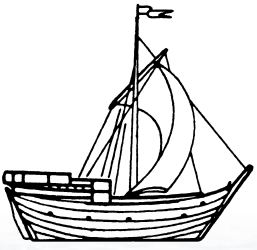
Deutsche *Schiffahrt*

Informationen des Fördervereins
Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.

2.2024



Bremer Hanse-Kogge

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

Zu den Titelbildern:
Links: Modell des Fünfmastvollschiffes Preussen in der neuen Ausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“ (Foto: DSM).
Rechts: Besanewer Johanna, erbaut 1903 in Elmshorn (Foto: Stefan Schorr); siehe S. 10ff.

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
Erik Hoops, Karolin Leitermann, Annica Müllenberg, Dr. Christian Ostersehlte, DSM, Bremerhaven; Stefan Schorr, Bremen; Birte Stüve, DSM, Bremerhaven.

Impressum
Herausgeber: Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.
Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven, Telefon (0471) 48207-0, Fax (0471) 48207-55
Internet: www.dsm.museum; E-Mail: fv@dsm.museum
Verantwortlich für den Inhalt: Jörg Schulz
Verantwortlicher Redakteur: Erik Hoops
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder. Wird in vorliegender Ausgabe aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei personenbezogenen Begriffen ausschließlich die männliche Bezeichnung gewählt, sind stets alle Geschlechter gleichermaßen gemeint.

Bankverbindung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e. V.:
Weser-Elbe Sparkasse
IBAN: DE59 2925 0000 0003 4352 10
BIC: 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 SCHIFFAHRT erscheint zweimal jährlich. Einzelpreis 2,50 Euro.
Für Mitglieder des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum kostenlos.
46. Jahrgang 2024

Inhalt

2.2024

	Protokoll der Mitgliederversammlung 2024 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.	2
	Schifffahrt aktuell	
Stefan Schorr	Der Ewer mit dem schönsten Hintern	10
	Schifffahrtsgeschichte	
Christian Ostersehlte	US-Nationalfeiertag auf See (1935)	16
	Berichte aus dem Museum	
Erik Hoops	„Schiff ahoi!“ Neue Ausstellung im Bangert-Gebäude mit Taufe des Forschungsschiffes eröffnet	18
Annica Müllenberg	Willkommen in den „Schiffswelten“. Ein Tauchgang in fünf maritime Wissenswelten	19
Karolin Leitermann	Das Erbe Scharouns vor Augen und den visionären Blick im Hinterkopf	24
Birte Stüve	Von hier nach dort – Unterwegs mit Kompass und Navi. Eine interaktive Ausstellung für Kinder von 8 bis 12 Jahren mit freundlicher Unterstützung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. und der Weser-Elbe Sparkasse	28
Erik Hoops	Notizen aus dem DSM	31
	Impressum/Titelbild	U2

Protokoll der Mitgliederversammlung 2024 des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Samstag, 4. Mai 2024, im Forum Fischbahnhof, Am Schaufenster 6, 27572 Bremerhaven

Beginn: 11:00 Uhr
Ende: 12:15 Uhr

Teilnehmer:

Vorstand:	Jörg Schulz
	Torsten Conradi
	Dr. Matthias Fonger
	Prof. Dr. Iven Krämer
	Klaus Jürgen Meyer
	Thomas Rebstock
Direktorium DSM:	Prof. Dr. Ruth Schilling
Protokoll:	Barbara Siliamova
Rechnungsprüfer:	Harald Krämer

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Mitgliederversammlung, Begrüßung durch den Vorsitzenden, Herrn Schulz
2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 06.05.2023 (siehe DEUTSCHE SCHIFFAHRT 2.2023, S. 2–8)
3. Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 04.05.2024
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 2023 durch den Schatzmeister, Herrn Prof. Krämer
7. Bericht über das Ergebnis der Rechnungsprüfung durch die Rechnungsprüfer, Herrn Krämer und Herrn Keweloh
8. Entlastung des Vorstands
9. Wahl der Rechnungsprüfer
10. Bericht und Diskussion zur geplanten Beitragserhöhung ab 01.01.2025
11. Verschiedenes

Wie in jedem Jahr wird auch vor dem offiziellen Beginn der Mitgliederversammlung 2024 den Anwesenden die Möglichkeit geboten, sich einen interessanten Vortrag anzuhören. Für dieses Jahr konnte Herr Torsten Conradi, der seit 2023 Mitglied im Vorstand des Fördervereins ist, für einen Vortrag zum Thema Yachtvermessung gewonnen werden. Als geschäftsführender Gesellschafter der Firma **judel/vrolijk & co design + engineering GmbH** ist Herr Conradi bestens mit dem Thema vertraut und gibt in seinem Vortrag den Anwesenden einen Überblick zur Geschichte und Bedeutung der Yachtvermessung. Dieses Thema dürfte vor allem für Segler und hier besonders für Regattasegler von besonderem Interesse sein. Aber auch für Laien auf dem Gebiet des Segelsports war es interessant zu erfahren, welchen Einfluss die Yachtvermessung auf das Erscheinungsbild von Yachten hat, deren Formen ja auch von Nichtseglern oft bestaunt und bewundert werden.

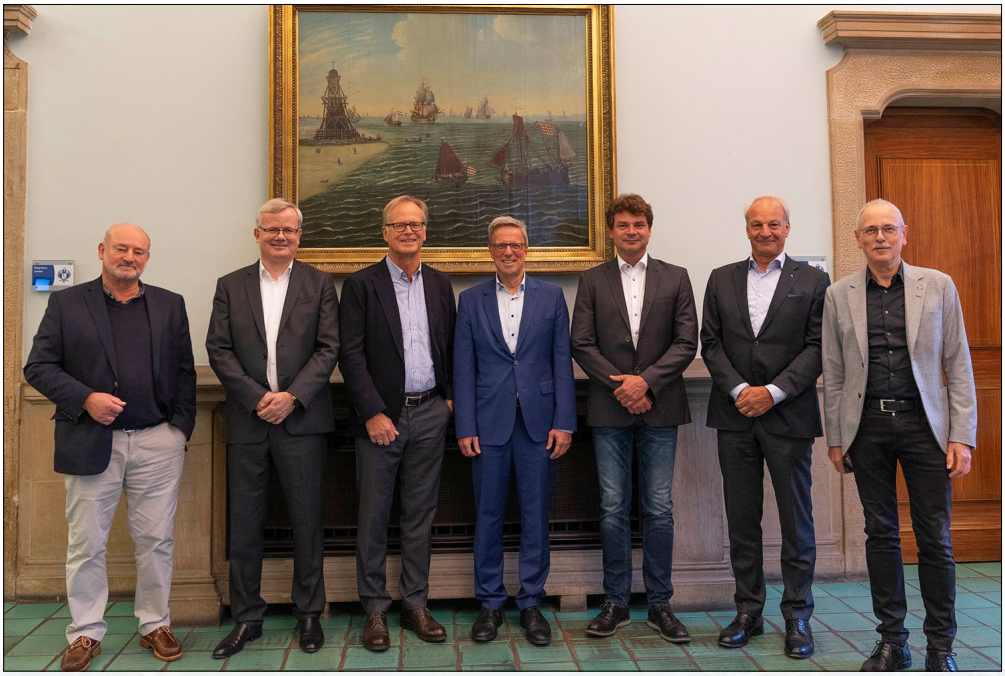
Yachten faszinieren viele Menschen schon von Beginn des Segelsports vor über 250 Jahren an. Und schon seit dieser Zeit begannen die Eigner von Yachten gegeneinander um die Wette zu segeln. Das Regattasegeln war also auch gleich mit „geboren“. Schnell wurde dabei klar, dass eine größere Yacht schneller segelt als eine kleinere. Im Wettkampf möchten die Besitzer ihre Yachten aber fair gegeneinander segeln lassen. Es musste also ein Handicap, eine Vermessung der Yachten, eingeführt werden, welches das theoretische Geschwindigkeitspotential einer Yacht möglichst objektiv erfasst. Mit dessen Hilfe lässt sich dann eine theoretische Vorgabe für jede Yacht ermitteln, und man bewertet das Ergebnis einer Regatta dann danach, wie gut eine Yacht im Verhältnis zu ihrem Handicap abgeschnitten hat.

Eine Vermessungsformel ermittelt also das Geschwindigkeitspotential einer Yacht. Das Ergebnis dieser Vermessung ist der sogenannte Rennwert, der das Handicap der Yacht darstellt. Abhängig vom Rennwert wird dann die auf einer Regatta benötigte Zeit auf eine berechnete Zeit umgerechnet. Sieger ist also nicht, wer als Erster das Ziel erreicht, sondern derjenige, der die schnellste **berechnete** Zeit hat.

Die Vermessungsformeln sind aber auch insofern besonders von Interesse, weil sie uns zugleich Aufschluss über den jeweiligen technischen Kenntnisstand ihrer Epoche liefern. Die früheren Berechnungen (Länge x Breite x Seitenhöhe/Faktor) ergaben, dass lange, schmale Schiffe einen guten Rennwert hatten. Also baute man immer schmalere Yachten, die schließlich so extrem schlank wurden, dass sie stabilitätskritisch wurden. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Formel daher dahingehend geändert, dass man den Einfluss der Breite verringerte. Dies führte zu gemäßigteren Formen, die auch heute noch als klassisches Yachtbild ihre Liebhaber haben.

Die Segelfläche tauchte in den frühen Formeln noch gar nicht auf, sie ist aber maßgeblich für die Geschwindigkeit einer Yacht, denn schließlich ist sie der „Motor“ der Yacht. Im Laufe der Jahrzehnte wurde aber auch dieses Manko beseitigt. Trotzdem gab es immer wieder auch Tendenzen zu extremen Formen, wenn die Vermessungen die grundlegenden Parameter für die Geschwindigkeit einer Yacht, also Länge, Breite, Tiefgang, Verdrängung und schließlich Segelfläche und Stabilität, sehr unterschiedlich erfassten. In den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts tauchten z.B. die Schärenkreuzer auf, bei deren Vermessung nur die Länge in der Wasserlinie und die Segelfläche (ohne Überlappungen) vermessen wurden.

Das Regattasegeln entwickelte sich schon sehr früh als ein sehr internationaler Sport, und so lag es nahe, auch mit einheitlichen internationalen Vermessungsformeln zu segeln. Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die International Rule eingeführt. Der Zweite Weltkrieg stellte



Der amtierende Vorstand des Fördervereins, v.l.n.r.: Klaus Jürgen Meyer (Beisitzer), Peter Klett (2. Vorsitzender), Jörg Schulz (1. Vorsitzender), Dr. Matthias Fonger (stv. Schriftführer), Prof. Dr. Iven Krämer (Schatzmeister), Torsten Conradi (Beisitzer), Thomas Rebstock (Schriftführer). (Foto: Thomas Rebstock)

eine Zäsur für das internationale Segeln dar, und so wurden in England, Deutschland und Amerika unterschiedliche Vermessungsformeln eingesetzt. Um wieder auf eine internationale Vermessung zu kommen, wurde deshalb 1969 aus der englischen (RORC) und der amerikanischen Regel (CCA) die sogenannte International Offshore Rule (IOR) als internationale Ausgleichsformel für Hochseerennyachten entwickelt und über mehrere Dekaden für das Regattasegeln angewendet.

1989 wurde die IMS-Formel (International Measurement System) eingeführt, die mit den Schwächen aller früheren Vermessungen aufräumen sollte. Wie schon erläutert, spiegeln die Yachtvermessungen auch den technischen Kenntnisstand wider, und jetzt sind wir im Computerzeitalter angekommen. Beim IMS wird das ganze Schiff punktuell mittels Laser aufgemessen. Im Computer wird die Yacht dann in einer Simulation über alle Kurse und Windverhältnisse „gesegelt". Daraus werden schließlich verschiedene Handicaps für verschiedene Szenarien errechnet. Im Laufe der folgenden Jahre wurde die IMS-Formel durch die ORC-Formel (Offshore Racing Congress) ersetzt, die aber auf ähnlichen Prinzipien wie das IMS aufgebaut ist. Letztendlich wird durch den Vortrag von Herrn Conradi deutlich gemacht, dass das Erscheinungsbild von Yachten, das Laien oftmals bewundern, das mitunter aber auch schon einmal kritisch beäugt wird, nicht aus einer Laune des Konstrukteurs entstanden ist, sondern vielmehr einen vermessungstechnischen Hintergrund hat, und das schon von Anbeginn des Segelsports an. Es geht und ging immer darum, die höchste Geschwindigkeit für die gegebene Vermessung zu erreichen.

Herr Schulz dankt Herrn Conradi für seinen interessanten Vortrag und geht anschließend auf den erstmals vom Förderverein gemeinsam mit dem DSM ausgelobten Förderpreis ein. Die komplexe Verbindung zwischen Mensch und Meer wird am DSM in Forschung und Ausstellung sichtbar. Mit dem Förderpreis sollen die Erforschung und Vermittlung des maritimen Erbes aktiv unterstützt und herausragende Dissertationen zu maritimen Themen ausgezeichnet werden. Das Preisgeld in Höhe von 5.000 Euro dient der Veröffentlichung und Verbreitung der Dissertation.

Frau Prof. Dr. Schilling, geschäftsführende Direktorin des DSM, erklärt anschließend, warum Dr. Philipp Grassel diesen Preis bekommen soll. Generell geht es beim Förderpreis um die wissenschaftliche Erforschung unseres maritimen Kulturerbes. Uns fasziniert, wie die Beziehung der Menschen zum Meer anhand von Zeugnissen der Vergangenheit erforscht werden kann.

Die Arbeit von Philipp Grassel gehört zu dieser mittlerweile internationalen sammlungsbezogenen Forschung. In seiner Studie „Die späthansezeitliche Schifffahrt im Nordatlantik vom 15. bis zum 17. Jahrhundert" widmet sich Grassel den Spuren der regen Handelskontakte zwischen den Hansestädten wie Bremen und Hamburg und den Shetlandinseln, den Faröer-Inseln und Island. Durch die Auswertung historischer Quellen und archäologischer Forschungen ist es ihm gelungen, ein Prioritätensystem für bereits bekannte Wracks und mögliche weitere Wrackfunde

Mit dem ersten vom Förderverein gestifteten Förderpreis Maritimes Erbe wurde Dr. Philipp Grassel (Bildmitte), hier flankiert von DSM-Direktorin Prof. Dr. Ruth Schilling und dem Vereinsvorsitzenden Jörg Schulz, für seine Dissertation zu Spuren der Hanse im Nordatlantik ausgezeichnet. (Foto: Thomas Joppig/DSM)

zu entwickeln. Anhand dieses Prioritätensystems lassen sich Einschätzungen zur historischen Bedeutung, touristischen Nutzung und Rolle im Rahmen der wirtschaftlichen Nutzung des Raums darstellen.
Ein anderer Aspekt der Arbeit befasst sich mit der kulturellen und kommunikativen Funktion der Hanse. Dank des interdisziplinären Ansatzes seiner Arbeit ist sie ein Beispiel für den Anspruch der Leibniz-Gemeinschaft, Theorie und Praxis im Sinne der Gesellschaft miteinander zu verbinden.
Anschließend an die Laudatio überreicht Frau Prof. Dr. Schilling die Urkunde an den Preisträger, der sich beim DSM, dem Förderverein und seinen Freunden bedankt.
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. Er begrüßt als Gast Frau Prof. Dr. Schilling, die geschäftsführende Direktorin des DSM. Herr Templin, der kaufmännische Geschäftsführer des Museums, lässt sich entschuldigen. Herr Schulz wünscht dem DSM Erfolg für die laufende Evaluierung.
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 32 Mitglieder nennt er folgende Namen: Thomas Trümper, Heinz-Werner Hempel, Hildegard Huntenburg, Karin Schlegel und Edith Reichelt. 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.
Anschließend geht Herr Schulz auf die schriftlich eingegangenen Fragen der Fördervereinsmitglieder ein. Zum Stand der Restaurierung des Wasserstandsanzeigers erklärt Herr Schulz, dass hier die Arbeiten abgeschlossen sind. Leider sei es technisch zu aufwendig, die Bälle und Kegel, die den aktuellen Wasserstand anzeigen, wieder in Betrieb zu nehmen. Was die Frage zur im Mai 2023 neu gegründeten „Stiftung Maritimes Erbe im Lande Bremen“ und ihrem Verhältnis zum Förderverein betrifft, erklärt Herr Schulz, dass sich diese Stiftung mit Traditionsschiffen und deren Erhalt beschäftigt. Die Schiffe im Museumshafen gehören allerdings nicht dazu. Er würdigt die wichtige Bedeutung dieser neuen Stiftung.
Sodann geht er auf die finanzielle Unterstützung des DSM durch den Verein ein. Die größte Förderzusage betrifft aktuell die Sanierung des Traditionsschiffes Grönland mit über 1 Million Euro. Zum Stand der Maßnahme erklärt Herr Schulz, dass ein Teil der Ausgaben bereits vom Förderverein übernommen wurde (Holz) und dass aktuell das Leistungsverzeichnis erstellt werde. In diesem Schwerpunktprojekt sind als nächster Schritt vom DSM die Zuwendung bei der Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien (BKM) zu beantragen und nach Bewilligung die Ausschreibungen durchzuführen.
Weitere Fördermaßnahmen betreffen die Restaurierung einer sehr wertvollen Fahne der Heizer und Kohlenzieher. Die Ringe am Sturmflutpfahl gehören ebenfalls zu den Förderprojekten des Vereins. Hier regt Herr Schulz an, auf ein anderes Material umzusteigen, da die Kupferringe immer wieder gestohlen werden.
Zu dem bereits am Morgen verliehenen, gemeinsam mit dem DSM ausgelobten Förderpreis spricht sich Herr Schulz für eine zukünftige Ausweitung der infrage kommenden Kandidaten aus. So könnten in einer nächsten Runde Promotionsarbeiten begutachtet werden.
Zum Thema der Satzungsänderung des DSM bemerkt Herr Schulz, dass eine missliche Folge der Verkleinerung des Stiftungsrates der Verlust des Stimmrechts des Fördervereins in diesem Gremium ist. Dieser genießt in Zukunft nur noch Gastrecht im Stiftungsrat, dafür ist er im neu geschaffenen Museumsbeirat allerdings mit Sitz und Stimme vertreten.
Die Sanierung und Unterhaltung der Museumsflotte wird auch in Zukunft eine herausfordernde Aufgabe aller Beteiligten sein, auch des Fördervereins.

TOP 2 Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 06.05.2023
Im Protokoll der letzten Mitgliederversammlung muss eine Änderung vorgenommen werden. In der Einleitung zum Protokoll fehlt bei der Auflistung der Vorstandsmitglieder der Name von Dr. Matthias Fonger, dem stellvertretenden Schriftführer.
Mit dieser Anmerkung wird das Protokoll einstimmig genehmigt und Herr Schulz dankt Herrn Rebstock als Schriftführer und Frau Siliamova als Protokollantin für ihre Arbeit.

TOP 3 Genehmigung der Tagesordnung der Mitgliederversammlung vom 04.05.2024
Da es keine Änderungsvorschläge zur Tagesordnung gibt, gilt diese als genehmigt.

TOP 4 Bericht über die Arbeit und die weiteren Vorhaben des Museums durch das Direktorium des DSM, Frau Prof. Dr. Schilling
Frau Prof. Dr. Schilling beginnt ihren Vortrag mit einem der wichtigsten Ereignisse dieses Jahres für das Museum. Am 17.07.2024 eröffnet um 17:00 Uhr die neue Ausstellung im Bangertbau „Schiffswelten – Der Ozean und wir“. Der Förderverein ist eingeladen, die Ausstellung schon einen Tag vor dem offiziellen Eröffnungstermin am 16.07.2024 zu besuchen. Im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung erhalten die Anwesenden außerdem die Möglichkeit, am Sonntag einen Blick in die „Baustelle Ausstellung“ zu werfen.
Im Zentrum der neuen Ausstellung steht das Schiff in der Moderne. Es wird die Forschung in, am und mit dem Schiff demonstriert. Dabei geht es sowohl um das Arbeiten auf Schiffen wie auch um die Physik von Schiffen. Besonders bei Letzterem soll die Arbeit mit Schülern stattfinden. Viele der Objekte konnten dank der Unterstützung des Fördervereins für die neue Dauerausstellung vorbereitet werden, wie zum Beispiel die Vitrine für den Gezeitenrechner oder die Fahne der Heizer und Kohlenschieber. Da ein Museum von der Kommunikation lebt und für die Bildungsarbeit die Zusammenarbeit mit Schülern besonders wichtig ist, dankt Frau Prof. Schilling auch für die Förderung der „Familienkisten“.
Das DSM sei das erste Museum der Welt, dass ein Schiff ins Innere setzt und nachbaut. Für die Forschungsschiffinstallation ist das DSM noch auf der Suche nach einem geeigneten Namen. Frau Prof. Schilling bittet deshalb die Anwesenden um Mithilfe. Bis zum 15.06.2024 können Interessierte per E-Mail ihre Vorschläge einreichen. Der Namensgeber wird dann zur Schiffstaufe eingeladen. Vormerken sollte man auch die Termine 18.07.2024, an dem Tag ist der Eintritt frei, und den 19.07.2024, wenn das Museum bis 22 Uhr geöffnet hat.
Frau Schilling weist aber auch darauf hin, dass leider für eine Reihe von Themen kein Platz im Bangert-Bau war. Diese sehr wichtigen Themen wären sehr gut im Scharoun-Bau aufgehoben. Dazu gehören z.B. die Passagierschifffahrt, die Marine, Yachten oder die Navigation. Leider reichen aber die für die Sanierung des Scharoun-Baus bereitgestellten Mittel noch nicht aus. Zu einem Teil der genannten Themen gibt es aber woanders Ausstellungen, an denen das DSM beteiligt ist. Frau Prof. Schilling nennt hier die Ausstellung „Points of View“ im Hafenmuseum in Bremen.
In ihrer PowerPoint-Präsentation zeigt Frau Prof. Schilling für den Bereich Kommunikation drei Felder für geplante Vorhaben: Das wäre zum einen die Arbeit mit Zeitzeugen, wozu die Interviews mit Gastarbeitern gehören. Ein weiteres Feld ist die Nachwuchsgewinnung. Die erfolgreiche Azubi-Regatta für die maritime Wirtschaft soll fortgesetzt werden. Auch hier hat der Förderverein das DSM finanziell unterstützt. Und im Bereich der Inklusion kognitiv beeinträchtigter Besucher sind neben dem Besucherführungssystem, das ebenfalls vom Förderverein unterstützt wurde, eine Reihe weiterer Maßnahmen geplant.
Danach geht Frau Prof. Schilling noch kurz auf die im April stattgefundene Evaluierung ein. An zwei Tagen war die Evaluierungskommission im Haus. Es gab als erstes Feedback viel Lob, zum Beispiel für die neue Grundsatzausrichtung des Hauses. Sowohl das Team wie auch das Direktorium wurden für die Vorbereitung und Organisation des Ablaufs gelobt. Diskussionen gab es zur Einordnung der Digitalisierung. Und natürlich wurde die Frage nach der weiteren Entwicklung des Scharoun-Baus

gestellt. In diesem Zusammenhang erklärt Frau Prof. Schilling auch die von Herrn Schulz erwähnte Verkleinerung des Stiftungsrats. Die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geforderte Kürzung musste demnach auch vor dem Hintergrund der Evaluierung umgesetzt werden. Jetzt gilt es, den mehrstufigen Prozess der endgültigen Entscheidung abzuwarten. Dabei betont Frau Prof. Schilling, wie wichtig es sei, dass alle hinter dem DSM stehen, das den Rückenwind auch von den Mitgliedern des Fördervereins braucht.
Herr Schulz dankt im Anschluss an ihren Vortrag Frau Prof. Schilling für die überzeugende Präsentation, und da es keine Fragen gibt, leitet er zum nächsten Tagesordnungspunkt über.

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 110 für die Mitgliederversammlung angemeldet haben. Mit fast 60 Anmeldungen stoßen auch das Rahmenprogramm am Nachmittag (Besuch der Bremischen Bürgerschaft und des Hauses Schütting in Bremen) und mit ebenfalls 60 Anmeldungen der Baustellenbesuch im Bangert-Bau am Sonntag auf Interesse bei den Mitgliedern. Dieser Baustellenbesuch ermöglicht es den Teilnehmern, einen ersten Blick in die im Aufbau befindliche neue Dauerausstellung zu werfen.
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 2023 noch 2.015 Mitglieder, waren es ein Jahr später nur noch 1.930 Mitglieder. Damit reduziert sich auch das Beitragsaufkommen von 28.103 Euro auf etwas über 27.000 Euro für 2024, wobei noch nicht alle Mitglieder bezahlt haben. Vergleicht man die Mitgliederzahl von Anfang dieses Jahres mit dem aktuellen Stand, gibt es einen weiteren Rückgang auf 1.917 Mitglieder. Dieses Jahr sind nur zwölf neue Mitglieder dem Verein beigetreten; dem stehen 52 Austritte gegenüber.
Herr Rebstock versucht nach wie vor, die Beweggründe für den Austritt aus dem Förderverein zu eruieren. Dazu müsste er aber die entsprechenden Informationen erhalten, was leider nicht immer der Fall ist. Die folgende von ihm erstellte Statistik sei deshalb mit Vorbehalt zu betrachten:
14 % der Mitglieder kündigten altersbedingt;
25 % sind leider verstorben;
19 % mussten aus dem Bestand gelöscht werden, weil sie unbekannt verzogen oder mit ihren Beiträgen im Rückstand waren;
22 % haben diverse Gründe (z.B. kein Interesse mehr);
etwas mehr als 2 % sind unzufrieden mit dem DSM oder dem Verein;
die übrigen 18 % haben keine Gründe angegeben.
An dieser Stelle appelliert Herr Rebstock an alle Mitglieder (vor allem die abwesenden), Änderungen der Kontaktdaten mitzuteilen. Dies würde auch Portokosten sparen, die mit den unnötigen Postrückläufern verbunden sind. Da sich E-Mail-Adressen auch bei Umzügen meist nicht ändern, würde sich Herr Rebstock freuen, wenn zu den ca. 600 bekannten Adressen noch weitere hinzukommen würden. Dann könnten die Fördervereinsmitglieder auch besser informiert werden, weil sie den monatlichen Newsletter des DSM erhalten würden.
Herr Rebstock beendet seine Ausführungen mit dem Ausblick auf die nächste Mitgliederversammlung, die für den 3. Mai 2025 geplant ist. Wenn der jährliche Standortwechsel sich fortsetzt, würde man dann wieder im Conference Center Sail City zusammenkommen.

TOP 6 Rechnungslegung für das Jahr 2023 durch den Schatzmeister, Herrn Prof. Krämer

Herr Prof. Dr. Krämer, der letztes Jahr in das Amt des Schatzmeisters gewählt wurde, erklärt zu Beginn seines Vortrags, dass die Zahlen für 2023 insgesamt gut aussehen. Das auf der Passivseite der Bilanz ausgewiesene Vereinskapital und da-

Das diesjährige Rahmenprogramm beinhaltete eine Exkursion nach Bremen mit Besichtigungen der Bremischen Bürgerschaft und des Schütting (hier im Bild). (Foto: Bernd Schumann)

mit das Vermögen der Stiftung weist insgesamt 1.339.921,04 Euro aus, wovon der größte Teil für genehmigte Förderanträge des DSM reserviert ist. Hier nennt Herr Prof. Krämer stellvertretend das Großprojekt „Sanierung Grönland“ und die Vitrine für den Gezeitenrechner.

Die Gewinn- und Verlustrechnung endet mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 77.391,42 Euro. Bei den dazu führenden Erträgen kommt ein großer Anteil von den Mitgliedern des Fördervereins. Die Vereinsmitglieder haben über Mitgliedsbeiträge (27.376,00 Euro) und Spenden (17.358,11 Euro) zum positiven Ergebnis des letzten Jahres beigetragen. Bei den von Nichtmitgliedern geleisteten Spenden ist in erster Linie der von der Kreye-Stiftung übergebene Scheck in Höhe von 200.000 Euro zu erwähnen.

Wie wichtig diese Spenden für den Verein sind, sieht man, wenn man die Ausgabenseite näher betrachtet. Obwohl die Verwaltungsausgaben mit insgesamt 31.837,30 Euro unter dem Vorjahresniveau lagen, könnten sie nicht über die Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen finanziert werden. Prof. Krämer unterstreicht deshalb noch einmal, wie wichtig die Spenden für die Aufrechterhaltung des Fördervereins sind.

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

Herr Harald Krämer berichtet über das Ergebnis der Prüfung der Buchführung und der Jahresrechnung 2023, die von ihm und Herrn Keweloh vorgenommen wurde (Herr Keweloh ist entschuldigt abwesend). Die Prüfung wurde am 4. und 10. April 2024 durchgeführt. Alle gewünschten Aufklärungen, Nachweise und Unterlagen wurden bereitwillig vom Schatzmeister und von Herrn Rebstock erbracht. Der Schatzmeister hat bestätigt, dass in der vorgelegten Buchhaltung und der Jahresrechnung alle Vermögenswerte, Verpflichtungen, Wagnisse und Abgrenzungen berücksichtigt sowie sämtliche Aufwendungen und Erträge enthalten sind. Es wurden eine Kassenaufnahme durchgeführt, die vorgelegten Buchungsunterlagen und Belege in Stichproben geprüft. Insbesondere wurden die Einstellung und Abwicklung der Reservierungen für genehmigte Förderanträge des DSM mit den Vorstandsprotokollen abgeglichen.

Die Prüfung ergab keinerlei Beanstandungen. Alle Geschäftsfälle wurden nach einem ausreichend gegliederten Kontenplan 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. Beide entsprechen den gesetzlichen Vorschriften.

TOP 8 Entlastung des Vorstands

Der Rechnungsprüfer, Herr Harald Krämer, dankt dem bisherigen Vorstand für seine Arbeit und stellt den Antrag auf Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023. Es erfolgt die Abstimmung: Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: der Vorstand. Damit ist der Vorstand entlastet.

TOP 9 Wahl der Rechnungsprüfer

Die bisherigen Rechnungsprüfer haben sich im Vorfeld der Mitgliederversammlung bereit erklärt, auch weiterhin für diese Aufgabe zur Verfügung zu stehen. Es erfolgt daher die Abstimmung für Herrn Krämer und Herrn Keweloh: Gegenstimmen: keine; Enthaltungen: je eine.

Herr Schulz bedankt sich für das Abstimmungsergebnis und fragt Herrn Krämer, ob er die Wahl annehme, was er bestätigt. Herr Keweloh hatte dies bereits vor der Versammlung für den Fall seiner Wiederwahl erklärt. Damit sind die Herren Keweloh und Krämer als Rechnungsprüfer gewählt.

TOP 10 Bericht und Diskussion zur geplanten Beitragserhöhung ab 01.01.2025

Herr Schulz geht zunächst noch einmal auf die finanzielle Situation des Vereins ein. Wie bereits von Herrn Prof. Dr. Krämer in seiner Rechnungslegung deutlich gemacht, weist Herr Schulz auf die Diskrepanz zwischen Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen (ca. 27.000 Euro) und Mitgliederspenden (ca. 18.000 Euro) und den diesen gegenüberstehenden Ausgaben hin. Damit ist der Verein auf die Unterstützung seitens der Kreye-Stiftung angewiesen.

Betrachtet man die Höhe der Mitgliedsbeiträge im Verlauf der letzten 35 Jahre, so gab es hier keinerlei Bewegung. Gleichzeitig sei der Lebenshaltungskosten-Index um 130 % gestiegen. Vergleicht man die Mitgliedsbeiträge des Fördervereins mit denen anderer Vereine in Bremerhaven, so liegen sie auch bei diesem Vergleich im unteren Bereich (das Kuratorium hat einen Beitrag von 35 Euro pro Person). Hinzu käme die sehr differenzierte Beitragsstruktur. Die Staffelung der Mindestbeiträge reicht dabei von 10 Euro für Studenten, Rentner und Arbeitslose bis zu 100 Euro für juristische Personen.

Aus dem Publikum wird gefragt, wie denn die vom Vorstand angedachte Erhöhung der Mitgliedsbeiträge konkret aussehen soll, woraufhin Herr Schulz antwortet, dass seiner Meinung nach ein 100-prozentiger Aufschlag notwendig sei.

Für die Erhöhung ist nach der Satzung ein Beschluss des Vorstands erforderlich. Diesen Beschluss werde man in einer der nächsten Vorstandssitzungen fassen.

TOP 11 Verschiedenes

Fragen aus dem Publikum befassen sich einerseits mit dem Außenbild von Museum und Hafen. Dabei ist aufgefallen, dass immer noch alte Fotos mit der Seute Deern benutzt werden. Herr Joppig, der am DSM für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig ist, bedankt sich für die Hinweise und verspricht, dem nachzugehen. Frau Prof. Dr. Schilling erklärt dazu, dass eine Projektgruppe, in der man mit der BEAN, der Besitzerin des Außengeländes, zusammenarbeitet, mit der Gestaltung des Hafengeländes befasst ist. Dazu gehört u.a. auch die Erneuerung der Beschilderung.

Eine andere Frage gilt dem Stand im Projekt Najade. Herr Schulz erklärt dazu, dass hier ausreichende Informationen fehlen, aber angesichts der finanziellen Verhältnisse der Nachbau wohl eher nicht stattfinden wird.

Ein Fördervereinsmitglied bekundet im Hinblick auf die geplante Beitragserhöhung, dass er und seine Frau gern bereit sind, statt der derzeit 20 Euro zukünftig 40 Euro zu zahlen, die immer noch angemessen sind.

Damit ist auch dieser Tagesordnungspunkt erledigt und Herr Schulz dankt allen Anwesenden für ihr Erscheinen und schließt die Mitgliederversammlung um 12:15 Uhr.

Bremerhaven, 26.06.2024

Jörg Schulz	*Barbara Siliamova*
Vorsitzender	*Protokollführerin*

Stefan Schorr

Der Ewer mit dem schönsten Hintern

Einst machten Ewer den größten Teil einer stattlichen Flotte kleiner Frachtsegler auf der Elbe aus. Wenige Dutzend haben bis heute überlebt. Der Besanewer JOHANNA erinnert besonders authentisch an die Zeit der Frachtschifffahrt.

„Klar zur Wende? Ree.“ Schiffer Achim Elfers drückt die 4,5 Meter lange, massive Holzpinne nach Backbord. Sanft, aber bestimmt, dreht der Bug der JOHANNA nach Luv. Jager, Klüver und Fock kommen back, werden übergeholt, und weiter kreuzt der Besanewer an diesem sonnigen Oktobertag mit dem Flutstrom elbaufwärts. Spaziergänger am Ufer von Stadersand bleiben zum Fotografieren stehen, erinnert der Anblick der unter Vollzeug laufenden, über 120 Jahre alten Gaffelketsch doch an längst vergangene Zeiten.

Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts machten die Ewer mit ihren flachen Rümpfen und den Seitenschwertern den Hauptteil der Flotte kleiner Frachtsegler auf der Elbe aus. Gemeinsam mit Heckschiffen, Segelschuten, Loggern und Schonern sicherten sie den Warentransport zwischen Hamburg und den niederelbischen Marschen. Baumaterial aus den Ziegeleien der Unterelbe wurde ebenso nach Hamburg gesegelt wie Obst und Gemüse aus dem Alten Land oder auch mal größere Gepäckstücke. Ab 1900 entstanden die ehemals aus Holz gebauten Ewer zunehmend

Diese und die folgenden fünf Abbildungen: Impressionen des Besanewers JOHANNA.
(Alle Fotos zu diesem Beitrag: Stefan Schorr)

in Kompositbauweise, bevor für die kompletten Rümpfe Stahl verwendet wurde.

Die Geschichte der auf der Elbe kreuzenden JOHANNA beginnt 1902. Da beauftragt der Elbschiffer Heinrich Vöge aus Barnkrug den Elmshorner Schiffbauer Johannes Thormählen mit dem Bau eines Besanewers. Der Rumpf wird überwiegend aus Eisenplatten zusammengenietet, der flache Boden jedoch wie ehedem aus massivem Nadelholz gezimmert. Die Schiffer vertrauen dem Holzboden noch mehr. Für die kleineren Werften bietet diese Kombination außerdem den Vorteil, dass die älteren Schiffszimmerleute noch weiter beschäftigt werden können.

1903 läuft der Ewer vom Stapel. Er wird nach Vöges Frau HERTHA benannt. Zwei Mann Besatzung segeln die knapp 19 Meter lange Gaffelketsch. Vöge ist – wie damals üblich – zugleich Eigentümer und Schiffer. Als zweiten Mann hat er einen Knecht oder Jungen für die „niederen Arbeiten“ mit an Bord. Bereits nach neun Jahren verkauft Heinrich Vöge den Ewer für 6.000 Mark nach Abbenfleth weiter.

Ab 1918 gehört die HERTHA dann für über 30 Jahre lang der Familie Wehlen aus Stade. Sie segelt häufig Salz von der Stader Saline nach Hamburg und lässt Ende der 1920er-Jahre die Masten des immer unwirtschaftlicheren Schiffs entfernen. 1928 wird ein 28 PS starker Zwei-Zylinder-Glühkopfmotor der Hanseatischen Motoren-Gesellschaft (HMG) in Hamburg-Bergedorf eingebaut. Mit beträchtlichem Lärm schippert der Ewer, der nun als Binnenschiff registriert ist, fortan über die Elbe.

1950 soll ein Schiffer aus Hechthausen die HERTHA erworben und in INGEBORG umgetauft haben, bevor er sie 1954 nach Wilster weiterverkaufte. Von dort aus wird der Frachtewer im Warenverkehr auf der Elbe und den Nebenflüssen genutzt. Bis zur großen Sturmflut.

In der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1962 gerät die INGEBORG im Elmshorner Hafen auf einen Pfahl und wird am Holzboden schwer beschädigt. Das bedeutet das endgültige wirtschaftliche Aus. „... für 3000 Mark verkaufte der letzte Schiffer den Ewer (...) an die Werft von Brock-

möller, wo er fortan als Vorleger diente und Rost ansetzte“, schreibt der Schifffahrtsjournalist Joachim Kaiser 1977 in seinem Buch „Segler in der Zeitenwende“ (siehe Hintergrundinformationen am Ende des Artikels). Zwölf Jahre lang liegt die Ingeborg als Werftprahm im Glückstädter Hafen.

In Glückstadt ist der Ewer auch heute gestartet. Vom Gaffeltreffen „Rhinplate Rund“ wird elbaufwärts zum Liegeplatz im Finkenwerder Kutterhafen gesegelt. Die Stammcrew und ihre Gäste sind bester Laune und meistern eine um die andere Wende. Die heutigen Einzelbucher erhalten an Bord einen Einblick in die traditionelle Seemannschaft. Sie durften beim Segelsetzen von Hand ebenso wie jetzt in den Wenden beim Bedienen der Seitenschwerter mit ihren Ketten und Taljen helfen. Wer möchte, kann – unter Aufsicht – die Johanna gar mit der langen Pinne selbst steuern.

Egon Heinemann findet den Ewer 1974 in Glückstadt, als er nach einem geeigneten Museumsschiff für seinen Verlag Chronik der Seefahrt sucht. Die Ingeborg ist das letzte Schiff ihrer Art auf der ganzen Elbe, das noch weitgehend im alten Bauzustand belassen und recht gut erhalten ist. Der Verleger kauft den Ewer für 4.000 DM und lässt ihn von Glückstadt zur Motorenwerkstatt von Richard Schlegel in Heiligenstedten an der Stör schleppen. Nachdem der Glühkopfmotor wieder laufbereit ist, fährt die Ingeborg aus eigener Kraft nach Hamburg.

1975 wird dort eine Werft gefunden, die sich an die Restaurierung des Ewers herantraut. Günter Muche hat die ehemalige Jastram-Barkassenwerft in Allermöhe an der Dove Elbe für vielseitige Restaurierungsarbeiten gut eingerichtet. Er beginnt mit der gewissenhaften Beseitigung der Alterungsschäden und nachträglichen Umbauten, wie etwa dem Steuerhaus achtern.

1978 ist im „Piekfall. Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs“ zu lesen: „Gut 50 Jahre Seefahrtsgeschichte wurden auf der Allermöher Werft vom Stapel gelassen. In vierjähriger mühevoller Kleinarbeit restaurierten die Arbeiter der Werft im Auftrag des Hamburger Verlages ‚Chronik der Seefahrt’ den 1903 gebauten Besanewer. Die Ehefrau des Verlegers Egon Heinemann taufte das Schiff auf ihren Vornamen Johanna.“

Der hölzerne Schiffsboden wurde ebenso wiederhergestellt wie die Eisenbeplattung. Luken und Decksaufbauten, Masten, Seitenschwerter, Takellage und Segel wurden neu gefertigt. Der ehemalige Lastraum des Ewers wurde mit Holz ausgekleidet und als kleines Museum für die Elb-, Binnen- und Küstenschifffahrt hergerichtet. Warum ein Verleger so etwas tut? „Wir geben viele Bücher über die Segelschifffahrt heraus. Ich wollte mit diesem Stapellauf zeigen, daß wir nicht nur in der Theorie die Geschichte der alten Segler unterstützen“, wird Heinemann seinerzeit zitiert.

1976 hat Heinemann gemeinsam mit Wolfgang Friederichsen, Joachim Kaiser, Uwe Kutzner, Volkwin Marg und Michael Thönnessen den Verein Museumshafen Oevelgönne gegründet. Selbstverständlich hat sein Ewer nun einen Liegeplatz im Museumshafen, der 1977 als erster in Deutschland eröffnet wurde. Von hier aus segelt die Johanna von Neumühlen auf Elbe und Ostsee, bis Egon Heinemann 1984 stirbt.

„Seit 1978 ist Johanna also wieder unter Segeln“, sagt Schiffer Achim Elfers. „Das ist jetzt schon deutlich länger als in ihrem früheren Leben als Frachtschiff.“ Darüber hinaus zählt sie bis

heute zu den am konsequentesten restaurierten Ewern, von denen nur wenige Dutzend erhalten geblieben sind. „Sie ist etwas breiter gebaut als die Ewer, die durch die Schleuse der Stör passen mussten“, erklärt Elfers. „Dadurch hat sie für mich den schönsten Hintern aller Ewer.“

Die Johanna weckt Mitte der 1980er-Jahre das Interesse einiger Mitarbeiter von Radio Bremen, die im Museumshafen Oevelgönne nach geeigneten Schiffen für geplante Dreharbeiten suchen. Erskine Childers Spionageroman „Das Rätsel der Sandbank“ soll als Fernsehserie verfilmt werden. Achim Elfers, Jahrgang 1958, ist in den vergangenen Jahren unter anderem auf der Rosinante, der niederländischen IJssel-Aak von Ilo von Waltershausen gesegelt. Die beiden Freunde bekommen mit, dass die Johanna gut in die Ansprüche der Fernsehleute passt.

Von Waltershausen wendet sich mit Blick auf die für die Dreharbeiten in Aussicht gestellte Charter des Ewers an Heinemanns Erben und kauft das Schiff von ihnen. Gedreht wird in Tetenbüll auf Eiderstedt, Brunsbüttel, auf Norderney und natürlich im Watt. Als Cormoran taucht die Johanna gleich in der Anfangsszene der 1985 erstausgestrahlten TV-Serie auf. „Ich hol Schenkel und die anderen. Wir hol’n den rein. Der schafft das nie.“ Achim Elfers erinnert sich noch genau an seinen Text, den er auf dem Vorschiff des Ewers sagt, als sich Arthur Davies im stürmischen Wetter mit seiner Dulcibella nach Bensersiel durchkämpft.

„200 Mark Gage habe ich damals für die drei Sätze bekommen“, erzählt er, „als Besatzung bekamen wir täglich 37 Mark und als Komparse konnten noch 50 obendrauf kommen.“ Die Charter bildet für den Eigner von Waltershausen den Grundstock für einen umfangreichen Werftaufenthalt. Gleich nach den mehrmonatigen Dreharbeiten wird auf der Eckmanns Werft in Finkenwerder der undichte hölzerne Schiffsboden abgetrennt. Ein Teil davon ist heute noch im Museum für Hamburgische Geschichte zu sehen. Aus Stahlplatten wird eine komplett neue Bodensektion erstellt und angeschweißt.

Der erste Glühkopfmotor der Johanna kann im Schaudepot des Hamburger Hafenmuseums am Hansa-Hafen betrachtet werden. Er wird damals durch einen Zwei-Zylinder-Zweitakt-Dieselmotor der Motorenfabrik Darmstadt GmbH (MODAG) ersetzt, der mit seinen 50 PS noch immer nicht besonders üppig dimensioniert ist. Sein Motorfundament reicht bis zum Podest des Kaminofens im ehemaligen Laderaum. Bei Bedarf kann die Maschine bis in die Messe gezogen und über die Ladeluke aus dem Schiff gehoben werden.

1986 gründet Ilo von Waltershausen den Verein „Segelnde Museumsschiffe Hamburg e.V.“ und ist fortan regelmäßig mit Kindern und Jugendlichen auf der Ostsee, im deutschen Watt und auf der Elbe unterwegs. Achim Elfers segelt nach einer Pause ab 1996 wieder vermehrt auf der Johanna. Im November 2002 verkauft von Waltershausen seinen Ewer altersbedingt an die Stiftung Hamburg Maritim. Als Betreiberverein wird 2003 der „Freunde des Besanewer Johanna e.V.“ gegründet. „Es ist gut, das mit einem großen Verein machen zu können“, sagt Elfers. Der selbstständige Schlossermeister aus Achim bei Bremen ist seit der Zeit Schiffer der Johanna. Wäre es mein privates Schiff, wäre ich vielleicht bei manchen Dingen pingeliger. Aber Hauptsache ist doch, dass wir gut in Fahrt sind und Johanna als Kulturgut erhalten.“ Gerade

Elfers Eigenschaft, an Bord „Fünfe gerade sein lassen zu können“, wird im Verein geschätzt. Der hat aktuell rund 80 Mitglieder, die Hälfte Frauen. Etwa 35 fahren aktiv als Crewmitglieder, der harte Kern besteht aus zehn bis fünfzehn Leuten.

Es wird langsam dunkel auf der Elbe. Zeit, sich unter Deck umzusehen. In der kleinen Achterkajüte lebt von jeher der Schiffer. Zwei seitliche Kojen, feste Bänke und ein kleiner Tisch finden hier ebenso Platz wie ein Holzofen. Moderne Ergänzungen sind GPS, Funkgerät und AIS. Im Heck sind zwei kleine Fenster, durch die auch die Verzierung am Ruderkopf zu sehen ist.

Mittschiffs verbirgt sich unter der verschalkten Abdeckung ein gemütlicher Aufenthaltsraum. Anders als auf vielen anderen ehemaligen Arbeitsseglern, die als Traditionsschiffe Gästefahrten für den Schiffserhalt unternehmen, wurden hier keine Kammern eingebaut. Die offene Gestaltung und der grobschlächtige Holzboden vermitteln einen authentischen Eindruck des ehemaligen Laderaums. Es ist schummerig unter Deck, gibt es doch kein fest installiertes elektrisches Licht. „Das ist eine Glaubensfrage“, sagt Elfers.

Überall stehen Petroleumlampen und Kerzenständer als Lichtquellen. Auf den Seekisten am niedrigen Tisch liegen Schaffelle, und an den Wänden hängen noch alte Fotos aus der Zeit, als die Johanna das kleine Schifffahrtsmuseum enthielt. Auf den beiderseits vorhandenen Sitzbänken lassen sich gemütliche Abende mit Blick auf den Kaminofen verbringen. An hier gefeierte Partys erinnert sich so mancher Traditionsschiffer noch Jahre später gerne. Zu späterer Stunde bieten die Sitzbänke sechs Schlafplätze.

Weiter nach vorne befindet sich an Steuerbord ein stilvolles Bad mit Badewanne – ein Luxus, von dem die Besatzungen der Frachtschiffzeit nicht zu träumen wagten. Unter dem flacheren Teil des Decks hindurch gelangt man in die Kombüse. Der massive Herd wird mit Holz befeuert. Im Logis im Vorschiff, der früheren Kammer des Schiffsjungen, gibt es zwei Kojen für Crewmitglieder.

Der Eigner der Johanna, die Stiftung Hamburg Maritim, wirbt mit der „familiären Atmosphäre an Bord des liebevoll restaurierten, kleinen Frachtenseglers“. Der Ewer bietet wahrlich einen eindrucksvollen Blick zurück in die Zeit der Frachtschifffahrt. Die Johanna kann für private Feiern oder Firmenveranstaltungen gechartert werden. Bis zu 25 Tagestörns pro Jahr tragen zum Erhalt des Schiffes bei.

Im Sommer bricht die ehrenamtliche Crew schon mal zum gemeinsamen Törn auf. Die Wintermo-

nate werden jedes Jahr für die notwendigen Arbeiten am Schiff und die Fortbildung der Crewmitglieder genutzt. In Lehrgängen werden diese auf die Prüfungen zum Sportbootführerschein See oder das UKW-Funkbetriebszeugnis vorbereitet. Weitere aktive Helferinnen und Helfer sind jederzeit ebenso gerne gesehen wie potenzielle (Nachwuchs-)Schiffer.

2023 war ein ganz besonderes Jahr für die JOHANNA und ihren Betreiberverein: Der Besanewer konnte seinen 120. Geburtstag, der Verein sein 20-jähriges Jubiläum feiern. Der hier mögliche Blick in die Vergangenheit, als auf der Elbe noch Frachtschifffahrt mit Ewern betrieben wurde, ist wahrlich eine Erfolgsgeschichte.

JOHANNA

Schiffstyp:	Frachtewer (Besanewer), als Gaffelketsch getakelt
Baujahr:	1903
Bauwerft:	Johannes Thormählen, Elmshorn
Baumaterial:	Stahl (ehemals war der Rumpf aus genieteten Eisenplatten und sein Boden aus Nadelholz)
Heimathafen:	Finkenwerder Kutterhafen Hamburg
Eigner:	Stiftung Hamburg Maritim
Betreiber:	Freunde des Besanewer JOHANNA e.V.
Länge über alles:	24,00 m
Rumpflänge:	18,62 m
Breite über alles:	4,76 m
Tiefgang:	1,20 m
Vermessung:	35 BRT
Segelfläche:	165 m², verteilt auf sieben Segel
Maschine:	50 PS Zwei-Zylinder-MODAG-Diesel
Anzahl Besatzung:	4
Kojen:	Je zwei in Logis + Achterkajüte für die Crew; sechs Gästekojen im Lastraum
Tagesgäste:	maximal 16
WC:	1

Website

https://ewer-johanna.de

Hintergrundinformationen

Der ehemalige Journalist, Kapitän und Schifffahrtsexperte Joachim Kaiser hat vor fast 50 Jahren zwei Bücher mit Biografien der hölzernen Ewer und der kleinen stählernen Frachtsegler veröffentlicht. Bis heute vermitteln die beiden Bände umfangreiches Wissen über die Schiffe mit originalen Bauzeichnungen, Detailskizzen, zeitgenössischen Fotografien, umfassenden Beschreibungen und Erklärungen. Ferner gewähren sie Einblicke in die Arbeits- und Lebensweise dieser Epoche. Mit etwas Glück sind die Bücher noch antiquarisch zu finden:

Joachim Kaiser: Segler im Gezeitenstrom. Die Biografie der hölzernen Ewer mit kolorierten Federzeichnungen von Christian Hadenfeldt. Chronik der Seefahrt, Verlag Egon Heinemann, Norderstedt 1974, ISBN 3-87321-968-9;

Joachim Kaiser: Segler in der Zeitenwende. Biografie der kleinen stählernen Frachtsegelschiffe (1880–Gegenwart). Chronik der Seefahrt, Verlag Egon Heinemann, Norderstedt 1977, ISBN 3-87321-946-8.

Bereits 1932 veröffentlichte Hans Szymanski „Der Ever der Niederelbe“ als Band IX der „Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte“. Das als „Der Szymanski“ bekannte, über 400 Seiten mächtige Werk beschreibt Bau, Betrieb und Restaurierung eines Ewers. Die technischen wie soziologischen Eigenheiten der Kleinschifffahrt im norddeutschen Niederelbebereich werden in diesem reich bebilderten Buch ebenso behandelt. Es ist unter dem (verfälschten) Titel „Die Ewer der Niederelbe“, ISBN 978-3-86195-191-9, als (hochpreisiger) Reprint zu bekommen.

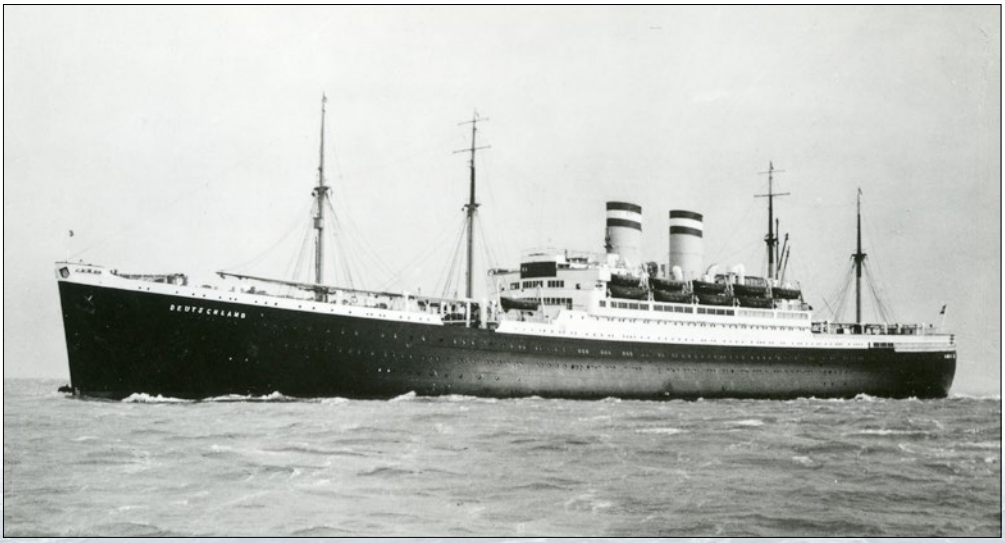
Die zehnteilige TV-Serie „Das Rätsel der Sandbank“, in der die JOHANNA als Ewer CORMORAN mitwirkt, ist seit 2008 in einer Box mit vier DVDs erhältlich. Seit 2018 ist außerdem eine DVD-Gesamtedition zu haben, die neben der Serie auch einen Drehbericht und den Fernsehfilm enthält, der am 28. Juli 1987 erstausgestrahlt wurde. Dieser ist alternativ beim Mitschnitt-Service von Radio Bremen bestellbar.

■ Christian Ostersehlte

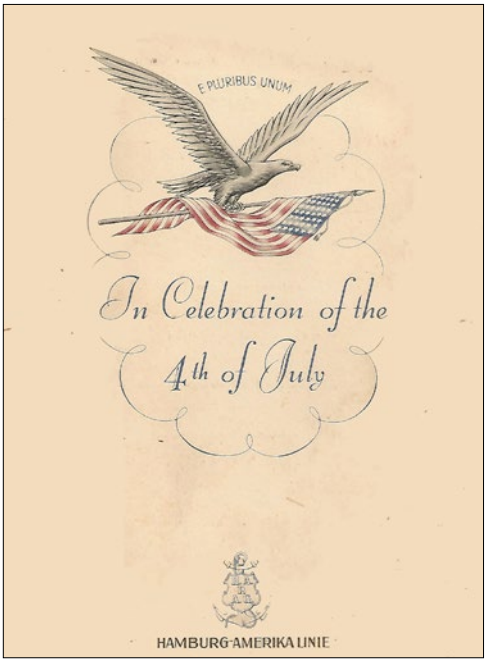
US-Nationalfeiertag auf See (1935)

Am 4. Juli 1776 erließ der Kontinentalkongress in Philadelphia die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika. Doch musste die Loslösung von der britischen Kolonialherrschaft erst durch einen siebenjährigen Unabhängigkeitskrieg bis 1783 hart erkämpft werden, ehe sich die USA als ein international anerkanntes Staatswesen konstituiert hatten. Seither ist der Independence Day oder auch „Fourth of July" den Amerikanern sehr wichtig und wird entsprechend festlich begangen.

Es lag daher nahe, dass man auch auf Schiffen dessen gedachte. Mittags am 4. Juli 1935 verließ der Passagier- und Frachtdampfer Deutschland (1923/22.337 BRT) der Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) unter Kapitän Heinrich Dau den Hafen von New York mit Cherbourg, Southampton und schließlich Hamburg als Ziel. Eine zweisprachige, deutsch-englische Speisekarte war ohnehin Standard auf deutschen Schiffen auf dem Nordatlantik. Aber an jenem Tag ließ man es sich auf der Deutschland nicht nehmen, zur Feier des Tages den Wappenvogel der USA, den Weißkopfseeadler, mit den „Stars and Stripes" in den Klauen, zusammen mit dem Motto: „In Celebration of the 4th of July" auf der Speisekarte zu konterfeien. Das Musikprogramm bestand aus vier Stücken, darunter „Hail to the Spirit of Liberty" von John Philip Sousa und „Panamericana" von Victor Herbert, die beide um die Jahrhundertwende komponiert worden waren. Eingeschifft an Bord war ein fünfköpfiges Studentenorchester „Kings Men" der renommierten Privatuniversität Tufts College bei Boston. Eine englischsprachige Passagierliste hat sich ebenfalls erhalten und weist neben deutschen und anderen Nationalitäten zahlreiche Namen US-amerikanischer Herkunft auf. Mutmaßlich wird es auch ein entsprechendes Kontingent von Deutschamerikanern gegeben haben. So wusste die HAPAG sehr genau, was sie ihrem zahlenden Publikum schuldig war. Die Speisekarte und die Passagierliste kamen als private Schenkung ans Museum und wurden im März 2024 inventarisiert (Signatur III A 04191 A-016, -017). Die in diesen beiden Archivalien erkennbare, allein schon geschäftlich gebotene Internationa-



Die Deutschland nach ihrem dritten Umbau 1934. (Foto: Hans Hartz/Archiv DSM)



Oben: Titel der Speisekarte vom 4. Juli 1935. (Archiv DSM, Sign. III A 04191 A-016; retuschiert)
Rechts: Titelseite der Passagierliste. (Archiv DSM, Sign. III A 04191 A-017)

lität an Bord eines deutschen Passagierschiffes kontrastierte mit der Tatsache, dass sich seit inzwischen über zwei Jahren zu Hause eine totalitäre Diktatur etabliert hatte. Diese propagierte nun nicht gerade Weltoffenheit, sondern deren Propaganda predigte mit einer eigentümlichen Mischung aus Sentimentalität und Brutalität völkischen Extremnationalismus. Nur zweieinhalb Monate nach der Ausfahrt der DEUTSCHLAND aus New York wurden am 15. September 1935 die berüchtigten Nürnberger Gesetze erlassen, welche juristisch die Judenverfolgung kodifizierten.
Kapitän Heinz Burmester (1909–1991) hat im Spätsommer 1935 als junger Dritter Offizier auf dem Passagiermotorschiff MILWAUKEE der HAPAG in der Adria miterlebt, wie ausgerechnet am Tag des Erlasses der Nürnberger Gesetze die bisherige schwarz-weiß-rote Handelsflagge (seit 1933 ohne die schwarz-rot-goldene Gösch) in einer eigens anberaumten Zeremonie eingeholt und durch die Hakenkreuzflagge ersetzt wurde. 1980 veröffentlichte er einen Artikel darüber (Flaggenwechsel auf hoher See, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 3, 1980, S. 227–232). Der Zwiespalt zwischen einem der üblichen Routine unterworfenen Bordbetrieb und unbehaglich stimmenden zeitspezifischen Ereignissen – ohne, dass man über das Wissen von heute verfügte – schlägt sich in dieser Schilderung eines Zeitzeugen sehr eindrucksvoll nieder.

Erik Hoops

„Schiff ahoi!“

Neue Ausstellung im Bangert-Gebäude mit Taufe des Forschungsschiffes eröffnet

Mit einem kräftigen „Schiff ahoi!“ taufte Anika Hübner, die Ideengeberin des Schiffsnamens, am 17. Juli 2024 die begehbare Installation eines Forschungsschiffes im Bangert-Gebäude auf den Namen DSM Explorer. Mit diesem symbolischen Akt wurde auch die neue Ausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“ des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) nach zweijähriger Bauzeit im Beisein von rund 300 Gästen aus Wissenschaft, Politik, Kultur und Wirtschaft feierlich eröffnet.

Auf 2.800 Quadratmetern präsentiert das DSM im Bangert-Gebäude die Themenbereiche „Schiffbau“, „Schiff und Physik“, „Schiff und Umwelt“, „Schiff und Ausrüstung“ sowie „Forschungsschifffahrt“. Gezeigt werden 2.000 Exponate aus zwei Jahrhunderten, viele von ihnen erstmals überhaupt, darunter auch Leihgaben anderer Häuser.

Im Zentrum der Ausstellung steht die nun getaufte 34 Meter lange und 50 Tonnen schwere Installation eines Forschungsschiffes, die in ihren Dimensionen mit über 1.500 kleinen Schiffsmodellen kontrastiert, von denen die Ausstellungsgäste im Eingangsbereich empfangen werden.

Die neue Ausstellung „Schiffswelten“ widmet sich der vielschichtigen Beziehung des Menschen zu den Ozeanen und ist Ausdruck der inhaltlichen Neuausrichtung des DSM auf die großen Fragen der heutigen Zeit – Klimawandel, Globalisierung und Migration – am Beispiel von Schiffen und Meeren.

Unmittelbar vor der Taufe der Forschungsschiffsinstallation auf den Namen DSM Explorer, v.l.n.r.: Prof. Dr. Barbara Sturm, Vizepräsidentin der Leibniz-Gemeinschaft; Dr. Uta Grund, Referatsleiterin beim Bundesministerium für Bildung und Forschung; Dr. Andreas Bovenschulte, Präsident des Bremer Senats; Detlef Weitz, Gründer des Szenografiebüros chezweitz; DSM-Direktorin Prof. Dr. Ruth Schilling; Melf Grantz, Oberbürgermeister der Stadt Bremerhaven; Matthias Templin, Kaufmännischer Geschäftsführer des DSM; Irene Strebl, Staatsrätin bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft des Landes Bremen und Taufpatin Anika Hübner. (Foto: Ralf Masorat)

Annica Müllenberg

Willkommen in den „Schiffswelten“

Ein Tauchgang in fünf maritime Wissenswelten

Tanker, Kreuzfahrtschiffe, Traditionssegler rollen in einer gigantischen Welle auf die Besuchenden zu. Wer die neue Dauerausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“ im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) betritt, hört in Gedanken sofort Schiffshörner hupen und Planken knarzen und wird direkt an die Pier katapultiert – und damit in die Erlebniswelt Schifffahrt.

Wann immer ich auf das Meer sehe, erspähe ich Schiffe in der Ferne. Gut versetzt zueinander kreuzen sie sich gemächlich. Dass es auf den Ozeanen Stau geben kann wie auf einer Autobahn, erfahre ich in der neuen Dauerausstellung „Schiffswelten – Der Ozean und wir“ im DSM. Die Schau im sanierten Bangert-Gebäude verdeutlicht mir Zusammenhänge aus der Fernsicht und zoomt zu Details zwischen Steuerrad und Maschinenraum.

Ein Schwarm aus Schiffen

Gleich am Eingang schippern sie im Schwarm auf mich zu und laden zum Staunen und Schiffegucken ein. Das Intro aus Hunderten von Wasserlinienmodellen im Maßstab von 1:1.250 macht Eindruck und trumpft mit der ganzen Vielfalt der Schiffe auf.

Bei dieser Parade kommt mir eine Ahnung, wie sehr unser Leben durch die Wasserfahrzeuge bestimmt ist. Ohne Schiffe gäbe es keine Entdeckung der Kontinente, und es wären weit weniger Waren in unseren Supermärkten. Schiffe bestimmen unseren Alltag, faszinieren Alt und Jung, wecken romantische Erinnerungen und verdecken die harte Arbeit an Bord. In dem Schiffsschwarm fahren Fähren neben Containerschiffen und Massengutfrachter hinter Mehrzweckschiffen.

Alle Gefährte stammen aus dem 21. und 20. Jahrhundert, doch es lohnt sich, die Reihen genauer zu scannen. Zwei Ausreißer segeln im Strom mit – zumindest einer davon ist mir sehr vertraut: Die Bremer Kogge aus dem 14. Jahrhundert, deren Original im Nebenhaus steht, behauptet sich selbstbewusst als Miniatur neben den Großen. In

Aus 9.000 Modellen wurden über 1.500 ausgewählt, die nun in der Ausstellung „Schiffswelten“ zu sehen sind. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

eine Nebenvitrine hat sich eine römische Galeere geschummelt, die noch mit Muskelkraft betrieben wurde. Wer sichtet die beiden historischen Stars in der Hadré-Schiffsmodell-Sammlung? Letztere ist übrigens zum ersten Mal öffentlich zu sehen. Aus den 9.000 Exponaten wurden mehr als 1.500 für die große Parade ausgewählt.

Das Tor zur Werft in den „Schiffswelten“

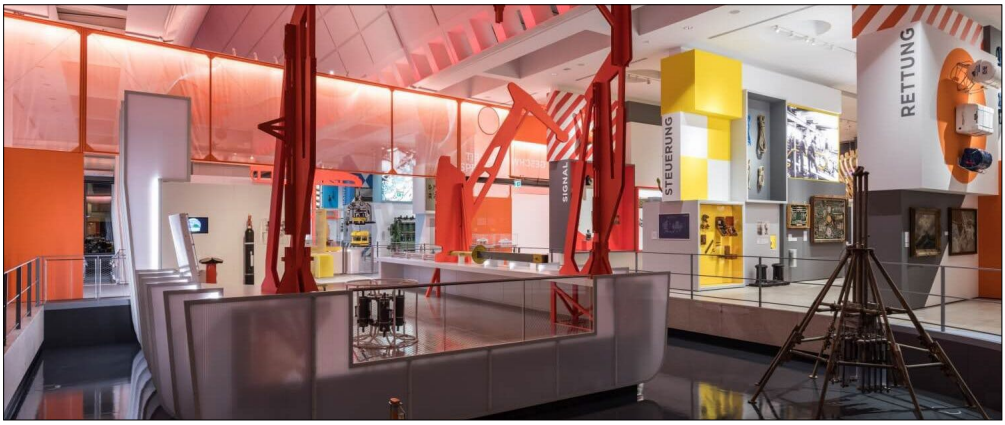
Wer es schafft, dem Welthafen den Rücken zuzuwenden, dem stehen fünf Wissenswelten rund um die Themen „Schiffbau“, „Schiffsausrüstung“, „Umwelt“, „Physik“ und „Forschungsschifffahrt“ offen. Das riesige Werfttor lädt dazu ein, nicht nur einen sonst für viele Menschen verborgenen Arbeitsbereich zu erkunden – ich kann in den „Schiffswelten“ sogar bei den ersten Geburtsstunden im Leben eines jungen Schiffes dabei sein. In der DSM-Werft wird mit den Dimensionen gespielt – inmitten des rostroten Industrie-Charmes fühle ich mich winzig. In der Werft wird gehämmert, geschweißt und genietet – wahre Schwerstarbeit steckt in der Konstruktion eines Schiffes. Und wer hat schon eine Vorstellung davon, wie groß die heutigen Kreuzfahrtliner und Containerschiffe sind? So groß, dass ich den Kopf in den Nacken legen muss.

Ein Skandal und Bananenfett

Im letzten Werftabschnitt wird es feierlich. Der Stapellauf und die Taufe sind prestigeträchtige Ereignisse, bevor es auf See geht. An der Medien-Station ist Platz für ungewöhnliche Side-Facts. Zur Taufe der Kaiserlichen Rennjacht Meteor III sollte am 25. Februar 1902 in New York eigentlich der deutsche Söhnlein-Schaumwein „Rheingold“ verwendet werden. Aber ein Champagner-Importeur tauschte die Flasche heimlich gegen einen französischen Champagner von Moët & Chandon und löste damit einen regelrechten Skandal aus, erfahre ich dort.

Wenige Meter weiter schaue ich auf einen Topf mit einer weichen Masse: Stapellauffett. Das ist wichtig, damit das Schiff gut ins Wasser gleiten kann. Im Zweiten Weltkrieg war in den USA Fett zeitweise ein rares Gut. So auch, als 1941 die SS Cape Look-

Start in die „Schiffswelten“: Hinter der interaktiven Werft steht das Werfttor offen und lädt Gäste dazu ein, die Geburtsstunde eines Schiffes zu erleben. (Foto: Nicole Werner/DSM)



An Bord der DSM Explorer wird Forschungsschifffahrt lebendig. (Foto: Nicole Werner/DSM)

out vom Stapel laufen sollte. Um die Ablaufbahn zu schmieren, fetteten die Arbeiter sie daher stattdessen mit knapp drei Tonnen Bananen ein.

Alle an Bord

In der Mitte des Bangert-Baus behauptet sich das 34 Meter lange Forschungsschiff – in jeder Hinsicht ein Exponat der Superlative. Eigens gebaut für die Ausstellung, ist es das erste Schiff, das im Museum getauft wurde und seither DSM Explorer heißt. Auf drei Decks gibt es für mich enorm viel zu entdecken. Im Laborcontainer kann ich Bohrkerne untersuchen, ein Schiff beladen und in der Lauschecke privaten Momenten von Forschenden zuhören, die an Bord der Polarstern waren. Unbedingt erlaubt ist der Blick in das Tagebuch von Kapitän Fritz Spieß. Ich erfahre, wie es war, als er 1925 nach dem Tod des Expeditionsleiters Alfred Merz in dessen Position nachrückte und fortan bis 1927 für die Deutsche Atlantische Expedition mit der Meteor verantwortlich war.

Früher Schildkrötenrennen – heute Yoga

Wie waren Forschungsexpeditionen früher und wie sind sie heute? An der Medien-Station an Deck kommt leichter digitaler Seegang auf, als ich versuche, die schwankenden Bilder zu verstehen. Ich sehe Aufnahmen und historische Fotografien der vier wichtigen deutschen Forschungsexpeditionen: Gemeint sind die Expeditionen mit den Schiffen Grönland (1868), der Valdivia (1898–1899) und der Meteor (1925–1927) sowie die MOSAIC-Expedition (2019–2020) mit dem Eisbrecher Polarstern. Innerhalb von mehr als 150 Jahren Forschungsschifffahrt hat sich einiges geändert, beispielsweise das Leben an Bord: Früher vertrieb sich die Crew die Zeit unter anderem mit Schildkrötenrennen. Heute gibt es auf der Polarstern für die wenigen freien Stunden ein Solarium, Fitnesscenter, Schwimmbad und Yoga-Kurse. Von der Polarstern-Crew ist via Video zu erfahren, dass Chöre und Bands gegründet wurden und Eisbaden am Nordpol eine besondere Ablenkung ist.

Mit Flaggen grüßen

Wieder von Deck, wage ich nun einen Wissenstauchgang in die Bereiche „Ausrüstung“, „Physik“ und „Umwelt“. Dort lerne ich, welche Form ein Schiff haben muss, um schwimmfähig zu sein, welche Art von Segel ich nutzen kann und was ich in Seenot tue. Witzig: In einer der Familienkisten, die verstreut in jedem Bereich stehen und vor allem junge Gäste animieren, maritim kreativ zu werden, stecken zwei gelb-rote Flaggen. Mit ihnen und dem Flaggen-ABC kann ich ganz ohne Worte „moinen“ und vor allem außerhalb der Hörweite grüßen. Ein Mädchen hat sich von der Nachbarbox schon auffordern lassen, eine Galionsfigur zu zeichnen. Daneben tätowiert ein anderes Kind vorsichtig den Arm des Bruders. Ein Vater versucht sich mit seinem Sprössling darin, Seemannsknoten zu binden.

Digitalen Seegang spüren und die wichtigsten deutschen Forschungsexpeditionen erleben. (Foto: Nicole Werner/DSM)

Die Wände in der Ausstellung „Schiffswelten“ sind im Design des Flaggenalphabets gestaltet. (Foto: Nicole Werner/DSM)

Rendezvous mit Martha

Apropos Galionsfiguren: Sie galten lange als fester Ausrüstungsgegenstand von Schiffen und dürfen in der Ausstellung natürlich nicht fehlen. Galionsfiguren – häufig Frauen oder starke Tiere – sollten Unheil und Gefahren abwehren. Die große DSM-Sammlung wird in den „Schiffswelten“ von Martha vertreten. Sie ist neben dem Forschungsschiff das zweite im Museum getaufte Exponat. Als Beifund aus dem Meer gefischt, kam sie schiff- und namenlos ans Haus. Das Museumsteam gab ihr den Namen Martha und einen neuen Heimathafen in den „Schiffswelten“.

Die Galionsfigur Martha in den „Schiffswelten“ ist ein Beifund und kam schifflos an das DSM. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

Energiebündel aus der Tiefsee

Das Wissenshighlight im Bereich „Umwelt“ ist für mich die Info zur Manganknolle. Nur faustgroß und schwarz-braun lenkt die Tiefseeperle mit verblüffender Unscheinbarkeit von sich ab, denn: Die kleinen Ressourcenkugeln haben es in sich und sind begehrt. Wir alle nutzen Smartphones und Laptops ganz selbstverständlich, wissen aber nicht wirklich, dass für deren Herstellung seltene Edelmetalle benötigt werden, die in hoch konzentrierter Form in den Kügelchen vorkommen. Sie wachsen am Meeresgrund und wecken Begehrlichkeiten. Noch hat der Tiefseebergbau nicht begonnen, doch der Meeresboden ist bereits aufgeteilt unter den großen Nationen. Deutschland hat ein Feld zwischen Mexiko und Hawaii.

Eine Botschaft in See stechen lassen

Menschen leben seit jeher vom Fischfang aus dem Meer, aber holen wir nicht zu viel aus dem Wasser? Die Idee des Tiefseebergbaus und das rostige Scherbrett lassen mich nachdenklich werden. Drei Meter hoch ist die Vorrichtung, die in den Hunderte Meter langen Fischfangnetzen nur ein kleines Puzzleteil darstellt und sie offenhält. Was geben wir dem Meer eigentlich zurück, um das ökologische Gleichgewicht zu bewahren? Bisher nicht viel. Im Gegenteil, wir lassen zu viel dort, was nicht ins Meer gehört. Neben Mikroplastik verseucht Weltkriegsmunition am Grund der Nord- und Ostsee die Unterwasserwelt.

Was wünsche ich mir also für das Meer? Nach der Expedition durch die Wissenswelten kann ich an einer Station ein Papierschiffchen basteln, meinen Wunsch hineinschreiben und es auf der Fensterbank des Bangert-Baus symbolisch in See stechen lassen. Die Flotte soll stetig wachsen. Welchen Wunsch haben Sie?

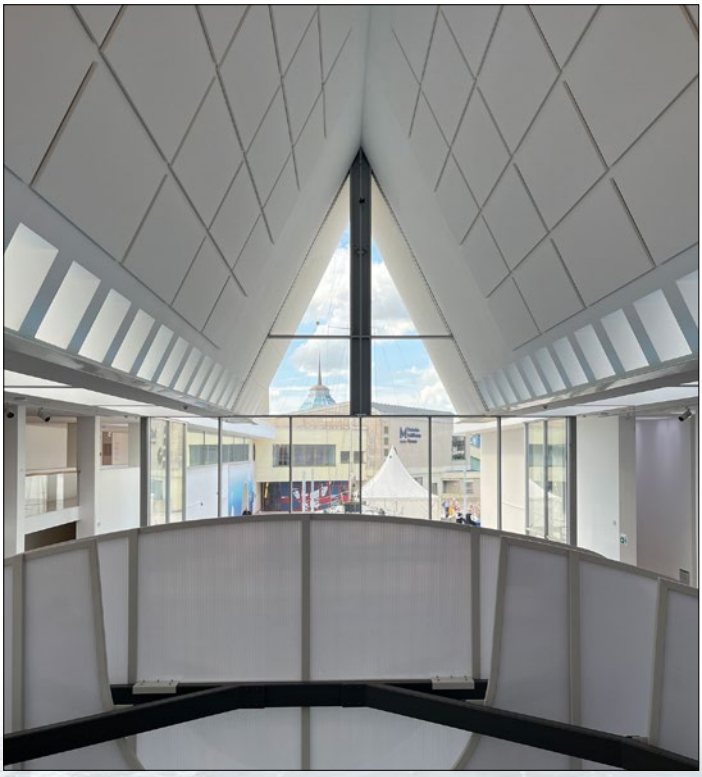
Karolin Leitermann

Das Erbe Scharouns vor Augen und den visionären Blick im Hinterkopf

Ich stehe am Rande des Alten Hafens und blicke in Richtung Weserdeich. Vor mir bewegen sich die Schiffe im Alten Hafen langsam auf und ab. Sie wiegen sanft auf kleinen Wellen im Wind. Es ist sonnig, und mir gegenüber erblicke ich ein großes Bullauge. Es befindet sich aber nicht auf einem Schiff, sondern in einem Gebäude. Ich blicke auf die Architektur des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) / Leibniz-Institut für Maritime Geschichte.

Durch meine Arbeit am DSM ist Bremerhaven so etwas wie eine zweite Heimat geworden, und mit der Arbeit die Architektur Hans Scharouns. Seit vier Jahren pendele ich von Bremen nach Bremerhaven und erlebe jedes Mal aufs Neue die Faszination, die das organhafte Gebäude auf mich hat.

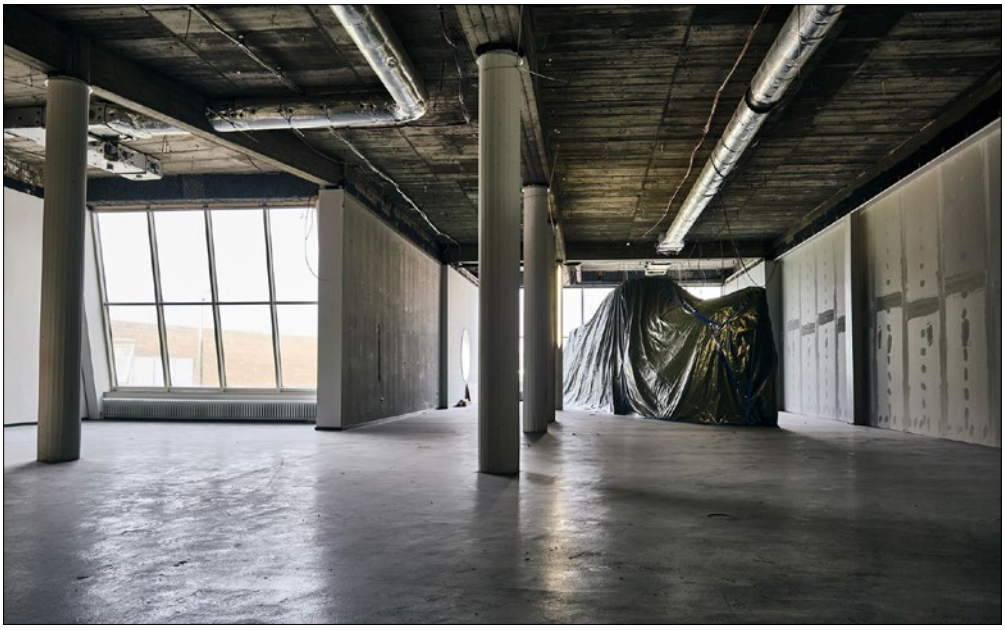
Das Museum besteht aus zwei sehr unterschiedlichen Gebäuden, eines entstand 1975 und eines im Jahr 2000. Die Architekten Hans Scharoun und Dietrich Bangert, die dafür verantwortlich zeichnen, sind im Stil deutlich voneinander zu unterscheiden. Während das ältere Gebäude in sich gefächert und von mehreren Ebenen durchdrungen wird, setzt das neuere Gebäude klare geometrische Grundformen zum Ausgangspunkt, die sich wiedererkennen lassen.



Ausstellungsarchitektur im sanierten Bangert-Gebäude mit Blick auf den Scharoun-Bau. (Foto: Karolin Leitermann/DSM)

Ist die Verbindung von alter und neuer Architektur gelungen?

Vor 25 Jahren beschrieb Ulrich Höhns die Verbindung der beiden Bauten von Hans Scharoun und Dietrich Bangert als „architektonische Bewältigung eines Anbaus an ein Denkmal von Relevanz“ (in: Bauwelt, Heft 90, 1999). Seitdem ist der Anbau in der Literatur wenig thematisiert worden. Die Geister scheiden sich ab und an, ob eine organhafte Architektur einfach so erweitert und neu definiert werden kann. Natürlich gibt es klare Vorgaben des Denkmalsschutzes, des Brandschutzes und der involvierten Büros zur Umsetzung etwaiger Entwürfe.



Sanierungsarbeiten im Scharoun-Gebäude, im Hintergrund das verpackte Kleinst-U-Boot Typ „Seehund“.
(Foto: Niels Hollmeier/DSM)

Mit dem Entwurf allein ist es nur nicht getan. Dietrich Bangert wird zugesprochen, sich auf die ursprüngliche Idee Hans Scharouns bezogen zu haben. Mit seinem Vorschlag zur architektonischen Erweiterung greift er das naturhafte Durchdringen eines Innen und Außen auf. Entstanden ist ein postmoderner Bau mit der Wirkung einer Kathedrale. Die lichtdurchfluteten Decken- und Seitenbereiche kommen in der zeitgemäßen Inszenierung der neuen Dauerausstellung sogar noch besser zur Geltung.
Die Gestaltung der Ausstellungsarchitektur verzichtet auf die romantisierende Variante einer Anhäufung alter Schiffe, sie wird selbst zum Schiff. Der inhaltliche Fokus des DSM setzt sich in der Architektur des Forschungsmuseums fort. Der Blick ist nach vorne und auf die Zukunft der Forschungsschifffahrt gerichtet. Dies könnte auch als Reminiszenz an die Begeisterung Scharouns für Schiffe gelesen werden.

Sanierungsarbeiten im Scharoun-Gebäude mit Blick auf den Deich.
(Foto: Niels Hollmeier/DSM)

Bauliche Vorschriften verändern sich im Laufe der Zeit – und diese den Ort

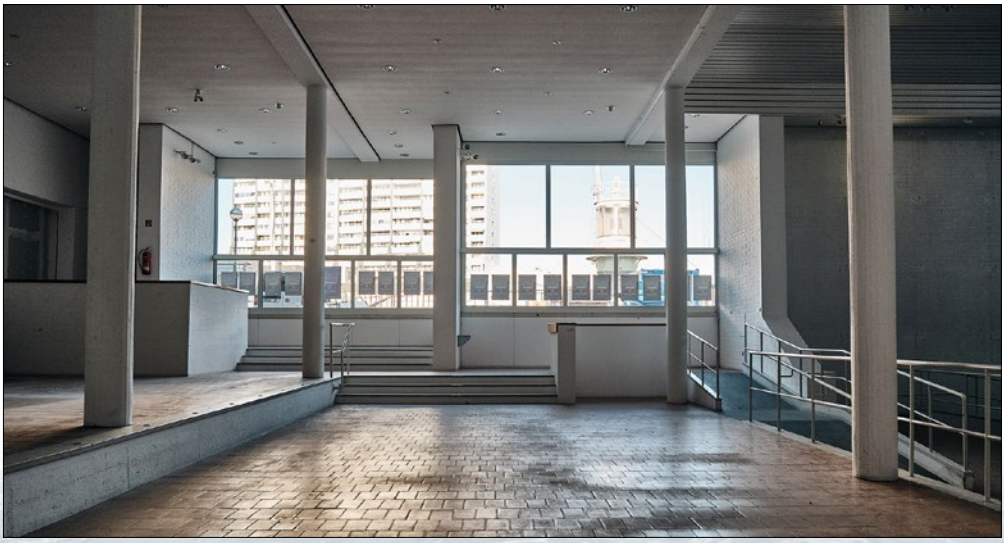
Viele Umstände den Bauplatz betreffend haben sich über die Jahre verändert, und nicht nur die neuen Bereiche des Deutschen Schifffahrtsmuseums müssen dem Rechnung tragen. Hat man im Juli 2024 erfolgreich eine Baustelle abgeschlossen und die gelungene Umsetzung der Ausstellungs-Architekten und vieler anderer Beteiligter im frisch sanierten Bangert-Bau eröffnet, wartet schon die nächste Aufgabe. Es bleibt, die Sanierung des Scharoun-Gebäudes in Einklang zu bringen mit den Visionen zur Umsetzung einer ebenfalls zeitgemäßen Inszenierung. Die Rede ist von der neuen Dauerausstellung im organhaften Bau des gebürtigen Bremerhavener Architekten Hans Scharoun.

Die theoretischen Ideengeber für den ursprünglichen Baustil

Hans Scharoun schätzte die Überlegungen seines Zeitgenossen und Kollegen Hugo Häring. Seine Theorie vom organischen Bauen umfasste alles von der Gestaltung von Gebrauchsgegenständen bis hin zur Gesellschaftsform. Der Kulturwissenschaftler und Philosoph Jean Gebser bezeichnete 1949 Architektur als eine „soziologische Kunst par excellence“ (in: Ralf Bock: Hans Scharoun. Gestalt finden. Zürich 2022, S. 28). Bezieht man diese Sicht auf die Werke Scharouns, ergibt sich daraus sein Begriff zum „Neuen Bauen“: Das Organhafte von innen nach außen und die Wahrnehmung aus der Perspektive des Fußgängers mit Bezug zum unmittelbaren Stadtraum. Demnach folgen Blicke in den Innenräumen keiner Regelmäßigkeit, und Öffnungen nach draußen erschließen sich nur durch die Bewegung im Raum. Scharouns Vorliebe, Räume farbig zu gestalten, um bestimmte Stimmungen zu erzeugen, basierte wiederum auf dem humanistischen Gedanken, gute Orte für die Menschen zu schaffen, an denen sie sich gerne aufhalten. In der berühmten Rede seines Mitstreiters und Freundes Adolf Arndt heißt es nach dem Zweiten Weltkrieg: „Eine Demokratie ist nur so viel wert, wie sich ihre Menschen wert sind, dass ihnen ihr öffentliches Bauen wert ist“ (in: Bock, S. 82). Demokratie und hohen Aufenthaltswert miteinander gleichzusetzen dürfte sehr im Interesse des Architekten Hans Scharoun gewesen sein. Ähnlich wie sein Kollege Hugo Häring sah er das Bauen als politischen Ausdruck.

Die Umsetzung von Theorie in der Praxis des Bauens

Wie zeichnerischer Entwurf und Umsetzung der Gebäude bei Scharoun unmittelbar mit seinem Verständnis einer Konkretisierung des Ideelichen



Sanierungsarbeiten im Scharoun-Gebäude mit Blickrichtung Alter Hafen. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)

Sanierungsarbeiten im Scharoun-Gebäude mit Blick über die Weser auf Blexen. (Foto: Niels Hollmeier/DSM)

einhergehen, weist Leonie Becks in ihrer Dissertation von 1990 nach. Wirken Scharouns frühe Aquarelle noch wie abstrakte Phantasien, sind seine Gebäude als gebaute Statements zu sehen. In seinem Vortrag von 1963 zieht er selbst Bilanz und sieht eine Verbindung zwischen Vielfalt des Vorstellungsvermögens und gebauter Architektur der Zeit.

Sein Engagement in der Künstlergruppe Gläserne Kette mag zunächst der freundlichen Einladung ihres Gründers Bruno Taut gefolgt sein. Ab 1922 bilden Scharouns Aquarellentwürfe deutlich das Thema des organischen Bauens ab, das ab 1934 prägend für sein Werk wurde. Erst im Spätwerk werden zunehmend neben der Umgebung auch die Umstände des Bauens berücksichtigt – eine Auffassung ähnlich dem Begriff des Gesamtkunstwerkes von Walter Gropius, der 1919 in der Gleichstellung von Kunst und Handwerk die Voraussetzungen zur Gründung des Bauhaus in Weimar sah.

Anders als Le Corbusier, der weltberühmte Vertreter des „Neuen Bauens", verlor sich Scharoun nie in heute diktatorisch anmutenden Städteutopien der Gleichschaltung und Reihenbesiedlung in möglichst umfassender Flächenerschließung. Er blieb immer der konkreten Entwurfspraxis treu, die sich auf das Bedürfnis der Menschen vor Ort bezog und den unmittelbaren Gegebenheiten begegnete. Wahrscheinlich stehen seine Bauten deshalb so zeitlos an ihren Orten, als wären sie schon immer da gewesen. Zumindest sind sie heute nicht mehr von dort wegzudenken.

Die geplante Dauerausstellung würdigt das Andenken Hans Scharouns

Die Interessen des 1972 verstorbenen Hans Scharoun, der die Fertigstellung des Museums 1975 nicht mehr erlebte, sollen weiterhin in der neuen Inszenierung der Dauerausstellung erhalten bleiben. Dazu gehört unter anderem die Idee, sich ein Gebäude durch die veränderte Wahrnehmung aus der körperlichen Bewegung der Besuchenden durch den Raum zu erschließen. Das bedeutet eine große Herausforderung für die heutigen Gewerke, die an der Gestaltung solcher Pläne beteiligt sind, gelten doch inzwischen ganz andere Vorgaben des Denkmalschutzes, des Brandschutzes und der involvierten Büros etwaiger Entwürfe. Schon seit Jahren begleiten daher Architekten und Gutachter das Mammutprojekt, das in der Vergangenheit immer wieder für neue Budgetkalkulationen gesorgt hat.

Es bleibt spannend, wann die neuen kuratorischen und architektonischen Visionen zum Erbe Scharouns wahr werden können und gegenüber welchem Stil sie sich verantworten. Sehenswert ist das Gelände allemal, ebenso wie der Alte Hafen. Dort hat man interessante neue Blickachsen auf die von der Schifffahrt geprägte Geschichte Bremerhavens geschaffen, die mit dem DSM das letzte Bauwerk von Hans Scharoun beheimatet.

Weitere Informationen zur Architektur Hans Scharouns für das DSM sind unter https://www.dsm.museum/leitbild/architektur zu finden, darunter auch ein 2020 mit Architekt und Gutachter Wilke-Bernd Wiedenroth geführtes Podcast-Gespräch zur Lage des Gebäudes aus historischer Perspektive und weitere Beiträge.

Birte Stüve

Von hier nach dort – Unterwegs mit Kompass und Navi

Eine interaktive Ausstellung für Kinder von 8 bis 12 Jahren mit freundlicher Unterstützung des Fördervereins Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. und der Weser-Elbe Sparkasse

Am 3. Oktober 2024 heißt es „Leinen los!“, denn dann startet im Deutschen Schifffahrtsmuseum (DSM) die erste Sonderausstellung im kürzlich wiedereröffneten Erweiterungsbau von Dietrich Bangert. Diese Premiere nach dem Umbau ist einer besonderen Nutzergruppe gewidmet, nämlich den Familien und Kindern. Die als Wanderausstellung konzipierte Schau thematisiert die Navigation und stellt die interaktive Vermittlung historischer und moderner Orientierungs- und Navigationstechniken in den Mittelpunkt. Nach dem Prinzip „Verstehen durch Ausprobieren“ werden die Museumsgäste von Figuren aus verschiedenen Zeiten und Kulturen begleitet, entdecken mit ihrer Hilfe, auf welche vielfältige Weise Menschen navigieren, und können über freies Erforschen erfahren, wie sie ihren Weg von A nach B finden.

Warum das Thema Navigation?

Navigation eignet sich hervorragend, um die Themenbereiche Schifffahrt und MINT-Bildung miteinander zu vereinen – und das mit einer großen Anwendbarkeit im eigenen Alltag. Navigation bedeutet zielgerichtete Orientierung im Raum, egal ob über Land oder über Wasser. Dazu muss ich wissen, wo ich überhaupt bin und was mein Ziel ist. Menschen kommen in Bewegung, und um den anvisierten Ort zu erreichen, haben sie im Laufe der Geschichte unterschiedliche Techniken angewandt. In der Vergangenheit haben Seefahrer und Kaufleute zahlreiche andere Erfindungen genutzt, vor allem, wenn sie das Meer überquerten und unbekannte Gebiete erreichten. Heutzutage genügt der Blick auf das Smartphone, das per Satellitenpeilung den genauen Standort verrät und auch gleich den Weg zum Ziel aufzeigen kann. Und wenn GPS oder Akku mal ausfallen? Dann kann es uns helfen, die Natur zu beobachten. Hier setzt die Ausstellung an und beschreibt nicht nur Naturphänomene, sondern erklärt auch die technische Funktionsweise von Geräten aus verschiedenen Zeiten. So erlangen Kinder einerseits ein tieferes Verständnis von dem, was sie alltäglich tun, wenn sie sich auf dem Weg zur Schule befinden, und werden andererseits auf Situationen vorbereitet, falls sie sich mal verlaufen.

Diese und die folgenden zwei Abbildungen: Einblicke in die Ausstellung „Von hier nach dort – Unterwegs mit Kompass und Navi“ auf ihrer vorherigen Station im Focke-Museum Bremen. (Alle Fotos zu diesem Beitrag: © Focke-Museum/Martin Luther)

Was die Ausstellung zeigt

Das komplexe Thema „Navigation“ wird dabei über sechs grundsätzliche Fragen in sechs Ausstellungskapiteln erklärt – stets mit Bezug zum Alltag der Kinder. Sie bestehen aus Informationen zum Lesen und Hören und je einer Spielstation, die verschiedene Sinne und Fähigkeiten herausfordert. Historische Objekte aus drei Sammlungen und mehreren Jahrhunderten vervollständigen die einzelnen Ausstellungskapitel.

Was ist Navigation?

Zum Auftakt treffen die Kinder auf Ansgar und Chris. Ansgar, ein Seemann aus dem Mittelalter, und Chris, ein Kind der Jetztzeit, erklären, was Sich-Orientieren eigentlich bedeutet und was dafür grundsätzlich nötig ist – nämlich durch Beobachtungen der Umwelt zu wissen, wo man ist, und zu seinem Ziel zu gelangen. Zwei Spiele beweisen den Kindern, dass man dafür unterwegs stets Entscheidungen treffen muss. Ein Handlot aus der Sammlung des DSM wird hier neben einem Luopan, einem besonderen Kompass, und einem Handlog gezeigt.

Wo bist du?

In diesem Kapitel lernen die Kinder Ayla kennen. Ayla ist ein junge Weltumseglerin. Wer auf dem Meer ist, ist nur von Wasser umgeben. Da ist es besonders schwierig, seine Position zu bestimmen. Während Ayla an der Spielstation zeigt, wie das GPS funktioniert, können die Kinder in den Vitrinen historische Navigationsgeräte kennenlernen, die in früheren Zeiten auf See verwendet wurden. Krängungsmesser und Davis-Quadrant werden hier neben einem über 300 Jahre alten Jakobsstab aus dem DSM präsentiert.

Wo ist dein Ziel?

Wie bestimme ich die richtige Richtung zum Ziel? Bei dieser Frage hilft der Storch Rufus mit seinem inneren Kompass. Kinder entwickeln mit seiner Hilfe ein Verständnis für Himmelsrichtungen und die Funktionsweise und Vielfalt von Kompassen, darunter ein Kronenkompass aus dem Depot des DSM.

Wie kommst du zum Ziel?

Hier werden die Gäste von Malou begrüßt, die auf einer Insel im Pazifik lebt. Sie hat von ihren Vorfahren gelernt, wie man sich anhand von Hinweisen aus der natürlichen Umgebung orientieren kann, seien es Sterne, Hügel oder Wolken. Das Spiel, bei dem man gut beobachten muss, wird ergänzt um historische Objekte wie Sonnenuhren, die das Altonaer Museum ausgeliehen hat.

Wie beschreibst du den Weg zum Ziel?

Als Teilnehmer einer Forschungsreise zur Zeit der großen europäischen Entdeckungsfahrten war es Felix’ Aufgabe, die Routen und neuen Orte zu dokumentieren. Er gibt Antwort auf die Frage, wie Menschen Gegenden beschreiben, damit auch andere den Weg finden, zum Beispiel mittels Karten oder Wegzeichen. Das dazugehörige Orientierungsspiel zeigt, dass es auch akustisch oder symbolisch geht. Der hier ausgestellte Kartenzirkel und das Seekarten-Faksimile stammen aus den Beständen des DSM.

Navigation rund um die Welt

Im letzten Kapitel zeigt Sabine, die Astronautin, was Orientierung weltweit bedeutet, nämlich dass man wissen muss, dass die Erde eine Kugel ist. Eine Replik des Behaim-Globus aus dem Besitz des DSM

macht das deutlich. Die Astronautin blickt vom All auf unseren Planeten und lädt die Kinder dazu ein, das Thema „Navigation“ global weiter zu erkunden.

Wie die Ausstellung entstanden ist

Das Besondere dieser Ausstellung zeichnet sich dadurch aus, wie sie entstanden ist. Denn geplant und kuratiert wurde sie in der gemeinsamen gleichberechtigten Verantwortung von vier norddeutschen Museen. Das waren neben dem DSM das Focke-Museum – Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte, das Europäische Hansemuseum Lübeck und das Altonaer Museum – Stiftung Historische Museen Hamburg. Diese Häuser entsandten Wissenschaftler und Museumspädagogen in das Projektteam, zu dem auch der freiberufliche Ausstellungsmacher Virgil Guggenberger zählte, der die konzeptionellen Fäden und das Projektmanagement in seiner Hand hielt. Seit 2019 fanden zweieinhalb Jahre lang regelmäßige Arbeitstreffen statt, in denen zusammen die Inhalte, Objekte, Vermittlungsziele und -spiele erarbeitet wurden. Diese wurden später von der Designagentur Gruppe für Gestaltung als Ausstellung umgesetzt. Es lässt sich am Ergebnis – der Ausstellung – ablesen, wie jedes Museum seine spezifischen Fachkenntnisse und Ressourcen in das Projekt einbrachte, von der wissenschaftlichen Expertise und den museumspädagogischen Erfahrungen über die Objektleihe bis zur Drittmitteleinwerbung und Finanzverwaltung.

Was im Begleitprogramm geschieht

Von Beginn an war eine digitale Ergänzung zur Ausstellung mitgedacht. Der Ansatz der Microsite (https://vonhiernachdort.online) ist es, die Inhalte der Ausstellung nicht einfach nur zu doppeln, sondern zu ergänzen. Angelehnt an die Kapitel stellt die Website vor allem Anleitungen für Spiele und Bastelideen als Download zur Verfügung – auf der einen Seite für Kinder und deren Eltern, die in der Wohnung oder im Garten aktiv werden wollen, und auf der anderen Seite für Lehrkräfte, die das Thema „Navigation“ im Unterricht aufgreifen.

Dementsprechend ist auch das museumspädagogische Angebot vor Ort konzipiert: Neben Familientagen und -aktionen bietet das DSM auch ein Vermittlungsprogramm für Klassen der Stufen 3 bis 6 an. Da das Selbsterkunden und -machen im Vordergrund stehen, arbeiten die museumspädagogischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Rallyes und Workshops. Als besondere Highlights im Programm sind Treffen mit Navigationsprofis aus der Schifffahrt geplant, und es wird eine Kooperation mit dem Planetarium bzw. den Bremerhavener Sternfreunden angebahnt. Darüber hinaus sind Fortbildungen für Lehrkräfte vorgesehen, die das Thema in der Schule behandeln wollen.

Zur Ausstellung ist außerdem in der Reihe „Expedition Natur“ des moses-Verlags ein Begleitbuch entstanden, das im Museumsshop zu erwerben ist. Es beleuchtet noch viele andere Aspekte und stellt weitere Aktivitäten rund um das Thema Navigation vor: „Von hier nach dort. Abenteuer mit Karte, Kompass & Co.“ (Kempen 2022).

Laufzeit der Ausstellung im DSM:
03.10.2024–27.04.2025

Erik Hoops

Notizen aus dem DSM

Buntes Programm zum Seefalke-Jubiläum

Am 27. September 1924 lief der Hochseebergungsschlepper Seefalke auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde vom Stapel und feiert damit in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag. Mit einer ganzen Reihe von Aktionen beging das DSM während der diesjährigen Sommersaison das Jubiläum. Studierende der Hochschule Bremerhaven hatten sich ein Semester mit dem Schiff befasst und präsentierten in dreizehn Poster-Comics Visualisierungen von Mythen, Historie und Gegenwart an Bord des Schleppers. Neben dieser Kunstausstellung umfassten weitere Programmpunkte Führungen und Vorträge sowie ein Radrennen, bei dem es galt, in zwei Minuten die meisten Runden auf dem Deck der Seefalke zu absolvieren, ohne die Bordwand zu berühren.

Eines der neuen werbewirksamen Segel an Bord der ELBE 3. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

ELBE 3 zurück im Museumshafen

Nach beinahe einjährigem Werftaufenthalt im Bremerhaven Fischereihafen ist das Feuerschiff ELBE 3 (Bürgermeister Abendroth) am 6. Mai 2024 frisch saniert an seinen angestammten Liegeplatz im Museumshafen zurückgekehrt. Finanziert wurde die „Frischzellenkur“ mit Mitteln der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien, der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft des Landes Bremen, des Bremerhavener Magistrats sowie mit Teilen einer Erbschaft des Ehepaars Meyer, die das DSM in ihrem Nachlass bedacht hatten. Vor Ort wurde das historische Schiff noch mit neuen, vom Bremerhavener Segelmacher Andre Strelow gefertigten Segeln ausgestattet, die großflächig auf die neue Dauerausstellung des DSM hinweisen.

Peter Sämann des Kooperationspartners BIKE IT! testet den Parcours auf Deck der Seefalke. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

Der ehemalige Schiffsagent Jochim Kinast überließ dem DSM historische Filme der SS United States. (Foto: Annica Müllenberg/DSM)

machaktionen über die Berufsbilder informieren. Ein ausführlicher Bericht zum Konzept der Veranstaltung und Reaktionen bei Schulen und Unternehmen folgt in der nächsten Ausgabe der DEUTSCHE SCHIFFAHRT.

■

Erster „Inklusiver Kultursommer“ im DSM

Im Juni 2024 veranstaltete das DSM mit vielen barrierearmen Angeboten den ersten „Inklusiven Kultursommer“, der sich insbesondere an Menschen mit körperlichen und kognitiven Beeinträchtigungen richtete. Neben einem mittels VR-Brille erlebbaren virtuellen Bordspaziergang auf dem Hafenschlepper Stier waren das „Stille Museum“, eine Schlafmaskenführung und Führungen für Personen mit Hör- und Seheinschränkungen Teil des neuen inklusiven Formats, das künftig – ergänzt um spezielle Führungen für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator – auch auf die Ausstellung „Schiffswelten“ ausgeweitet werden soll.

■

Zweite Auflage der erfolgeichen Azubi-Regatta

Am 22. August 2024 fand im DSM die zweite Auflage der im vergangenen Jahr erfolgreich gestarteten Azubi-Regatta statt. Dank der Unterstützung des Fördervereins konnten sich mehr als 100 Jugendliche aus Bremen, Bremerhaven und der Umgebung bei 16 Firmen aus der maritimen Branche mit spannenden Aufgaben und Mit-

Historische Unterlagen zur United States

In den 1950er- und 1960er-Jahren zählte die SS United States, bis heute Trägerin des „Blauen Bands“ für die schnellste Atlantiküberquerung, zu den Stammgästen an der Bremerhavener Columbuskaje. Viele betuchte Berühmtheiten nutzten das luxuriöse Schiff für die Passage zwischen den USA und Europa. Das DSM ist nun um einige Zeugnisse des historischen Schiffes reicher: Ein ehemaliger Schiffsagent übergab dem Museum zwei Filmrollen mit Originalaufnahmen von Bord, und ein weiterer Sammler überließ ergänzende Unterlagen wie Prospekte und Speisekarten, die die Sammlung des DSM zu diesem besonderen Schiff, die bereits Fotos, Pläne und zwei Modelle umfasst, hervorragend ergänzen.

■

Lange Nacht der Meere in den „Schiffswelten“

Am 26. Oktober 2024 lädt das DSM ab 18 Uhr in seiner neuen Dauerausstellung im Bangert-Gebäude zu einer „Langen Nacht der Meere“ ein. Neben einer Lesung erwarten die Museumsgäste ein maritimer Stummfilm mit Livemusik und Meeresklänge unter dem Pottwalskelett.

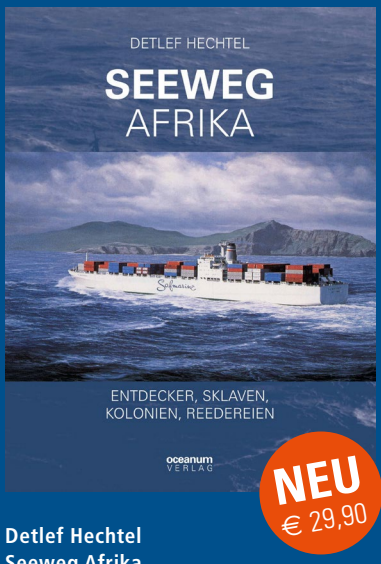
Neue Bücher der Seefahrt

Solange Vorrat reicht. Druckfehler vorbehalten

Unser Jahrbuch der Schifffahrt:

Einzeln 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!



Detlef Hechtel
Seeweg Afrika
Entdecker, Sklaven, Kolonien, Reedereien
Die Motive der Entdecker und Kaufleute sowie einzelne, in Verbindung zueinanderstehende maritime Ereignisse werden in diesem Buch beschrieben, die den Seeweg Afrika zum heute unentbehrlichen Teil des Welthandels machen.
21 x 26,5 cm, 160 Seiten, gebunden, zahlreiche Abb.

OCEANUM SPEZIAL
Seenotretter 2024
Aus dem Inhalt: Die neue 8,4-Meter-Klasse der DGzRS · Schiffsporträt HERMANN APELT · Ehemalige DGzRS-Fahrzeuge in Südamerika · Seenotrettungsdienst ADES in Uruguay · 150 Jahre Station Fedderwardersiel · Marinemaler Stefan Piel · Niederlande und Großbritannien: KNRM und RNLI Historie von 1824 bis 2024 · Seenotrettungsboote CHIARA und ZETA in Griechenland · Stationsmeldungen 2023. 14,8 x 21 cm, 208 Seiten, zahlreiche Abb.

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. 14,8 x 21 cm, 176 Seiten, zahlreiche Abb.

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

oceanum
VERLAG

OCEANUM · Tobias Gerken GmbH · Upper Borg 42 b · D-28357 Bremen · Telefon 0421 / 89 80 88 68 · info@oceanum.de

Weser-Elbe Sparkasse

Individuelle Bedürfnisse benötigen individuelle Lösungen.

Wir sind seit über 20 Jahren spezialisiert auf Ihre Ziele. Erfahrung kann man nicht lernen.

Private Banking.

Mehr als Vermögensberatung

wespa.de/private-banking