswahl des Holzes, den Transport zum Fluss und das Verbinden der Stämme zu Flößen. Die Flößerei fördert die Zusammenarbeit und den sozialen Zusammenhalt innerhalb und zwischen den teilnehmenden Gemeinschaften und steht inzwischen Teilnehmern aller Altersgruppen, Geschlechter und sozialen und kulturellen Hintergründe offen. Der Schutz von Wasser und Ökosystemen und die nachhaltige Nutzung von Holz sind tief in der Praxis verwurzelt, und der regelmäßige und lebendige Erfahrungsaustausch bereichert das Erbe und fördert gemeinsame Werte und den kulturellen Austausch über Grenzen hinweg.“ Außerdem hieß es zur heutigen Ausübung in den Antragsländern, dass die Flößerei sich auf „den Bau der Flöße, den Transport der Stämme und die Kenntnis der Natur“ bezieht. Verantwortlich dafür sind „die in



Der Museumspädagoge des DSM baute mit einer Schulklasse 2012 ein kleines Floß, das im Museumshafen zu Wasser gelassen werden konnte. (Foto: Egbert Laska/DSM)

Vereinen organisierten Flößer“. Weiter heißt es zur gegenwärtigen Situation:

„Das Element umfasst Teams von Praktikern mit verschiedenen Aufgaben, darunter Floßmeister, Bremser, Beobachter und Steuerleute. Während das Element früher von Männern dominiert wurde, haben sich die Rollen gewandelt, und in der Akte und im Video wird die Beteiligung von Frauen beschrieben. Das Wissen und die Fertigkeiten werden von lokalen Vereinigungen auf formellem und informellem Weg weitergegeben. Dazu gehören Workshops, Kurse und Feste. Die soziale Funktion des Elements liegt in der Förderung der Zusammenarbeit und des sozialen Zusammenhalts. Es trägt zur Herausbildung eines starken Gemeinschaftsgefühls bei und unterstreicht die Bedeutung von Teamarbeit und Kooperation. Das Element basiert auf der Beziehung zwischen Mensch und Natur und hebt die Bedeutung des Rohstoffs Holz und seine nachhaltige Nutzung hervor. Somit steht das Element in direktem Zusammenhang mit der nachhaltigen Entwicklung.“

Schon 2014 war die Flößerei auf Antrag des Landes Bremen in das erste bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes aufgenommen worden. Die Kultusministerkonferenz hatte auf ihrer Sitzung im Dezember 2014 den Beschluss zur Eintragung gefasst. Mit Schreiben vom 12. Dezember 2014 hatten der Vorsitzende des Expertenkomitees Immaterielles Kulturerbe, Prof. Dr. Christoph Wulf, und der Generalsekretär der

Kultusministerkonferenz der Vereinigung diese Entscheidung vor der offiziellen Verleihung der Urkunde schriftlich mitgeteilt. „Das Expertenkomitee würdigt Ihren Vorschlag der ‚Flößerei‘ als gesellschaftliche und regionale Wissenstradition, die über praktische wie theoretische Erfahrungen vermittelt wird, ländliche mit städtischen Wirtschaftsbereichen verbindet und durch touristische wie freizeitliche Betätigungs- und Erlebnisformen lebendig gehalten wird“, formulierten damals die Verfasser des Schreibens.

Noch im Dezember 2014 erschien die Broschüre „Wissen. Können. Weitergeben“ der Deutschen UNESCO-Kommission, in der außer der Flößerei diejenigen Kulturerbegüter verzeichnet sind, die von der Kultusministerkonferenz in das erste bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes aufgenommen worden waren. Dazu gehörten u.a. die „Chormusik in deutschen Amateurchören“, die „Salzwirker-Brüderschaft im Thale zu Halle“, deren heutige Mitglieder auf der „Grundlage des Brüderschaftslebens“ Einwohnern und Gästen „die traditionellen Siedetechniken nach dem Pfanneverfahren in regelmäßigen Schauführungen“ zeigen, sowie die „Handwerksgesellenwanderschaft Walz“.

### Fazit

Im Rückblick auf die langjährige eigene Beschäftigung mit dem Thema Flößerei stelle ich fest, dass wir mit der UNESCO-Entscheidung nach 37 Jahren ein Ziel erreicht haben, an das wir bei der Vorbereitung der Ausstellungen „Flößerei in Deutschland“ und „Flößerei im Weserraum“ nicht einmal in den kühnsten Träumen gedacht hätten. Mit der Forschungsinitiative und seiner Publikationstätigkeit wurde das Deutsche Schifffahrtsmuseum zum entscheidenden Ausgangspunkt sowohl 2014 für die Aufnahme in das erste bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes als auch 2022 für die Anerkennung der Flößerei als Immaterielles Kulturerbe der Menschheit durch die UNESCO.



Die Teilnehmenden des Deutschen Flößertages 2022 in München probten für ein Jubelfoto, das bei der Ernennung der Flößerei zum Immateriellen Kulturerbe der Menschheit auf der UNESCO-Sitzung in Marokko gezeigt werden konnte. (Foto: Deutsche Flößerei-Vereinigung)

# 36. Deutscher Schifffahrtstag in Bremen und Bremerhaven

## Ein Rückblick auf das maritime Großereignis

Der 36. Deutsche Schifffahrtstag (DST) in Bremen und Bremerhaven unter dem Motto „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“ war ein voller Erfolg. Mit maritimen Berufsinformationen, Fachkonferenzen zu den zentralen Zukunftsfragen der Schifffahrt, offenen Türen an Bord und in den Häfen, mit der größten Schiffs- und Bootsparade auf der Weser seit Jahrzehnten, mit einem Empfang des Bremer Senats nebst Nautischem Essen in der Oberen Rathaushalle, mit vielfältigen Aktionen für Schülerinnen und Schüler wie auch für Auszubildende und Studierende, mit Festakten im Dom zu Bremen und einem Abschlussgottesdienst unter Federführung der Deutschen Seemannsmission in Bremerhaven wurde die Schifffahrt mit den Seeleuten an Bord an genau jene Stelle gerückt, in die sie gehört: in den Mittelpunkt!

Bereits im vergangenen Jahr war an dieser Stelle ein Ausblick auf das damals noch bevorstehende Ereignis gegeben worden (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 1.2022, S. 9–12), und nun bietet sich die Gelegenheit einer Rückschau und Bewertung. All jene, die im September 2022 leider nicht dabei sein konnten, bekommen so die Gelegenheit, dem 36. Deutschen Schifffahrtstag nachzuspüren.

### Wie kam es zum Deutschen Schifffahrtstag in Bremen und Bremerhaven? – Ein Rückblick

Der Deutsche Schifffahrtstag 2022 stand und steht in der Tradition der bisherigen Deutschen Seeschifffahrtstage. Diese wurden seit über einem Jahrhundert unter Federführung des Deutschen Nautischen Vereins zumeist in Verbindung mit einem der vielen lokalen Nautischen Vereine



Große Schiffs- und Bootsparade anlässlich des 36. Deutschen Schifffahrtstages: Forschungs-, Arbeits- und Traditionsschiffe auf der Weser vor Bremerhaven. (Foto: Wolfhard Scheer)

geplant und umgesetzt. Diskutiert und informiert wurde dabei stets fachkundig, und der Anspruch lag darin, die Schifffahrt sicherer zu machen, für bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute zu sorgen, und natürlich auch darin, die Schifffahrt in ihrer Bedeutung und Rolle für die Gesellschaft bekannter und präsenter zu machen.

Los ging es in zunächst jährlichem Abstand bereits im Jahr 1909, wobei als Veranstaltungsort stets Berlin gewählt wurde. Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges kam es zu einer Unterbrechung, und erst 1920 wurde, damals in Bremen, ein weiterer Deutscher Seeschifffahrtstag ausgerichtet. Weitere acht Jahre lang wurde die Serie danach fortgesetzt und erneut vorrangig in der Hauptstadt getagt. Ausnahmen bildeten nur Lübeck (1926) und Hamburg (1928). Nach langer Unterbrechung wurde 1959 der 16. Deutsche Seeschifffahrtstag dann erneut als eine Art Wiederbeginn in Bremen abgehalten, und von da an wurden im Abstand von drei Jahren (außer im Jahr 2019) an stets wechselnden Standorten entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste mit einer Ausnahme im Binnenland (Düsseldorf im Jahr 1977) die Deutschen Seeschifffahrtstage organisiert. Bremerhaven war dabei zweimal, und zwar in den Jahren 1971 und 1992, an der Reihe.

In dieser Tradition hat sich der Deutsche Schifffahrtstag zu einem geachteten Synonym für die fachliche Beratung anstehender Themen und Herausforderungen in Schifffahrt, Schiffbau, Hafengewirtschaft und der in diesen Bereichen tätigen Menschen entwickelt. Gewürdigt wurde und wird diese hohe Bedeutung durch die regelmäßige Übernahme der Schirmherrschaft durch den Bundespräsidenten, und in vielen Fällen haben sich führende Politiker der Bundes- und Landesebene persönlich an den Schifffahrtstagen beteiligt.

So war es auch beim 36. Deutschen Schifffahrtstag, der in Verbindung mit dem Weltschifffahrtstag der Vereinten Nationen, beginnend am 29. September 2022, in Bremen und Bremerhaven stattfand. Auch hierzu hatte der amtierende Bundespräsident, Dr. Frank-Walter Steinmeier, die Schirmherrschaft übernommen. Als Mitglied der Bundesregierung und zugleich als deren Beauftragte für

Nachhaltigkeit war Staatsministerin Sarah Ryglewski beim Eröffnungsakt dabei, und die Festrede beim Nautischen Essen in der Oberen Rathaus-halle wurde vom Hausherrn, dem Bremer Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte, gehalten. Eine Besonderheit dieses 36. Deutschen Schifffahrtstages bestand darin, dass der Deutsche Nautische Verein (DNV) bei der Planung mehr denn je auf Kooperation und Zusammenarbeit gesetzt hatte. Ausdruck dafür war, dass sich zwei Nautische Vereine, nämlich jene aus Bremen und Bremerhaven, gemeinsam für die Ausrichtung des Deutschen Schifffahrtstages entschieden hatten und der DNV zudem mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt und dem Deutschen Marinebund zwei starke Partner und wichtige Akteure im maritimen Spektrum als Mitveranstalter an seiner Seite hatte. Damit verbunden war die bereits angesprochene kleine, aber wichtige Anpassung, denn aus den früheren Deutschen Seeschifffahrtstagen ist nun der noch breiter gefasste Deutsche Schifffahrtstag hervorgegangen.

### **Was war los? – Vielfältige Veranstaltungen, zum Teil bereits weit im Vorfeld**

„Schifffahrt aus nächster Nähe – Komm’ an Bord und sei bei einer der vielen kostenfreien Veranstaltungen dabei!“, so lautete die Botschaft im Vorfeld des Deutschen Schifffahrtstages, und auf der veranstaltungseigenen Website wurde auf das Gesamtereignis mit all seinen Facetten hingewiesen. An dieser Stelle soll ein kurzer Überblick zum Programm mit den unterschiedlichen Bausteinen und Schwerpunkten gegeben werden.

#### **Vorbereitende Veranstaltungen:**

Bereits im Vorfeld wurde mit diversen kleineren und größeren Ereignissen auf den DST und die aktuellen Themen und Herausforderungen der Schifffahrt hingewiesen. Dazu gehörten unter anderem die „Bremer Konferenz für Nachhaltigkeit in der Schifffahrt – Sustainable Shipping“, eine Veranstaltungsserie der Hochschule Bremen zu Themen der maritimen Ausbildung, zur Entwicklung automatisierter Assistenzsysteme bis hin zur autonomen Schifffahrt und auch zu Unfällen und



Angeführt von der *ATAIR* des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (im Hintergrund) passiert die Paradenflotte, hier *GROSSHERZOGIN ELISABETH* (links) und *ALEXANDER VON HUMBOLDT II* (rechts), die Skyline von Bremerhaven. (Foto: Wolfhard Scheer)

Havarien an der deutschen Küste. Hinzu kamen die regulären Veranstaltungen der Nautischen Vereine zu Bremerhaven und zu Bremen. Am 18. Mai 2022 wurde erstmals der „International Day for Woman in Maritime“ mit einem Festakt im Bremer Haus Schütting begangen, und am 25. Juni wurde in Bremerhaven der weltweite „Day of the Seafarer“ nicht nur mit den Seeleuten gefeiert, sondern zugleich mit einer Fachkonferenz zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord verknüpft. Weitere Aktionen richteten sich an Schülerinnen und Schüler, die aktive Unterstützung aus dem maritimen Spektrum zum Beispiel beim Solarbootrennen oder auch beim Bremerhavener Kutterpullen erfahren durften.

Die Maritime Woche Bremens für die breite Öffentlichkeit als Auftakt:

Die Maritime Woche, zu der regelmäßig über 70.000 Besucher strömen, zeichnete sich auch im Jahr 2022 durch ein breites kulinarisches und kunsthandwerkliches Angebot aus. Die familienorientierte, kostenfreie Veranstaltung fand im Jahr 2022 zum dreizehnten Mal statt und hat sich neben Darbietungen von regionalen Musikern auch als Möglichkeit etabliert, die maritime Historie und Verbundenheit der Stadt Bremen zu ver-

deutlichen. Die Verknüpfung von maritimer Wirtschaft, der Wissenschaft und des Wassersports gelang durch die Maritime Woche spielend, und sie hat einmal mehr das Potenzial des Lebens- und Wirtschaftsstandortes Bremen hervorgehoben. Entlang der Weserpromenade Schlachte wurde am Festwochenende vom 23.–25. September 2022 ein maritimer Markt aufgebaut. Dazu gab es ein dreitägiges Bühnenprogramm, Wassersportvorführungen, Informations-Pavillons, Marktstände, eine Lichterfahrt und vieles mehr. Eine Forschungsmeile mit rund 30 Forschungseinrichtungen verband die Veranstaltungsbereiche. Zudem fanden im Rahmen der Maritimen Woche zahlreiche maritime Vorträge sowie Lesungen und Open-Ship-Veranstaltungen statt.

Mehrere Fachkongresse zu den aktuellen Themen der Schifffahrt:

Zur fachlichen Erörterung der Themen der Schifffahrt hatten die Organisatoren mit deren Partnern gleich mehrere Kongresse organisiert. Erwähnenswert ist dazu der 16. Bremer Schifffahrtkongress zum Thema „Maritime Personalwirtschaft. Entwicklungen, Chancen, Perspektiven“ am 27./28. September. In diesem Rahmen wurde durch den Ständigen Fachausschuss des

Deutschen Nautischen Vereins ein aktuelles Positionspapier zu „Psychosozialen Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Krieges in der Ukraine auf die Situation der Seeleute an Bord“ vorgestellt. Gemeinsam mit dem Deutschen Marinebund und dem Verband Deutscher Reeder (VDR) hatte der DNV eine Fachveranstaltung zum Thema „Freiheit der Meere: Nachhaltige Sicherung der Seewege als Grundlage fairen Welthandels und der Versorgungssicherheit“ auf die Beine gestellt. Die Programmbestandteile beinhalteten neben einer Podiumsdiskussion zum Thema „Ohne Sicherheit keine Freiheit – Wie Seewege und Energiepolitik zum Seismograph der Geopolitik werden“ eine Vielzahl spannender Vorträge, u.a. zu den Aspekten „Was bedeuten freie Seewege für den Welthandel?“ (Irina Haesler, Leiterin Vertretung Brüssel/Maritime Sicherheitspolitik, VDR), „Die Bedrohung der Freiheit der Meere aus geopolitischer Sicht – Handlungsoptionen der Deutschen Marine“ (Vizeadmiral Jan-Christian Kaack, Inspekteur der Deutschen Marine) und „Maritime Sicherheitsrisiken am Beispiel des südpazifischen Meeres“ (Dr. habil. May-Britt U. Stumbaum, Oberstleutnant d.R., Universität der Bundeswehr München).

Eine weitere Fachveranstaltung hatte der DNV gemeinsam mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt geplant. Der Titel, der sich eng am Gesamtmotto des Deutschen Schifffahrtstages orientierte, lautete: „Schifffahrt – ein umweltfreundlicher Verkehrsträger“. Die behandelten Themen umfassten die Binnenschiffe der Zukunft, nachhaltige und umweltfreundliche Kraftstoffe in der Binnen- und Seeschifffahrt sowie strategische Optionen zu alternativen nachhaltigen Kraftstoffen. Besondere Highlights dieser Veranstaltung waren neben einer Podiumsdiskussion zum Thema „Was kann die Schifffahrt leisten und welche politischen Rahmenbedingungen müssen erfüllt werden?“ u.a. folgende Beiträge: „Alternative Kraftstoffe für die Binnenschifffahrt“ (Friederike Dahlke, DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme, Duisburg), „Ein Binnenschiff der Zukunft“ (Heinrich Kerstgens, Rhenus SE & Co. KG, München), „Strombasierte Schifffahrtskraftstoffe“

(Dipl.-Ing. Carsten-S. Wibel, Leiter Arbeitskreis Umwelt im Ständigen Fachausschuss des DNV), „Synthetische Schifffahrtskraftstoffe“ (Prof. Dr.-Ing. Holger Watter, Hochschule Flensburg), „Decarbonising Shipping: Ambition and Action – A Perspective from the Global Container Shipping Industry“ (Bud Darr, Executive Vice President, Maritime Policy and Government Affairs, MSC Group) sowie ein Impulsvortrag „A Race We Must Win“ (Cornelius Eich, Team Malizia mit einer Grußbotschaft von Boris Herrmann).

Als weitere Fachveranstaltung ist jene zum Thema „Nachhaltige Häfen – Gemeinsam, klar, sauber!“ zu nennen. Hier waren die Partner des DNV das Maritime Cluster Norddeutschland, der Bremer Forschungsverbund für Maritimes Recht, die Hafentechnische Gesellschaft und die Hochschule Bremen. Highlights dieser Veranstaltung waren neben einer Podiumsdiskussion mit Vertreterinnen und Vertretern der deutschen Häfen zum Thema „Häfen im Fokus der Nachhaltigkeit – Klimawandel und Widerstandsfähigkeit“ die Verleihung eines internationalen Innovationspreises für emissionsfreie Lösungen an den Liegeplätzen („ZeroEmission@Berth“) sowie die Beiträge „Wirtschaftliche und geopolitische Hafenlandschaft – Setting the Stage. Zahlen und Fakten zu den deutschen Häfen, Markttrends, sozioökonomische Auswirkungen“ (Prof. Dr. Burkhard Lemper, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), „Nachhaltigkeitsziele, Strategien und Maßnahmen in der Hafenwirtschaft“ (Yvonne Bonventre, Bremer Lagerhaus-Gesellschaft), „Seaports in Germany – Vulnerability and Adaptation to Climate Change“ (Lena Lankenau PIANC/bremenports, Preisträgerin des De Paeppe Willems Awards 2022) sowie „Renewables and Energy Efficiency for Maritime Ports“ (exklusive Ergebnispräsentation der PIANC Working Group 159).

Darüber hinaus sind als ergänzende Veranstaltungen eine Tagung der deutschen Hafenkapitäninnen und -kapitäne, eine des Ständigen Fachausschusses des DNV sowie eine weitere des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe zu nennen. Weiterhin hatte die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt erstmalig alle Ausbilderinnen und

Ausbilder an Bord, Ausbildungsverantwortliche in den Reedereien und Lehrpersonal aus den Schulstandorten zu einer Ausbilderkonferenz nach Bremen eingeladen.

**Festakt im Bremer Dom mit Senatsempfang:**

Die feierliche Eröffnung des Deutschen Schifffahrtstages wurde als öffentliche Veranstaltung mit einem Festakt im St. Petri Dom zu Bremen durchgeführt. Das inhaltliche Grußwort übernahm der Vizepräsident der Deutschen Seemannsmission, Probst Frie Bräsen. Als Vertreterin der Bundesregierung war die Staatsministerin beim Bundeskanzler Sarah Ryglewski an Bord, die passend zum Motto des Deutschen Schifffahrtstages „Nachhaltige Schifffahrt; Gemeinsam, klar, sauber!“ gerade als das neue Gesicht der Bundesregierung für nachhaltige Entwicklung ernannt worden war. Vertreterin der Freien Hansestadt Bremen war die Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Dr. Claudia Schilling. Hinzu kamen Grußworte der Veranstalter durch Heinz Maurus, Präsident des Deutschen Marinebundes, Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, und Christian Suhr, den Vorsitzenden des DNV. Moderiert wurde der Festakt vom Leiter der Bremer Seemannsmission, Diakon Magnus Deppe, und die musikalische Begleitung erfolgte durch das Kammerensemble des Luftwaffen-Musikkorps Münster sowie den Neustädter Shantychor aus Bremen.

Im Anschluss folgte für geladene Gäste ein Empfang des Bremer Senats im Rathaus zu Bremen, wo in der Oberen Rasthaushalle auch das Nautische Essen mit dem traditionellen Reis & Curry stattfand. Festredner waren in diesem Rahmen der Präsident des Bremer Senats, Dr. Andreas Bovenschulte, sowie die Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung, Prof. Dr. Antje Boetius.

**Schiffs- und Bootsparade auf der Weser mit Fahrt von Bremen nach Bremerhaven:**

Ein ganz besonderer Höhepunkt des 36. Deutschen Schifffahrtstages war am 30. September 2022 die größte Schiffs- und Bootsparade auf der Weser seit Jahrzehnten. Da der DST nicht nur in ei-

ner Stadt, sondern mit Bremerhaven und Bremen gleich an zwei maritimen Standorten stattfand, lag es nahe, die Weser als gemeinsame Lebensader und zugleich verbindendes Element der beiden Schwesterstädte zu nutzen. Unter der Schirmherrschaft von Senatorin Dr. Claudia Schilling hatte sich dazu am frühen Morgen eine große Flotte unterschiedlichster Schiffe auf die Reise begeben, um vorbei am 400 Jahre alten Vegesacker Hafen sowie den maritimen Standorten Brake und Nordenham bis nach Bremerhaven zu gelangen.

Angeführt wurde die Flotte vom zu diesem Zeitpunkt saubersten Schiff unter deutscher Flagge, der ATAIR des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, und neben rund zwanzig großen Forschungs-, Arbeits- und Traditionsschiffen begleiteten auch diverse Sportboote die Parade. Diesen wurde zum Abschluss die Gelegenheit gegeben, im Neuen Hafen Bremerhavens bei der „im-jaich Lloyd Marina“ zu verweilen und über Nacht zu bleiben. Die Schiffs- und Bootsparade wurde auch aus der Luft begleitet.

In Bremerhaven fanden eine Rettungsübung per Helikopter sowie eine Schlepper-Vorführung zur Werbung für das Führen der deutschen Flagge statt, und mit der „Weser-Cycle-Tour“ gab es eine tolle Möglichkeit, die Parade besonders nachhaltig, nämlich mit dem Fahrrad, zu begleiten. Somit war für alle, die mochten, genau das Richtige dabei, und das herrliche Wetter hat dafür gesorgt, dass dieser Tag bei den Teilnehmenden auf sehr lange Zeit in besonders guter Erinnerung bleiben wird.

**Abschließende Aktivitäten in Bremerhaven:**

In Bremerhaven selbst ging das Programm des Deutschen Schifffahrtstages 2022 dann auf die Zielgerade, denn nach Abschluss der Parade fand noch am Abend des 30. September ein Empfang des Nautischen Vereins zu Bremerhaven in Verbindung mit dem Nautischen Dialog statt. Besondere Highlights waren in diesem Rahmen Auftritte von Schülerinnen und Schülern Bremerhavener Schulen, die sich bereits im Vorfeld im Rahmen spezieller Projekte und Programme mit den Zukunftsthemen der Schifffahrt beschäftigt hatten,



Die „Weser-Cycle-Tour“ bot die Möglichkeit, die Parade auf dem Fahrrad entlang der Weser bis zur Seebäderkaje in Bremerhaven zu begleiten. (Foto: Privat)



Kutterpullen auf der Geeste für Schülerinnen und Schüler, tatkräftig unterstützt durch die Marineoperationsschule Bremerhaven. (Foto: Privat)

musikalische und tänzerische Vorführungen sowie eine Festrede der Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, Frau Dr. Kammann-Klippstein.

Weiter ging es am anschließenden Wochenende mit einem sehr gut besuchten Tag der offenen Tür am Tonnenhof des Wasserstraßen- und Schifffahrtssamtes Weser-Jade-Nordsee, mit der Vorstellung des Schiffsbrandcontainers durch die Schiffsbrandbekämpfer der Feuerwehr, mit Open Ship auf dem Zollboot BREMEN inklusive Karriereberatung, mit der feierlichen Eröffnung der Sonderausstellung „Steel and Bytes – Ein Schiff entsteht“ in der Koggehalle des Deutschen Schifffahrtsmuseums und mit einer breit angelegten Publikumsveranstaltung unter der Motto „Mit bremenports Hafenmanagement erleben“ am Neuen Hafen.

Den Abschluss der außerordentlich vielfältigen Aktivitäten bildete am Sonntag ein Festgottesdienst in Verbindung mit der Jubiläumsfeier „125 & 1“ der Deutschen Seemannsmission in der Großen Kirche Bremerhavens. In diesem Rahmen wurde noch einmal die besondere Bedeutung der Seeleute für den Welthandel und damit letztlich für die gesellschaftliche Entwicklung insgesamt hervorgehoben.

### Ein persönliches Wort des Dankes

Die Planung, Organisation und Ausrichtung des Deutschen Schifffahrtstages 2022 war eine Gemeinschaftsleistung vieler Beteiligter. Institutio-

nen, Organisationen, Unternehmen und vor allem Menschen aller Art in Bremen und Bremerhaven haben bei der Vorbereitung dieser Großveranstaltung für die Schifffahrt in herausragender Weise zusammengearbeitet. Sie alle trugen zum Gelingen bei und bekräftigten auf diese Weise die altbewährte Erkenntnis guter Seemannschaft, dass ein Erfolg nur gemeinsam erzielt werden kann.

Genau dies brachte auch das Motto des Deutschen Schifffahrtstages zum Ausdruck: „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!“, und mir als demjenigen, bei dem in der Planung und Organisation alle Fäden zusammenliefen, ist sehr daran gelegen, hier zum Abschluss noch einmal Dank zu sagen. Ich danke den Organisatoren dieses herausragenden Ereignisses im Sinne der Schifffahrt und möchte allen voran den Nautischen Vereinen und den dort tätigen ehrenamtlichen Engagierten meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen. Dank gebührt aber genauso auch den vielen Partnern und Unterstützern, die sich mit Ideen, mit Zeit, mit der Bereitstellung von Räumlichkeiten und auch mit Geld am Gelingen beteiligt haben.

Zu guter Letzt: Weitergehende Informationen zum Deutschen Schifffahrtstag 2022, zu den Veranstaltern und Partnerorganisationen, zum Hintergrund und den Zielen und auch das vollständige Programm der umfangreichen Veranstaltungen finden sich bis auf Weiteres auf der eigens eingerichteten Website [www.deutscher-schifffahrtstag.de](http://www.deutscher-schifffahrtstag.de).

# Eine Fahrt auf dem Werftschlepper GREIF auf der Unterweser

Werften konnten und können nicht nur Schlepper bauen, sondern in bestimmten Fällen auch besitzen und selbst einsetzen. Im späten 19. Jahrhundert fertigten die aufstrebenden Eisenschiffswerften bei flauer Auftragslage ab und zu Neubauten auf eigene Rechnung, um qualifiziertes Personal zu halten und im Markt zu bleiben. Dazu zählten auch Schlepper, denn diesen kompakten Schiffstyp konnte man noch am ehesten bei günstiger Gelegenheit veräußern. Als sich etliche Werftareale, auch an der deutschen Küste, um 1900 immer mehr ausdehnten und sich renommierte Großfirmen von Weltruf herauskristallisierten, benötigten diese Unternehmen, deren Personalstärke schließlich nach Tausenden zählte, einen eigenen Gerätepark wie Schwimmdocks, Schwimmkräne, Transportleichter, Barkassen und eben auch – meist einen oder zwei – Schlepper. Diese waren als „Mädchen für alles“ im Rahmen der alltäglichen betriebsinternen Logistik tätig, die man sich als eine breite

wie unspektakuläre Aufgabenpalette vorstellen muss. Lief ein Neubau vom Stapel oder wurde abgeliefert, packte ein Werftschlepper zwar auch mit an, doch hierzu wurden zusätzliche kommerzielle Schlepper benötigt, die diesen „Job“, wie man in der Bugsierschiffahrt sagt, hauptsächlich erledigten.

In diesem Zweig der maritimen Wirtschaft gelten die Niederlande als „lead nation“, und so gibt es in Maassluis bei Rotterdam ein sehenswertes Schleppermuseum (Nationaal Sleepvaart Museum). Es wurde 1979 eröffnet und beschäftigte sich sogar 2005/2006 in einer Sonderausstellung mit dem Thema Werftschlepper. Die 1966 vom Bremer Vulkan für den Eigenbedarf erbaute REGINA steht seit 1990 als technisches Denkmal in Bremen-Vegesack auf der Weserpromenade. In Flensburg fährt als Traditionsschiff der Motor-Schraubenschlepper FLENSBURG (ex BUGSIER 9, 1954), der 1973–1992 bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft eingesetzt wurde und noch



Ein Werftschlepper in Aktion: Schlepper des NDL und der Unterweser Reederei (URAG) begleiten am 24. Juni 1929 den Lloyd-Schnelldampfer BREMEN (IV) von der Bauwerft, der AG „Weser“ in Bremen, flussabwärts. Der Werftschlepper SCHLEPP (1912/350 PS) war dabei und ist am Bug des Liners auszumachen. (Foto: Archiv DSM)



Im September 2021 verholt GREIF vor Lemwerder einen Transportleichter mit Schiffssektionen. (Foto: Christian Ostersehltte)

heute die Schornsteinmarke dieser Werft führt. Im Schiffahrtsmuseum in Rostock steht der 1907 in Hamburg erbaute Dampfschlepper SATURN, der 1955–1979 dem VEB Warnowwerft diente. Weitere Beispiele musealer Verwendung einstiger Werftschlepper kennt man aus den Niederlanden und den USA.

Hier geht es jedoch nicht um ein Museumsstück oder Traditionsschiff, sondern um den äußerst aktiv auf der Unterweser fahrenden Werftschlepper GREIF. Er wurde vor über 60 Jahren bei der Jadewerft in Wilhelmshaven (Bau-Nr. 57) für die große Bugsierflotte des Norddeutschen Lloyd (NDL) erbaut, lief am 11. Dezember 1957 vom Stapel und wurde am 16. Juni 1958 als LUCHS abgeliefert. Die damaligen Daten: 95 BRT, Abmessungen 22,80 x 6,20 x 3,20 m. Der Antrieb erfolgte durch zwei Deutz-Diesels von je 420 PSE, die auf zwei Voith-Schneider-Propeller, wie bei unserem etwas älteren Museumsschlepper STIER im Freigelände, wirkten und für eine Schleppleistung von 10 t Pfahlzug sowie eine Geschwindigkeit von 11 kn bei großer Manövrierfähigkeit sorgten. Nach der Fusion der beiden Großreedereien HAPAG und NDL 1970 wurde die Schlepperflotte des Lloyd 1974 an die Tochtergesellschaft Ha-

pag-Lloyd Transport & Service (T & S) in Bremerhaven übertragen. Die Schiffe behielten zwar ihre Namen, wurden aber im damals „poppigen“ orange-grau „umgepönt“. Eine kurzfristige Vercharterung führte 1981 das Schiff unter dem Namen WEST REEF nach London. Im Jahr darauf, 1982, ging die LUCHS als MAX zur Büsumer Werft, die sich als Teil der Harmstorf-Gruppe mit der schraubengetriebenen MORITZ (1958 von der Jadewerft als CENTAUR für den NDL erbaut) sogar noch einen zweiten Assistenzschlepper leistete. Nach dem Konkurs in Büsum 1986 kehrte die einstige LUCHS zur Unterweser zurück. Eine der kleineren Bugsierreedereien des Reviers, die 1940 gegründete Schleppbetrieb Unterweser (SBU) GmbH & Co., Bremen, erwarb das Schiff und setzte es fortan unter dem Namen GREIF ein. 2017 ging die SBU in Liquidation und wurde 2020 aus dem Handelsregister gelöscht.

Von den drei Unterweserwerften Fr. Lürssen (Vegesack/Lemwerder/Bremen-Aumund), Abeking & Rasmussen (Lemwerder) sowie Fassmer (Berne), bekannt für ihre Megayachten, Marinefahrzeuge sowie zivilen Spezial- und Dienstschiffe, war die GREIF bereits in der Vergangenheit immer wieder zu Bugsieraufträgen herangezogen

worden. 2018 ergab sich eine günstige Gelegenheit, als die drei Unternehmen gemeinsam den Schlepper erwarben und dafür eine Tochterfirma, die Logistik- und Schlepp-GmbH (LSG) mit Sitz in Lemwerder, gründeten. Ein dreimonatiger Umbau, ausgeführt von den Azubis aller drei Werften, führte zum Einbau zweier neuer, kraftstoffsparender Deutz-Motoren (2 x 313 kW, 9,5 t maximaler Pfahlzug aktuell). Bei der Ausdockung der Megayachten, ebenso beim Verholen von Sektionen und Pontons, macht sich der Schlepper bei bis zu 180 Tageseinsätzen im Jahr für die drei Werften nützlich. Daneben steht das in seiner Technik auf den heutigen Stand gebrachte Schiff für externe Kunden zur Verfügung, so dass die GREIF Bestandteil des kommerziellen Schleppmarkts auf der Unterweser ist.

Am Freitag, dem 16. September 2022, war es soweit. Um 11:30 Uhr holte mich die GREIF am Anleger des Betriebsteils Lemwerder der Lürssen Werft ab, und sofort ging es wesenabwärts. Der Schlepper wird von zwei Besatzungsmitgliedern, dem Schiffsführer und einem Decksmann, gefahren, die für Schleppaufgaben auf Abruf zur Verfügung stehen. Aufgrund der erwähnten Modernisierung kann die Maschine von der Brücke aus bedient werden. Freundlich bot man mir eine „Mugg“ Kaffee an.



Manöver in Berne. (Foto: Christian Ostersehlte)

Nach knapp zwanzigminütiger Fahrt war der Lürssen-Betriebsteil in Berne erreicht mit seinem eindrucksvollen überdachten Schwimmdock (Dock 10). Darin lag eine neue Megayacht, die in den nächsten Tagen ausgeschwommen werden sollte. Wir legten zunächst am Werftkai an, wo der Kapitän und ein Mitarbeiter aus Berne die Einzelheiten des Einsatzes durchsprachen.



Verholen des Pontons in Berne. (Foto: Christian Ostersehlte)

Danach verholten wir längsseits eines Pontons, der durch eine Brücke mit dem Ufer verbunden war und den Dockabschluss bildete. Diese Anlage sollte mit unserer Hilfe beiseitegeschwenkt werden, doch zunächst nahmen wir einen kleineren Ponton längsseits Steuerbord und verholten ihn in einem viertelstündigen Manöver an den Werftkai. Dort machte der Decksmann des Schleppers den Ponton fest und stieg anschließend wieder über. Wiederum gingen wir an den Brückentponton, und nun folgte eine längere Wartezeit. Währenddessen begann man vom Dock aus, die Verbindungen zum Ponton nach und nach zu lösen, während sich im Hintergrund die Yachtcrew vor dem Achterschiff der Megayacht zu einem Gruppenfoto versammelte. Nach einer halben Stunde stellte es sich heraus, dass die Arbeiten am Ponton noch länger dauerten und der Schlepper für das Schwenkmanöver erst später

am Tag benötigt wurde. So legten wir wieder ab, und zurück ging es in Richtung Lemwerder, während wir das Gelände der Partnerwerft Fassmer in Motzen passierten. Bevor die GREIF den Betrieb Aumund (früher: Bremer Vulkan) von Lürssen anließ, setzte man mich wieder in Lemwerder ab. Der gesamte Einsatz hatte rund zwei Stunden gedauert.

Man mag einwenden, dass es sich bei „Jobs“ wie diesen nicht gerade um eindrucksvolle Schlepereinsätze mit mehr oder minder „großen Pöten“ am Haken handelt. Doch entscheidend ist die Funktion eines Werftschleppers als Teil einer alltäglichen Maschinerie in einem Industriebetrieb. Hier zählt nicht Spektakuläres, sondern unscheinbare, aber unverzichtbare Kleinarbeit, und darin boten diese beiden Stunden auf der Unterweser einen interessanten und wohl auch nicht ganz untypischen Einblick.



Warten auf Entscheidung: am Dock 10. (Foto: Christian Ostersehle)

# Trauer um Prof. Dr. Detlev Ellmers

Letzter der Gründungsdirektoren des DSM gestorben

Nach Gert Schlechtriem (1929–1998) und Wolf-Dieter Hoheisel (1934–2021) ist mit Prof. Dr. Detlev Ellmers am 23. Dezember 2022 der letzte der drei Gründungsdirektoren des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) verstorben.

Detlev Ellmers wurde am 12. März 1938 in Bremen-Vegesack geboren und studierte nach dem Abitur ab 1957 Germanistik, Kunstgeschichte sowie Vor- und Frühgeschichte zunächst in Tübingen und München, schließlich an der Christian-Albrechts-Universität Kiel, wo er 1968 mit seiner bahnbrechenden Arbeit „Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa“ promoviert wurde. Im Anschluss an die Promotion erhielt Ellmers zunächst eine Assistentenstelle am Römisch-Germanischen Zentralmuseum in Mainz, ehe er zum 1. April 1971 an die Spitze eines dreiköpfigen Direktoriums des in Gründung befindlichen DSM berufen wurde, das er schließlich genau 31 Jahre lang, bis zum 31. März 2002, leiten sollte.

In den Gründungsjahren setzte sich Detlev Ellmers energisch dafür ein, das DSM konzeptionell und personell so aufzustellen, dass es dem Anspruch, nicht nur ein Museum, sondern vor allem die zentrale Stelle zur wissenschaftlichen Erforschung der deutschen Schifffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten zu sein, gerecht werden konnte. So gelang es nach der offiziellen Eröffnung 1975, die Zahl der Wissenschaftler wie auch der Veröffentlichungen maßgeblich zu erhöhen und Ende der 1970er-Jahre ein Forschungsprogramm aufzustellen, das im Kern über mehrere Jahrzehnte Bestand hatte.

Diese Maßnahmen mündeten in den größten wissenschaftspolitischen Erfolg in Ellmers' Amtszeit, die Aufnahme des DSM als sechstes deutsches Museum in die sogenannte „Blaue Liste“ der wegen eines gesamtstaatlichen Interesses

von Bund und Ländern gemeinsam geförderten wissenschaftlichen Einrichtungen (heute Leibniz-Gemeinschaft) zum 1. Januar 1980. Von ähnlich hoher Bedeutung und mit seinem Namen untrennbar verbunden sind auch die beiden erfolgreich bestandenen Überprüfungen durch den Wissenschaftsrat 1986/87 und 1998/99, wodurch der Fortbestand dieser Bund-Länder-Förderung gesichert werden konnte.

Das Jahr 2000 bedeutete für Ellmers den krönenden Höhepunkt seiner Museumstätigkeit. Am 17. Mai wurde die Kogge – im Folgejahr mit dem „International Maritime Heritage Award“ ausgezeichnet – feierlich enthüllt und ein jahrzehntelanges Projekt damit zu einem vorläufigen Abschluss gebracht. Zwei Wochen später, am 31. Mai, wurde dann der Bangert-Bau des DSM durch Bundespräsident Johannes Rau übergeben.



Als Kopf des Direktoriums amtierte Prof. Dr. Detlev Ellmers von der Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums 1971 bis ins Jahr 2002. (Foto: DSM)



Am 25. Mai 1978 besichtigte Königin Elizabeth II. (vorne links), geführt von Prof. Dr. Detlev Ellmers (Mitte), im Rahmen ihres zweiten Deutschland-Staatsbesuchs das Deutsche Schifffahrtsmuseum. Rechts auf der Treppe neben Ellmers der damalige Bremerhavener Oberbürgermeister Bodo Selge. (Foto: Archiv DSM)

und maritimer Sozialstrukturen und Organisationsformen in den Blick. Immer wieder gelangen ihm hierbei neue Sichtweisen, die den wissenschaftlichen Diskurs befeuerten. Über 500 Veröffentlichungen – Monografien, wissenschaftliche Aufsätze, Beiträge zu Sammelbänden und Lexika sowie Rezensionen – sind Ausweis seines enormen Forscherdrangs. Darüber hinaus bekleidete Ellmers Vorstandsämter in verschiedenen wissenschaftlichen Vereinigungen und wurde 1987 zum Honorarprofessor an der Hochschule Bremerhaven ernannt.

Neben der Fülle seiner zeitraubenden Aufgaben als Geschäftsführender Direktor gelang es Detlev Ellmers erstaunlicherweise auch stets, seine eigenen Forschungen voranzutreiben, allen voran – ausgehend von seiner preisgekrönten Dissertation – auf dem Gebiet der Schiffsarchäologie und hier insbesondere zum Schiffstyp der Kogge. Daneben nahm Ellmers auch Fragen der Hafearchäologie, des mittelalterlichen Hafenbetriebs

Nach dem Eintritt in den Ruhestand setzte Detlev Ellmers seine Forschungen mit wachem Geist fort, auch wenn ihn eine über zwei Jahrzehnte stetig fortschreitende schwere Erkrankung körperlich immer stärker einschränkte. Für seine Leistungen und Verdienste wurde er vielfach geehrt: 2009 mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande, 2014 mit der bremischen Senatsmedaille für Kunst und Wissenschaft und 2016 mit der

Verdienstmedaille der Stadt Bremerhaven.

Neben der Archäologie blieb Ellmers zeitlebens auch der Kunstgeschichte und Architektur verbunden und betätigte sich auf unterschiedlichsten Gebieten als Sammler. Besonders ausgeprägt war sein kirchliches Engagement u.a. als lange Jahre aktiver Kirchenvorstand.

Das DSM und die schiffahrtsgeschichtliche Forschung haben mit Prof. Dr. Detlev Ellmers eine ihrer prägendsten Figuren verloren.



Am 17. Mai 2000 enthüllten Prof. Dr. Detlev Ellmers und Bremens Bürgermeister Dr. Henning Scherf nach Abschluss der langjährigen Konservierung die Hanse-Kogge. (Foto: Alfred Rostek)

# „Die Faszination ... hat mich niemals mehr losgelassen“

Arnold Kludas 93-jährig verstorben

Er war rastlos, immer auf der Suche nach neuen Erkenntnissen und Fotomotiven, dabei bestimmt und hartnäckig, zugleich humorvoll und mit einem Sinn für feine Ironie, durchdrungen von einer tiefen Leidenschaft für die Seefahrt und unverbrüchlichen Liebe zu seiner Heimatstadt. Jetzt ist mit Arnold Kludas einer der bedeutendsten Chronisten der Passagierschiffahrt des 19. und 20. Jahrhunderts, ein weit über Deutschland hinaus bekannter Autor, passionierter Fotograf und Sammler im Alter von 93 Jahren verstorben. Am 18. Oktober 1929 in Hamburg geboren, erweckte die Begeisterung für die Passagierschiffahrt in Arnold Kludas 1937 auf den St. Pauli-Landungsbrücken beim Anblick der auslaufenden CAP ARCONA, wie er selbst 1976 im Vorwort zu einem seiner vielen Bücher gestand: „Die Faszination dieser ersten Begegnung mit einem Schiff hat mich niemals mehr losgelassen.“

Ehe sich Kludas aber ganz seiner Passion hingeben konnte, bedurfte es längerer und durchaus ungewöhnlicher Umwege. Die Bombenangriffe auf Hamburg verschlugen ihn 1943 an eine mecklenburgische Internatsschule, deren Schließung nach Kriegsende auch für seinen geplanten Bildungsweg das Ende bedeutete. Seine unverhohlene Ablehnung des kommunistischen Regimes führte letztlich dazu, dass er 1951 ohne abgeschlossene Ausbildung vor der drohenden Verhaftung nach West-Berlin floh. 1955 fand er eine Anstellung als Kranführer bei Blohm + Voss. Es folgte ein schneller, konsequenter Aufstieg bis hin zum Leiter der unternehmenseigenen Fachbibliothek (1972), begünstigt durch sein breit angelegtes Wissen auf den Gebieten Schiffahrt und Schiffbau sowie hamburgische Geschichte.

Zwischenzeitlich hatte Kludas 1971 sein erstes Buch veröffentlicht, dessen Erfolg den Gerhard Stalling Verlag in Oldenburg 1973 dazu ermutigte, Kludas die Stellung als verantwortlicher Lektor und Redakteur seiner Programmsparte „Stalling maritim“ anzubieten. Kludas ergriff diese Chance, sich hauptberuflich mit der Geschichte der Schiffahrt zu befassen, und es gelang ihm, eine Kooperation mit dem jungen Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) zu schmieden, dessen Schriften seitdem im Stalling Verlag erschienen.

Zum 1. April 1976 ergriff Kludas die Gelegenheit, als Leiter der Bibliothek die noch weitgehend unsortierten Museumsbestände zu strukturieren und eine wissenschaftliche Bibliothek sowie ein Archiv aufzubauen.



Arnold Kludas an seinem Arbeitsplatz in der Bibliothek des DSM, 1979. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



Arnold Kludas in seinem Arbeitszimmer in Grünendeich, 2006. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)

Diese Aufgabe erledigte Kludas mit dem ihm eigenen Engagement: Objekte wurden in Depots verbracht, Bücher und Archivalien voneinander getrennt und ein systematischer und alphabetischer Katalog entwickelt, der den raschen Zugriff auf Quellen und Literatur ermöglicht. Kludas erhielt volle Freiheit nicht nur bei der systematischen Erschließung, sondern auch bei der Akquisition neuer Bestände und inhaltlichen Rahmenziehung des Sammelauftrags der Bibliothek. Kludas' Tatendrang und seiner Vernetzung mit in- und ausländischen Schifffahrtshistorikern war es zu verdanken, dass die Sammlung noch um wertvolle Bestände wuchs und bereits Ende der 1970er-Jahre alle vorhandenen Bücher und ein großer Teil Archivalien inventarisiert waren.

Mit der Neubesetzung der Stelle des Archivleiters 1981 konnte sich Kludas fortan voll und ganz der Führung der Bibliothek und seinen Forschungen zur Schifffahrtsgeschichte widmen. Mit seinem Eintritt in den Ruhestand am 31. Oktober 1992 umfasste der Bibliotheksbestand bereits über 50.000 Bände und 400 fortlaufend gesammelte Zeitschriften. Hiermit zählte die Bibliothek zu den weltweit bedeutendsten Einrichtungen ihrer Art. Von keiner anderen maritimen Literatursammlung übertroffen wurde die wissenschaftliche Bibliothek des DSM in der Qualität der entscheidend wichtigen systematischen Erschließung

seiner Bestände – sicherlich Kludas' größte Leistung als Leiter der Bibliothek.

Als Autor seit den 1960er-Jahren aktiv, erschien bereits in den Jahren 1972–1974 seine fünfbändige Abhandlung „Die großen Passagierschiffe der Welt“, die viele Folgeauflagen erlebte und auch in einer englischen Übersetzung auf den Markt kam, womit Kludas als Experte der Passagierschifffahrt in aller Welt bekannt wurde. Es folgten zahlreiche Veröffentlichungen zu deutschen Reedereifлотten und -linien, ehe er zwischen 1986 und 1990 in der wissenschaftlichen Schriftenreihe des DSM sein Hauptwerk, die ebenfalls fünfbändige „Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt“ vorlegte, bis heute Vorbild für viele ähnlich angelegte Veröffentlichungen zur Schifffahrtsgeschichte. Im Ruhestand erschien ab 1992 noch rund ein Drittel seiner 150 im Katalog der DSM-Bibliothek ausgewiesenen Publikationen – seien es Monografien oder wissenschaftliche Aufsätze –, u.a. die abermals fünfbändige Geschichte aller Schiffe der Hamburg-Amerika Linie.

Als sich 1986 der Hamburger Stückgutfrachter CAP SAN DIEGO bereits auf der Reise zur Abwrackwerft in China befand, führte maßgeblich ein Gutachten von Arnold Kludas dazu, dass das Schiff im letzten Augenblick vom Hamburger Senat gekauft wurde und als Museumsschiff heute eines der Wahrzeichen der Stadt ist.

Auch als Fotograf machte sich Kludas einen Namen. Seit seiner Rückkehr nach Hamburg hatte er in Tausenden von Aufnahmen die Schifffahrt im Hamburger Hafen, auf der Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal dokumentiert. Er wurde so zu einem bedeutenden Bildchronisten der letzten Phase der Stückgutfahrt und des beginnenden Containerzeitalters. Außer in eigenen Bildbänden erscheinen seine Fotos bis heute in zahllosen Werken zur Geschichte der Schifffahrt von den 1960er- bis in die 2000er-Jahre. Wertvolle Teile seiner Sammlung übergab Kludas noch zu Lebzeiten an das DSM.

Arnold Kludas hat sich als Autor, Fotograf, fachlicher Ratgeber und auch als Stifter große Verdienste um die deutsche Schifffahrtsgeschichte und das DSM erworben. Am 25. Februar 2023 ist er verstorben.

# Szenografie: Die Kunst des Ausstellens

## Hinter den Kulissen des Forschungsmuseums – Teil 1

Christoph Geiger baut Geschichten, begehbare Geschichten. Als Szenograf am Deutschen Schifffahrtsmuseum bringt der Absolvent der Hochschule für Künste Bremen (HfK) mit Kuratorinnen und Kuratoren, der Werkstatt und externen Partnern die Themen der Ausstellungen des DSM in den Raum. Für die Sonderausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“, die von Februar bis Juli 2022 gezeigt wurde, inszenierte er den Kosmos der Schifffahrt im 2.800 Quadratmeter großen Bangert-Bau.

Hier empfing die Besucherinnen und Besucher am Eingang der allseits bekannte Seemannsgruß „Ahoi“. Dieser prangte in riesigen Lettern an der Wand und öffnete den Blick auf Hunderte Schiffe, von winzig klein bis meterhoch. „Die Schifffahrt ist ein Thema der Superlative, deshalb spielen wir mit den Dimensionen“, sagt Christoph Geiger, Szenograf am DSM, ein nicht ganz geläufiger Beruf, bei dem die Gestaltung der Ausstellungen und die bauliche Umsetzung zusammenfließen. Inhalt, Exponate, Licht, Grafik, Medien und Sound müssen eine Erzählung ergeben, im besten Fall zu einem körperlichen Erlebnis mit Erinnerungswert werden.

Der Job von Christoph Geiger, der seit 2019 am DSM tätig ist und bereits für die Ausstellungen „Kogge trifft PLAYMOBIL“, „SEA CHANGES – Welt & Meer im Wandel“ sowie „KARTEN WISSEN MEER – Globalisierung vom Wasser aus“ verantwortlich war und die Entwicklung der Lichtinstallation „FRAME“ am Bangert-Bau steuerte, ist es, die Botschaften des Museums durch die Inszenierung im Raum zu verstärken. „Die Szenografie verantwortet zusammen mit der Kuratierung den Unterschied zwischen Hinstellen und Ausstellen“, bringt es der gebürtige Heidelberger auf den Punkt. Typischerweise startet die Planung mit groben Modellen und Skizzen am PC, die Geiger mit dem

Gestaltungsteam und den Kuratorinnen und Kuratoren entwickelt. Nach elf Monaten Arbeit aller Beteiligten brachte das Werkstattteam des DSM innerhalb von drei Monaten die finalen Entwürfe für „CHANGE NOW!“ in den Bangert-Bau. Hier rollten Designer und das Ausstellungsteam die Schifffahrt bis in alle Facetten aus. Die Architektur schien wie gemacht für das übergroße Thema. Geiger schöpfte die baulichen Perspektiven voll aus und kitzelte so die Emotionen der Museumsgäste. „Wir nehmen die Leute mit auf eine Reise und wollen sie zum Staunen bringen, sie überraschen und hier und da auch zum Nachdenken bringen.“ Denn „CHANGE NOW!“ zeigte nicht nur die sonnige Seite der Schifffahrt, sondern nahm auch die erschöpften Meere in den Blick. Die szenografische Antwort waren Grafiken in alarmierendem Rot und Orange und wie Stolpersteine wirkende Tetrapoden.



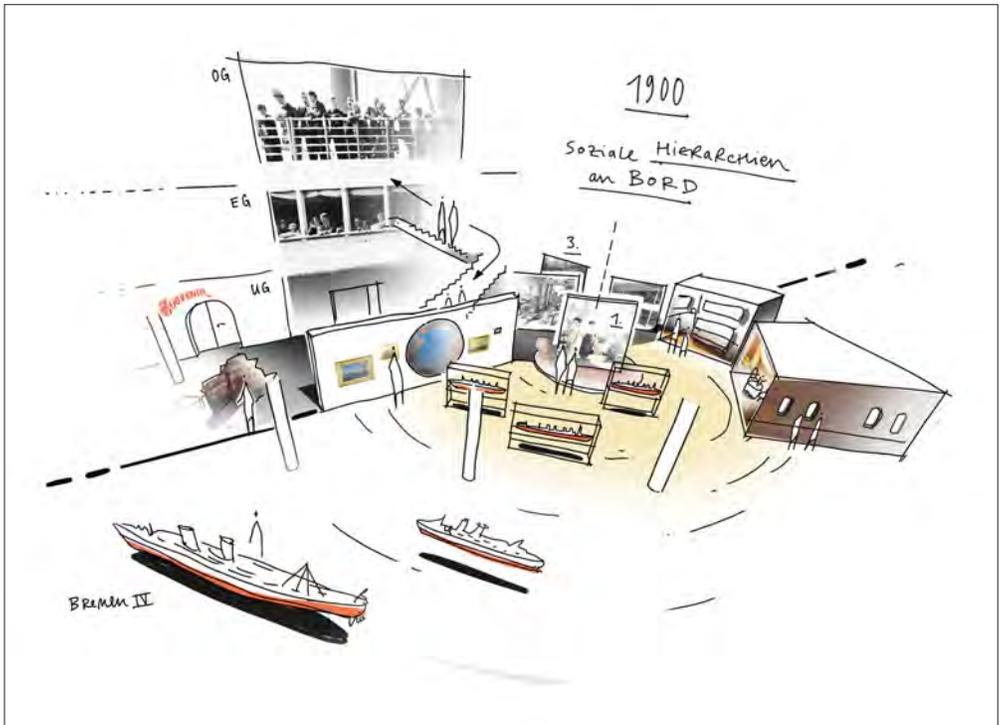
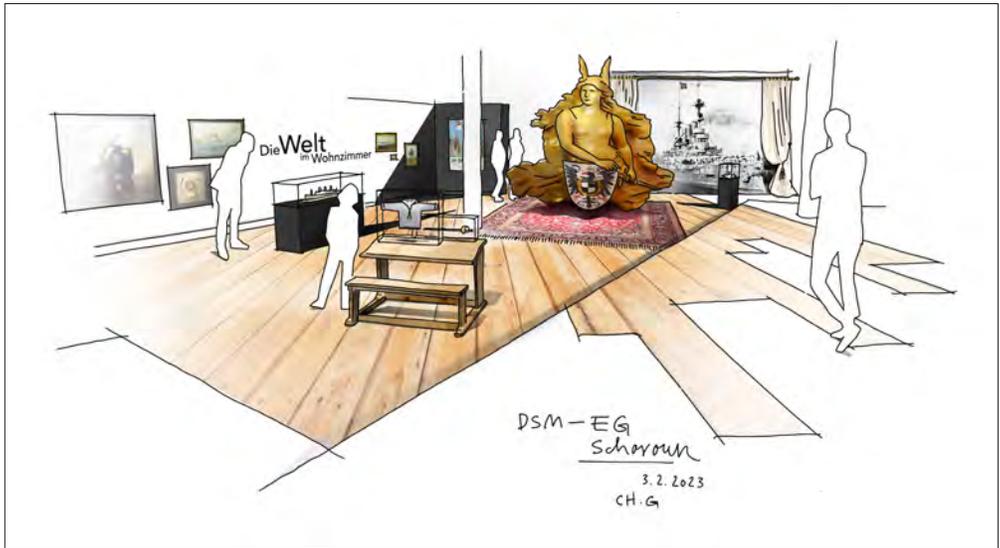
Christoph Geiger, Szenograf am Deutschen Schifffahrtsmuseum. (Foto: Helena Grebe/DSM)



Szenografische Elemente der 2022 im DSM gezeigten Sonderausstellung „CHANGE NOW! Schiffe verändern die Welt“. (Foto: Hauke Dressler)

Als Pragmatiker und Minimalist versucht Geiger Elemente aus vorherigen Ausstellungen zu recyceln. Mit frischem Anstrich fügen sie sich in neuer Funktion in die Schau ein. Sogar die mehr als fünf Meter hohen Buchstaben des „SCIENCE“-Schriftzugs, die ähnlich wie Hollywood-Buchstaben in die Höhe ragen, wurden hausintern gebaut. „Wir haben das Glück, dass wir eine eigene Werkstatt mit verschiedenen Gewerken haben. Sie kennt den Bestand sehr gut, und wir machen viel selbst.“ Die tragenden zehn Wände im mittleren Gebäudeteil nutzte der Szenograf für Botschaften: Zehn Thesen, die wie ein überdimensionales aufgeklapptes Buch wirken, verdeutlichten die diversen Rollen der Schiffe. Geiger freut sich, dass an dieser Stelle Erzählung und Raum besonders gut zueinanderkamen. „Entstanden sind begehbare Wissenspeicher, in denen ausgewählte Projekte die Bandbreite des Hauses zeigen.“ Der Logik von „CHANGE NOW!“ folgend hat Geiger zuletzt auch die Entwicklung der Sonderausstellung „HANNES RICKLI: Daten lauschen. Wie die

Umwelt in den Computer kommt“ geleitet, die auf der 60 Meter langen Galerie im Bangert-Bau gezeigt wurde und die künstlerische Fortsetzung des Themas Forschungsschiffahrt darstellte. Zurzeit liegt sein Arbeitsschwerpunkt auf der szenografischen Gestaltung der neu zu konzipierenden Dauerausstellung im Scharoun-Bau des DSM. Hierfür erstellt Geiger in enger Abstimmung mit dem Inhaltsteam und den Hausarchitekten szenografische Studien in Skizzenform, die den Auftakt zur Gestaltung der Ausstellung in diesem architektonisch gleichermaßen höchst bemerkenswerten wie anspruchsvollen Museumsgebäude bilden. Eine besondere Herausforderung liegt darin, eine in Themenbereiche zonierte Ausstellung zu schaffen und dabei unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes möglichst wenig in die offene, ohne Innengliederung arbeitende Architektur des Gebäudes mit seinen zahlreichen, von verschiedenen Ebenen, Säulen, Treppen und Fensterfronten geprägten Blickachsen einzugreifen.



Oben: Skizze für den im Scharoun-Gebäude geplanten Themenbereich „Die Welt im Wohnzimmer“;  
 unten: Skizze zur Verbindung der Stockwerke im Scharoun-Gebäude mit dem Themenbereich „Passagierschiffahrt um 1900“. (Grafiken: Christoph Geiger/DSM)

# James Cook im Südatlantik: Die „Carte de l'Hémisphère Austral“

Massive Schmelzen prägen anno 2023 die Eismassen Antarktiks und des südlichen Polarmeeres, einer der kältesten Regionen der Erde. Vor 250 Jahren, im Frühjahr 1773, führte der Brite James Cook (1728–1779) ein kleines Schiff, die Bark *RESOLUTION*, durch Seegang und Treibeis dieser südlichen Gewässer auf der Suche nach noch unentdecktem Land – und überquerte dabei erstmals den südlichen Polarkreis (66°33' Süd).

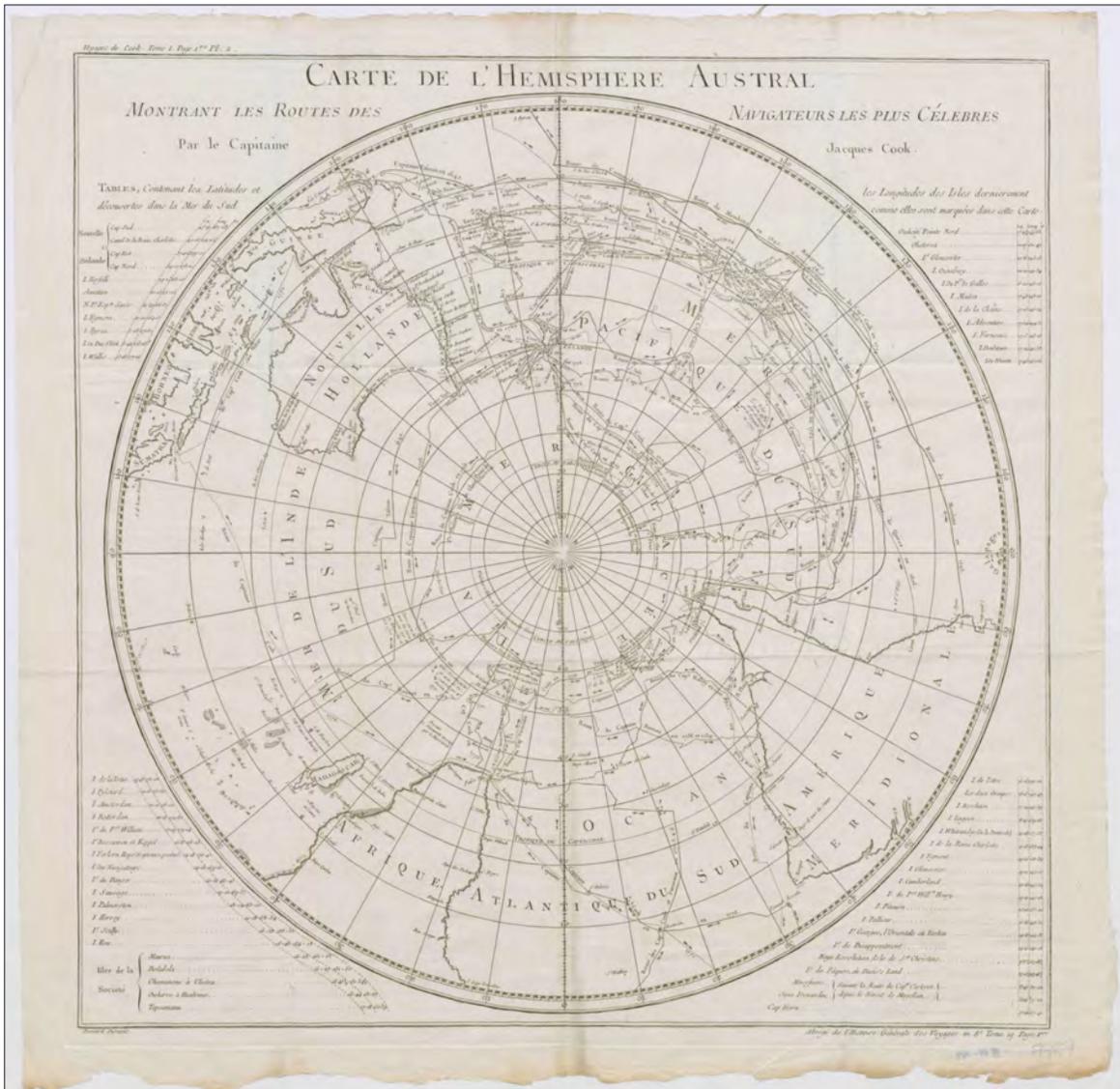
Ein öffentlicher Auftrag und gewichtiges Prestigestreben hatten Cook zu dieser Reise bewegt, deren Routenverlauf von 1772 bis 1775 die hier präsentierte Karte festhält. Seine Suche im Südmeer galt der Terra Australis Incognita, einem vermeintlich riesigen Südkontinent, der in Karten des 17. Jahrhunderts wie der Karte „Terra Australis Incognita“ des Jan Janssonius (1657) bis an die Südspitze Südamerikas heranreicht, Land, das der schottische Geograf Alexander Dalrymple (1737–1808) noch 1770 spekulativ als „wahrscheinlich von mehr als 50 Millionen Menschen bewohnt“ glaubte. Nun schickte die britische Marine James Cook, den schon bewährten Kartografen und Navigator, auf die Suche nach diesem Land. Der planmäßige Generalkurs, festgehalten in einem Brief an Lord Sandwich vom 6. Februar 1772, nach welchem Cook seinen kleinen Segler führte, war so angelegt, dass ihm nichts Wesentliches entgehen konnte; zugleich behielt er sich die Flexibilität vor, auf neu entdeckte Inseln mit kurzfristigen Kursänderungen zu reagieren. Geografische Neugier führte das Steuerruder, wobei Cook zudem nach eigenen Worten „vom Willen geleitet war, nicht allein weiter zu segeln, als dies je zuvor ein Mensch tat, sondern so weit, wie es [...] überhaupt einem Menschen möglich“ sei (Tagebucheintrag für den 30. Januar 1774).

## Cooks Reiseroutenkarte

Unter den Tausenden historischen Karten in der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums fällt die „Carte de l'Hémisphère Austral“ durch ihr nahezu quadratisches Blattmaß von 58,5 zu 59,3 cm auf. Spuren einer früheren Faltung auf rund ein Sechstel dieser Blattgröße sowie die Abrisskanten des heute planen Papiers verraten, dass das Blatt vormals in ein Buch eingebunden war.

Dargestellt ist die südliche Erdhalbkugel zwischen dem Äquator und dem Südpol im Zentrum, darin die südlichen Landmassen Südamerikas und Afrikas, zudem Australien („Nouvelle Hollande“), Neuseeland und Teile Südostasiens. Unter den Kurslinien namhafter Seefahrer seit 1595 sticht wiederum Cooks Reiseroute durch einen etwas kräftigeren Strich hervor. Sie verläuft über Kapstadt ins Polarmeer, wo die *RESOLUTION* am späten Vormittag des 17. Januar 1773 den südlichen Polarkreis bei 39°35' östlicher Länge querte. Dichtes Treibeis, Eisinseln und teilweise geschlossene Eisfelder zwangen schon nach wenigen Stunden zur Umkehr und Kursänderung nach Norden. Auf der Suche nach dem Südkontinent führte Cook sein Schiff danach noch zwei weitere Male südwärts über den Polarkreis, wobei die Expedition am 3. Februar 1774 mit 71°10' südlicher Breite ihren südlichsten Punkt erreichte.

Begegnungen mit Treibeis nutzte die 112-köpfige Besatzung, um die Schiffsboote auszusetzen, Eis einzunehmen und somit frisches Trinkwasser zu gewinnen. Wie die Kurslinie überdies verrät, verbrachte Cook die Winter in den wärmeren Breiten der Südsee, um in den Sommern stets in das Polarmeer zurückzukehren. In die Zwickel seiner Karte sind die Koordinaten zahlreicher Inseln und Kaps eingeschrieben, die während der Reise neu vermessen worden waren.



Französische Ausgabe der „Carte de l’Hémisphère Austral“ aus der „Histoire Générale des Voyages“, Paris 1780. (DSM, Sign. I 2 VI 53)

### Warum französisch?

Die französische Karte der Reiseroute geht auf ein englisches Original zurück, mit dem sie in Form und Inhalt identisch ist. Durch den Kupferstecher Robert Bénard (1731–1794?) vorbereitet, ergänzte diese Karte zunächst die französische Ausgabe von James Cooks Reiseberichtsbuch, welche 1778 als „Voyage dans l’Hémisphère Aus-

tral et autour du Monde“ im Verlag Hôtel de Thou, Paris, erschienen war.

Indes ist das hier beschriebene Kartenblatt der DSM-Sammlung wiederum eine Ableitung von dieser Erstübertragung ins Französische: Inhaltlich identisch und mit nur wenigen, die Urheber-schaft betreffenden Änderungen außerhalb des Kartenspiegels versehen, war es ursprünglich in



James Cooks Schiff RESOLUTION (links) in der Matavai-Bucht, Tahiti, Südsee. Ausschnitt aus einem Gemälde von William Hodges, ca. 1776, National Maritime Museum, Greenwich. (Foto: Frederic Theis)

Band 19 der „Abrégé de l'Histoire Générale des Voyages“ eingebunden, eine Zusammenfassung hervorragender Reisen, die 1780 bei demselben Verlag erschienen war. Ob dabei gar von derselben, lediglich leicht redigierten Kupferplatte gedruckt worden war, ist nicht ersichtlich. Dessen ungeachtet zeugt die mehrstufige Übertragung von Reisebericht und Karte ins Französische von einem nicht unerheblichen Rezeptionsinteresse an Cooks Südpolarfahrt auch auf dem europäischen Kontinent.

### **Wissen versus Nichtwissen**

Mit der dreifachen Überschreitung des Südpolarzirkels in Richtung Süden und der gewissermaßen punktuell erfolgten „Abtastung“ des antarktischen

kontinents an dessen Eisgürtel war bereits Wichtiges erreicht worden. So war man in den südlichen Regionen, in denen der Schotte Dalrymple noch 1770 die Terra Australis Incognita vermutet hatte, auf offenes Wasser oder schwimmendes Eis gestoßen. Zwar hatte sich folglich der Südkontinent als wesentlich kleiner erwiesen als zunächst angenommen, jedoch war seine Präsenz anhand des Eises immerhin indirekt nachgewiesen worden.

Das Festland selbst hatte Cook indes weder gesehen noch betreten. Und so verzichtete die „Carte de l'Hémisphère Austral“ denn auch ganz auf die Abbildung des Südkontinents, sondern ließ Antarktika und den Südpol zukünftigen Forschungsreisenden zur Erkundung übrig.

# Into the Ice – On the Road

Sonderausstellung zur MOSAiC-Expedition im Ungarischen Kulturzentrum Stuttgart

Die im vergangenen Jahr im Bangert-Bau des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) gezeigte Ausstellung „INTO THE ICE – Die MOSAiC-Expedition in Bildern“ geht auf Reisen. Ab dem 14. Mai 2023 ist das Kooperationsprojekt des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) und des DSM im Liszt-Institut in Stuttgart zu sehen.

Auch knapp zweieinhalb Jahre nach Abschluss der MOSAiC-Expedition (20. September 2019 – 12. Oktober 2020) stößt die bis dato größte Arktisexpedition weiterhin auf großes Interesse. Dies dürfte nicht zuletzt daran liegen, dass das internationale Forschungsprojekt medial umfangreich begleitet und, anders als sonst üblich, zu einem großen Teil während der Polarnacht durchgeführt wurde. Über 150 Tage arbeiteten Wissenschaftler und Crewmitglieder bei völliger Dunkelheit nur mithilfe künstlicher Lichtquellen auf dem Eis. Hierdurch entstanden einzigartige Foto- und Filmaufnahmen, die die ohnehin faszinierende Eiswüste im wahrsten Sinne in einem neuen Licht erscheinen lassen.

Nach Abschluss der Expedition entwickelten AWI und DSM gemeinsam zwischen 2020 und 2021 eben jene Ausstellung. Grundgedanke der Konzeption war im Vorhinein, möglichst flexible Ausstellungselemente zu entwerfen, um „Into the Ice“ nicht nur in Bremerhaven, sondern auch in anderen Städten zeigen zu können. Für den neuen Ausstellungsort in Stuttgart mussten daher nur geringe bauliche Anpassungen vorgenommen werden, für deren Umsetzung weiterhin die Bremer Agentur oblik identity design verantwortlich ist. Die eigentliche inhaltliche Erzählung bleibt somit auch am neuen Standort bestehen. Getragen wird sie durch teils großformatige Bilder von sechs ausgewählten Fotografen, namentlich Esther Horvath, Lianna Nixon, Jan Rohde, Steffen Graupner, Mario Hoppmann und Michael Gutsche. In ihnen spiegelt sich die Expedition wider, von der Findung der passenden Eisscholle, über das Leben an Bord, die Herausforderungen während der Polarnacht bis hin zum anderen Extrem der Expedition: dem Polartag.



Links: Von der verantwortlichen Agentur oblik erstelltes Raumbuch zur Visualisierung der Ausstellung. (Grafik: © oblik)  
Rechts: Einblick in den DSM-Ausstellungsraum während einer Führung mit Margret Grobe, die früher selbst auf der POLARSTERN als Krankenschwester tätig war. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)



Das mit dem World Press Photo Award ausgezeichnete Bild einer Eisbärenmutter mit Jungtier von Esther Horvath.  
(Foto: © Esther Horvath/AWI)

### **Eisbärenmutter mit Jungtier**

Das mit dem „World Press Photo Award“ ausgezeichnete Foto einer Eisbärenmutter mit Jungtier ist ebenfalls Bestandteil der Ausstellung und wird mittels eines 3 x 2 Meter großen LED-Leuchtkastens großformatig in Szene gesetzt. Dabei entspricht das Zustandekommen des Bildes eigentlich nicht der sonst üblichen Vorgehensweise, welche die Fotografin Esther Horvath für ihre Bilder präferiert. Es entstand situationsbedingt und ungeplant. In einem Interview mit dem DSM, das auch in der Ausstellung über eine Medienstation zu sehen sein wird, stellte sie dar, dass der Großteil ihrer Bilder meist einer vorab festgelegten klaren Komposition folgt. Oftmals lässt Esther Horvath sich bei Aufbau und Lichtgestaltung von Gemälden leiten, wie z.B. Rembrandts „Amor mit Seifenblase“, von dem sie gar eine Postkarte zur

Expedition mitnahm, um sich von der speziellen Lichtinszenierung inspirieren zu lassen. Ihr Hauptaugenmerk bei der Fotografie liegt dabei auf der Abbildung von Menschen und ihren Tätigkeiten, bei MOSAiC also den arbeitenden Wissenschaftlern und Crewmitgliedern. Das prämierte Foto hingegen widerspricht ihrer üblichen Herangehensweise. Dennoch wurde es zu einer der populärsten Aufnahmen der Expedition und dient zugleich als Titelbild der Fotoausstellung.

### **Eiswüste**

Ebenfalls großformatig mittels LED-Leuchtkasten präsentiert wird die Fotografie des Forschungsschiffs POLARSTERN inmitten einer Eiswüste. Die aus einem Helikopter heraus entstandene Luftaufnahme stammt vom Fotografen Michael Gutsche. In der Ausstellung stellt sie den bewussten



Luftaufnahme der POLARSTERN inmitten einer scheinbar endlosen, lebensfeindlichen Eiswüste. (Foto: © Michael Gutsche/AWI)

Kontrast zu der sonst dominierenden Polarnacht dar. Dass die Landschaftsaufnahme bei einer 3 x 2 Meter großen Präsentationsfläche selbst bei näherem Herantreten weiterhin gestochen scharf ist, liegt an der besonderen Kamera, die Verwendung fand. Wie Michael Gutsche bei einer Führung im DSM mitteilte, fotografierte er in der Arktis primär mit einer Phase One Kamera. Diese verfügt über einen 150-Megapixel-Sensor, was allerdings auch seinen Preis hat, nicht nur finanziell: Jedes seiner Bilder weist mehrere hundert Mega- bis – je nach Bearbeitungsgrad – Gigabyte auf. Bei einer mehrwöchigen Expedition mit nur eingeschränkter Verbindung zur Außenwelt ein nicht unerheblicher Faktor, der im Vorfeld bei der Planung der Archivierungsmöglichkeiten zu bedenken ist. Während der Führung enthüllte der Fotograf weitere Details zu seiner Luftaufnahme: So handelt es sich im Bild nicht um eine Fahrtrinne der POLARSTERN, wie der Betrachter zunächst annehmen würde. Vielmehr ist die Eisscholle, an der das Schiff sich hatte einfrieren lassen und auf der man das Basiccamp errichtet hatte, in zwei Teile gebrochen. Und während links hinter

dem Forschungsschiff eine Start- und Landebahn für Versorgungsflüge geschaffen wurde, befinden sich in der rechten Bildhälfte zahlreiche kleinere Bauten. Hierbei handelt es sich um Expeditionscamps, die von den Wissenschaftlern errichtet und nach den dort verwendeten Forschungsgeräten bzw. den jeweiligen Fachdisziplinen benannt wurden. Nach und nach zeigt Michael Gutsche so, dass in der scheinbar lebensfeindlichen Eiswüste doch begrenzt Leben möglich ist und ein Geflecht von miteinander verbundenen „Städten“ wie ROV City, Ocean City, Met City, Ice City oder Balloon Town existiert.

All jenen, die bisher noch nicht die Faszination der arktischen Welt bewundern konnten, bietet sich nun im Liszt-Institut – Ungarisches Kulturzentrum Stuttgart (Christophstr. 7, 70178 Stuttgart) die nächste Gelegenheit. Vom 14. Mai bis 31. Juli 2023 ist das Kooperationsprojekt von AWI und DSM hier zu sehen. Entdecken muss man dabei die arktische Welt nicht zwangsläufig alleine, denn auch für die neue Ausstellung ist ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Veranstaltungen eingeplant.

# Notizen aus dem DSM

## **DSM übernimmt fotografischen Schatz zur Deutschen Atlantischen Expedition 1925–1927**

Fast 100 Jahre nach der Forschungsreise der METEOR (I) hat das DSM Originalaufnahmen der Deutschen Atlantischen Expedition 1925–1927 als Schenkung des GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel übernommen. In zwölf unscheinbaren Holzkästen lagernd, werden die auf Glasplatten und fotografischem Film vorliegenden 1.400 Negative nun digitalisiert, um sie später der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können. Die von Wissenschaftlern und höherrangigen Mannschaftmitgliedern stammenden Aufnahmen zeigen den Einsatz der damals neuen

Messtechnik, das Leben an Bord sowie Landgänge und eröffnen damit direkte Einblicke in die Geschichte der Forschungsschifffahrt.

„Die Fotografien stellen eine bedeutende Ergänzung für den Bereich der Forschungsschifffahrt dar, der in unserer Sammlung eine außerordentlich wichtige Rolle spielt“, betont DSM-Direktorin Prof. Dr. Ruth Schilling, denn die originalen Tagebücher von METEOR-Kapitän Fritz Spieß, ein Modell des Schiffes sowie ein umfangreiches Fotoalbum und ein Inventarbuch der Expedition sind bereits im Besitz des DSM. „Im Inventarbuch ist die komplette Ausrüstung bis zur Fototechnik dokumentiert, das lässt viele Rückschlüsse auf die Glasplatten und Aufnahmen zu“, erläutert Museumskuratorin Dr. Ulrike Heine, die sich bereits



METEOR schräg von vorn, 1926, auf einer Aufnahme von Otto Freiherr von Recum. (Foto: Archiv DSM)

in früheren Projekten schwerpunktmäßig mit Fotografiegeschichte beschäftigt hat.

Mit der Erschließung der METEOR-Fotografien wird an die Forschung zur Deutschen Atlantischen Expedition am DSM angeknüpft, die auf eine längere Tradition zurückblickt. Ein wichtiger Teil der Aufnahmen wird in digitaler Form gemeinsam mit dem Kapitänstagebuch in der neuen Dauerausstellung zu sehen sein. Spätestens 2025

wird sich die Öffentlichkeit besonders für diese Dokumente interessieren, denn dann liegt der Beginn der Expedition, die wichtige Grundlagen für die Atlantikforschung lieferte, genau 100 Jahre zurück.



## Unterstützung für die Nordische Jagt GRÖNLAND

Am 29. September 2022 hat der Haushaltsausschuss des Bundestages beschlossen, die geplante Instandsetzung der Nordischen Jagt GRÖNLAND im dänischen Hvide Sande großzügig zu unterstützen. Hierzu teilte das Deutsche Schifffahrtsmuseum mit:

„Wir freuen uns sehr, dass der Bundestag rund zwei Millionen Euro als Teil der Gesamtanierung der GRÖNLAND bewilligt hat. Dies ermöglicht es uns, das gesamte Schiff zu sanieren und es nachhaltig für die Zukunft zu sichern. Als ältestes Polarforschungsschiff Deutschlands hat die GRÖNLAND eine herausragende Geschichte. Das Thema Forschung auf See spielt auch in unserer Sammlung und unserer zukünftigen Ausstellung eine sehr wichtige Rolle. Die GRÖNLAND schlägt somit in unserem Museumshafen eine Brücke zwischen den Inhalten der Ausstellung und des Museumshafens. Zudem wird sie mit großem Engagement von einer ehrenamtlichen Crew betrieben. Diese hält so alte Segeltechniken und Methoden



Dr. Ulrike Heine inspiziert die Glasplattennegative zur Deutschen Atlantischen Expedition 1925–1927. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

zum Erhalt alter Schiffe am Leben, die zum immateriellen Kulturerbe der Menschheit gehören.

Die Entscheidung ist somit in mehrfacher Hinsicht ein wichtiges Signal für den Erhalt von maritimem Kulturerbe in Deutschland. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem Haus der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien mit dem Ziel, die GRÖNLAND in eine gute Zukunft segeln zu lassen. Und wir danken insbesondere dem Bremerhavener Bundestagsabgeordneten Uwe Schmidt, der im politischen Berlin wegweisende Überzeugungsarbeit für diese wichtige Entscheidung geleistet hat. Ein weiterer großer Dank gilt unserem Förderverein und der GRÖNLAND-Crew für ihren unermüdlichen Einsatz!“



## Interaktive Kartenanwendung zum Mitmachen

Wie prägt das Meer das Leben in Küsten- und Hafenstädten und welche Ideen und Visionen haben die hier lebenden Menschen? Mit diesen Fragen beschäftigen sich gleich zwei Projekte. Bereits im Sommer 2022 entwickelten Einwohner Bremerhavens im Rahmen des „Ocean Future Lab“ in einem Workshop Ideen für die Zukunft in ihrer Stadt. Auch das DSM-Projekt „Schau mir in die Karten“ setzt auf Input aus der Bevölkerung. Eine digitale Anwendung, abrufbar unter [map.dsm.museum](http://map.dsm.museum), ermöglicht es jedermann, mit konkreten Orten



Dr. Alexander Reis präsentiert die Archivalie des Monats Januar, das Reisealbum des Georg Papendiek aus dem Jahr 1859. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

die angestammte Bibliothek des DSM verlassen, in der sie 1995 – damals noch unter der Leitung von Arnold Kludas – ihren Dienst begonnen hatte. Als bibliothekarische Leiterin hat sie viele Veränderungen miterlebt und die DSM-Bibliothek stetig weiterentwickelt. Seit Jahresbeginn 2023 werden die Aufgaben der bibliothekarischen Leitung vollumfänglich durch Bernd Darter wahrgenommen.

verbundene Ideen, Geschichten und Visionen mit Texten, Bildern und Videos in einer webbasierten Karte öffentlich zu teilen. Erinnerungen an vergessene Orte und verschwundene Gebäude werden auf diese Weise ebenso sichtbar wie die Gegenwart und Zukunftsvisionen für Bremerhaven als Stadt im Wandel.



### DSM präsentiert Archivalie des Monats

In einer neuen Reihe „Archivalie des Monats“ rückt das DSM seit Januar monatlich einen besonderen Schatz aus dem Archiv auf der Website und in den sozialen Kanälen in den Mittelpunkt, so bislang ein Reisealbum über eine Schiffspassage, ein über 100 Jahre altes Fotokonvolut und eine fast 250 Jahre alte Karte (siehe auch S. 24–26 der vorliegenden Ausgabe). Alle Inhalte der neuen Reihe sind auf Facebook und Instagram jeweils unter @leibnizdsm und auf der Website unter [www.dsm.museum/blog](http://www.dsm.museum/blog) zu finden.



### Abschied nach über einem Vierteljahrhundert

Nach fast 28 Jahren hat Petra Schütz zum Ende des Jahres 2022 mit Eintritt in den Ruhestand



### Sonderausstellung zur Hanseforschung

Warum liegt der Grabstein eines Bremer Kaufmanns aus dem Jahr 1573 in einer Bucht auf den Shetlandinseln? Auf solcherart Fragen gibt die Ausstellung „IMMER WEITER – Die Hanse im Nordatlantik“, die seit dem 24. März 2023 in der Koggehalle zu sehen ist, Antworten (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2022, S. 19–23; [www.dsm.museum/immerweiter](http://www.dsm.museum/immerweiter)). Zu sehen sind historische Seekarten und andere Dokumente, die belegen, dass bremische und hamburgische Kaufleute bereits vor vielen Jahrhunderten internationale Handelsbeziehungen mit den Orkney- und Shetlandinseln aufbauten.



### Museumsschiffe wieder geöffnet

Seit dem 2. April und noch bis zum 30. Oktober können die Schiffe im Museumshafen wieder täglich zwischen 10:00 und 17:45 Uhr besichtigt werden, neben dem Hochsee-Bergungsschlepper SEEFALKE und dem Hafenschlepper STIER auch der Walfänger RAU IX. Auch das Museum selbst erweitert seine Öffnungszeiten und ist während der Sommersaison wieder täglich bis 18:00 Uhr geöffnet.

# Neue Bücher der Seefahrt



Unser Jahrbuch der Schifffahrt:  
Einzel oder portofrei im Abo zum Sammeln!



**OCEANUM Jahrbuch der Schifffahrt Band 7**  
Das neue, bereits siebte Jahrbuch zeigt einmal mehr die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 272 Seiten lesen Sie interessante Geschichten unserer Autoren mit aussagestarken Fotos. Zahlreiche Abbildungen, Euro 19,90



**OCEANUM SPEZIAL**  
**SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND**  
Von Harald Focke, 160 S.



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Rügen und Hiddensee**  
160 S.



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Die Fahrgastschiffe Mecklenburgs**  
160 S.



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Erkennen Sie das Schiff?**  
100 Rätsel und ihre Lösungen  
Von Harald Focke, 160 S.



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Die Fährhäfen in Sassnitz und Mukran (Rügen)**  
Von Lars Kristian Brandt, 160 S.



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Seenotretter 2023**  
Von Manuel Miserok, 176 S.

Sortimentsabverkauf, gleich mitbestellen!



**Seegeschichten**  
Ein Bilderbuch zum Anschauen, Entdecken, Vorlesen und Lesen für Kinder ab 6 Jahren

RESTPOSTEN  
NUR 3€

VERLAGS-  
BUCHHANDLUNG  
www.oceanum.de  
oder Telefon  
0421 / 89 80 88 68

**oceanum**  
VERLAG

# 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