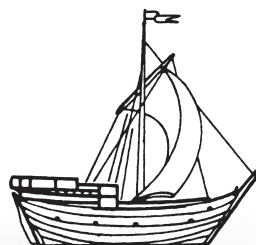


# Deutsche *Schiffahrt*



Informationen des Fördervereins  
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2023



Bremer Hanse-Kogge

Einzelexemplar € 2,50, für Mitglieder frei  
ISSN 0723-9440



Zu den Titelbildern:

Links: Am 26. Mai 2023 bei Sonnenaufgang wird die ELBE 3 im Neuen Hafen für die Schleusung auf die Weser vorbereitet; siehe S. 31.

Rechts: Der Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN wird an den Haken genommen; siehe S. 32.

(Fotos: Annica Müllenberg/DSM)

## 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

Dr. Katharina Bothe, DSM, Bremerhaven; Pia Götz, Bremen; Erik Hoops, DSM, Bremerhaven; Klaus-Peter Kiedel, Geestland; Dr. Katrin Kleemann, Prof. Dr. Ruth Schilling, Dr. Frederic Theis, DSM, Bremerhaven; Simon Vöhringer, Bremen.

## Impressum

Herausgeber: Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum e. V.

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

Internet: [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



|                                                                                                |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Protokoll der Mitgliederversammlung 2023<br>des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. | 2 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---|

## **Schiffahrtsgeschichte**

|                    |                                                                                                                 |    |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Klaus-Peter Kiedel | Strandung auf Feuerland. Die Rettung der Besatzung einer<br>Papenburger Schonerbrigg im Jahre 1874              | 9  |
| Katrin Kleemann    | Aus der Welt zurück nach Deutschland.<br>Georg von Neumayer, die Deutsche Seewarte und<br>Flaschenpostsendungen | 11 |

## **Berichte aus dem Museum**

|                                                 |                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Ruth Schilling                                  | Die Welt vom Meer aus begreifen. Arbeit im und am<br>Deutschen Schiffahrtsmuseum                        | 16 |
| Frederic Theis, Pia Götz<br>und Simon Vöhringer | Zur Sonderausstellung „SEH-STÜCKE – Maritimes digital<br>entdeckt“ des Projekts „Digital Materialities“ | 22 |
| Katharina Bothe                                 | Von der Passagierschiffahrt zur Kreuzfahrt.<br>Soziale Ungleichheit auf den Weltmeeren                  | 26 |
| Erik Hoops                                      | Notizen aus dem DSM                                                                                     | 29 |
|                                                 | Impressum/Titelbild                                                                                     | U2 |

# Protokoll der Mitgliederversammlung 2023 des Fördervereins Deutsches Schifffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 6. Mai 2023, im Conference Center des Sail City Hotels Bremerhaven

Beginn: 11:00 Uhr

Ende: 12:35 Uhr

## **Teilnehmer:**

|                  |                                                                                                         |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorstand:        | Jörg Schulz<br>Werner Lüken<br>Peter Klett<br>Thomas Rebstock<br>Claus Brüggemann<br>Klaus Jürgen Meyer |
| Direktorium DSM: | Prof. Dr. Ruth Schilling                                                                                |
| Protokoll:       | Barbara Siliamova                                                                                       |
| Rechnungsprüfer: | Harald Krämer<br>Hans-Walter Keweloh                                                                    |

## **Tagesordnung:**

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz
2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 07.05.2022 (siehe DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2022, S. 2–9)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 06.05.2023
4. Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium des DSM, Frau Prof. Dr. Schilling
5. Bericht über Aktivitäten des Fördervereins durch den Schriftführer, Herrn Rebstock
6. Rechnungslegung für das Jahr 2022 durch den Schatzmeister, Herrn Brüggemann
7. Bericht über das Ergebnis der Rechnungsprüfung durch die Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh
8. Entlastung des Vorstands
9. Wahl der Rechnungsprüfer
10. Vorstandswahlen
11. Verschiedenes

Bevor die Mitgliederversammlung um 11:00 Uhr offiziell eröffnet wird, wurde auch in diesem Jahr wieder ein interessanter Vortrag für die Mitglieder des Fördervereins organisiert. Frau Prof. Dr. Ruth Schilling, kommissarische Geschäftsführende Direktorin des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM), erklärt die Rolle des Museums und seine Funktion sowohl für die Wissenschaft als auch für das interessierte Publikum. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren immer häufiger geäußerten Meinungen zu angeblichen Diskrepanzen zwischen Schiffsliebhabern und Museum versucht Frau Prof. Schilling die Herangehensweise des Hauses zu diesem Thema aus Sicht einer Historikerin zu erklären. Dabei geht es um die Frage, warum und wie das historische Erbe zu bewahren ist.

Letztendlich kann man Vergangenheit auf verschiedene Weise darstellen. Das Konzept des DSM besteht darin, auf historische Schiffe zu schauen, um dann den Blick auf heutige Entwicklungen zu werfen und so den Spagat zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu meistern. Frau Prof. Schilling erklärt den Anwesenden, dass das DSM nicht mehr aktiv archäologisch forscht, wie dies früher gemacht wurde. Die große Sammlung des Hauses bildet aber die Grundlage für sammlungsgeschichtliche Betrachtungen verschiedenster Aspekte: technischer, politischer, wirtschaftlicher, religiöser usw.

Frau Prof. Schilling geht in diesem Zusammenhang auch auf die Objekte im Bereich des Museumshafens ein. Hier ist es ihr besonders wichtig, die Verbindung zwischen der Ausstellung im Haus und den Objekten im Freigelände für die neue Ausstellungskonzeption deutlicher hervorzuheben. Am Beispiel des Walfangschiffes RAU IX

würde der Besucher sich im Idealfall in der Ausstellung anhand des dort gezeigten Modells über das Schiff und seine Geschichte informieren, um es dann im Original im Museumshafen zu besichtigen. Der unmittelbaren Wechselbeziehung zwischen Mensch und Schiff wird auch der Wiederaufbau des Miniports in der neuen Ausstellung dienen.

Nach dem 30-minütigen Vortrag gibt es Gelegenheit für Fragen aus dem Publikum. Die Mitglieder des Fördervereins nutzen das Angebot und wollen zum Beispiel wissen, wie die Ausstellung die Sehnsucht des Menschen nach dem Meer, also seine emotionale Bindung, widerspiegelt. Frau Prof. Schilling stellt klar, dass man gar nicht historisch arbeiten kann, ohne die emotionale Seite zu betrachten. Aber auch hier gibt es eine Bandbreite an Gefühlen. Neben der erwähnten Sehnsucht sieht man sich auch mit dem Gefühl der Isolation konfrontiert, wenn man die diversen Sammlungskontexte betrachtet.

Andere Mitglieder bringen vor allem ihre Sorge um den Zustand der Schiffe im Hafen zum Ausdruck. Frau Prof. Schilling geht auch auf dieses Problem ein und bestätigt, dass nicht nur die Objekte im Hafen, die für alle sichtbar sind, sondern auch andere, im Depot gelagerte Objekte sich in keinem guten Zustand befinden. Deshalb ist es ganz wichtig, für das Haus Gelder einzuwerben. Aber sie betont, dass ihr die Museumsobjekte sehr wichtig sind und eine Digitalisierung ohne Ausstellung nicht funktionieren würde.

Für eine umfassende Information der Besucher wird von einem Vereinsmitglied die Verbesserung der Beschilderung angesprochen. Dies könnte auch dabei helfen, mehr Verständnis für die vorhandenen Probleme zu wecken. Frau Prof. Schilling sagt dazu, dass mit der Neugestaltung der Ausstellung auch eine neue Beschilderung aller Objekte geplant ist. Aber das allein reicht natürlich nicht für die Gestaltung des Außengeländes. Umso dringlicher sei der Appell an die Stadt, bei der Gestaltung mitzuwirken. Die Stadtplanung muss das Gelände des Museumshafens einschließen.

Für viele Fördervereinsmitglieder war das Schicksal der SEUTE DEERN ein großer Schock.

Auch für das DSM. Frau Prof. Schilling weist an dieser Stelle auf die Bedeutung der Vereine hin. Diese haben gesellschaftlichen Rückhalt und sind auch für das Haus bedeutende Unterstützer. Man habe zwar seine Lehren aus dem tragischen Verlust gezogen, aber die neu gebildeten Strukturen des Hauses benötigten auch die finanzielle Grundlage, um handeln zu können.

Abschließend dankt Herr Schulz Frau Prof. Schilling für ihren Vortrag. Frau Prof. Schilling habe deutlich gemacht, dass das Museum innen und außen besteht und dass es hier Wechselbeziehungen gibt. Dies war früher nicht immer so. Gleichzeitig betont er aber auch die Wichtigkeit der anstehenden Evaluierung der wissenschaftlichen Expertise des Hauses und den Schlussschluss zur Stadtplanung Bremerhavens. Wichtig sei die gute Arbeit im Haus, die aber auch von der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen werden muss, wofür die Ausstellung von maßgeblicher Bedeutung ist.

Damit entlässt Herr Schulz die Anwesenden in eine einstündige Pause.

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

Pünktlich um 11:00 Uhr eröffnet Herr Schulz die Mitgliederversammlung, zu der form- und fristgerecht eingeladen wurde. Herr Schulz drückt seine Freude darüber aus, dass die Mitglieder des Fördervereins nach Corona nun wieder so zahlreich zu dieser Präsenzveranstaltung erschienen sind. Er begrüßt die Gäste – Frau Prof. Dr. Schilling als Vertreterin des Direktoriums des Deutschen Schifffahrtsmuseums und Herrn Brockmann von der Nordsee-Zeitung.

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 im letzten Jahr verstorbenen 50 Mitglieder nennt er folgende Namen: Barbara Wieken, Bernhard Rau, Dr. Jens Uwe Wandel, Eckhard Knoth und Ursula Seemann. 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 weist darauf hin, dass der Schriftführer, Herr Rebstock, in seinem Vortrag auf die Mitgliederentwicklung eingehen wird. Tatsache ist, dass die Mitgliederzahlen sinken. Quantität sei jedoch nicht alles. Und die Qualität sitze vor ihm! Damit es sich lohnt, Mitglied im Förderverein zu werden, ist es besonders wichtig, dass die neue Ausstellung 2024 eröffnet wird. Der Verein lebt von den Mitgliedsbeiträgen, die noch moderat seien. Aber ohne die Spenden der Kreye-Stiftung seien keine größeren Projekte möglich. Deshalb kündigt Herr Schulz an, dass der Vorstand für die nächste Mitgliederversammlung eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge zur Abstimmung stellen wird.

Förderschwerpunkt des Vereins sei weiterhin das Traditionsschiff GRÖNLAND, das sich immer noch in einer Werft in Dänemark befindet. Der Verein hat bereits die vorbereitenden Maßnahmen begleitet. Neben den 926.000 Euro vom Förderverein zur Verfügung gestellten Mitteln wird es auch vom Bund (Beauftragte der Bundesregierung für Kultur und Medien) Unterstützung geben, so dass insgesamt 3.973.712 Euro für die Sanierung des Schiffes zur Verfügung stehen.

Was die Baumaßnahmen am DSM angeht, weist Herr Schulz auf den folgenden Bericht des Direktoriums des DSM. Aus seiner Sicht ist aber absehbar, dass die dafür zur Verfügung stehenden 42 Millionen Euro nicht reichen werden.

Den anwesenden Vereinsmitgliedern erklärt Herr Schulz die in der Einladung zur Veranstaltung bereits kurz erwähnten personellen Veränderungen in der Museumsleitung. Diese besteht eigentlich aus einem zweiköpfigen Direktorium. Frau Horn als kaufmännische Geschäftsführerin hat das Haus aber nach ca. einem Jahr bereits wieder verlassen. Zur Unterstützung ist aktuell ein Berater aus Berlin tätig. Das Verfahren zur Wiederbesetzung der Position der kaufmännischen Geschäftsführung läuft. Das Gleiche gilt für die Nachbesetzung der Stelle von Frau Prof. Kleingärtner. Kommissarisch hat Frau Prof. Schilling die Geschäftsführung des Hauses übernommen.

Anschließend bedankt sich Herr Schulz bei Herrn Rebstock und bei Frau Siliamova für deren Arbeit. Ein besonderer Dank geht an Frau Kruse von der FIDES, die sich intensiv um die Mitglieder-/Beitragskontrolle kümmert. Herr Schulz überreicht ihr zum Ausdruck des Dankes einen Blumenstrauß.

## **TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 07.05.2022**

Herr Schulz bittet um Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 07.05.2022, welches den Mitgliedern mit Übersendung der DEUTSCHE SCHIFFFAHRT, Heft 2.2022, S. 2–9, vorgelegt wurde.

Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

## **TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 06.05.2023**

Die Tagesordnung wird wie vorgeschlagen genehmigt.

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

Nachdem Frau Prof. Dr. Schilling in ihrem Vortrag am Morgen bereits einiges zur Rolle und Funktion des DSM gesagt hat, geht sie in ihrem Bericht nun näher auf die aktuellen Vorhaben des Hauses ein. Unterstützt wird sie dabei von Frau Dr. Marleen von Bargen, die als wissenschaftliche Kuratorin schon an der Konzipierung einiger Ausstellungen des DSM mitgearbeitet hat. Das neue Leitbild des Hauses steht unter dem Motto „Schiffe als globale Motoren für Veränderungen in Gesellschaft, Politik, Wissenschaft und Umwelt“ (Näheres zum neuen Leitbild des DSM ist auf der Homepage nachzulesen).

Bei der Umsetzung dieses Leitbildes sieht sich das DSM vor einer Reihe von Herausforderungen. Frau Prof. Schilling merkt an, dass das DSM nicht nur in baulicher Hinsicht eine „Baustelle“ sei. Zurzeit läuft das Verfahren zur Besetzung der Stelle der Geschäftsführenden Direktorin. Daneben wird es einen Wechsel in der administrativen Leitung geben. Gleichzeitig gilt es, die nächste

Evaluierung vorzubereiten, die harte Kriterien zur Überprüfung der Forschungsleistungen setzt und auch die Bedingungen, unter denen Forschung stattfindet, überprüft. Umso wichtiger sei es, dass die neue Ausstellung im Bangert-Bau im Sommer 2024 eröffnet wird.

Neben der Erneuerung der Ausstellung gilt es aber auch, das Erscheinungsbild des Museums im Hafen zu verbessern. Nahziel ist, eine neue Sichtbarkeit der Schiffe zu erreichen. Dazu wird u.a. eine neue Beschriftung beitragen.

Frau Prof. Schilling schließt ihren Vortrag mit einem Appell an alle Anwesenden, das DSM vor dem Hintergrund der vielen Herausforderungen auch weiterhin zu unterstützen.

Frau Dr. Marleen von Bargaen geht anschließend in ihrem Vortrag näher auf die Ausstellungsentwicklung im Scharoun-Bau ein. Sie selbst ist seit 2015 am Haus beschäftigt, und seit diesem Jahr wird auch an der Konzeption der neuen Ausstellung gearbeitet. Die ersten Ergebnisse dieser Arbeit werden den Anwesenden in einer von Christoph Geiger, Szenograf des DSM, erstellten Visualisierung vorgestellt. Die umfassenden Exponatlisten können hier nicht alle gezeigt werden, aber Frau Dr. von Bargaen verweist darauf, dass mit Unterstützung des Fördervereins, für die



Schriftführer Thomas Rebstock informierte gewohnt launig über die Vereinsaktivitäten. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: Bernd Schumann)

sie sich an dieser Stelle bedanken möchte, ein Booklet zur Ausstellung im Scharounbau herausgegeben wird.

Die große Herausforderung für die Gestaltung einer Ausstellung im Scharoun-Bau besteht darin, seiner besonderen Architektur mit 27 Ebenen, die durch Sichtachsen miteinander verbunden sind, gerecht zu werden. Anhand von Schaubildern wird den Anwesenden ein Einblick sowohl in einzelne Themen der Ausstellung wie auch in ihre Verortung im Gebäude gegeben. Die Themen reichen dabei von der Handels- und Kriegsschiffahrt über den Kolonialismus bis zum Seekrieg im Ersten Weltkrieg.

Aber auch das Rettungsboot GEHEIMRAT GERLACH oder die MEISSEN als Vertreter der Passagierschiffahrt werden neben dem Thema der Navigation ihren Platz finden.

Nach diesem interessanten Ausblick geht es um 11:50 Uhr weiter mit Tagesordnungspunkt 5.

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

Herr Rebstock begrüßt als Schriftführer des Vereins die Mitglieder, von denen sich über 130 für die Mitgliederversammlung angemeldet haben. Mit fast 100 Anmeldungen stoßen auch das Rahmenprogramm am Nachmittag (Besuch der Lloyd Werft) und mit immerhin 80 Anmeldungen der geplante Besuch des Wasser- und Schifffahrtsamts am Sonntag auf Interesse bei den Mitgliedern.

Nach den organisatorischen Hinweisen zum Rahmenprogramm geht Herr Rebstock auf die Mitgliederentwicklung im abgelaufenen Vereinsjahr ein. Leider hat sich der Trend der Vorjahre weiter 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 2022 noch 2.200 Mitglieder, waren es ein Jahr später nur noch 2.015 Mitglieder. Damit reduziert sich auch das Beitragsaufkommen von 30.327 Euro auf 28.103 Euro für 2023, wobei noch nicht alle Mitglieder bezahlt haben.



Das Rahmenprogramm im Anschluss an die Mitgliederversammlung beinhaltete eine Besichtigung der Lloyd Werft Bremerhaven, auf der u.a. das Polarforschungsschiff POLARSTERN, im Trockendock liegend, zu bewundern war.

Für 2023 ist bis zum Jahresende aktuell mit 31 Austritten zu rechnen. Da dem gegenwärtig nur 11 Eintritte gegenüberstehen, ist mit einer Fortsetzung des Trends zu rechnen.

Nicht alle Mitglieder äußern sich zu ihren Gründen für einen Austritt aus dem Verein. Aber neben dem Mitgliederverlust aufgrund von Tod kündigen einige Mitglieder altersbedingt und leider auch wegen Unzufriedenheit mit dem DSM oder dem Verein.

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.

Zum Ende seines Berichts macht Herr Rebstock noch zwei Anmerkungen: Das DSM räumt den Mitgliedern des Fördervereins eine exklusive Rolle ein, was sich z.B. im Angebot von Sonderführungen äußert. So wurde in 2022 eine Führung durch die Sonderausstellung „Steel and Bytes“ angeboten, zu der letztendlich aber nur zwei Mitglieder erschienen sind, was dem hohen Organisationsaufwand nicht gerecht wird.

Erfreulich hingegen ist, dass es in der Mitgliederdatenbank mittlerweile 1.400 Datensätze gibt, wovon fast die Hälfte mit einer E-Mail-Adresse versehen sind, was die Zusendung des Newsletters oder anderer Post erleichtert.

Herr Rebstock beendet seine Ausführungen mit dem Ausblick auf die nächste Mitgliederversammlung, die für den 04.05.2024 im Forum Fischbahnhof geplant ist.

### **TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2022 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 unverändert gut und ausreichende Liquidität sei vorhanden. Entscheidend sei hierfür der unter Punkt 3 der Aktivseite der Bilanz genannte Kontostand bei der Weser-Elbe Sparkasse, der mit ca. 1,223 Millionen Euro ausgewiesen wird. Das auf der Passivseite ausgewiesene Vereinskapital weist im Vergleich zum Vorjahr keine großen Veränderungen auf. Das Gleiche gilt für die unter Punkt 2 genannten Reservierungen für Förderanträge. Hier nennt Herr Brüggemann beispielhaft den Wasserstandsanzeiger und natürlich die Sanierung der GRÖNLAND.

Die Gewinn- und Verlustrechnung endet mit einem Jahresüberschuss in Höhe von fast 1.800

Euro. Bei den dazu führenden Erträgen kommt in 2022 der größte Anteil von den Mitgliedern des Fördervereins, wofür Herr Brüggemann sich bedankt. Die Vereinsmitglieder haben über Mitgliedsbeiträge und Spenden zum positiven Ergebnis des letzten Jahres beigetragen. Die von Nichtmitgliedern geleisteten Spenden hatten 2022 keinen Einfluss auf das Ergebnis, da der Scheck der Kreye-Stiftung über 200.000 Euro erst in 2023 überreicht wurde.

Auf der Aufwandsseite stehen auch in 2022 wieder etwas über 34.000 Euro, was den Aufwendungen des Vorjahres entspricht. Die Ausgaben für Buchführung und Verwaltung, die den größten Anteil an den Aufwendungen haben, unterliegen dabei einer genauen Prüfung und beschränken sich auf das notwendige Maß. Bei den Spendaufwendungen hat sich in 2022 nicht viel bewegt, und auch die Aufwendungen für die Hefte DEUTSCHE SCHIFFFAHRT sind in etwa gleich geblieben. All das hat zu einem positiven Ergebnis geführt.

Damit verabschiedet sich Herr Brüggemann von den Vereinsmitgliedern. Er hat an dieser Stelle zum letzten Mal die Zahlen vorgestellt. Mit 77 Jahren beendet er seine Tätigkeit als Schatzmeister für den Verein. Er dankt dem Vorstand, Frau Kruse, Frau Schulz und Herrn Rebstock für die gute Zusammenarbeit, wünscht dem DSM alles Gute und drückt Frau Prof. Schilling für die nicht leichte Aufgabe des Bestehens der Evaluierung die Daumen.

#### **TOP 7 Bericht über das Ergebnis der Rechnungsprüfung durch die Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh**

Herr Krämer berichtet, dass er und Herr Keweloh als gewählte Rechnungsprüfer des Vereins die Buchführung und die Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 2022 auftragsgemäß geprüft haben. Die Prüfung wurde am 05.04. und 20.04.2023 durchgeführt. Alle dafür notwendigen Unterlagen wurden vom Schatzmeister und von Herrn Rebstock vorgelegt. Es wurden eine Kassenprüfung und eine Stichprobenprüfung der Buchungsbelege vorgenommen. Insbesondere wurden die Förderanträge und Vorstandsprotokolle geprüft.

Die Prüfung ergab keinerlei Beanstandungen. Alle Geschäftsfälle wurden vollständig erfasst. Die Erläuterungen waren eindeutig und die Ablage der Belege erfolgte übersichtlich.

Somit konnte die uneingeschränkte Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und der Jahresrechnung bestätigt werden.

#### **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 Vorstandswahlen**

Da es keine weiteren Vorschläge zu der mit der Einladung verschickten Kandidatenliste gab, bietet Herr Schulz die beiden neuen Kandidaten sich vorzustellen.



Fachkundige Führung der Fördervereinsmitglieder auf der Lloyd Werft Bremerhaven.



Auch der Besuch des ehemaligen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Bremerhaven (heute WSA Weser-Jade-Nordsee, Dienstort Bremerhaven) mit seinem Tonnenhof an der Geestemündung am 7. Mai 2023 wurde für die Vereinsmitglieder zu einem höchst informativen Erlebnis.

Torsten Conradi ist geschäftsführender Gesellschafter der judel/vrolijk & co design + engineering GmbH. Die Firma hat schon seit einigen Jahren viele gemeinsame Projekte mit dem DSM durchgeführt. Leider hat das DSM aber in den letzten Jahren etwas an Bedeutung verloren. Herr Conradi erklärt, dass er dabei helfen will, dass das DSM wieder die Nummer 1 am Platz wird.

Sodann stellt sich Herr Prof. Dr. Iven Krämer vor. Er hat Schiffsmechaniker gelernt und ein Studium absolviert und ist für die Senatorin für Häfen als Leiter des Referats Hafenwirtschaft und Schifffahrt tätig. Darüber hinaus engagiert er sich im Vorstand des Nautischen Vereins. Sein Ziel ist es, die Themen der Schifffahrt vor allem den jungen Menschen nahezubringen.

Herr Harald Krämer übernimmt die Wahlleitung für den ersten Wahlgang, in dem es um die Wahl des ersten Vorsitzenden geht.

Herr Jörg Schulz wird einstimmig (eine Enthaltung) zum ersten Vorsitzenden gewählt und übernimmt sodann die weitere Wahlleitung.

Die weiteren Kandidaten werden alle einstimmig mit jeweils einer Enthaltung gewählt:

Zweiter Vorsitzender: Peter Klett  
Schriftführer: Thomas Rebstock

Stv. Schriftführer: Dr. Matthias Fonger  
Schatzmeister: Prof. Dr. Iven Krämer  
Beisitzer: Torsten Conradi  
Beisitzer: Klaus Jürgen Meyer

Herr Schulz gratuliert allen Gewählten und verabschiedet Herrn Lüken und Herrn Brüggemann, die seit 2008 bzw. 2014 den Verein im Vorstand unterstützen. Bei Herrn Werner Lüken hebt er besonders den eingebrachten Schiffssachverstand hervor, der auch dazu beigetragen hat, dass die Sanierung der GRÖNLAND ein Schwerpunkt der Unterstützung des DSM sei. Bei Herrn Brüggemann unterstreicht er, dass seine Tätigkeit ein gutes Beispiel für bürgerliches Engagement sei. Frau Prof. Dr. Schilling und Herr Schulz überreichen beiden Geschenke.

## TOP 11 Verschiedenes

Es gibt keine Wortmeldungen.

Herr Schulz dankt allen für ihr Erscheinen und schließt die Mitgliederversammlung um 12:35 Uhr.

Bremerhaven, 01.07.2023

Jörg Schulz  
Vorsitzender

Barbara Siliamova  
Protokollführerin

# Strandung auf Feuerland

Die Rettung der Besatzung einer Papenburger Schonerbrigg im Jahre 1874

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts gehörte das emsländische Papenburg zu den bedeutendsten deutschen Reedereistandorten. Auf dem Höhepunkt der Entwicklung im Jahre 1865 waren hier 181 Schiffe registriert – durchweg hölzerne Segelschiffe, die vielfach auch vor Ort gebaut worden waren. Dem sich abzeichnenden Übergang zum Eisen- und Dampfschiffbau verschlossen sich – mit Ausnahme von Joseph Lambert Meyer, dem Gründer der heutigen Meyer Werft – die Papenburger Werftbesitzer und Reeder aus Überzeugung, aber auch in der realistischen Einsicht, dass ihnen die Mittel für die notwendigen Investitionen in die neuen Techniken fehlten.

Als sich der allmähliche Niedergang der Papenburger Segelschiffahrt bereits abzuzeichnen begann, stellte die seit ca. 1800 ortsansässige Werft von Lambert Röttgers im November 1870 die Schonerbrigg DR. HANSEN fertig. Der Rumpf des zweimastigen Segelschiffes war natürlich aus Holz, das man zum Schutz vor Bewuchs und Schädlingen mit einem Kupfermantel versehen hatte. Die Form des Unterwasserschiffes war mittelscharf ausgebildet, ein Kompromiss zwischen guter Ladefähigkeit und Geschwindigkeit. Der (vordere) Fockmast war rahgetakelt, der Großmast trug Schonersegel.

Die Tragfähigkeit des Schiffes dürfte bei 140 Tonnen gelegen haben. Nach heutigen Maßstäben war es also ein sehr kleines Schiff, das aber gleichwohl von seinem in Emden ansässigen Korrespondentreeeder L.B. Röttgers – die Namensgleichheit dürfte auf eine durchaus nicht ungewöhnliche Verwandtschaft von Werftbesitzer und Reeder hindeuten – in der weltweiten Fahrt eingesetzt wurde. Bis 1873 führte der Emdener Kapitän F.W. Ruge das Kommando über die sieben bis zehn Köpfe zählende Besatzung, ihm folgte der ebenfalls aus Emden stammende F.W. Meyer.

Ein langes Leben sollte der DR. HANSEN nicht vergönnt sein. Im Oktober 1874 – knapp vier Jahre nach ihrer Fertigstellung – hatte die Schonerbrigg etwa die Hälfte einer rund 3.300 Seemeilen (gut 6.000 km) langen Reise vom brasilianischen Rio Grande do Sul rund um die Südspitze Südamerikas nach dem chilenischen Hafen Valparaíso bewältigt. An Bord befanden sich der Kapitän, seine Ehefrau und sein Kind sowie eine siebenköpfige Mannschaft. Es war der 24. Oktober, als das Schiff in Höhe des östlichsten Punktes von Feuerland bei dem Kap San Diego in dichtem Nebel vom sicheren Kurs abkam und strandete. Starke Brandung warf das Schiff auf die Klippen, wo es bald unter den andonnernden Wellen zerbrach.

Erstaunlicherweise gelang es allen Schiffbrüchigen sich an Land zu retten, doch in die Freude darüber wird sich rasch neue Besorgnis gemischt haben. Irgendwelches Hab und Gut hatte man wohl nicht bergen können. An Kleidung hatte man nur noch das, was man am Leibe trug, außerdem nichts zu essen oder zu trinken. Ohne die Hilfe der indianischen Bevölkerung war an ein Überleben nicht zu denken. Doch wie würden sich die nomadisierenden Jäger und Sammler, die keinen Kontakt zur Welt außerhalb ihres Lebenskreises hatten, gegenüber den an ihr Ufer geworfenen fremdartigen Menschen aus dem fernen Europa verhalten? Und wie sollte man je wieder das unwirtliche Feuerland verlassen können? Die Lage schien so gut wie aussichtslos.

Doch schon am dritten Tag nach der Strandung war ein kleines Schiff in Ufernähe zu erkennen und – viel wichtiger – seine Besatzung nahm die Schiffbrüchigen an Land wahr. Wie sich herausstellen sollte, handelte es sich um die argentinische LUISITA, die zum Robbenfang hierhergekommen war. Kapitän Louis Piedro Beuno



So ähnlich wie die hier in der Elbmündung vor Cuxhaven gezeigte, 1855 bei Gebrüder Hagens in Oberhammelwarden gebaute und unter Hamburger Flagge fahrende JOHN & GUSTAV könnte die Papenburger Schonerbrigg DR. HANSEN ausgesehen haben. Öl auf Leinwand, 68 x 94,5 cm, rechts unten signiert und datiert „L. Petersen & P. Holm Gebr. 1866“, links unten bezeichnet „Capt: W.L. Jarren“. (Public Domain, via Wikimedia Commons)

erkannte sofort die aussichtslose Lage der Schiffbrüchigen hier am Ende der Welt – und er kam ihnen zu Hilfe, nahm sie an Bord, unterbrach seine Fangreise, verpflegte und versorgte sie und brachte sie in einer vier Wochen langen Reise nach dem chilenischen Hafen Punta Arenas. Der dortige Gouverneur Diego Duble Almeida kümmerte sich nun um die weitere Versorgung und sorgte für eine Passage auf dem nächsten nach Montevideo abgehenden Postdampfer. Hier war es dann das deutsche Konsulat, das für die letzte Etappe der Rückreise der Geretteten in die Heimat sorgte.

Wie dankbar müssen die Besatzungsmitglieder und der Kapitän der DR. HANSEN samt seiner Familie ihren Helfern gewesen sein! Doch selbst der Kapitän des Robbenfängers, der sie ohne Rücksicht auf seinen Verdienstausfall nach Punta Arenas gebracht hatte, lehnte jede Entschädigung

für seine Hilfeleistung ab. Als sein ritterliches Verhalten in Deutschland bekannt wurde, erfuhr auch Kaiser Wilhelm davon und verfügte, dass Kapitän Beuno ein Fernrohr mit einer Inschrift erhielt, welche die höchste Anerkennung des Monarchen für sein selbstloses Verhalten zum Ausdruck brachte. Außerdem sprach man der Besatzung des Robbenfängers, darunter ein aus Cuxhaven stammender Steuermann, eine finanzielle Zuwendung zu. Schließlich wurde auch der Gouverneur Almeida bedacht, indem er mit dem Kronen-Orden II. Klasse dekoriert wurde.

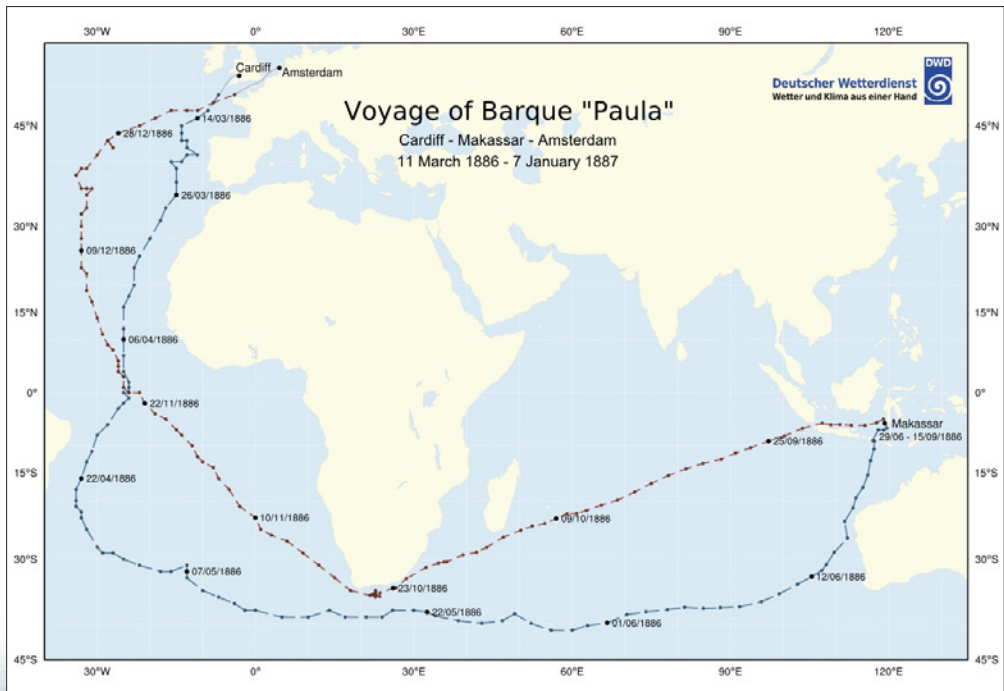
Der Bericht beruht auf einer Reihe von damals erschienenen Zeitungsartikeln, u.a. in der Morgenausgabe der Berliner Börsen-Zeitung vom 16.09.1875. Die Artikel sind im Internet über das Deutsche Zeitungsportal ([www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper](http://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/newspaper)) einsehbar.

# Aus der Welt zurück nach Deutschland

Georg von Neumayer, die Deutsche Seewarte und Flaschenpostsendungen

Wer mit offenen Augen am Strand spaziert, hat vielleicht Glück und findet eine Flaschenpost. Flaschenpost ist ein altes Kommunikationsmittel in eine Richtung: Oft wird eine mit einem Brief gefüllte Flasche von einem Schiff über Bord geworfen und kommt je nach Verschlussart, Terrain am Strand, Strömung und Wind sowie mit einer Portion Glück eines Tages an einem Ort an, wo sie von Passanten gefunden wird. So erging es im Jahr 2018 einer Familie aus dem westaustralischen Lancelin. Sie war am Strand von Wedge Island unterwegs und entdeckte eine Flasche im Sand, die bereits ihren Verschluss verloren hatte. Ursprünglich näherte sie sich der Flasche nur, da sie ein schöner Dekorationsartikel für das

heimische Bücherregal sein könnte, realisierte aber schnell, dass die Flasche auch noch einen Inhalt aufwies: einen zusammengerollten, jedoch nass gewordenen Brief. Nachdem der Brief wieder getrocknet war, erkannte die Familie, dass der Brief sogar noch lesbar war. Tatsächlich war der Brief, der in der Flasche steckte, auf Deutsch verfasst worden. Wenn ihm zu trauen war, war die Flasche am 12. Juni 1886 von der Bark PAULA im südöstlichen Indischen Ozean über Bord geworfen worden. Damit war sie 131 Jahre unterwegs, ehe sie nun wiederaufgefunden wurde. Aktuell ist dies die Flaschenpost, die am längsten unterwegs war, doch woher stammte sie?



Reiseroute der Bark PAULA, von der aus am 12. Juni 1886 vor Westaustralien die Flaschenpost über Bord geworfen worden war, die 2018 gefunden wurde. (Grafik: Deutscher Wetterdienst)

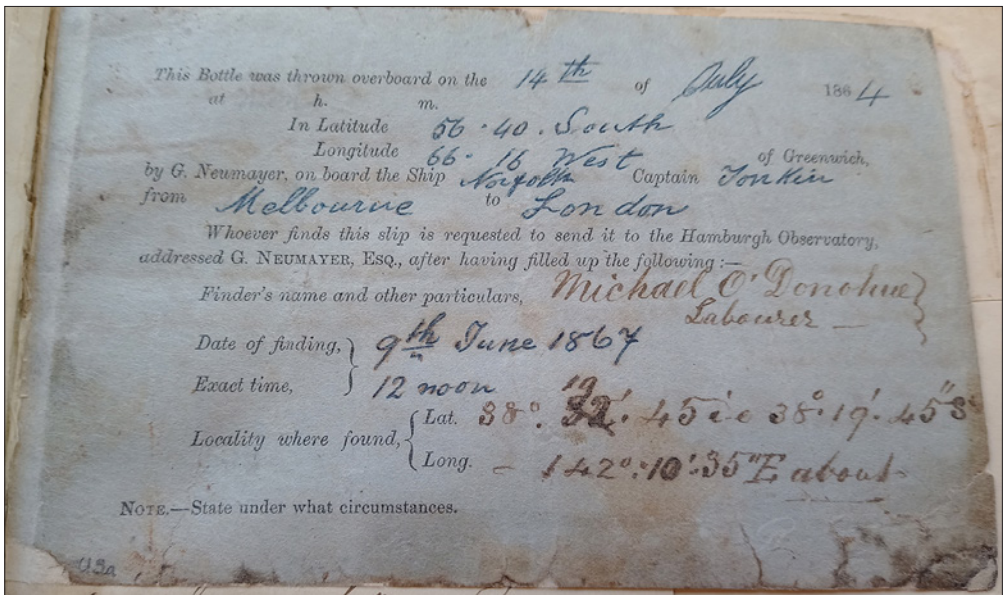


Foto der beantworteten Flaschenpost, die 1864 ausgeworfen und 1867 in Australien gefunden wurde, in der Bibliothek des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie. (Foto: Katrin Kleemann)

## Flaschenpostexperiment von Georg von Neumayer

Die Flasche war Teil eines im Jahr 1864 von Georg von Neumayer initiierten Experiments. Neumayer war ein Hydrograph, Geophysiker und Polarforscher, der in den späten 1850er-Jahren das Flagstaff Observatory in Melbourne, Australien, gegründet hatte, welches unter anderem Untersuchungen auf den Gebieten der maritimen Meteorologie und des Magnetismus durchführte. 1864 kehrte Neumayer nach Deutschland zurück, um in der Heimat ein ähnliches Institut aufzubauen, was ihm 1875 mit der Gründung der Deutschen Seewarte in Hamburg auch gelang.

Auf seiner Rückreise mit der GARRAWALT warf Neumayer 45 Flaschen mit vorgedruckten Nachrichten über Bord, von denen leider keine einzige bisher gefunden oder zumindest beantwortet wurde. Allerdings hatte Neumayers Assistent, Eduard Brinkmann, den er beauftragt hatte, ebenfalls Flaschenposten – so der von Neumayer geprägte Plural – auf seiner Rückreise mit der NORFOLK nach Europa abzuschicken, mehr Glück: Er warf zwölf Flaschen aus, von denen eine südlich der Heard und McDonaldinseln im Südli-

chen Ozean ausgeworfene sogar zurück nach Victoria in Australien driftete, wo sie drei Jahre später, am 9. Juni 1867 gegen Mittag, von dem Arbeiter Michael O'Donohue gefunden wurde, der sich daraufhin meldete.

Diese Nachricht befindet sich heute noch in der Bibliothek des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg, der Nachfolgeinstitution der Deutschen Seewarte. Die Deutsche Seewarte hatte Neumayer und Wilhelm von Freeden zufolge die Aufgabe, die Schifffahrtsinteressen zu fördern, indem sie die „Kenntnisse der Naturverhältnisse des Meeres“ sowie die „Kenntnisse der Witterungserscheinungen“ vorantreiben sollte. Auch das Flaschenpostexperiment hatte das Ziel, das Wissen über die Wind- und die Meeresströmungen zu erweitern.

## Einsatz und Nutzen von Flaschenpost für die Rekonstruktion von Meeresströmungen

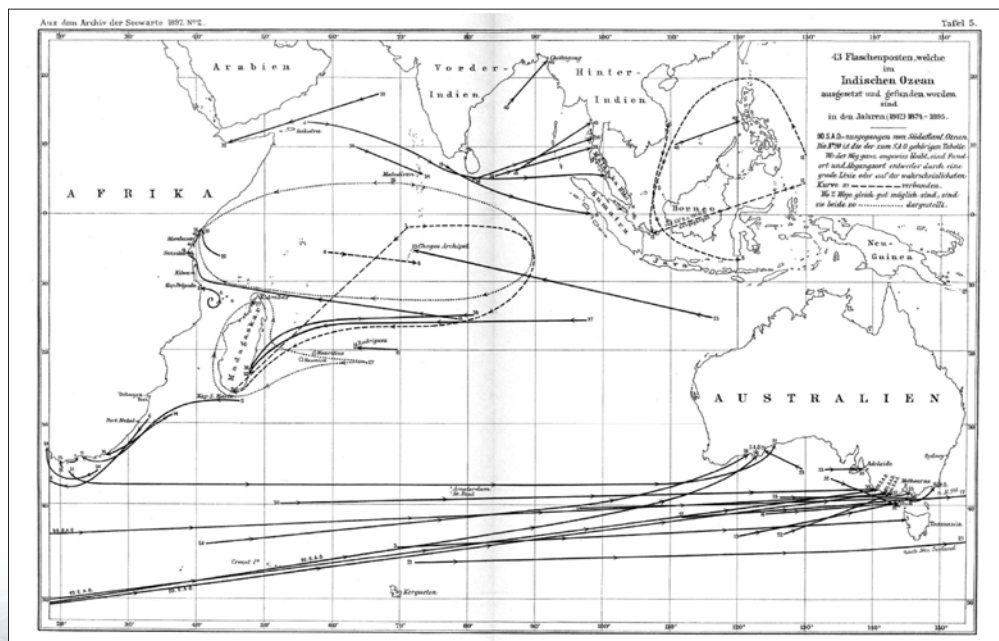
Die Flaschenpostexperimente wurden bis in die 1930er-Jahre fortgesetzt. Hierzu wurden die Marine und Handelsmarine beauftragt, vorgedruckte Nachrichten in Glasflaschen, ähnlich wie bereits 1864 von Neumayer vorbereitet, auf den

Weltmeeren über Bord zu werfen. Dazu wurden auf der Vorderseite Auswurfsort und -datum samt Name des Schiffes und des Kapitäns in entsprechenden Feldern vermerkt. Auf der Rückseite gab es jeweils noch Platz für den Finder, um Fundort, -datum und -uhrzeit sowie besondere Bedingungen (von Sand begraben oder nicht) und den eigenen Namen zu vermerken. Dieses ausgefüllte Formular konnte dann an die Deutsche Seewarte nach Hamburg geschickt oder bei der nächstgelegenen deutschen Botschaft abgegeben werden. Im Laufe der Zeit wurden die zunächst oft deutschsprachigen Formulare durch mehrsprachige Formulare ersetzt.

Während Flaschenpost bis zum Ersten Weltkrieg auf allen Weltmeeren ausgesetzt wurde, beschränkten sich die Auswurf- und Fundorte zwischen den Weltkriegen eher auf die Ostsee, was oft auch die Zeit reduzierte, der es bedurfte, um die Flasche wiederaufzufinden und die Nachricht nach Hamburg zu übermitteln. Zwischen 1864 und 1934 fanden knapp unter 1.000 solcher gefundenen Flaschenpostnachrichten ihren Weg zurück nach Hamburg, von denen ein Großteil

den Zweiten Weltkrieg überstanden hat und sich heute in der BSH-Bibliothek befindet. Es ist nicht genau bekannt, wie viele Flaschen im Rahmen dieses Experiments ausgeworfen wurden, aber es ist davon auszugehen, dass diese Anzahl etwa um ein Zehnfaches höher liegt.

Die Informationen, die das Experiment gesichert preisgibt, sind die Koordinaten von Auswurf- und Fundort sowie die Zeit, die zwischen Auswurf und Fund verstrichen ist. Man kann anhand dieser beiden Informationen nicht rekonstruieren, entlang welchen Weges die Flasche wirklich gedriftet ist. Neben den zurückgesandten Flaschenpostbriefen finden sich jeweils Berechnungen über die zurückgelegte Entfernung, Dauer sowie die durchschnittliche Geschwindigkeit sowie manchmal Zeichnungen der direkten Route zwischen Auswurf- und Fundort. Diese scheinbare direkte Linie bewertet der Literaturwissenschaftler Wolfgang Struck als trügerische Evidenz; auch der englische Polarforscher Sir John Ross nannte dieses Phänomen „bottle fallacy“, was der deutsche Kartograph August Petermann als „Flaschenschwindel“ übersetzt hat. Die systema-



Karte mit 43 Flaschenposten, die zwischen 1874 und 1895 im Indischen Ozean ausgesetzt und gefunden wurden. (Aus: Gerhard Schott: Die Flaschenposten der Deutschen Seewarte. In: Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte 20,2, 1897, Tafel 5)

tische Auswertung von Flaschenpost floss unter anderem auch in Flaschenpostkarten ein. Jedoch ist der Nutzen des Flaschenpostexperimentes aus heutiger wissenschaftlicher Sicht leider begrenzt. Es war aber zweifellos ein aufwendiges und groß angelegtes Projekt, das mit damaligen technischen Möglichkeiten grob das Wissen über Meeresströmungen bestätigt hat. Das Experiment bewies, dass Flaschenpost in relativ kurzer Zeit große Strecken zurücklegen kann.

Die Deutsche Seewarte gab zahlreiche Publikationen heraus, die dem Zweck dienten, die Schifffahrt sicherer und effektiver zu machen. Dazu zählten auch Strömungskarten, in die neben den Ergebnissen des Flaschenpostexperimentes vor allem Erkenntnisse aus zahlreichen Forschungsexpeditionen und Daten von Handels- und Militärschiffen einfließen, die im Auftrag der Seewarte Messungen durchführten und Daten sammelten. Anfänglich gab die Seewarte Routenempfehlungen heraus, um die Seeschifffahrt für Segelschiffe sicherer und schneller zu machen. Dazu wurden Schiffslogbücher ausgewertet und eigene Messungen durchgeführt. Je nach Jahreszeit, Strömungen und Winden gab es andere Routenempfehlungen. Diese Datensammlungs- und -auswertungspraxis beruhte auf den Ideen des amerikanischen Marineoffiziers Matthew Fontaine Maury, der am späteren United States Naval Observatory ab den späten 1840er-Jahren Logbücher auswertete und damit die Reisezeiten der Schiffe um bis zu 30 % reduzierte, was Menschenleben schonte, aber auch Geld sparte, da die Crews weniger Verpflegung brauchten und die Crews weniger lang bezahlt werden mussten; zudem kamen Waren schneller an ihr Ziel. Nach ihrer Gründung erfuhr die Deutsche Seewarte rasch internationale Anerkennung für ihre Arbeit im Bereich von Nautik, Instrumententechnik, maritimer Meteorologie und Ozeanographie.

### **Moderne Methoden zur Rekonstruktion von Meeresströmungen**

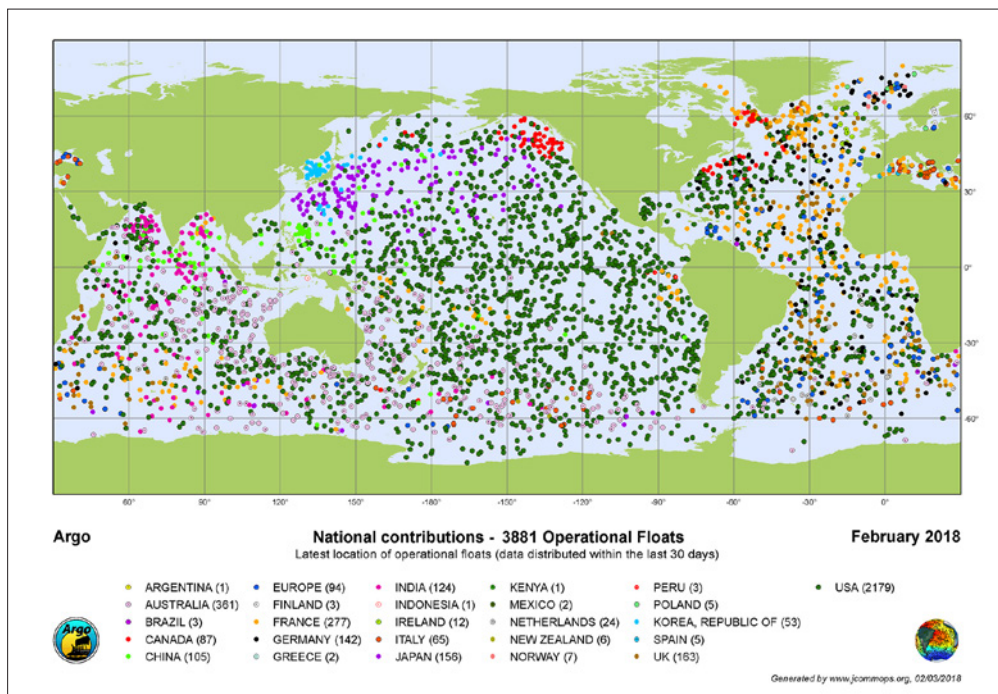
Zwar finden Flaschenpostsendungen immer noch Einsatz auf den Weltmeeren, doch werden sie eher aus nostalgischen Gründen verwendet in der

Hoffnung, eines Tages eine Antwort von einem Menschen zu erhalten, den man sonst nie getroffen hätte – vielleicht aus einem anderen Teil der Welt. In der Wissenschaft – zur Rekonstruktion der Meeresströmungen – wurde Flaschenpost allerdings schon vor längerer Zeit ersetzt. Die vor 2018 letzte gefundene Flaschenpost, die von der Seewarte am 8. Dezember 1933 südlich von Stockholm in der Ostsee ausgeworfen worden war, wurde am 7. Januar 1934 auf der schwedischen Insel Öland entdeckt.

Auf Forschungsschiffen wurden bereits Strömungsmesser eingesetzt, die es auch heute noch gibt. Daneben kommen heutzutage auch moderne Instrumente zum Einsatz, die entweder auf einer Stelle verharren oder mit der Strömung treiben: Erstere sind auf dem Meeresboden fest verankerte Bojen, Letztere sogenannte Argofloats. Sie sind nach dem Schiff ARGO des Jason aus der griechischen Mythologie benannt, etwa einen Meter lang, 25 kg schwer und können für mehrere Tage bis in große Tiefen tauchen, ehe sie dann driften, anschließend wieder zur Oberfläche auftauchen und ihre Daten an einen Satelliten senden. Damit sammeln sie außer Daten über ihren Driftweg auch Informationen zur Temperatur, dem Salzgehalt und der Tiefe. Neben diesen Instrumenten gibt es auch Zufallsdrifter, die interessante Erkenntnisse über die Meeresströmungen liefern können. Dazu zählen bekanntermaßen Gummienten, die 1992 im nördlichen Pazifischen Ozean über Bord gegangen sind und seitdem, zum Teil in ausgebliebenem Zustand, in Ozeanien, Südamerika, Nordamerika und Europa wiedergefunden wurden.

### **Flaschenpost im Museum**

Beim „Highlight am Sonntag“, dem 18. Juni 2023, hatten Besuchende im Anschluss an einen Vortrag über den Einsatz von Flaschenpost im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert auch Gelegenheit, ihre eigenen Geschichten als Flaschenpostauswerfer oder -finder mit den anderen Zuhörenden zu teilen. Ein Großteil der Besuchenden hatte Ringbuchordner mit Nachrichten dabei, die sie im Laufe der Jahre am Weserstrand gefunden hatten, oder Briefantworten, die sie auf ausgewor-



Karte der Flotte von 3.881 einsatzfähigen Argofloats aus dem Jahr 2018, die einen Großteil der Meere abdecken.

(Grafik: Hjfreeiland, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0)

fene Flaschenpost aus fast allen Teilen der Welt erhalten haben. Die Besuchenden tauschten neben ihren Erfahrungen auch die besten Strategien aus, z.B. ob Glas- oder Plastikflaschen besser geeignet sind, ob man der Sendung Geld für Porto beilegen sollte oder nach welchem Wetter es sich besonders lohnt, am Strand nach Flaschenpost zu suchen. Neben verschiedenen Briefen wurde auch ein kleiner Holzblock gefunden, der eine auf Deutsch und Englisch eingravierte Nachricht enthielt inklusive der Aufforderung, sich bei der Universität Oldenburg zu melden, denn die Holzstücke waren durchnummeriert und Teil eines modernen Experiments, um die Verbreitung von Meeresmüll zu verstehen.

Seit August 2023 kann im Deutschen Schifffahrtsmuseum in der Lesecke der Koggehalle auch eine kleine Sammlung von anonymisierter Flaschenpost in einer Schatztruhe begutachtet werden, die Besuchende beim Highlight am Sonntag im Juni geteilt hatten. Eine Flaschenpostverfasserin ist Jutta Schümann, die 20 Jahre lang mit

ihrem Mann zur See gefahren ist und im Laufe der Zeit viele Antworten auf ihre Flaschenpost erhalten hat, von fast überall auf der Welt.



Schatztruhe mit ausgewählten Flaschenposten in der Koggehalle des DSM, August 2023. (Foto: Katrin Kleemann)

# Die Welt vom Meer aus begreifen

Arbeit im und am Deutschen Schiffahrtsmuseum

Ökonomie, Gesellschaft, Kultur und der Stellenwert der globalen Vernetztheit in diesen Feldern stellen einige der Schlüsselfragen unserer Zeit dar, die auch politisch kontrovers diskutiert werden. Schiffe und maritime Infrastrukturen zeigen wie in einem Brennglas, wie wir als Gesellschaften globale Vernetztheit erkennen, nutzen und werten. Durch die Erforschung des maritimen historischen Erbes können, ja, müssen wir daher dazu beitragen, die Welt von morgen mitzugestalten – nachhaltiger, sozial gerechter und kulturell offener. Aus dieser Mission begründet es sich, dass das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) seine programmatische Arbeit nicht aus Spezialberei-

chen einzelner historischer Epochen und technischer Schiffbaucharakteristika herleitet, sondern mit „Umwelt“, „Gesellschaft“ und „Wissen“ drei Schlüsselfelder benennt, aus denen sich einzelne Forschungsthemen herauskristallisieren – in einem engen Dialog mit der in unseren und anderen Sammlungen beherbergten materiellen Kultur, aber auch in einem steten Dialog mit der Gesellschaft in Form von Vermittlungs- und Transferformaten. So begriffen, rückt die häufig immer noch als Spezialdisziplin klassifizierte „Maritime“ oder „Schiffahrts-Geschichte“ vom Rand der akademischen Diskussion in den Kern aktueller politischer Debatten und Richtungsentscheidungen.



Ein Meer aus Schiffen. Intro-Installation in der künftigen Ausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“. (Visualisierung: chezweitz)



Wem gehört das Meer? Große Wandgrafik in der künftigen Ausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“. (Visualisierung: chezweitz)

Technikmuseen weltweit unterliegen der Notwendigkeit, sich von einem Ausstellungshaus, das vorzugsweise eine bestimmte homogene Gruppe anspricht, zu einem breit aufgestellten, eher hybrid zwischen Technik- und Kulturgeschichte angesiedelten Wissensort zu wandeln. Dies gelingt nur, wenn wir auch die Sorgen, Nöte, aber auch Hoffnungen unserer Jugend ernst nehmen. In diesem Sinne adressiert das Museum bereits seit einigen Jahren in Inhalten wie auch in Vermittlungsformaten gezielt den Nachwuchs aus Schulen, aber auch Universitäten und Hochschulen. Künftig soll dieser Weg fortgeschritten und intensiviert werden.

Schiffe zeigen sehr konkret in ihrer Form, wie bestimmte Fahrtbedingungen vorweggenommen werden. Besondere Materialien können davon zeugen, wie ihre Konstrukteure hiermit neue Bewegungen in der Gesellschaft auslösen oder sich ihr auch zeigen wollten, häufig verbunden mit einem handfesten politischen Machtanspruch, wie im Deutschen Kaiserreich.



Galionsfigur „Germania“ des Linienschiffs DEUTSCHLAND. (Foto: Helena Grebe/DSM)



Der Leitstand der OTTO HAHN, Teil der neuen Ausstellung. (Foto: Egbert Laska/DSM)

Schiffe sind nie nur das, was man konkret sieht. Sie sind umgeben von Zukunftsdeutungen, Optimierungsversprechen, Träumen, Hoffnungen und Enttäuschungen. Nicht zuletzt dadurch stellen sie auch emotionale Ankerpunkte dar für jene, die auf ihnen fahren und fuhrten, und jene, die sie erbauten. In musealem Sinn gesprochen, sind Schiffe gewissermaßen ideale Gegenstände, um so relevante, aber auf den ersten Blick abstrakt wirkende Themen wie Migration, Biodiversität, Klimawandel, „global labour“ zu vermitteln. Forschung und Ausstellung gehen bei uns Hand in Hand. Schiffe stellen dabei ein wichtiges Bindeglied dar, denn sie binden nicht nur das Konstrukt Forschungsmuseum zusammen, sondern schlagen auch räumlich Verbindungslinien zwischen innen und außen vor Ort in Bremerhaven. Im Angesicht der Energiekrise, die durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine drohte, manövrierte sich die Bundesrepublik Deutschland mit ihrem beharrlichen Festhalten an einem Ausstieg aus der Atomkraft vor einigen Monaten in eine Außenseiterposition. Sie offenbarte damit aber auch ein hochkomplexes Verhältnis zu dieser Form der Energiegewinnung. Die Bewertung der Atomkraft ist in der bundesdeutschen Gesell-

schaft eng mit dem Aufstieg des Umweltbewusstseins und den dazugehörigen gesellschaftlichen Bewegungen verbunden. Kinder- und Jugendbücher wie „Die Wolke“ von Gudrun Pausewang (erschienen 1987) prägten das kollektive Gedächtnis vieler heute Vierzig- bis Fünfzigjähriger.

Die Nutzung von Atomkraft im Schiffsverkehr wurde zu Beginn der 1960er-Jahre weltweit noch mit größtenteils positiven Assoziationen verbunden. Die Konstrukteure des zivilen Atomfrachters OTTO HAHN strebten nicht mehr und nicht weniger als eine Revolution des Handelsverkehrs an.

Sie hatten dabei die Beharrungskraft seerechtlicher Bestimmungen unterschätzt: So scheiterte dieses erste atombetriebene Zivilschiff nicht etwa an der zeitgleich erstarkenden Umweltbewegung, sondern vielmehr daran, dass die meisten Sicherheitsbestimmungen, die gerade den Verkehr in Häfen regeln, für ein Atomschiff noch keine Regeln in Kraft gesetzt hatten. Die OTTO HAHN wurde ohne Atomantrieb von 1979 bis 2009 weiter genutzt. Einige ihrer Einzelteile landeten schließlich im DSM. Dort wird sie ab 2024 weiterhin im Außenbereich, dann aber auch prominent im Themenbereich „Schiffsantriebe“ im Inneren der neuen Dauerausstellung zu sehen sein. Die Geschichte der OTTO HAHN soll an dieser Stelle nicht dazu dienen, ein unreflektiertes Plädoyer für eine Rückkehr zur Atomkraft zu halten. Mit Blick auf die Erlangung der Klimaziele ist es aber notwendig, auch und gerade über alternative Formen von Schiffsantrieben gegenüber Diesel etc. zu sprechen. Außerdem zeigt ihre Biografie, wie wichtig neben gesellschaftlich-kultureller Akzeptanz technischer Innovationen auch die Einbettung dieser Innovationen in die Spielregeln unserer Gesellschaft ist, die sich in Institutionen und Regularien ausdrücken.

Neben den Antrieben von Schiffen ist es auch die durch sie mögliche gewaltige Ressourcenentnahme gerade auf dem Gebiet der Fischerei, die in weiten Teilen der nicht schiffsaffinen Bevölkerung das Image maritimer Industrien prägt. Das Element des Zukunftsversprechens, das bereits seit dem Mittelalter mit dem verknüpft wird, was uns das Meer anscheinend unbegrenzt zu geben vermag, hat sich dabei weg von tierischen Ressourcen nun zu der Inwertsetzung pflanzlicher oder mineralischer Ressourcen verlagert, die gerade im Fall der mineralischen Ressourcen auch in der Forschung kontrovers diskutiert wird. Bezüglich des Fischkonsums lässt sich ein gradueller Bewusstseins- und Verhaltenswandel in der bundesdeutschen Gesellschaft beobachten, der flankiert wird durch erste Debatten darüber, ob das „Immer weiter“ auch unter ökonomischen Gesichtspunkten immer die sinnvollste Alternative darstellt. So kann es sein, dass der heutige Fischkonsum, wie er sich noch in Objekten wie der in der ehemaligen wie künftigen Ausstellung präsentierten Fischfiletmaschine widerspiegelt, künftigen Generationen als ein Relikt der Vergangenheit vorkommen wird.

Vergangen in Deutschland ist der kommerzielle Fang von Walen, der drastisch zur Reduzierung von Quantität, aber auch Artenvielfalt nicht nur bei den Walen, sondern auch bei vielen weiteren marinen Populationen beigetragen hat. Die umfangreiche Walfangsammulung, die dem DSM zu eigen ist, stellt einen in weiten Teilen noch ungehobenen Schatz dar. Die Forschungen von Klaus Barthelmess und Uwe Schnall als Ausgangsbasis berücksichtigend, hat sich die junge australisch-deutsch-dänische

Forscherin Charlotte Colding Smith in den Jahren 2016–2019 daran gemacht, die Präsentation des Walfangs für die neue Dauerausstellung zu überarbeiten.

Wichtigste Änderung gegenüber der früheren Präsentation wird dabei die Fokussierung auf die industriellen Fangmethoden und ihre Wirkung sein. Die Erfindung der Harpunenkanone durch den Norweger Svend Foyn minimierte das persönliche Risiko der Walfänger beim Erlegen der Tiere und ließ die Fangquoten in noch nie dagewesener Weise ansteigen. Wir stellen sie daher an den Beginn und in das Zentrum des Ausstellungsbereichs, der sich auch und gerade auf die Bedeutung des Walfangs im NS-Regime konzentrieren wird. Die Fokussierung ermöglicht eine schlüssige Verbindung zur RAU IX im Museumshafen, die als betretbares Großobjekt viele der Erfahrungen und Bilder, die man mittels kleinerer Objekte und Medien in der Ausstellung sieht, unmittelbar anschaulich werden lässt. Die RAU IX wiederum zeigt auch, wie stark sich der Bewusstseinswandel bezüglich des Walfangs in der Bundesrepublik in wenigen Jahrzehnten gewandelt hat: War sie noch mit sehr konkreten Hoffnungen und Plänen in den Museumshafen geholt worden, den Walfang wiederaufbauen und so der nordwestdeutschen Seewirtschaft helfen zu können, so liegen diese Ambitionen selbst bei



Schiffsmodell der RAU IX. (Foto: Silke Wiedmann/DSM)

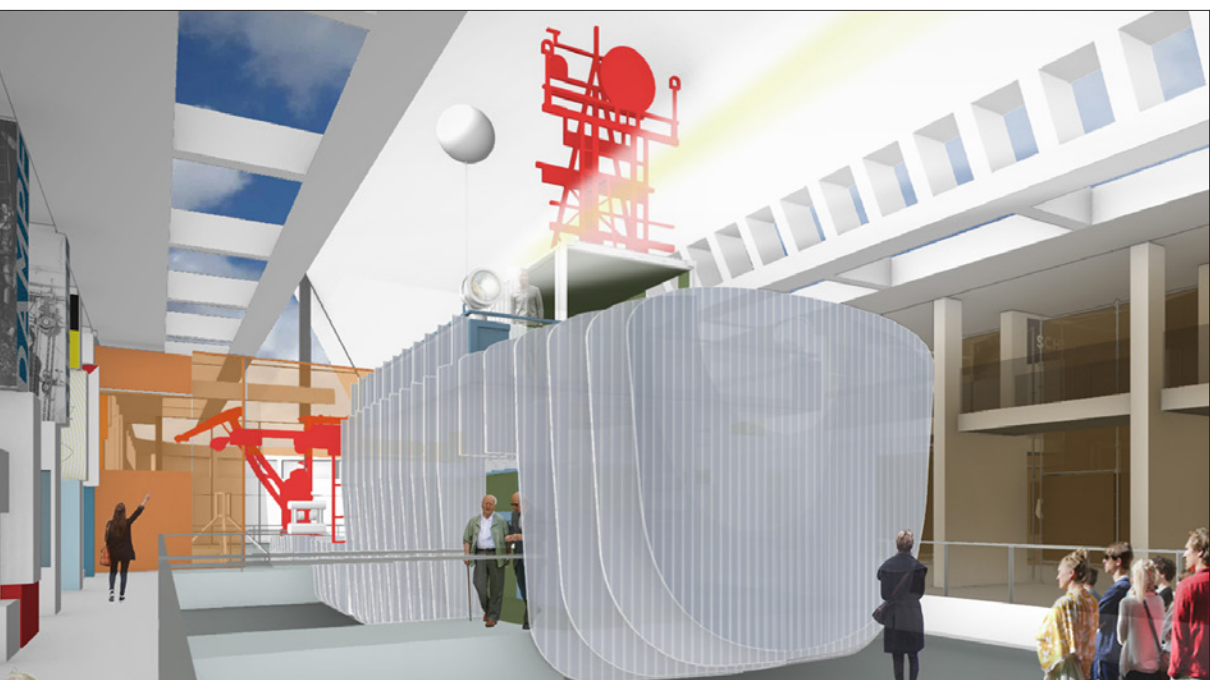
denjenigen, die sich mit aller Kraft für eine Wiederbelebung und Stärkung des maritimen Standorts in Bremerhaven einsetzen, doch in weiter Ferne.

Stellen Schiffsantriebe und maßlose Ressourcenentnahme eher Verlusterzählungen dar, die uns in eine tiefe Krise stürzen könnten, setzt das Thema der Meeresforschung, platziert in einem Kernbereich der neu zu eröffnenden Dauerausstellung, einen positiven Kontrapunkt. Schiffe sind ein entscheidender Bestandteil globaler Unternehmungen wie der durch das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung geleiteten MOSAiC-Expedition, ohne die wir kein genaues Bild des Zustands unserer marinen Umwelt und damit unser aller Gegenwart und Zukunft gewinnen können. Es ist nur folgerichtig, dass das DSM Schiffe als Forschungshelden in das Zentrum seiner Ausstellungen und Forschungen stellt und damit potentiell ortsunabhängig Orte und Formate eröffnet, die historische und kulturelle Faktoren mit neuesten Erkenntnissen der Meeresforschung zusammenbringen.

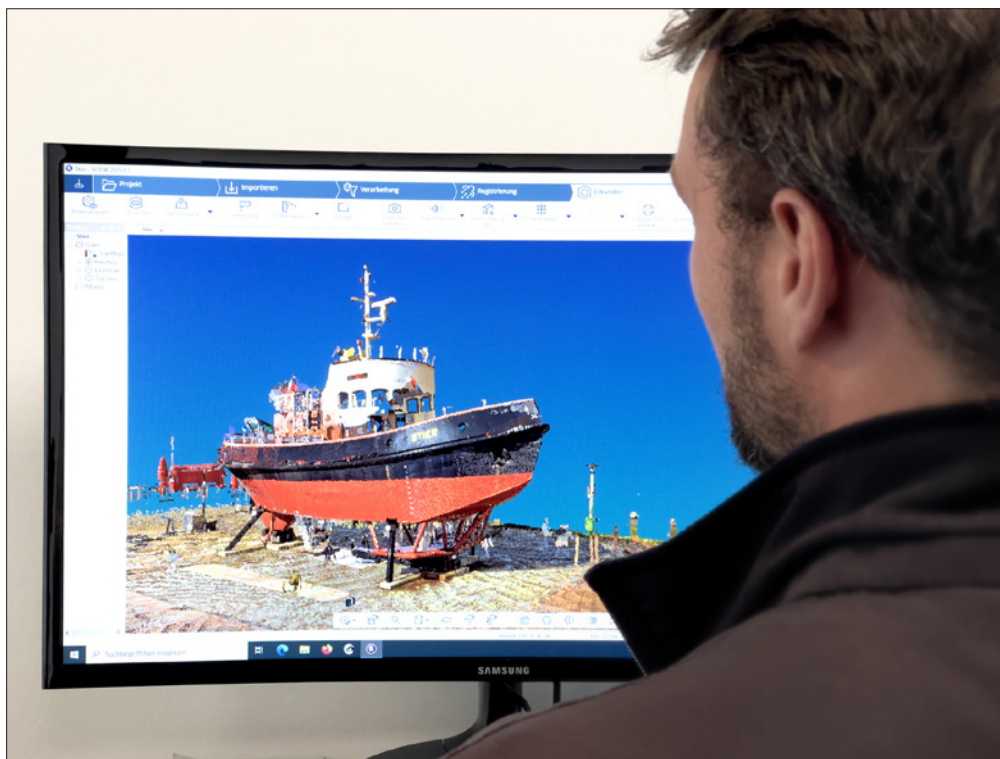
2024 wird mit der Eröffnung der neuen Dauerausstellung nur den Beginn markieren. Bereits ein Jahr später möchten wir uns anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der METEOR-Expedition dem Thema der Kartierung des Meeresbodens widmen. Interdisziplinäre Forschungen sollen die Rolle von Institutionen und sozialen Praktiken in den Blick nehmen, die Meeresforschung prägen.

In die Zukunft geblickt, freut sich das DSM außerdem auf eine Inbesitznahme des Scharoun-Baus und insbesondere seines Vortragssaals als einzigartiger Kommunikationsplattform durch die exzellente Vielfalt bundesdeutscher Meeresforschungen, die sich nicht nur an der Küste abspielen.

Um ein zentraler Ort zu werden, der sich dank eines grundlegend einzufordernden Perspektivwechsels – vom Meer aus die Welt betrachten – für den Schutz der Meere wissens- und forschungsbasiert einsetzt, sind nicht nur Veränderungen im Raum notwendig. Seit 2020 baut das DSM konsequent eine digitale Infrastruktur auf,



Eine generische Forschungsschiffsinstallation als Ausstellungsstruktur zur Kommunikation von Forschung auf aktuellen und historischen Expeditionen. (Visualisierung: chezweitz)



Hafenschlepper STIER als Punktwolke. (Foto: Dennis Hoffmann/DSM)

die in enger Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Technik nicht nur neue Blicke auf vermeintlich Altbekanntes zutage fördert, sondern auch neue Zielgruppen, gerade auch im Nachwuchsbereich, anspricht. Dies war nur deswegen möglich, weil es gelang, im Rahmen einer dauerhaften strukturellen Erweiterung des DSM dauerhaft neue Mittel hierfür einzuwerben. Öffentlich sichtbar werden hier erste Ergebnisse im Rahmen der Mitte Oktober 2023 zu eröffnenden Schau „SEH-STÜCKE – Maritimes digital entdeckt“ und des Digitalen Depots, das bis Frühjahr 2024 freigeschaltet werden soll.

Neben den erfolgreichen Eröffnungen des Forschungsdepots und der 2024 zu eröffnenden Gesamtausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“ werden dies Meilensteine sein, die auf die Gesamtleistung des Museums einzahlen, die 2024 begutachtet wird. Diese Gesamtleistung lebt vom gesamten Team, den vereinten Kraftanstrengungen unserer Mittelgeber, aber auch vor allem vom hohen Engagement und Interesse seiner Freunde und Förderer im Förderverein. Wir hoffen, dass wir zusammen mit Ihnen allen noch weitere Meilensteine des DSM in den nächsten Jahren bewältigen und stolz feiern können.

# Zur Sonderausstellung „SEH-STÜCKE – Maritimes digital entdeckt“ des Projekts „Digital Materialities“

„Digital Materialities: Virtual and Analogue Forms of Exhibition“, kurz DigiMat, ist ein Gemeinschaftsforschungsprojekt des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) mit dem MAPEX Center for Materials and Processes der Universität Bremen und dem Leibniz-Institut für Wissensmedien (IWM) in Tübingen. Es wird durch den Senatsausschusses Wissenschaft (SAW) der Leibniz-Gemeinschaft gefördert. Von der material- sowie auch bildungswissenschaftlichen Fachkompetenz der Projektpartner MAPEX und IWM profitiert das DSM dabei ganz erheblich. Das im Frühjahr 2021 gestartete Experiment verbindet die Erprobung bewährter Digitalisierungsverfahren an materiell wie historisch interessanten Sammlungs-

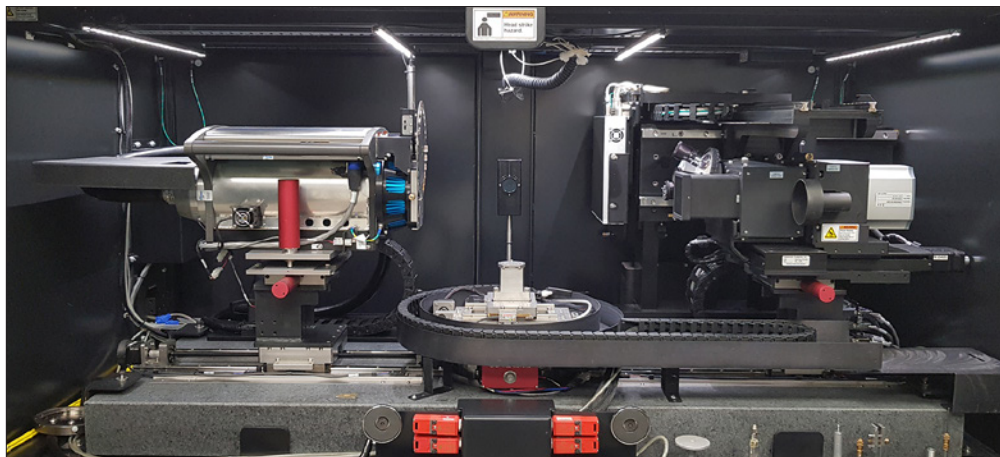
objekten mit der teildigitalen Sonderausstellung „SEH-STÜCKE“. Ferner werden anhand einer Besucherbefragung Potenziale und Erfordernisse des Digitalen im Museum ermittelt.

## **Sammlungsdigitalisierung: Verfahrensbeispiel und Erkenntnisse**

Sorgfältig ausgewählte Sammlungsobjekte wurden gescannt, um aus der digitalen Objektinformation wichtige Erkenntnisse zur Materialität, Fertigung, Herkunft und Funktion des physischen Gegenstandes abzuleiten. Ferner konnten aus der digital gewonnenen Information virtuelle 3D-Modelle erstellt werden. Neben der DSM-Digitalisierungsinfrastruktur für Fotogrammetrie,



„DigiMat“-Projektteam 2022 auf dem Bergungsschlepper SEEFALKE. Karolin Leitemann (rechts) koordinierte das Projekt von 2021 bis 2023. (Foto: Helena Grebe/DSM)



3D-Röntgenmikroskop am MAPEX Center for Materials and Processes, Universität Bremen. (Foto: Frederic Theis/DSM)

Laser- und Streifenlichtscans kamen Apparate des Projektpartners MAPEX zur Anwendung, so insbesondere ein 3D-Röntgenmikroskop ZEISS Xradia 520 Versa. Das für zerstörungsfreie Materialanalyse entwickelte Gerät fasst Objekte mit Durchmessern von bis zu 30 Zentimetern bei einem Maximalgewicht von 25 Kilogramm. Wesentliche Funktionselemente des Röntgenmikroskops sind die Röntgenstrahlenquelle und ein Detektorsystem mit verschiedenen, auswählbaren Objektiven zur Erfassung der durch das Objekt abgeschwächten Röntgenstrahlung. Das maritime Objekt wird zwischen Strahlenquelle und Detektor auf einer rotierbaren Halterung platziert, die sich beim Scanvorgang 360° um die eigene Achse dreht, um eine Rundumsicht des Gegenstandes zu erreichen.

Nun beruht das bildgebende Prinzip auf der unterschiedlichen Durchlässigkeit verschiedener Materialien für Röntgenstrahlen; die Materialien absorbieren diese Strahlung also unterschiedlich stark. Je heller (weißer) ein Bereich des gescannten Gegenstandes in der Röntgenaufnahme erscheint, desto höher war die Absorption der Röntgenstrahlung an dieser Stelle. Graue und dunklere Aufnahmebereiche zeugen hingegen von einer geringeren Strahlenabsorption und höheren Durchlässigkeit. Dabei hängt die Strahlungsabsorption insbesondere von der chemischen Zusammensetzung sowie der Dichte des

Materials ab. So lassen sich organische Komponenten wie Knochen, Elfenbein oder Holz analytisch von Gläsern unterscheiden, aber auch Gläser von Metallen.

Von einem Objekt – hier einem Dosensextanten zur Breitengradbestimmung – werden bis zu 2.000 sogenannte Transmissionsaufnahmen in unterschiedlichen Winkeln aufgenommen. Es entsteht ein Grauwertbilderstapel für den Sextanten, wobei die Grauwerte die unterschiedliche Absorption der Röntgenstrahlung lokal widerspiegeln. Ein Computeralgorithmus verwandelt



Schrägsicht des Dosensextanten (Inv.-Nr. I/08989/00 Pos. 77) mit vorderem Gehäusefenster, Zeigerarm und Ableselupe. (Foto: Helena Grebe/DSM)



Virtuelles 3D-Modell des Dosensextanten von oben. Auch die inneren Bauteile sind deutlich zu erkennen. (Grafik: Pia Götz, MAPEX Universität Bremen)

danach die einstigen 2D-Pixel der Bilder in volumetrische Pixel, auch Voxel genannt. Aus einer Vielzahl dieser 3D-Pixel setzt sich das dreidimensional-digitale Objekt zusammen – ein digitaler Zwilling (digital twin) des Sammlungsobjekts.

Während sich der metallene Dosensextant aus konservatorischen Gründen nicht für Vorführungen eignet, werden am digitalen, dreidimensional durchleuchteten 3D-Modell selbst verborgene Bauteile und Funktionen offenbar: Durch das große vordere Gehäusefenster gelangt das Bild des anvisierten Himmelskörpers – etwa der Sonne – in den Sextanten. Ein Indexspiegel auf einem Zeigerarm bewegt sich mit diesem und reflektiert das Himmelskörperbild zum Horizontspiegel. Dieser unbeweglich eingebaute Spiegel reflektiert wiederum den Himmelskörper zum Visier. Ein Benutzer würde dann durch das Visier das doppelt gespiegelte Bild des Himmelskörpers und den vorausliegenden Horizont gleichzeitig sehen können, Letzteren durch ein Gehäusefenster vor dem Horizontspiegel. Der Zeigerarm mit Indexspiegel muss dann mittels eines Drehknopfes so eingestellt werden, dass der doppelt gespiegelte Himmelskörper auf dem Horizont zu stehen scheint. Auf dem sichelartigen Gradbogen wird der gemessene Winkel zwischen Himmelskörper und Horizont abgelesen, wobei die Skala Messungen bis 140° ermöglicht. Bei Messungen auf den

Polarstern entspricht der Messwinkel unmittelbar dem Breitengrad der Beobachterposition, wohingegen bei Messungen auf die Sonne zunächst jahreszeitgemäß umgerechnet werden muss.

Im Projekt sind Sammlungsobjekte unterschiedlicher Materialitäten, Bearbeitungsstadien und Funktionalitäten mit dem Ziel digitalisiert worden, ihnen neues Wissen abzugewinnen. Dieser Wissensgewinn gilt der Zusammensetzung jedes Gegenstandes, also den organischen, mineralischen und sonstigen Komponenten, außerdem der Herstellung und Provenienz sowie schließlich den technischen Funktionen, was genaue Sichtbarkeit aller mechanischen Komponenten voraussetzt.

### **DigiMat-Tagung „Knowledge“**

Im Juni 2023 richtete das DSM gemeinsam mit den DigiMat-Projektbeteiligten die zweitägige Tagung „Knowledge through Digitized Material? Objects, Images, Perspectives“ aus. Am DSM sowie im Haus der Wissenschaft in Bremen kamen neben Projektbeteiligten renommierte Gastbeitragende aus dem In- und Ausland, von Universitäten, aus Museen und von anderen außeruniversitären Forschungseinrichtungen zu Wort, darunter Cornelius Borck (Universität Lübeck), Fauzia Albertin (Institut of Chemical Sciences and Technologies, Perugia), Tomas Sauer (Universität Passau), Birgit Brucker (Leibniz-Institut für Wissensmedien, Tübingen) und Vincent Fernandez (European Synchrotron, Grenoble). In Panels diskutierte man nach den ästhetischen Aspekten digitaler Datenspeicher insbesondere über die wissenschaftliche Beweisfunktion von Digitalobjekten sowie jene Potenziale und möglichen Risiken, die im systematisierten musealen Wissenserwerb anhand von Digitalisaten liegen.

### **Sonderausstellung „SEH-STÜCKE – Maritimes digital entdeckt“**

Die Digitalisierung maritimer Kulturgüter ermöglicht Wissenschaftlern und Besuchenden neue Zugänge zu verschiedenen Bereichen der Seefahrtsgeschichte und ihrer materiellen Kultur. Voraussetzung sind der Zugang zu leistungsfähigen Geräten, so unter anderem 3D-Röntgenmikro-

skope und Computertopografen, und an diesen Geräten ausgebildete Spezialisten.

Ab Oktober 2023 werden die im „DigiMat“-Projekt digitalisierten Gegenstände Exponate einer Sonderausstellung in der Koggehalle, wo sie ihren digitalen Zwillingen begegnen. „Originale“ und virtuelle Abbilder verbindet dann einesteils der gemeinsame Ausstellungsraum, andernteils das neue Wissen, das sich in den Digitalisaten offenbart.

Die Exponate werden in drei Themen sortiert: Im Bereich „Gefäße: Herstellung, Handel, Heilung“ können sich die Besuchenden unter anderem auf Medizinflaschen aus Schiffsapotheken freuen, deren Fertigung und Inhaltsstoffe erläutert werden. Demgegenüber stehen im Bereich „Naturstoffe: Materialien und Strukturen“ die organischen, mineralischen und sonstigen Grundstoffe sowie auch Bearbeitungsspuren im Fokus, so unter anderem an einer Schnitzskulptur aus einem Pottwalzahn, sogenanntem Scrimshaw. Der dritte Themenbereich „Geräte: Orientieren und Messen“ versammelt schließlich technisches Equipment. Neben dem Sextanten konnten hier auch einem Schiffschronometer Geheimnisse seines Innenlebens abgewonnen werden, die seinen

Gebrauch als Navigationsinstrument in der Seeschifffahrt begreiflich machen.

Während die Sammlungsobjekte außen am Ausstellungsraum in Schaukästen platziert werden, erscheinen die Digitalobjekte innerhalb des abgedunkelten Raumes: Der Spiegeltrick „Pepper's Ghost“ projiziert die Digitalisate als scheinbar schwebende Illusion in diese Kammer. Auf einer Medienstation nahebei können aktuelle Forschungserkenntnisse zu den Original- und Digitalexponaten abgerufen werden. Gemeinsam mit dem Institut für Wissensmedien wird eine Besucherbefragung durchgeführt, um festzustellen, wie sich die Dualität der Exponate auf das Besuchs- und Lernverhalten der Menschen auswirkt und welche Vor- oder Nachteile sie möglicherweise in der Digitalisierung sehen.

Digitale Abbilder mehr oder minder komplexer, maritimer Kulturgüter werden in Forschung und Ausstellungen des Deutschen Schifffahrtsmuseums auch zukünftig eine zentrale Rolle spielen. Von modernen Navigationsgeräten über Schiffsmodelle und Museumsschiffe bis hin zum Großgerät des maritimen Bergbaus bieten sich hier neue Wissens- und Vermittlungspotenziale, die es für das Haus auszunutzen gilt.



Grafik des Ausstellungsraums mit Schaukästen und Pepper's Ghost-Illusion im Inneren. (Grafik: Andreas Lange/Carsten Cielobatzki, Büro N2)

# Von der Passagierschifffahrt zur Kreuzfahrt

## Soziale Ungleichheit auf den Weltmeeren

Die Schifffahrt hat die Vernetzung und Globalisierung unserer Welt seit Jahrhunderten vorangetrieben. Sie befördert unsere Transport- und Handelsmöglichkeiten, den kulturellen Austausch und die Weitergabe wichtiger Informationen, den Bevölkerungszuwachs sowie unsere Mobilität und Migration. Die Geschichte der Passagierschifffahrt und Kreuzfahrtindustrie zeigt, dass globale und lokale wirtschaftliche und soziale Prozesse über Jahrhunderte hinweg miteinander verflochten sind.

Das Habilitationsprojekt „Cruising Across the Centuries: Social Inequality at Sea“ am Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) untersucht historisch gewachsene Muster sozialer Ungleichheit in der Schiffsgemeinschaft anhand der Arbeitsbedingungen von Crewmitgliedern in der



Katharina Bothe forscht im Rahmen ihres Habilitationsprojekts zu Mustern sozialer Ungleichheit unter Schiffscrews in der deutschen und britischen Kreuzfahrtindustrie seit dem 19. Jahrhundert. (Foto: DSM)

deutschen und britischen Kreuzfahrtindustrie vom 19. Jahrhundert bis heute. Die Betreuung des Forschungsvorhabens erfolgt am Institut für Empirische Kulturwissenschaft der Universität Hamburg. Die Ergebnisse werden in der neuen Dauerausstellung im Scharoun-Bau zu sehen sein, bei der sich ein großer Ausstellungsbereich der Geschichte der Passagierschifffahrt widmen wird.

Im Rahmen der Forschungsaktivitäten kooperiert das Projekt mit der University of Cambridge. In Verbindung mit einem vom Deutschen Akademischen Austauschdienst (DAAD) geförderten Aufenthalt in Cambridge im Jahr 2022 wurden die historischen Quellen aus zahlreichen Archiven und Bibliotheken in England gewonnen, darunter im National Maritime Museum in Greenwich, London. Weitere Quellen in Deutschland befinden sich – neben dem Archivmaterial im DSM – in den Staatsarchiven in Bremen und Hamburg, wo zahlreiche historische Dokumente des Norddeutschen Lloyd (NDL) und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) gelagert sind.

Im 19. und 20. Jahrhundert gehörten Großbritannien und Deutschland zu den Weltmarktführern in der Passagierschifffahrt und dem Tourismus. Die Imperien wetteiferten um die technische und wirtschaftliche Vormachtstellung in der Schifffahrt. Insbesondere die Reedereien setzten neue Standards bei der Regulierung von Arbeits- und Reisebedingungen. Das klassenbasierte Reisen entwickelte sich, und die Beschäftigung von Ausländern in der internationalen Schifffahrt nahm stetig zu. Das „globale Offshoring von Arbeitsplätzen [ist] fast so alt wie die moderne Weltwirtschaft“ (Gopalan Balachandran: Globa-

lizing Labour? Indian Seafarers and World Shipping, c. 1870–1945. New Delhi 2012).

Die Archivrecherchen im Rahmen des Habilitationsprojekts können aufzeigen, dass Schiffsgemeinschaft und Belegschaft ab Mitte des 19. Jahrhunderts von sozialen Hierarchien und Differenzen gekennzeichnet sind, die sich auf soziale Kategorien – der Ethnie, der Herkunft, der Klassenzugehörigkeit, und des Geschlechts der Menschen – zurückführen lassen. Ausländer wurden in der europäischen Schifffahrt beschäftigt, da diese günstiger waren. Die Besatzungen stammten aus den Kolonien, wie beispielsweise im Fall des British Empire aus Indien oder China. Schon damals waren die Offiziere europäisch, während die „nicht-weißen“ kolonialen Arbeitskräfte in Schiffsbereichen wie den Maschinenräumen, Salons und Kabinen arbeiteten.

Die Anfänge der Vergnügungsschifffahrt werden auf das Jahr 1844 datiert. Die British Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O) führte erstmals Passagierdienste mit einer Freizeitkreuzfahrt von Southampton ans Mittelmeer ein. Diese exklusiven Fahrten gelten als Vorläufer des modernen Kreuzfahrtgeschäfts. Im Jahr 1891 führte die HAPAG ihre erste Kreuzfahrt auf der AUGUSTA VICTORIA ein, die Kreuzfahrten für einen größeren Markt populär machte, sich aber zunächst nur an Reisende der Ersten Klasse richtete. In diesem Zeitraum begann der Boom der transatlantischen Migration, bei der Millionen von Einwanderern in der „Steerage-Klasse“ auf Dampfschiffen in die Vereinigten Staaten transportiert wurden. Zwischen 1860 und 1900 beförderte allein die britische Cunard Line 2,2 Millionen Einwanderer in die USA. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden transatlantische Ozeandampfer wie KAISER WILHELM DER GROSSE des Norddeutschen Lloyd oder die MAURETANIA von Cunard zu schwimmenden Statussymbolen der deutschen und britischen Monarchien. Auf diesen Schiffen wurden die Passagiere bestimmten Klassen zugewiesen: Touristen reisten in der Ersten Klasse und Migranten in der Zweiten und Dritten Klasse. In diesem Zeitraum machten beispielsweise indische Seeleute bis zu ein Drittel

der Seeleute in Großbritannien aus. Die Hochzeit der transatlantischen Migration hielt bis ins frühe 20. Jahrhundert an.

Die Änderungen der amerikanischen Einwanderungsgesetze in den Jahren 1921, 1924 und 1929 beendeten die unbeschränkte Einwanderung in die USA, und mit dem Ende der Migration entwickelte sich zunehmend die Freizeitindustrie auf See. Aus Auswandererschiffen wurden mehr und mehr Urlaubsdampfer. Ab den 1970er-Jahren öffnete sich der Kreuzfahrtmarkt dem Massentourismus. Gleichzeitig stieg die Zahl der ausländischen Crew-Mitglieder enorm an. Die geringen Löhne der internationalen Angestellten führen dazu, dass Kreuzfahrten heutzutage für viele Menschen erschwinglich sind.

Das Forschungsprojekt am DSM verbindet die Trends in der gegenwärtigen Kreuzfahrtindustrie mit den historischen Entwicklungen der Branche. Die Forschung basiert neben Archivrecherchen auf ethnografischer Feldforschung auf ausgewählten Kreuzfahrtschiffen, Interviews mit internationalen Crewmitgliedern, der Seemannsmission, Gewerkschaftsvertretern und Passagieren sowie auf Dokumenten internationaler Organisationen.

Seit dem 21. Jahrhundert gehört die Kreuzfahrtindustrie zu den größten Wachstumsbranchen in Europa. Die Expansion des Massentourismus hängt mit der Beschäftigung von Zeitarbeitern aus Niedriglohnländern zusammen. Es herrschen teils prekäre Arbeitsverhältnisse, begünstigt durch einen deregulierten globalen Arbeitsmarkt und die Praxis des „Ausflaggens“. Die Internationale Transportföderation (ITF) und die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) setzen sich gegen die Verletzung der Rechte von Seeleuten ein. Mit dem Beginn der UN-Ozeandekade im Jahr 2021 und der EU-Strategie für „Blaues Wachstum“ rücken nicht nur ökologische, sondern auch soziale und politische Aspekte in der Schifffahrt und der Kreuzfahrtindustrie zunehmend in die öffentliche Wahrnehmung.

Um Lohnkosten und Steuern zu sparen, fahren viele Schiffe unter der Flagge anderer Nationen, den sogenannten „Billigflaggen“. Das ermög-



Das Ausflaggen von Kreuzfahrtschiffen ist gängige Praxis zur Kostenreduktion. Hier die unter maltesischer Flagge fahrende CELEBRITY SILHOUETTE im ursprünglichen Anstrich, auslaufend aus Tallinn, 23. Mai 2015. (Foto: Pjotr Mahhonin, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0)

licht es den Reedern, nationale Arbeitsrechte zu umgehen, denn an Bord gelten die Gesetze des Flaggenlandes. Dieses Verfahren erlaubt es, Besatzungsmitglieder zu Niedriglöhnen zu beschäftigen und Millionensummen zu sparen. Laut einer Umfrage von Stiftung Warentest aus dem Jahr 2019 erhalten diese Menschen weniger als die Hälfte des deutschen Mindestlohns. In Deutschland fährt kein Schiff unter deutscher Flagge. Die deutschen Schiffe sind in Italien oder Malta registriert, Länder, in denen auf Einkommen aus dem Schifffahrtsverkehr keine Steuern gezahlt werden oder in denen Schiffseigner keine Lohnsteuer auf Crewgehälter abführen müssen. Zudem entfällt die Quotenregelung für Beschäftigte aus EU-Ländern in Ländern wie Malta. Das hat zur Folge, dass die Belegschaft von sozialen Hierarchien geprägt ist, was sich z.B. über Unterschiede im Lohn und der sozialen Absicherung zeigt.

Auf einem Kreuzfahrtschiff arbeiten heutzutage Menschen aus über 100 Nationen. Die Arbeitsbereiche und Arbeitsbedingungen unterscheiden sich nach der Herkunft. Das nautische Personal und die Offiziere kommen vorwiegend aus Eu-

ropa und den USA. Die Servicekräfte im Hotel- und Gastronomiebereich stammen hauptsächlich aus Entwicklungs- und Schwellenländern wie den Philippinen, Indien und Honduras. Die Beschäftigten aus diesen Ländern machen 70 % der weltweiten Schiffsbelegschaft aus. Nach dem internationalen Seeübereinkommen dürfen diese Mitarbeiter auf Schiffen maximal 14 Stunden täglich und 72 Stunden pro Woche arbeiten. Die Realität auf den Schiffen sieht aufgrund mangelnder Kontrollinstanzen jedoch häufig anders aus. Es ist bemerkenswert, dass die Arbeitskräfte auf einem modernen Kreuzfahrtschiff nahezu aus den gleichen, vornehmlich asiatischen Ländern stammen, die früher zu den europäischen Kolonien gehörten. Wir sehen auf den Schiffen koloniale Arbeitsverhältnisse im neuen Gewand. An Land sprechen wir von Dekolonisierung. Das gilt eindeutig nicht für die Schifffahrt, bei der über Jahrhunderte hinweg Ethnien und Nationalitäten der Crew-Mitglieder für die Arbeitsverteilung auf dem Schiff ausschlaggebend waren und sind. Die Forschung am DSM möchte diese historischen Zusammenhänge sichtbar machen.

# Notizen aus dem DSM

## Matthias Templin neuer Kaufmännischer Geschäftsführer des DSM

Mit Berufung in das Direktorium des DSM durch den Stiftungsrat verantwortet Matthias Templin seit dem 15. Juli 2023 als Kaufmännischer Geschäftsführer die Bereiche Finanzen, Verwaltung und Liegenschaften des DSM. Der 55-jährige Diplom-Betriebswirt (FH) folgt auf Katharina Horn, die das Museum Ende Januar aus persönlichen Gründen verlassen hatte. Matthias Templin bringt Erfahrungen als Leiter der Technik Museen Sinsheim Speyer und der Speyerer Veranstaltungs- und Messe GmbH mit, bekleidete während seiner beruflichen Laufbahn ferner verschiedene leitende Positionen in der Messebranche und war als Dozent für Messemarketing und Messecontrolling an der Düsseldorfer Akademie für Marketing-Kommunikation tätig.



Matthias Templin, neuer Kaufmännischer Geschäftsführer am DSM. (Foto: Privat)

## ■ Meereswissenschaftliche Vortragsreihe

Mit einer neuen internationalen Vortragsreihe will das DSM den geisteswissenschaftlichen Blick auf die Meere schärfen. Ziel ist es, Wissenschaftler und Forschungsthemen aus unterschiedlichen Disziplinen zusammenzubringen, einen Austausch mit Partnerinstitutionen aus den Ingenieur- und Naturwissenschaften zu initiieren und das Feld der „Ocean Humanities“ in der deutschen Wissenschaftslandschaft und Öffentlichkeit bekannter zu machen. Die Reihe, die im September 2023 startete, ist für Vorträge in englischer und deutscher Sprache geöffnet. Die monatlichen Vorträge sind öffentlich und können vor Ort im Forschungsdepot des DSM besucht oder virtuell verfolgt werden. Das vorläufige Programm bis März 2024 und die Zoom-Zugangsdaten sind unter [www.dsm.museum/museum/neuigkeiten/international-lecture-series-ocean-humanities](http://www.dsm.museum/museum/neuigkeiten/international-lecture-series-ocean-humanities) abrufbar.

## Datenbank für geraubtes jüdisches Eigentum

Unter <https://lostlift.dsm.museum> ist seit dem 1. September 2023 die erste Datenbank über während des Nationalsozialismus enteignetes Umzugsgut jüdischer Flüchtlinge abrufbar. Die Datenbank ist eines der Ergebnisse von zwei seit 2018 am DSM durchgeführten, vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste geförderten Forschungsprojekten zu Enteignungsprozessen in den Häfen Bremen und Hamburg (siehe auch DEUTSCHE SCHIFFFAHRT 2.2019, S. 21–23). Eingetragen und recherchierbar sind bereits über 3.000 konkrete Fälle von Beraubung, das Personenregister umfasst 5.500 Einträge.

## ■ Miniport XL

Während der Sommermonate feierte der allseits beliebte und immer wieder nachgefragte, ehemals im Scharoun-Bau untergebrachte Miniport quasi



Schülerinnen und Schüler erprobten während der Azubi-Regatta an einem Modell die Beladung eines Schiffes. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

seine Wiederauferstehung als Maxiport. Bei gutem Wetter konnten die Museumsgäste im Museumshafen endlich wieder Modellschiffe steuern.



## Erfolgreiche Azubi-Regatta im DSM

Eine Jobmesse der ganz anderen Art feierte Ende August im DSM Premiere – die Azubi-Regatta. Rund 90 junge Menschen informierten sich über diverse Ausbildungsberufe, die von elf Firmen



Ismaila Jallow und Rico Reuter vom Team der DSM-Werkstatt bei der Einrichtung des neuen taktilen Bodenleitsystems in der Koggehalle. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

und Institutionen sowie Verbänden der maritimen Wirtschaft innovativ vorgestellt wurden. So durften die Schülerinnen und Schüler an 13 unterschiedlichen Stationen beispielsweise einen Roboterarm ausprobieren oder an einem Fahrsimulator und Mini-Kränen üben.



## Weitere Schritte zu mehr Barrierefreiheit

Speziell für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen testet das DSM derzeit in der Koggehalle ein neues Bodenleitsystem und hat unter dem Titel „Lauschflut“ im Sommer erstmals ein Vermittlungsangebot erprobt, das sich auch an Personen mit Mobilitätseinschränkungen richtet.

Das vom Förderverein des DSM finanziell unterstützte taktiler Leitsystem in Form weißer Punkte und Linien auf schwarzem Grund hilft seheingeschränkten Personen dabei, sicher rund um die Kogge und zu den Tastmodellen und Hörstationen in der Koggehalle zu gelangen. Ergänzt werden soll das Bodenleitsystem in einer nächsten Phase um spezielle Raumpläne und QR-Codes, die für noch bessere räumliche und thematische Orientierung und somit noch größere Barrierearmut sorgen sollen.

Premiere feierte am 18. Juli 2023 das Angebot „Lauschflut“, ein Museumsbesuch durch das Telefon. Angemeldete Interessierte konnten sich von zu Hause aus eine Führung rund um die Bremer Kogge anhören und im Anschluss Fragen stellen. Das neue auditive Vermittlungsformat wird nun ausgewertet und perspektivisch um weitere regelmäßige Telefonführungen zu verschiedenen Exponaten der Dauerausstellung ergänzt. Erste Kontakte zu Blindenvereinen und Seniorenresidenzen bestehen bereits.

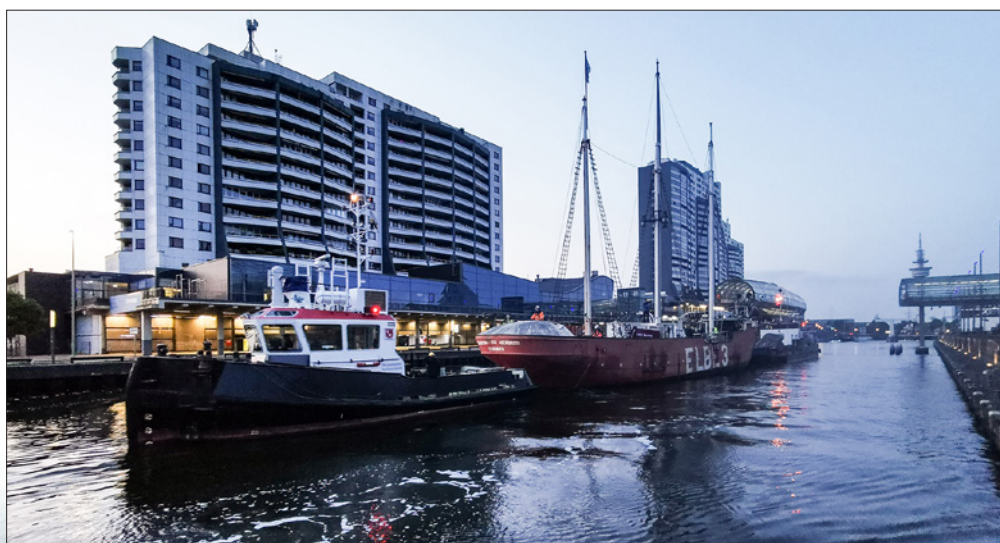


Die BÜRGERMEISTER ABENDROTH, besser bekannt als Feuerschiff ELBE 3, wird im Museumshafen für die Verholung vorbereitet. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

### ELBE 3 zur Instandsetzung ins Dock verholt

Beim zweiten Anlauf spielte das Wetter mit, so dass das Feuerschiff ELBE 3 am 26. Mai 2023 frühmorgens, von zwei Schleppern bugsiert, seine Fahrt vom Museumshafen über den Neuen Hafen und die Außenweser zur BREDO-Werft im Bremerha-

vener Fischereihafen antreten konnte. Dort wird das 114 Jahre alte und 44 m lange Schiff durch die Rupertus-Strako GmbH grundlegend saniert und renoviert. Ermöglicht wird die Instandsetzung durch Zuwendungen der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien, des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven.



Um 4:33 Uhr des 26. Mai 2023 verlässt die ELBE 3 ihre Stammposition und beginnt ihre Schleppzugfahrt über den Neuen Hafen und die Weser zur BREDO Dock GmbH im Bremerhavener Fischereihafen. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)



Dokumentarische Darstellung des Koggefunds von Lara Martinez Prol.  
(Foto: Lara Martinez Prol/Axel Stiehler)

## Grafisches Erzählen rund um den Koggefund

Aus Anlass des 60. Jahrestages des Koggefunds im Oktober 1962 beleuchteten Studierende des Studiengangs Digitale Medien Produktion der Hochschule Bremerhaven aus verschiedenen Perspektiven in Form von Comics und Graphic Novels das Herzstück der Sammlung des DSM. Die ausgestellten Arbeiten waren von Juli bis September 2023 in der Koggehalle zu sehen.

## „HANSE früher – FAIR TRADE heute“

Unter diesem Titel führte ein Jugendprojekt des Theaters „Das Letzte Kleinod“ in Zusammenarbeit mit dem DSM im Juli vor der Kogge ein Stück auf, das ausgehend von den historischen Handelsbeziehungen der Hanse danach fragt, was fairer Handel heutzutage bedeutet und worauf Konsumenten diesbezüglich achten sollten. Hierfür recherchierten die Teilnehmer im DSM, in-

terviewten Experten und befragten Passanten. Das Projekt wurde vom Förderverein unterstützt.

## Seenotrettungskreuzer „fliegt“ zum zweiten Mal

Am 9. Oktober 2002 war der Seenotrettungskreuzer der 19-Meter-Klasse

HANS LÜKEN samt Tochterboot ABELIUS in die Apsis des Bangert-Baus eingebracht worden. Mehr als 20 Jahre später wiederholte sich am 31. August 2023 der spektakuläre „Flug“: Am Haken eines Schwerlastkrans wurde der 35 Tonnen schwere Rettungskreuzer, der seit Juli 2022 für Besucher nicht mehr zu sehen war, wieder aus der Apsis herausgehoben und neben dem Gebäude abgesetzt. An diesem temporären Stellplatz wird das 54 Jahre alte Schiff in den nächsten Monaten gesäubert und erhält einen neuen Anstrich. Perspektivisch soll die HANS LÜKEN später an einen anderen Ort im Museumshafen umziehen und in die Außengestaltung eingebunden werden.



Der Seenotrettungskreuzer HANS LÜKEN wird aus der Apsis des Bangert-Baus gehoben. (Foto: Anja Binkofski/DSM)

# Neue Bücher der Seefahrt



Unser Jahrbuch der Schifffahrt:  
Jährlich neu im Herbst

Einzelnen oder portofrei im Abo zum Sammeln!



## OCEANUM Jahrbuch der Schifffahrt Band 8

Das neue, bereits achte Jahrbuch zeigt einmal mehr die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 272 Seiten lesen Sie interessante Geschichten mit aussagestarken Fotos unserer Autoren.

Auch im Abonnement versandkostenfrei erhältlich!



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Seenotretter 2023**  
Von Manuel Miserok,  
176 Seiten



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Erkennen Sie das Schiff?**  
100 Rätsel und ihre Lö-  
sungen, von Harald Focke,  
160 Seiten



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



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Hafen Hamburg**  
Unser neuestes OCEANUM  
SPEZIAL bietet kurzweilige  
Geschichten, Berichte und  
Reportagen rund um den  
Hamburger Hafen von gestern  
und heute mit beeindruckenden  
Fotos. 176 Seiten



**Helgoland – eine historische**  
**Bilderreise**  
Julius Simonsens Reisefoto-  
grafien der 1920er/30er-Jahre,  
ein aktueller Fotovergleich und  
ein Beitrag zum Seebäderdienst  
Von Hagen Zielke und Peter  
Backens, 96 Seiten, gebunden

**oceanum**  
**VERLAG**

**VERLAGS-  
BUCHHANDLUNG**  
[www.oceanum.de](http://www.oceanum.de)  
oder Telefon  
0421/ 89 80 88 68

# Unser Private Banking hat viele Gesichter

[wespa.de/private-banking](https://wespa.de/private-banking)

Vermögensverwaltungen

Generationenmanagement

vor Ort

Mietobjekte

Häuser

Sparringspartner

Risiken absichern

Fonds

Platindepot

Ruhestandsplanung

Testamentsvollstreckung

Partner-Netzwerk

Aktien

vererben

Immobilien

Stiftungen

Versicherungen



**Private Banking.**  
**Mehr als Vermögensberatung.**

Jetzt Beratungstermin  
vereinbaren unter  
0471 4800-41439.

über **20** Jahre Private Banking  
**JAHRE**



**Weser-Elbe**  
**Sparkasse**