

Der POSTBEUTEL

Informationsschrift des Förderverein Deutsches Marinemuseum



Deutsches
Marinemuseum
Wilhelmshaven

Ausgabe 43 – 30.11.2023

RÖSSELSPRUNG

Der Springer ist die einzige Figur im Spiel der Könige, die während eines Spielzuges in zwei verschiedene Richtungen bewegt werden kann – geradeaus und diagonal in alle Richtungen.

Gleich diesem Spielzug hat sich unser Erweiterungsprojekt im Museum entwickelt – Fort- und Rückschritte begleiteten es, das uns nun schon fast fünf Jahre beschäftigt, jedoch (vom ausgegliederten und abgeschlossenen Projekt der NORDWIND-Restaurierung abgesehen) über das Planungsstadium noch nicht hinausgekommen ist. Getreu dem Motto, dass es der Wahrheit ins Auge zu sehen gilt, fangen wir mit den Rückschritten an, um schließlich mit Ausblicken auf die Fortschritte positiv in das Museumsjahr 2024 zu starten.



Bild: FDMM/Steinberg

Liebe Mitglieder des Fördervereins Deutsches Marinemuseum,

erinnern Sie sich noch an die Feier zum 25-jährigen Bestehen des Deutschen Marinemuseums Ende April? Für eine kurze Zeit war die Welt in Ordnung! Die NORDWIND lief nach erfolgreicher Werftliegezeit in Hvide Sande wieder in den Museumshafen ein, 3.500 Besucher waren beim Tag der offenen Tür und überhaupt waren die Besucherzahlen nach den Corona-Zeiten wieder erfreulich angestiegen! Fast 19.000 Besucher verzeichnete das Museum von Januar bis April, die höchste Zahl, die je für einen solchen Zeitraum erreicht wurde. Dann wurde zur Jahresmitte im Bereich des Zuganges zu U10 eine Bodenabsenkung festgestellt, die sich als Pier-Unterspülung herausstellte. Der gesamte Bereich wurde daher ab dem 25. Juli gesperrt, einschließlich der Zugänge zu U10 und zur MÖLDERS. Beide Exponate waren zunächst nicht mehr zugänglich, die Eintrittspreise wurden um 30 % gesenkt. Inzwischen wurde begonnen, die Zugänge zu beiden Exponaten zu verlegen. Seit dem 14. Oktober kann U10 wie-

der besichtigt werden, bei der MÖLDERS wird es noch etwas dauern. Auch wenn sich dies alles nach einer mittleren Katastrophe anhört, so wäre das Museumsteam nicht das Museumsteam, wenn es aus diesen Problemen nicht etwas Positives hätte bewirken können: die Verlegung der Zugänge zu U10 und zur MÖLDERS wird es erlauben, diese Groß-Exponate auch während der Bauphase zu besichtigen! Ebenso haben alle an der Erweiterung des Museums beteiligten Dienststellen zugesagt, den Förderantrag beschleunigt zu behandeln, so dass wahrscheinlich am Anfang des nächsten Jahres der Baubeginn erfolgen kann. Denn „nebenbei“ hat auch noch der Architekturwettbewerb für den Erweiterungsbau stattgefunden. Die Ergebnisse erlauben es, unmittelbar in Vertragsverhandlungen einzutreten. Auch beim Förderverein wird es einige Veränderungen geben: nach mehr als 20 Jahren wird Jörg Wächter nun die EMM Agentur aus Altersgründen

schließen und wir mussten uns zum Jahreswechsel nach einer neuen Geschäftsstelle umsehen! Was sich als durchaus schwierig erwies! Nachdem sich viele angedachte Lösungen (Bürodienstleister, Home-Office oder Agenturen) als Sackgasse erwiesen, werden wir zum 01.01.2024 ein Büro bei der MOV / MOH in Wilhelmshaven anmieten! Und Frau Katharina Sackreuter hat sich bereit erklärt, die Leitung der Geschäftsstelle zu übernehmen, herzlich willkommen! Näheres und besonders die neuen Kontaktdaten ab dem 01.01.2024 finden Sie in diesem POSTBEUTEL. Ebenso hat Kpt zS a.D. Jürgen Spiegel seine langjährige Tätigkeit im Redaktionsteam des POSTBEUTEL beendet; vielen Dank an dieser Stelle! Und begrüßen dürfen wir neu im Redaktionsteam Kpt zS Guido Kochskämper, der sich auch in dieser Ausgabe vorstellen wird! Leider erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss die traurige Nachricht, dass unser Gründungs- und Ehrenmitglied Honorarkonsul a.D. Friedrich A. Meyer überraschend verstorben ist. Einen ausführlichen Nachruf von Dr. Stephan

Huck finden Sie in dieser Ausgabe. Wie bereits im letzten POSTBEUTEL angedeutet, werden wir bei der nächsten Mitgliederversammlung über eine Anhebung der Mitgliederbeiträge entscheiden müssen, um die Zuwendungen des Fördervereins zu den deutlich gestiegenen Betriebskosten des Museums zu erhöhen. Aber für dieses Jahr können wir uns an einem „standfesten“ Museum erfreuen, welches auch in Krisensituationen nicht die Nerven verliert, Kurs und Fahrt beibehält und immer eine „Handbreit Wasser“ unter dem Kiel hat! Hierfür den besonderen Dank an das Museumsteam, an alle Mitglieder, und besonders wie immer an alle, die durch ihre zusätzlichen Spenden das Museum in seiner erfolgreichen Arbeit unterstützen! Und vergessen Sie nicht die aktuelle Spendenaktion für das Museum! Herzliche Grüße, Ihnen allen und Ihren Familien wünsche ich im Namen des gesamten Vorstandes ein schönes Weihnachtsfest, einen angenehmen Jahreswechsel und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2024!

Günter Steinberg, KptzS aD

Gäste, die das Museum im Spätsommer besuchten, mögen sich zunächst über in Zeiten allenthalber steigender Preise über deutlich reduzierte Eintrittspreise im Museum gefreut haben, mussten aber rasch den Grund für diese Maßnahme erfahren. Der Zustand der seit einem Bauwerksgutachten aus dem Jahr 2017 bekanntermaßen sanierungsbedürftigen Ostpier des Museums hat sich ohne vollständig erkennbare Ursachen seit Juli 2024 so stark verschlechtert, dass für diese ein Betretungsverbot ausgesprochen werden musste. Dies hatte unmittelbare Konsequenzen für den Museumsbetrieb: Fahrgastschiff und NORDWIND verloren ihre Anleger, MÖLDERS und U10, beides Publikums Lieblinge, konnten nicht mehr betreten werden. In der Konsequenz reduzierten wir die Eintrittsentgelte um 30 % und suchten nach Lösungen, um den Bauwerksverfall aufzuhalten und das vollständige Museumsangebot wiederherzustellen. Hierzu wurden Gespräche mit dem BMVG zur Aufnahme einer rund 700 tsd € kostenden Bauwerksicherung in das Neukonzeptionsprojekt aufgenommen, welche derzeit noch andauern. Die NORDWIND erhielt dankenswerterweise Asyl bei der Deutschen Marine in der 4. Einfahrt, das Fahrgastschiff konnte ab September vorübergehend vom Bonteplatz abfahren. Langfristig ist geplant, einen Pontonanleger auf der Wasserfläche des Museums zu errichten, für welchen nach entsprechender Beschlussfassung des Kuratoriums derzeit die Genehmigungsverfahren laufen, an welche sich die Beschaffung anschließen wird. Nach derzeitigem Planungsstand spricht nichts dagegen, dass die Maßnahme bis zum geplanten Beginn der Wiederaufnahme des Fahrgastschiffbetriebs im März abgeschlossen sein wird. Spätestens zur selben Zeit soll auch die MÖLDERS wieder zugänglich sein. Hierzu wird der Treppenaufgang zur Stelling auf dem Museumsgelände verlegt und eine neue Stelling beschafft. Nach Klärung der Realisierbarkeit, insbesondere mit Blick auf die Tragfähigkeit des Baugrundes, und entsprechender Beschlussfassung des Kuratoriums laufen auch hier die Genehmigungsverfahren, an welche sich Beschaffung und Bau anschließen werden. Bereits realisiert wurde die Verlegungen der Treppenaufgänge zu U10 von der Ostseite des Bootes



Das Preisgericht

auf die Westseite. Seit Mitte Oktober ist es wieder zugänglich. Alle Maßnahmen zusammen belaufen sich auf rund 250 tsd €, welche das Museum aus Eigenmitteln bestreitet, die das Museum über die Einnahmeausfälle hinaus belasten. Es war ein teures Halbjahr. Sie kennen ja unsere Spendenkontonummer. Eingangs des Textes wurden neben Rückschritten aber auch Fortschritte im Erweiterungsprojekt versprochen. Hier gilt es zunächst den Abschluss der Kampfmittelsondierung im Juli zu nennen, welche das erhoffte Ergebnis – Kampfmittelfreiheit – brachte. Somit steht einem Beginn der Baumaßnahmen unter diesem Gesichtspunkt nichts mehr entgegen und auch die geplante Bauwerksicherung kann ohne weitere Vorarbeiten nach Klärung der Finanzierung und Vergabe beginnen. Damit konnten auch die Bauunterlagen für die Kajensanierung bei den Behörden eingereicht werden, die vom Niedersächsischen Landesamt für Bauen und Liegenschaften baufachlich geprüft wurden. Aufgrund dessen konnte nunmehr der formale Zuwendungsantrag für die Kajensanierung gestellt werden. Nach dessen – hoffentlich-positiver Bescheidung können die Arbeiten für die Ausschreibung der eigentlichen Bauleistung beginnen. Diese werden uns im kommenden Jahr beschäftigen.

Ein weiterer Schritt ist mit der Durchführung unseres Architekturwettbewerbs für die Museumserweiterung erfolgt. Im Januar wurde dieser aufbauend auf dem im Vorjahr genehmigten Bedarf ausgelobt. Fünf renommierte Büros wurden vom Museum als Teilnehmer gesetzt, auf die übrigen zehn Teilnahmepplätze bewarben sich europaweit 72 Büros, aus denen die Teilnehmer unter notarieller Aufsicht ausgelost wurden. Um Ostern stand das Teilnehmerfeld fest und erhielt die Wettbewerbs-

aufgabe zugestellt. Ende April trafen die Büros mit der Jury zum sogenannten Rückfragenkolloquium im Museum zusammen und diskutierten die Wettbewerbsaufgabe. In der hochkarätig besetzten Jury fanden sich Vertreter des Bauherrn und der Museumslandschaft, mit Volker Leissing und Niksa Marusic aber auch der Baubehörden auf Landes- und Kommunalen Ebene, eine Vertreterin des Verteidigungsministeriums sowie Freiraum und Hochbauarchitekten und -tinnen. Anschließend hatten die Büros bis Ende Juli Zeit, ihre Entwürfe zu bearbeiten und die geforderten Modelle einzusenden.

Nach erfolgter Vorprüfung der eingesandten vierzehn Entwürfe kam am 29. August der große Tag der Preisgerichtssitzung. Fast zehn Stunden diskutierte die Jury, am Ende wurden vier Preise vergeben. Den ersten Preis erhielt das Büro „New Architekten“ aus Köln für einen Entwurf, der sich von den anderen zunächst durch einen langgestreckten eingeschossigen Erweiterungsbau abhob und ansonsten durch vorgesetzte Ziegelfassaden und aufgesetzte Dachelemente, die die Dachform des Bestandsbaus aufgreifen, auf eine Homogenisierung von Erweiterung und Bestand setzt. Die Jury überzeugte vor allem der Gedanke, in der Architektursprache die ursprüngliche Nutzung des Areals als Werftgelände zu zitieren. Den zweiten Preis erhielt „Ackermann und Renner“ aus Berlin, welche einen

zweigeschossigen Erweiterungsbau vorsehen, der sich über ein großzügiges Foyer an den Bestand anschließt. Der Gedanke eines separaten Eingangspavillons jedoch vermochte die Jury nicht recht zu überzeu-

gen. Den dritten Preis vergab die Jury an „Pool Leber Architekten“ aus München, die einen organisch geformten, zweigeschossigen Erweiterungsbau aus Glas und Stahl vorsahen, dessen futuristische Anmutung unter den eingereichten Entwürfen wohl zu den mutigsten zählt, der jedoch sowohl in der Realisierung wie auch dem Unterhalt Herausforderungen bereithalten würde. Schließlich vergab die Jury noch einen vierten Preis an „Scheidt und Kasprusch“ aus Berlin, welche ebenfalls einen an den Bestand angebundenen zweistöckigen Erweiterungsbau vorsahen.

Nun tritt das Museum mit allen vier Preisträgern in Verhandlungen. Bis Mitte Dezember haben diese Zeit, sich zu der von der Jury geäußerten Kritik zu äußern und ihre Honorarangebote vorzulegen, erst dann wird die endgültige Entscheidung fallen, mit welchem Büro der Neubau realisiert werden soll. Erst im neuen Jahr wird aufgrund der im Vergabeverfahren einzuhaltenen Fristen ein rechtskräftiger Zuschlag erteilt werden können.

Zusätzlich zu den beauftragten Architekten muss im kommenden Jahr noch eine Vielzahl von Planern gewonnen werden, welche gemeinsam die Bauunterlage für die Baumaßnahmen auf dem Museumsgelände und das geplante Depot erstellen sollen.

Ebenso gilt es, im kommenden Jahr ein Szenographiebüro zu finden, mit dem die neue Dauerausstellung realisiert werden soll. Indem das Verteidigungsministerium erneut Mittel hierfür in den Bundeshaushalt 2024 eingestellt hat, steht diesem wichtigen Schritt vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts durch den Deutschen Bundestag nichts mehr im Wege.

Damit steht zu hoffen, dass wir im kommenden Jahr die abschließliche Planungsphase hinter uns lassen und in die Umsetzung der Maßnahmen gehen, die – daran sei erinnert – bis 2027 abgeschlossen sein sollen.

Dr. Stephan Huck



U 10 – Verlegung des Treppenaufganges

Bild DMM/Rahlf

KONSUL A.D. FRIEDRICH AUGUST MEYER †

Am 3. November 2023 verstarb Konsul a.D. Friedrich August Meyer in Wilhelmshaven.

Der gebürtige Wilhelmshavener hatte nach einer Ausbildung bei der damaligen Olympia AG mit der „ADV Orga“ eines der erfolgreichsten deutschen Software-Unternehmen der 1970er- und frühen 1980er Jahre gegründet. Zudem engagierte er sich als Honorarkonsul der Republik Finnland und in der Kommunalpolitik.

Friedrich August Meyer zählt zu den Gründungsvätern und Motoren des

Deutschen Marinemuseums. Als das Projekt 1994 aufgrund fehlender Unterstützung in eine tiefe Krise geriet, bewies er zusammen mit anderen den Mut, neue Wege zu denken und trieb die Realisierung des Hauses am heutigen Standort als vereinsgetragenes Museum in wirtschaftlicher Eigenverantwortung voran. Zusammen mit seinen damaligen Vorstandskollegen Martin Grapentin, Dr. Jens Graul und Kapitän zur See Hans-Georg Nippe konnte er es am 24. April 1998 feierlich eröffnen. Anschließend sorgte er für die Überfüh-

rung des vereinsbetriebenen Hauses in eine Stiftung, deren Kuratorium er bis 2013 vorstand.

Auch darüber hinaus blieb er dem Haus als Mäzen und Mentor verbunden, nicht zuletzt durch sein Engagement für die Mitarbeiter:innen und das nach ihm benannte Fahrgastschiff. Friedrich A. Meyer prägte das Deutsche Marinemuseum durch sein Engagement und seine Haltung, ohne ihn wäre es in der heutigen Form nicht denkbar. Wir sind ihm zu großem Dank verpflichtet und werden sein Andenken in Ehren halten.



KAPITÄN ZUR SEE DR. JÖRG HILLMANN †

Jörg Hillmann wurde am 26. Juni 1963 in Bremen geboren und trat 1981 als Grundwehrdienstleistender in die Bundeswehr ein. Mit Eintritt in die Crew VII/82 begann seine Ausbildung zum Marineoffizier. Auf Verwendungen auf Schulschiff „Deutschland“ und als Kompaniechef des Wachbataillons folgte das Studium der Geschichtswissen-

schaften an der heutigen Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr in Hamburg. Fortan folgten zahlreiche Verwendungen bei der EU und an der Führungsakademie sowie vor allem in der Militärgeschichte. Den Höhepunkt seiner Laufbahn bildete die Verwendung als Kommandeur des Zentrums für Militärgeschichte und Sozial-

wissenschaften der Bundeswehr in Potsdam.

Dem Deutschen Marinemuseum war Jörg Hillmann als Initiator und Mitherausgeber der „Kleinen Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte“ im Verlag Dr. Dieter Winkler in Bochum verbunden, welche heute als „Schriften zur Marinegeschichte“ im Ver-

lag Ferdinand Schöningh/Brill weitergeführt wird. Zudem stand er stets mit kollegialem Rat und Expertise zur Seite, wenn er gerufen wurde. Jörg Hillmann verstarb überraschend am 21. Oktober 2023 in Potsdam. Sein plötzlicher Tod hat uns tief getroffen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

KONTERADMIRAL A.D. DIETER LEDER †

Im 16. Juli 2023 verstarb Dieter Leder in Berlin.

Dieter Leder wurde am 19. Februar 1942 geboren und trat mit der Crew X/65 in die Bundesmarine ein. Unter seinen zahlreichen Verwendungen in den Minenstreitkräften ragte der Einsatz als Verbandsführer der Opera-

tion Südflanke während seiner Zeit als Stellvertretender Kommandeur der Flottille der Minenstreitkräfte im Jahr 1991 heraus. Nach verschiedenen NATO-Verwendungen war Dieter Leder zuletzt Befehlshaber des Wehrbereichskommandos I „Küste“ in Kiel.

Nach seiner Pensionierung übernahm er von 2004 bis 2006 den Vorsitz über die Marineoffiziersvereinigung. Zeitgleich war er Vorsitzender des Vorstands der Stiftung Deutsches Marinemuseum. Als solcher führte er das Museum mit ruhiger Hand, Umsicht und klugem Rat. Zu seinen

größten Erfolgen zählte die Realisierung der Übernahme des ehemaligen Lenkwaffenzerstörers „Mölders“ als Museumsschiff, welches er am 24. Juni 2005 feierlich eröffnen durfte. Dieter Leder verstarb am 16. Juli 2023 in Berlin. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der eingeplante Einsatz von Seestreitkräften der Kriegsmarine

DIE (ZWANGS)UMSIEDLUNG DER DEUTSCHBALTEN IN DAS DEUTSCHE REICH IM HERBST 1939

Die Deutschbalten waren Deutschstämmige, die seit Jahrhunderten im Baltikum als adelige Großgrundbesitzer, Händler, Kaufleute, Geistliche, Banker, Bauern etc. ansässig waren und zeitweise bis 1920 die Oberschicht bildeten. „Baltikum“ als Sammelbegriff für Estland, Lettland und Litauen ist nicht als Einheit zu verstehen. Im Bewusstsein der Bevölkerung bilden Litauen, Lettland und Estland weder kulturell, noch wirt-

schaftlich oder historisch eine Einheit. Dennoch werden sie immer wieder in einem Atemzug als „baltische Länder“ bezeichnet. Das beruht im Wesentlichen auf ihrem gemeinsamen Schicksal der unterschiedlichen militärischen Besetzung, brutaler Unterdrückung und Deportation unter den Machthabern Zaren, Kaisern, Sowjets und Nationalsozialisten. Die baltischen Territorien standen Jahrhunderte lang im Brennpunkt poli-

tischer Interessenkonflikte. So besetzten deutsche kaiserliche Truppen 1915 das „Schlachtfeld Litauen“ (5) bis zum Ende des Ersten Weltkriegs, die deutsche Wehrmacht besetzte die baltischen Länder nach ihrem Angriff auf die Sowjetunion im Juni 1941 bis zu dem erzwungenen Rückzug vor der vorrückenden Roten Armee 1944/45. Die danach folgende Besetzung der erneuten russischen „Ostprovinzen“ dauerte bis zur Erlan-

gung ihrer „Freiheit“ ab dem Wendejahr 1989! Vor dem Hintergrund des aktuellen russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und dem aktuellen Bestreben von Schweden und Finnland in das kollektive Verteidigungsbündnis NATO aufgenommen zu werden, lohnt der Blick zurück auf die jüngere „baltische Geschichte“: Nur eine Woche (23.08.1939) vor Beginn des Zweiten Weltkriegs mit dem Angriff auf Polen (01. 09.1939) hatte

das Deutsche Reich (Ribbentrop) mit der Sowjetunion (Molotow) in Moskau einen streng geheimen Nichtangriffspakt geschlossen, der den Beginn des Krieges erst möglich gemacht hatte (4). Um einen Zweifrontenkrieg zu vermeiden, hatte Hitler seinem ärgsten Feind einen Pakt angeboten, indem er die baltischen Staaten Estland und Lettland sowie Finnland (später auch Litauen) der sowjetischen Interessensphäre aussetzte und einer beiderseitigen Aufteilung Polens zustimmte (3).

Der Nichtangriffspakt verpflichtete beide Mächte, sich in den nächsten 10 Jahren „jeder aggressiven Handlung zu enthalten“. Durch ein „Geheimes Zusatzprotokoll“ (ebenfalls vom 23.08.39) waren die baltischen Staaten Estland, Lettland und Finnland der Sowjetunion überlassen und die Selbständigkeit dieser Staaten (seit 1920) rückgängig gemacht worden. (4) Damit war zugleich das Ende einer fast 700-jährigen deutsch-baltischen Geschichte eingeleitet worden. Die Bevölkerung der drei baltischen Staaten einschließlich der zu ihnen seit Jahrhunderten gehörenden Deutschbalten, Angehörige des deutschen Volkstums, waren nun von Hitler verraten worden. (3)

Die tiefe Enttäuschung der baltischen Bevölkerung, einschließlich der Deutschbalten, über die vom Deutschen Reich verantwortete politische Veränderung in ihren Staaten beschreibt Herbert Petersen in den „Baltischen Briefen“ Nr. 11: „Der bevorstehende Aufbruch (Umsiedlung) war in den baltischen Ländern anfangs nicht bekannt. Es lag überhaupt „außerhalb jeder politischen Voraussicht“, dass Deutschland der Annektion der baltischen Staaten durch die Sowjetunion zustimmen konnte. Erst im Frühjahr 1939 war ein Nichtangriffspakt zwischen Estland und Deutschland abgeschlossen worden und dass Hitler schon wenige Monate danach seinen Vertragspartner dem Bolschewismus und damit der Vernichtung preisgeben würde, erschien undenkbar“. (2) Dieser „undenkbare“ deutsche Verrat sollte auch vor dem ausschließlich machtpolitischen Hintergrund beurteilt werden, dass das Deutsche Reich erst am 7. Juni 1939 (ca. 10 Wochen vor dem 23.08.39) mit Lettland und Estland einen Nichtangriffspakt abgeschlossen hatte!

Dem späteren Wunsch Stalins, auch Litauen in den sowjetischen Einflussbereich mit einzubeziehen, hatte Hitler stattgegeben. In einem „Vertraulichen Protokoll“ vom 28. September



Dezember 1939: Zwangsumsiedler gehen in Riga an Bord eines KdF Schiffes

Bild:Carl-Schirren-Archiv

1939 (4 Wochen nach Kriegsbeginn) hatte sich die Sowjetunion gegenüber dem Deutschen Reich verpflichtet, den Reichsangehörigen, die den „Wunsch“ (!) hatten, nach Deutschland oder in die deutschen (eroberten) Interessengebiete (zwangsweise, d. Verf.) überzusiedeln, hierbei keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen (3).

Zeitgleich hatte Moskau Beistandspakte mit Estland (28.9.39) und später auch mit Lettland (5.10.39) abgeschlossen, mit Litauen am 10.10.1939. Für die baltischen Staaten war damit eine völlig neue Situation eingetreten. Sie wurden in der Folge von der Sowjetunion militärisch besetzt und in die UdSSR politisch eingegliedert. Ganze Gruppen der estnischen und lettischen Bevölkerung, insgesamt über 100 00 Personen, wurden in das Innere der Sowjetunion deportiert. Die Deutschbalten entgingen diesem Schicksal. Sie gerieten in den Vorgang der jetzt einsetzenden „Bevölkerungsverschiebungen“, die Hitler in der Reichstagsrede vom 6. Oktober 1939 zum ersten Mal öffentlich bekanntgegeben hatte:

„Nach dem „Zerfall“ des polnischen Staates wären der deutschen Interessensphäre im gesamten Osten demnach neue Ziele und Aufgaben gestellt. In den „nicht haltbaren Splittern deutschen Volkstums“ im Osten und Südosten Europas läge einer der Gründe für fortgesetzte zwischenstaatliche Störung. Eine „Neuordnung der ethnographischen Verhältnisse, d.h. eine Umsiedlung der Nationalitäten“ in diesen Räumen mit einer „besseren Trennlinie“ als Endziel wäre die wichtigste Aufgabe“. (2)

Die deutsch-baltischen Volksgruppenführer erfuhren „die ersten Gerüchte von der Möglichkeit einer Bevölkerungsverschiebung“ erst am 26. September 1939 (2).

Die Zwangsumsiedlung der Deutschbalten (Die Reichsregierung verwendete ab Oktober 1939 nur noch den Begriff „Baltendeutsche“) begann Anfang Oktober 1939 und betraf vor-

erst etwa 13.700 Personen aus Estland und etwa 51.000 aus Lettland. Für die Ansiedlung waren die von Polen eroberten Reichsgaue „Danzig-Westpreußen“ und „Wartheland“ vorgesehen. Aus Estland und Lettland sollte die Umsiedlung vor allem über See mit Hilfe der deutschen Handelsflotte erfolgen. Memel, Danzig, Gotenhafen und Stettin waren als Ankunfthäfen vorgesehen. In Gotenhafen war eine Einwanderungszentralstelle (und zusätzliche Nebenstellen) eingerichtet worden (3). Die völlig unvorbereitete Umsiedlung der Volksdeutschen lag fast ausschließlich in den Händen der Umsiedler, die eigene „Umsiedlungskommandos“ mit freiwilligen Hilfskräften aus den Volksgruppen organisierten. Die Einbürgerung erfolgte in einer sogenannten „Durchschleusung“, wobei mehrere Dienststellen passiert werden mussten, auf die hier nicht eingegangen wird. Am Ende der Durchschleusung wurde eine „Eignungswertung“ und Feststellung des „rassenbiologischen Wertes der Baltendeutschen“ festgestellt. Das Rasse- und Siedlungsamt der SS urteilte „Das deutsche Volk hat durch Hereinnahme der deutschen Volksgruppe aus Estland und Lettland einen sehr wünschenswerten Zufluß nordischen Blutes bekommen, das vor allem in der Ansetzung als Bauern im Osten, als Blutwall gegen das Slawentum, für die Aufnordnung des deutschen Volkes und die Sicherung des Reiches von hohem Wert ist.“ (2)

Den Verfasser interessierte insbe-

sondere die Frage, ob und wieweit die Kriegsmarine an der Zwangsumsiedlung der Deutschbalten beteiligt war. Deshalb wurde das Kriegstagebuch (KTB) der Seekriegsleitung eingesehen. Die wörtliche Wiedergabe der (erstaunlich ausführlichen, d. Verf.) Vermerke im KTB der Seekriegsleitung (SKL) am 5. Oktober 1939 (1) soll die Leserinnen und Leser in die Lage versetzen, sich eigene Bilder von den Überlegungen und Entscheidungen der Kriegsmarine zu machen:

„Die Verhandlungen zwischen Estland-Lettland und der Sowjetunion laufen für die baltischen Länder insofern ungünstig, als Russland über die bisher getroffenen Vereinbarungen (Stützpunkte, Häfen, Flugplätze) hinaus Einrichtungen weiterer Garnisonen auch im Innern der Länder und damit weitgehende innerpolitische Einflussnahme fordert. Rücktritte bisheriger estnischer Regierung steht zu erwarten. Änderungen des lettischen und estnischen Kurses in Richtung stärkerer Annäherung an Russland.“

Durch diese in vollem Einvernehmen mit deutscher politischer Führung eingetretene entscheidungsvolle Verstärkung des russischen Einflusses in den baltischen Staaten ist nach Nachrichten an das Auswärtige Amt (A.A.) die Stimmung der Bevölkerung gegen Deutschland gerichtet und die Lage der 70 000 Deutschen im Baltikum z. Zt. außerordentlich schwierig geworden. Viele von Ihnen treffen Maßnahmen zur beschleunigten Abwanderung nach Deutschland, da sie eine ungünstige Umgestaltung der staatlichen Verhältnisse in Lettland und Estland befürchten und da die Möglichkeit besteht, dass Regierungen nicht mehr Herr der Lage und kommunistischer Mob unter anarchistischen Zuständen Gelegenheit zu Deutschverfolgungen benutzt. A.A. sieht Entwicklung besonders in Lettland, in zweiter Linie auch in Estland als sehr bedrohlich für das Schicksal der Reichs- und Volksdeutschen an und hält sofortigen Schutz



KdF-Schiff Sierra Cordoba verlässt den Hafen von Riga.

Bild:Carl-Schirren-Archiv

und Abtransport der Deutschen für dringend erforderlich (38 Dampfer sind bereitgestellt, Abtransport in 2 Wellen vorbereitet, Ausschiffung in Danzig vorgesehen). Auf Grund der Beurteilung der Lage durch A.A. sieht sich SKL am 5.10. nachm. genötigt, Gruppe Ost mit der sofortigen Durchführung der Schutz- und Sicherungsaufgaben (Hervorhebung d. Verf.) in estnischen und lettischen Häfen zu beauftragen. Die sofortige Bereitstellung folgender Streitkräfte in Danziger Bucht in 3-stündiger Bereitschaft ab 6.10. 0000 Uhr wird befohlen:

Für Riga: „Schleswig-Holstein“, „Emden“, 2 M-Boote

Für Libau: „Schlesien“, 2 M-Boote

Für Windau: „Bremse“, 2 M-Boote

Für Parnau: „3 M-Boote

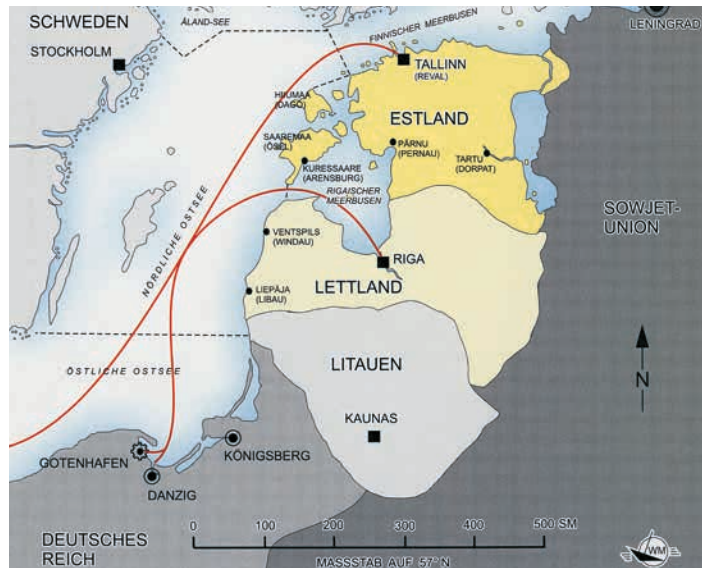
Für Reval: „Admiral Scheer“ und 2 M-Boote

(Befehl der SKL und Gruppe Ost siehe Kriegstagebuch Teil B, Heft V). Chef SKL befiehlt 5.10. abends, dass Verbände zunächst nicht auslaufen sollen. Auch der Führer selbst sieht Lage noch nicht als derart bedrohlich an, dass Entsendung Seestreitkräfte z.Zt. schon in Frage kommt. Verschieben der Seestreitkräfte in estnische und lettische Häfen soll erst auf ausdrücklichen Befehl des Führers erfolgen“ (1).

Die unmittelbare Rücknahme des Befehls geht auf die Rücksprache des Chefs SKL mit dem Führer zurück, der die Lage nicht als derart bedrohlich ansah und der das Einlaufen deutscher Seestreitkräfte in lettische und estnische Häfen selbst befehlen wollte. (3) Die Formulierung „Auch der Führer selbst sieht...“ verschiebt aus Sicht des Verfassers die Entscheidungsabfolge „Hitler – Chef SKL“ zugunsten des Chefs SKL!

Vier Tage später (am 09.10) heisst es im KTB:

„Ostsee“ „Infolge der Beruhigung der Lage in den baltischen Staaten und Abnahme der Gefahr für Baltendeutsche kann auf einen Schutz des Abtransportes der deutschen Rückwanderer durch Streitkräfte der Kriegsmarine verzichtet werden. Die Bereitschaft der hierfür vorgesehenen Verbände wird aufgehoben. Panzerschiff „Scheer“ wird zur Verfügung Seebefehlshaber West, „Emden“ zur Verfügung Gruppe West, und „Schleswig-Holstein“ zur Verfügung der B.J. gestellt. SVK-Verband tritt mit dem 11.10. zum SVK. zurück.“ (1) Die Kriegsmarine war nach dem KTB früh in die nationalsozialistische Absicht der Zwangsumsiedlung der Deutschbalten eingebunden und hatte vorsorglich Seestreitkräfte (und



Die Transportrouten der Zwangsumsiedler.

Bild: Carl-Schirren-Archiv

Handelsschiffe) als Begleitsicherung der durch Zwangszugriff requirierten Handelsschiffe (3) bereitgestellt und Bereitschaft befohlen. Aufgrund der weiteren Lageentwicklung war die militärische Begleitsicherung von der Seekriegsleitung nicht mehr als erforderlich erachtet worden. 11 Tage später (am 20.10.) wurde im KTB vermerkt:

„Östliche Ostsee: Abtransport von Baltendeutschen aus estnischen und lettischen Häfen wird fortgesetzt. Bisher keine Zwischenfälle.“ (1) Dieses war der letzte Vermerk im KTB zur Umsiedlung der Deutschbalten. Das Reichsaußenministerium (RAM) hatte am 21. Oktober 1939 eine bezeichnend zynische Mitteilung an die Presse herausgegeben:

„Es muss unter allen Umständen vermieden werden, die Baltendeutschen als Emigranten oder Flüchtlinge hinzustellen. Das wäre aussenpolitisch - propagandistisch schon deshalb ein Fehler, weil die neutrale und gegnerische Presse schlussfolgern würde, dass die Baltendeutschen entweder zu einem leidenden Objekt von Absprachen des Reiches mit Moskau gemacht worden sind, oder dass man sie vor einem Schicksal retten wolle, das den anderen Bewohnern des Baltikums droht. Deswegen muss betont werden, dass die Baltendeutschen durch den Führer von ihren treu jahrhundertlang verteidigten Posten abberufen werden, weil er ihnen neue Aufgaben stellt und damit eine neue Heimat schenkt.“ (3) Und ein weiterer Aufruf der Führer der Volksdeutschen auf erpresserische Weisung des A.A. lautete:

„Wer dem Ruf des Führers nicht folgen will, stellt sich und seine Kinder für alle Zeiten außerhalb der Gemeinschaft des deutschen Volkes.“

(3)

Trotz dieser Warnung (!) entschlossen sich nicht alle Deutschbalten zur sofortigen Aufgabe ihrer Heimat. Bis Ende des Jahres 1939 verließen etwa 67 000 Deutschbalten Estland und Lettland. (3) Sie hatten keine Alternative, denn ihre Emigration in andere Länder war ausgeschlossen, weil ihre Auslandspässe annulliert worden waren! (2). Hier muss darauf hingewiesen werden, dass die eingetretenen Vermögensschäden von den Betroffenen als Schicksalsschläge hingenommen werden mussten. (2) Der wertvolle Gemeinschaftsbesitz wie Theater, Klubs, Stiftungen, Krankenhäuser, Schulgebäude, Altersheime etc. ist in keiner Form entschädigt worden. (2), auch nicht der zurückgelassene Besitz der Deutschbalten wie Häuser, Landbesitz, Bauernhöfe. Fabriken, Handelsfirmen, Banken, Gutshäuser usw. (3)

Wie ausgeführt, wurden Estland, Lettland und Litauen im Juni 1940 in die Sowjetunion eingegliedert. 1941 setzte die Sowjetisierung ein und „antisowjetische Elemente“, die „geistige und wirtschaftliche Elite“ wurden nach Sibirien deportiert, 60.000 Menschen in Viehwaggons. Russisch wurde Amtssprache, die estnische, lettische und litauische Sprache waren verboten. Nach dem Angriff des Deutschen Reichs auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 (Unternehmen „Barbarossa“) endete die staatliche Selbständigkeit der baltischen Staaten (seit 1920), weil die deutsche Wehrmacht das Baltikum bis zum Jahr 1944 besetzte.

Der Terror steigerte sich mit der unverzüglich eingeleiteten Vernichtung der Juden: etwa 300.000, davon zwei Drittel aus Litauen und ein Drittel aus Lettland. Die meisten der rund 5.000

estnischen Juden konnten dem Holocaust dagegen durch Flucht entkommen. (5)

1944 dehnte die Sowjetunion unmittelbar nach dem erzwungenen Rückzug der Wehrmacht erneut ihre Herrschaft auf Estland, Lettland und Litauen aus. Etwa eine Viertelmillion Esten, Letten und Litauer flüchteten nach West- und Nordeuropa, meist über die vereiste Ostsee.

Von 1945 bis 1953 kam es zu erneuten Deportationen, in Folge der Zwangskollektivierung sind rund 200.000 Litauer, Letten und Esten in sibirische Lager geschickt worden. (5)

Infolge der befreienden Perestroika und Glasnost mit dem Machtantritt des Generalsekretärs Michael Gorbatschow ab März 1985 begann für Estland, Lettland und Litauen am 23. August 1989 der (erneute) Weg in die Freiheit, als eine Million Balten auf der Via Baltica mit einer 600 km langen Menschenkette die Hauptstädte Vilnius, Riga und Tallin verband. An diesem Tag jährte sich zum 50. Mal der verhängnisvolle Tag der Unterzeichnung des deutsch-sowjetischen Zusatzprotokolls zum Nichtangriffspakt. (5)

Vor dem Hintergrund der jahrzehntelangen Besetzungen war und ist das Verlangen der demokratischen Länder Litauen, Lettland und Estland, als Folge des russischen Angriffskriegs, jüngst auch die Länder Schweden und Finnland, nach militärischer Sicherheit und Mitgliedschaft in dem kollektiven Verteidigungsbündnis NATO als verlässlichen Schutz vor russischer Aggression mehr als verständlich! **Jürgen Spiegel, KptzS a.D.**

Quellen:

- (1) Kriegstagebuch (KTB) der Seekriegsleitung (SKL), Teil A, Band 2, Oktober 1939, Seite 50 bis 165
- (2) „Baltische Briefe“ (BB), Nr. 11 (193), November 1964, C 1506 E, Druck: Hansisches Druck- und Verlagshaus GmbH, Hamburg
- (3) „Die Umsiedlung der Deutschbalten Herbst 1939“, Verlagshaus M&M, D-18314 Martenshausen, (Nr. 28)
- (4) „Der Zweite Weltkrieg, Schriftenreihe Innere Führung, Beiheft 3/86, Herausgeber Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) Führungsstab der Streitkräfte I 3 (FüS I 3)
- (5) Baltikum, 1. Auflage 2007 DuMont Reiseverlag, Ostfildern, Seite 30 – 34

BORDEMPFANG 2023 AUF DER FREGATTE SACHSEN-ANHALT

Der Förderverein Deutsches Marinemuseum hatte am 21. September 2023 zum jährlichen Bordempfang eingeladen. Die Veranstaltung fand bei für langjährige Besucher eher ungewohntem Wetter im Marinestützpunkt Wilhelmshaven statt – es regnete während des Empfangs in Strömen. Der diesjährige Bordempfang war insofern eine Premiere, weil eine Einheit der neuesten Fregattenklasse F125 der Deutschen Marine, die Fregatte SACHSEN-ANHALT mit der Besatzung ALPHA, Gastgeber war.

In Vertretung für den erkrankten Vorsitzenden konnten das Mitglied im Vorstand, Kapitän zur See a.D. Henning Straus, und der Kommandant der Besatzung ALPHA, Fregattenkapitän Kay Beger, an diesem Abend erneut fast 200 Mitglieder, Gäste und Besatzungsangehörige an Bord begrüßen, darunter Abteilungsleiter und Kommandeure der Einsatzflottille 2. Höherrangige Gäste aus den Streitkräften sowie der Stadtverwaltung waren in diesem Jahr aufgrund unmittelbar vorangegangener Veranstaltungen und einer Sitzung des Stadtrates leider verhindert gewesen. Fregattenkapitän Beger begrüßte die Gäste kurz und herzlich. Ihm und jedem seiner Männer und Frauen war der Stolz, als Gastgeber aufzutreten, deutlich anzumerken. Trotz einer im Vergleich zu anderen Fregatten deutlich geringeren Besatzungsstärke der F125 und einer bereits im Lauf des



Freundlicher Empfang

Bild: FDMM

Tages durchgeführten hochrangigen Veranstaltung des Marinekommandos nötigte das professionelle, sehr aufmerksame und höfliche Auftreten der gesamten Besatzung allen Gäs-

ten Respekt und Anerkennung ab. Kapitän zur See a.D. Straus dankte Kommandant und Besatzung der SACHSEN-ANHALT / Besatzung ALPHA aber auch der Einsatzflottille 2

und dem 4. Fregattengeschwader dafür, dass sie auch in diesem Jahr die Fortsetzung der Tradition ermöglicht haben, einmal im Jahr mit dem Förderverein auf einem Schiff der Marine Gast zu sein.

Gewissermaßen als Bindeglied zwischen Besatzung und dem Förderverein überreichte der Marinemaler Olaf Rahardt ein Bild der SACHSEN-ANHALT, das nach der anstehenden Werftliegezeit einen würdigen Platz auf dem Schiff finden wird, so der Kommandant.

Unter Verweis auf die 25-Jahrfeier des Museums und die danach eingetretenen Entwicklungen im Museum hat anschließend der Museumsleiter, Dr. Stephan Huck, einen kurzen Bericht zur Lage des Museums gegeben, bevor nach der Großen Flaggenparade die Gäste sich dem Buffet mit Gerichten und Getränken aus dem Patenland Sachsen-Anhalt zuwenden konnten. Gute Gespräche rundeten einen gelungenen Abend ab.

Erneut ist eine Besatzung der Deutschen Marine als Sympathieträger aufgetreten und hat unter den Vereinsmitgliedern und deren Gästen zahlreiche Multiplikatoren für die Marine gewonnen! Als Dankeschön gab es für die perfekten Gastgeber der SACHSEN-ANHALT einen starken Applaus.

Der Förderverein wünscht der Besatzung ALPHA und der SACHSEN-ANHALT allzeit gute Fahrt und stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

FDMM



Marinemaler Olaf Rahardt, KptS a.D. Henning Straus und FKpt Beger

Bild: FDMM



Vortrag des Museumsleiters Dr. Stephan Huck

Bild: FDMM

DIE MITGLIEDERFAHRT DES FÖRDERVEREINS 2023

Die diesjährige Mitgliederfahrt wurde als Tagesfahrt nach Bremerhaven durchgeführt. Auf dem Programm standen der Besuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums, ein Mittagessen im Restaurant Kaiserhafen und zum Ausklang ein Halt am Schaufenster Fischereihafen. Pünktlich mit dem Sonnenaufgang starteten wir um 07:30 Uhr am Marinemuseum. Nach dem Zwischenstopp in Heidmühle waren 19 Teilnehmer an Bord des komfortablen Reisebusses, der uns zügig nach Bremerhaven brachte. Am Deutschen Schifffahrtsmuseum begrüßte uns Herr Wecker an der Koggehalle. Leider befinden sich Teile des Museums in der Bausanierung, so dass diese in diesem Jahr nicht wieder zugänglich waren. Uns erwartete eine umfassende Führung zur „Bremer Kogge“, die nach jahrelanger Konservierung und Aufbau in der eigens dazu erbauten Halle für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Herr Wecker brachte uns während des Rundgangs mit seinen Ausführungen zahlreiche Fakten und Daten zur Kogge näher, die sicher bisher vielen von uns noch nicht bekannt waren. In fließendem Übergang erläuterte er im Weiteren in lebendiger Art und Weise die Entwicklung der Hanse im Nordatlantik. Es gab keine Frage der Teilnehmer, die er mit seinem umfassenden Wissen nicht beantworten konnte. Und so dauerte die Führung schließlich fast eine halbe Stunde länger als geplant. Trotzdem blieb noch Zeit, so dass jeder von uns sich individuell an den zahlreichen Schautafeln informieren konnte.

Die verbleibende Zeit bis zur Weiterfahrt nutzten die Teilnehmer unterschiedlich. Manche genossen einfach die Sonne an diesem herrlichen Septembertag, andere fuhren hinauf zur Aussichtsplattform des Atlantic Hotels Sail City oder nutzten die Zeit für einen Besuch des Ubootes WILHELM BAUER.

Die Weiterfahrt zum Kaiserhafen führte uns durch die Teile des Bremerhavener Hafens, die fast ausschließlich der Autoverladung vorbehalten sind. Hier liegt das Restaurant Kaiserhafen, welches den Beinamen „Letzte Kneipe vor New York“ trägt. Von außen eher unscheinbar, zeigt das Restaurant seinen besonderen Charme beim Betreten der In-

nenräume. Das maritime Ambiente überrascht und beeindruckt Gäste, die zum ersten Mal dort sind. Für die Teilnehmer war zum Mittagessen die Kapitänstafel reserviert, ein urgemütlicher Nebenraum, geschmückt mit maritimen Unikaten aus aller Welt. Das Menu war vorbestellt, die Teilnehmer hatten ohne Ausnahme den Bremerhavener Fischsteller be-

stellt. Zum Dessert gab es Rote Grütze mit Vanillesauce.

Am südlichen Rand von Bremerhaven liegt der alte Fischereihafen. Die alten Fischhallen wurden zu kleinen Restaurants und Shops umgebaut oder von Fischhändlern genutzt, auch eine Fischräucherei fehlt nicht. Im Sommer finden auf den Freiflächen zahlreiche Events statt. Für die

Teilnehmer der Reise war hier „freies Manöver“. Wir hatten das Glück einen wirklich herrlich sonnigen Tag zu erleben. Daher wundert es nicht, dass die Terrasse der dort ebenfalls vorhandenen Eisdiele einige von uns zum Verweilen einlud, bevor unser Bus uns um 17:00 Uhr wieder zurück nach Hause brachte.

Bernd Reimers



U-Boot WALTER BAUER

Bild: FDMM



Treffpunkt Kaiserhafen: Die Letzte Kneipe vor New York.

Bild: FDMM



Bild 04b-02: Die restaurierte Hanse Kogge; Bild: FDMM

EINE ZEIT VOLLER IDEEN, OPTIMISMUS UND ANPACKEN

Wilhelmshaven - Die Geschichte Wilhelmshavens ist die Geschichte der Marine. Als sicherer Kriegshafen wurde die Stadt gegründet, erhielt 1869 ihren Namen. Die Architektur, der Hafen, alles an dieser Stadt ist eng mit der Flotte verbunden. Umso logischer war die Idee, die mir 1986 kam, ein Marinemuseum ins Leben zu rufen. Ein Jahr zuvor war ich als Oberstadtdirektor gestartet. Ich hatte viele Ideen, aber klar war: Es gab kein Geld. Die Stadt befand sich in einer Existenzkrise, die Arbeitslosigkeit lag bei rund 20 Prozent. Wir haben gespart, wo wir konnten - freie Stellen in der Stadt wurden nicht neu besetzt, Beförderungen nicht durchgeführt. Doch trotzdem war klar: Nur sparen, heißt kaputtsparen. Wir wollten Schwerpunkte setzen, an denen wir trotz der Finanzkrise festhielten, dazu gehörte auch das Deutsche Marinemuseum.

Es gab von Anfang an starke Befürworter, auch der ehemalige Bundesverteidigungsminister Manfred Wörner zählte dazu. Admiral Dieter Wellershoff schrieb damals freudig: „Mit viel Freude habe ich von Ihrer Absicht erfahren, in Wilhelmshaven ein Museum aufzubauen. Diese Initiative begrüße ich ausdrücklich und teile Ihre Auffassung, dass Wilhelmshaven einen geeigneten und würdigen Standort für dieses Objekt bildet. Gleichzeitig biete ich Ihnen von Anfang an die aktive Mitarbeit der Marine an“.

Am 13. April 1988 gründeten wir den



Baustelle Deutsches Marinemuseum

Bild: DMM

Förderverein, die Basis für alles weitere Vorgehen. Ich lud den damals sehr bekannten Admiral Günter Fromm, hoch angesehen in Marinekreisen, ins Rathaus ein. Meiner Bitte, den Vorsitz des Fördervereins zu übernehmen, kam er nach. Was für ein Glücksfall für dieses neue Museum.



Es gab also die Idee, den Förderverein, aber noch keinen Standort. Lange planten wir mit dem ehemaligen Marine-Schulschiff „Deutschland“ als Museumsort, doch der Umbau wäre viel zu teuer geworden. Dann das ehemalige Kraftwerk Süd, als Keimzelle der Marine. Doch auch dort gab es viel zu viele finanzielle Bedenken. Schlussendlich fiel die Entscheidung auf den sogenannten Scheibenhof, für den das Hochbauamt der Stadt konkrete Pläne, die in das Gesamtkonzept Südstrand passten, entwickelte und, wo nun seit 25 Jahren das Deutsche Marinemuseum steht.

Blicke ich auf die Zeit der Museumsentstehung zurück, blicke ich auf eine Zeit voller Ideen, Optimismus und Anpacken zurück. Wie schön, dass wir das gemeinsam geschafft haben! Wie

REDAKTIONELLE ANMERKUNG

Auf unsere Anfrage nach Bildern, Erinnerungen, Vorschlägen und Beiträgen zu Geschichte und Zukunft des Fördervereins und des Deutschen Marinemuseums im letzten POSTBEUTEL erreichte uns dankenswerter Weise dieser Beitrag von Prof. Arno Schreiber, damals Oberstadtdirektor Wilhelmshavens. Wir konnten bei diesem Beitrag feststellen, dass die Geschichte des Fördervereins und des Museums langsam ein eigenes Forschungsfeld ist, welches leider (noch) nicht ausreichend bearbeitet ist. Neben den Ideengebern, Befürwortern und Unterstützern waren es ja vor allem die tatkräftigen „Macher“ der ersten Stunde, welche ab 1986 die Weichen für das Museum in seiner heutigen Form stellten: Dr. Jens Graul (+), Martin Graepentin, Vizeadmiral a.D. Günter Fromm (+), KptzS a.D. Hans-Georg Nippe und besonders der kürzlich verstorbene Konsul a.D. Friedrich A. Meyer.

Wir bitten daher alle, die zu dieser Geschichte beitragen können nochmals darum, der Redaktion Erinnerungen und Beiträge mitzuteilen, um die Anfangszeit des Museums und des Fördervereins zu dokumentieren.

Redaktionsteam

schön, dass so viele mitgeholfen haben! Wie schön, dass dieses Museum nun schon seit 25 Jahren erfolgreich besteht.

Prof. Arno Schreiber



2005: Eröffnung der MÖLDERS

Bild: DMM



2016: Eröffnung des GEPARD

Bild: DMM

„DAZWISCHEN“ ... WAR DOCH NOCH 'WAS

Vor lauter Bauen, Erweitern und Krisenmanagement droht der alltägliche Museumsbetrieb in der Wahrnehmung ins Hintertreffen zu geraten. Doch diese Perspektive deckt sich nicht mit der Sicht unserer Gäste. Bisher 130.000 Gäste in diesem Jahr sprechen eine beredte Sprache ungebrochenen Interesses an der Museumsarbeit.

In deren Zentrum stand die Ausstellung „Dazwischen“ der Künstlerin Tina Asche, die unter großer Anteilnahme der Wilhelmshavener Bevölkerung am 25. Juni unter Mitwirkung der Band „Majanko“ und des Marine-Musikkorps Wilhelmshaven eröffnet wurde und sich mit der Lebenswelt von Soldatinnen und Soldaten an Deutschlands größtem Bundeswehrstandort beschäftigt.

Doch auch die Dauerausstellung und die Museumsschiffe finden ungebrochen das Interesse des Publikums. Noch nie waren die Vermittlungsangebote des Museums so stark nachgefragt wie in diesem Jahr. Insgesamt 430 geführte Gruppen konnten bisher gezählt werden.

Dazu kommen weitere „maßgeschneiderte“ Angebote für die Einsatzflottille 2 im Rahmen der histo-

risch-politischen Bildung sowie für Wilhelmshavener Schulen. Im September begleitete unser für die Vermittlung zuständiger Mitarbeiter Carsten Siegel an einer Exkursion des Neuen Gymnasiums Wilhelmshaven nach Krakow und Auschwitz/Oswiecim teil. Unter seiner Anleitung erstellen die Schülerinnen und Schüler eine Ausstellung über das Erlebte und werden diese im Erdgeschoss des Museums zeigen.

Die Sammlung unter Leitung von Nina Nustede hat sich in der Zwischenzeit nicht nur um den Erhalt der Boote und Schiffe durch die Begleitung der Pön-Ex'e gekümmert, sondern konnte auch weitere Bestandszuwächse verzeichnen. So wurde von einem französischen Sammler ein Porträtmalerei des jungen Kapitän zur See Reinhard Scheer erworben, welcher später Chef der Hochseeflotte und der Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg wurden. Die renommierten Smithsonian Institutions aus Washington/D.C. überließen uns ein Sehrohr eines Unterseebootes der Kaiserlichen Marine und Objekte, die von der Feuerleitanlage des schweren Kreuzers PRINZ EUGEN stammen. Beides wertvolle Ergänzungen der knappen Sammlung von

Militärtechnik aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg. Auch die begonnene Restaurierung des Denkmals der II. Matrosendivision gilt es als Aktivität im vergangenen Halbjahr zu verzeichnen.

Gemeinsam mit dem Ostfriesischen Landesmuseum in Emden führten wir im Oktober eine Tagung zum (Post-)kolonialismus im Nordwesten durch und nahmen uns damit eines geschichtspolitisch hochaktuellen Themas an, das uns auch in der Neukonzeption begleiten wird. Kommendes Jahr soll der zugehörige Tagungsband erscheinen. Anfang November richteten wir mit dem Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr und dem Kieler Institut für Sicherheitspolitik einen internationalen Workshop zur NATO-Strategie seit 1985 aus und leisteten damit einen weiteren Beitrag als Plattform für internationale Marinegeschichtsforschung.

Neben all' diesen Aktivitäten gilt es das Jahr 2024 vorzubereiten: Von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich im immer komplex werdenden Wirtschaftsplan spiegeln, welchen das Kuratorium in seiner Herbstsitzung am 3. November 2023

verabschiedet und der erstmalig ein Volumen von mehr als 2 Mio € vorsieht, bis hin zur Erarbeitung neuer Angebote. In deren Zentrum wird erneut (und voraussichtlich letztmals vor der Realisierung der Erweiterungen) eine im Haus kuratierte Sonderausstellung stehen. Sie wird sich unter dem Arbeitstitel „Von der Südsee zum Indopazifik“ dieser Region widmen, welche inzwischen zunehmend in den Fokus der Weltpolitik rückt und im kommenden Jahr erneut von der Deutschen Marine mit der BADEN-WÜRTTEMBERG und einem Einsatzgruppenversorger im Rahmen des Indopazifik-Deployment befahren werden wird. Die Ausstellung soll historisch Bezüge Deutschlands und seiner Marinen in diese Region ausloten und ist zugleich ein weiteres Laboratorium für die Neukonzeption, stellen raumgeschichtliche Bezüge doch ebenfalls eine methodische Annäherung an unser Thema vor, welche die Rahmenkonzeption der neuen Dauerausstellung vorsieht. Das kommende Jahr verspricht spannend und ereignisreich zu werden. Wir freuen uns, wenn sie uns auch durch dieses begleiten.

Dr. Stephan Huck

POETRY SLAM WORKSHOP MIT VERONICA SCHOLZ

Am Samstag, den 4. November, fand zum ersten Mal im Deutschen Marinemuseum ein Poetry Slam statt. Im Rahmen der aktuellen Sonderausstellung „Dazwischen“ hat Poesiema-trose Veronica Scholz einen Poetry-Slam-Workshop gegeben. Sie führte die acht Teilnehmer:innen im Laufe des Workshop-Tages mit verschiedenen Übungen in das kreative Schreiben ein. Dabei wurden nicht nur der Geist geöffnet und die Finger für die große Schreibübung am Nachmittag gelockert, sondern auch ein schönes, vertrautes Gruppengefühl erzeugt. So war der ganze Tag geprägt von gegenseitigem Respekt für alles Geschriebene sowie für das, was zwischen den Zeilen stand.

Am Nachmittag entwickelten die Teilnehmer:innen, inspiriert von der Son-

derausstellung, ihre eigenen Poetries. Ein Poetry ist in diesem Kontext nicht mit dem Begriff Gedicht gleichzusetzen, da Poetries kein Versmaß oder eine Metrik besitzen müssen. Sie können alles sein – vom Märchen, über ein Gedicht, bis hin zur Aufzählung. Allerdings bekommen Poetries wie auch die Gedichte erst durch den Vortrag echtes Leben eingehaucht. Daher bildete der Poetry Slam, also der Vortrag der Poetries, den Abschluss des Tages. Die Gruppe fand sich dafür in der O-Messe der MÖL-DERS zusammen, um in besonderer Atmosphäre die verschiedenen Poetries zum Thema „Dazwischen“ vorzutragen. Für die jeweils Zuhörenden war es erstaunlich, welche Qualität und Emotionalität die Texte prägten, die in so kurzer Zeit am Nachmittag

entstanden waren. So wurde doch die ein oder andere Träne verdrückt und manche Frage nach dem Vortrag noch persönlich besprochen. Der Zusammenhalt der Gruppe hat dem Tag wirklich das besondere Etwas geschenkt.

Die Poetinnen und Poeten des Tages haben sich zudem zum Glück des Museums bereit erklärt, ihre Texte noch

einmal in einem größeren und öffentlichen Rahmen vorzutragen. Sie werden also auch noch einmal die Möglichkeit bekommen, den Ergebnissen dieses Tages zu lauschen. Alle Informationen zu dem Termin werden Sie auf den üblichen Kanälen – dem Newsletter, der Homepage und unseren Social-Media-Kanälen – erhalten.

Rahel Achterberg



Teilnehmer des Poetry Slam

Bild: DMM

SSB NORDWIND – MEHR ALS NUR EIN MUSEUM

Zum 21. Wilhelmshaven Sailing-CUP vom 29.09. bis 01.10.2023 hatten die Organisatoren vielfältige Events im Angebot. Neben dem Erlebnis, auf einem Traditionsschiff mitzusegeln, standen auch eine Papierboot-Regatta, ein Open-Ship, Hafenrundfahrten, eine Fotoausstellung, Live-Musik, eine Segler-Party im ehemaligen Pumpwerk, kulinarische Genüsse und vieles mehr rund um den Bontekai auf dem Programm.

Insgesamt 14 Traditionsssegler sind dem Ruf der Stadt an der Jade gefolgt, davon einige bereits über 100 Jahre alt. So beispielsweise die ABEL TASMAN, ein mit 40,5 Metern Länge luxuriöser Zweimastschoner aus dem Jahr 1913. Oder der Dreimast-Toppsegelschoner SWAENSBORGH (47 Meter) von 1907. Das älteste Schiff der Regatta, die TWISTER, ist aus dem Jahr 1902. Ehemaliges Fischeisenschiff und traditionell aus Holz gebaut, erhielt der Zweimastschoner in mehreren Umbauten ihr heutiges Antlitz mit einem lilafarbenen Stahlrumpf.

Die ASTARTE (25 Meter) von 1903 hingegen ist detailgetreu rekonstruiert und eines der ersten Traditionsschiffe, das unter deutscher Flagge (Bremerhaven) in der Flotte der International Sail Training Association segelt.

Höhepunkte waren dann auch nicht die Regatten, sondern die Einlaufparaden. Die „Heimkehrer“ segelten den gesamten Bontekai entlang und wurden von den Organisatoren mit Leidenschaft und Engagement begrüßt und vorgestellt und wenn zwischen den tausenden „Sehleuten“ und den Traditionssseglern und Begleitschiffen die Laola-Wellen hin und her schwappten, entwickelte sich ein maritimes Lebensgefühl und ein Gänsehautmoment.

Auch das Seemannschaftsschulboot (SSB) NORDWIND (Baujahr 1945/1946, 26,6 Meter lang) war in diesem Jahr endlich wieder mit dabei. Es ist eines von zwei in Fahrt befindlichen Booten des Deutschen Marinemuseums und nach fast zweijähriger Instandsetzungsphase wieder seelklar. Leinen los für SSB NORDWIND war bereits einen Tag vor Beginn des Cups. Die Firma Elektroniksystem- und Logistik-GmbH (ESG), ein herstellerunabhängiger Systemintegra-



NORDWIND während der „Jadesail 2023“

Bild: DMM

tor für Verteidigung und öffentliche Sicherheit, hatte die NORDWIND am 28.09.2023 gechartert, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus verschiedenen Standorten der Firma (u. a. Fürstfeldbruck bei München) wesentliche Elemente eines ihrer Auftraggeber näher zu bringen; die See mit Wind und Wellen auf einer schaukelnden Plattform.

Der nächste Tag stand ganz im Zeichen der „Jugend“. Unter dem Stichwort „Boarding Next Generation“ wird seit 2006 für den Nachwuchs Segel gesetzt, eine in Deutschland

unbedingt nachahmenswerte maritime Nachwuchsregatta. Für diesen Kurs Zukunft haben Sponsoren ca. 800 Schülern und Auszubildenden mit ihren Lehrkräften und Betreuern aus Wilhelmshaven, Oldenburg und dem Kreis Friesland einen unvergesslichen Tag an Bord eines Traditionssglers ermöglicht.

Neben dem Spaß sollte im Wesentlichen Teamfähigkeit gefördert, Generationen verbunden und die Identifikation mit der Region forciert werden. Die jungen Leute, die sich an diesem Tag auf der NORDWIND ein-

schifften, waren ohne Berührungsangst und packten beherzt mit an. So soll es sein!

Für die NORDWIND hatte der Nautische Verein Wilhelmshaven (NV WHV) die Kosten übernommen.

Auch am dritten Tag für die Hauptregatta hatte der NV WHV die NORDWIND gechartert, nun für seine Mitglieder und Interessierte. Auch wenn das Durchschnittsalter deutlich höher war, bei der einen oder dem anderen kamen vergessen geglaubte Erinnerung plötzlich wieder hoch: Seefahrt ist eben auch Emotion pur.

An derartigen Tagen wird einmal mehr deutlich und erlebbar: Tradition ist nicht das Bewahren der Asche, sondern das Weitergeben des Feuers. Um die NORDWIND auch weiterhin als Traditionsssegler und Museumschiff in Fahrt halten zu können, werden immer Ehrenamtliche gesucht, z. B. als Crewmitglieder in der Technik oder an Deck, in der Kombüse als Smut oder als Skipperin oder Skipper. Einzige Voraussetzung ist, dass Sie im Rahmen einer ehrenamtlichen Tätigkeit einen Teil ihrer Zeit für den Erhalt des Bootes aufbringen wollen. Wenn auch Sie Interesse daran haben, wenden Sie sich gerne unter Angabe Ihrer Erreichbarkeit an das Geschäftszimmer des Deutschen Marinemuseums (Tel.: 044231 – 400 84 11 bzw. mit E-Mail an: info@marinemuseum.de). Dann werden gemeinsam mit Ihnen die individuellen Einsatzmöglichkeiten und Optionen besprochen. Nur Mut! **Klaus Klages**



„Jadesail 2023“: Begegnung mit der AVATAR

Bild: DMM

HALLO LIEBE LESER:INNEN,

ich bin Rahel Achterberg und seit dem 1. Juni 2023 neue wissenschaftliche Mitarbeiterin im Deutschen Marinemuseum.

Ich kenne das Haus schon aus meinem Masterstudium in Oldenburg. Als Studentin des Masterstudiengangs „Museum und Ausstellung“ war ich Teil des Teams, das in Kooperation mit dem Deutschen Marine-Museum und dem Schlossmuseum Jever die Wanderausstellung „Zwischen zwei Welten. Menschen mit und ohne Behinderungen erzählen“ für die GPS Wilhelmshaven entworfen hat. Dabei habe ich bereits die Zusammenarbeit mit Dr. Stephan Huck und seinem Team schätzen gelernt. Nach meinem Studium habe ich zunächst ein wissenschaftliches Volontariat im Residenzmuseum im Celler Schloss absolviert und konnte hier das Wissen aus dem Studium praktisch vertiefen. Neben vielfältigen täglichen Aufgaben lag der Fokus

meines Volontariats vor allem auf der Mitarbeit an der Erarbeitung einer neuen Dauerausstellung. Mit dieser Erfahrung im Gepäck bin ich im Anschluss im Haus der Geschichte in Bonn als Projektmitarbeiterin für die neue Dauerausstellung tätig gewesen, die Ende 2025 eröffnen wird.

Das private Glück brachte mich dazu, mich nach Jobs im Norden Niedersachsens umzusehen. Schneller als ich hoffen konnte, wurde ich auf die Ausschreibung im Deutschen Marine-Museum aufmerksam und bekam hier die Chance, mein privates mit dem beruflichen Glück zu kombinieren.

Ich bin dem Team hier so dankbar für die herzliche Aufnahme im Team und für das Vertrauen, das mir vom ersten Tag an entgegengebracht wurde. Ich freue mich sehr darauf, in diesem Haus weiterwachsen zu dürfen und mein Wissen vor allem im Bereich Dauerausstellungsprojekte einbringen zu können. **Rahel Achterberg**



Neue Mitarbeiterin im DMM: Rahel Achterberg

Bild: DMM

NEUES AUS DER SAMMLUNG

Im September konnte eine Objektübernahme abgeschlossen werden, die einen 3,5 Jahre langen Vorlauf zu verzeichnen hat. Im September 2019 befand sich Museumsleiter Dr. Stephan Huck in Annapolis, Maryland auf dem McMullen Naval History Symposium der U.S. Naval Academy, in dessen Rahmen er einen Vortrag zur Museumserweiterung hielt. Einer der anderen Referenten, auf den er traf, war Dr. Frank A. Blazich, Jr., Kurator für Militärgeschichte am National Museum of American History in Washington D.C. In den Sammlungsbeständen der Smithsonian Institution, zu dem das Museum gehört, befanden sich mehrere Objekte deutscher Marineschiffe bzw. Boote, die die Institution entsammeln bzw. rückführen wollte. Frank Blazich und Stephan Huck kamen am Rande der Tagung diesbezüglich ins Gespräch und setzten damit den Startpunkt einer – für uns damals nicht absehbaren – mehrere Jahre andauernden Aktion. Im Endeffekt waren es drei Objekte, die wir in unsere museale Sammlung übernehmen wollten: das Periskop von SM U 111 sowie zwei Gegenstände des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN (Teile der Feuerleitanlage: Ziel-



Flugzeitmessgerät der PRINZ EUGEN Bild: DMM

messgerät der Hauptbewaffnung und Flugzeitmesser).

Neben dem üblichen verwaltungstechnischen Aufwand bezüglich der Übergabe von Objekten zwischen Museen – zumal über Landesgrenzen hinaus – stellte sich die erste Hürde bei der Abwicklung der Zollformalitäten bei der Ausfuhr ein: das Zielmessgerät enthält eine kleine Menge radioaktives Material – wie

zur damaligen Zeit üblich wurde radioaktive Leuchtfarbe (Radium und Promethium) auf Zifferblättern von Uhren zur besseren Erkennbarkeit verwendet. Während es sich hierbei um eine unbedenkliche Menge handelt, zog die Feststellung der Unbedenklichkeit weitere administrative Hürden bei Aus- und Einfuhr und nicht zuletzt beim Transport selbst nach sich. Weiterhin führte die Coronapandemie zur Verzögerung des Vorganges: Kurzarbeit, Homeoffice und damit verbunden keine Möglichkeit für die Kollegen vor Ort in den USA, die Objekte im Depot zu lokalisieren, zu bemaßen und zu verpacken. Zugegebenermaßen

führten die Auswirkungen der Pandemie auch auf unserer Seite zur Priorisierung anderer Projekte und Aufgaben bis die Objektübernahme Anfang 2022 wieder in den Blickpunkt kam. Das Timing hätte schlechter nicht sein können: mit dem Beginn des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine im Februar 2022 ließ sich keine Spedition finden, die militärisches Gut – unabhängig von dessen Alter und Gebrauchs-

fähigkeit – transportieren wollte. An dieser Stelle half ein Gespräch am Rande einer Veranstaltung des Fördervereins aus: Bernd Reimers, Fördervereinsmitglied und zu dem Zeitpunkt gerade noch aktiver Marinesoldat, bot seine Hilfe in Form der Kontaktaufnahme mit dem Verbindungsoffizier Harald Jaeger in Washington bezüglich eines Transports an. Dieser organisierte die Abholung der Objekte aus dem Museumsdepot in Maryland, die Zollabwicklung zur Einfuhr und sicherte die Überführung in einer Transportmaschine (A400M), sobald hier Kapazitäten zur Zuladung bestanden. Dies war im September der Fall, die Objekte landeten in Wunstorf und wurden uns sogar mit Hilfe der Bundeswehr in unser Außendepot geliefert.

SM U 111 war ein diesel-elektrisches U-Boot der Kaiserlichen Marine, welches gegen Ende des Ersten Weltkrieges am 30.12.1917 in Dienst gestellt wurde. Das U-Boot gehörte zur IV. U-Flottille in Emden und Borkum und wurde um die britischen Inseln eingesetzt. Nach Kriegsende wurde es im Rahmen der Reparationszahlungen an die USA ausgeliefert und stand im Dienst der US-Marine, die das U-Boot im April 1919 auch über den Nordatlantik überführte. In den USA wurde U 111 für Ausstellungen

und militärische Versuche genutzt und letztlich durch eine Sprengung im Juli 1921 vor Cape Charles in Virginia versenkt. Zuvor befand sich das U-Boot jedoch im Naval Yard in Philadelphia, wo es rekonstruiert wurde, um insbesondere die deutsche Technik der Dieselmotoren und Periskope zu erforschen. Von dort aus nahm das Periskop von SM U 111 den Weg in das Smithsonian Institut und gelangte nun über 100 Jahre später ins Deutsche Marinemuseum.

Die beiden Objekte des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN fanden auf sehr ähnliche Weise den Weg ins Museum: es war dieselbe Marinewerft

in Philadelphia, die diese aus dem Schiff ausbaute - wenn auch über 20 Jahre später. Am 1. August 1940 in Dienst gestellt, war das Schiff im Zweiten Weltkrieg für den Einsatz im Nordatlantik vorgesehen, operierte jedoch aus verschiedenen Gründen vornehmlich in der Nordsee. Es überstand als einzige schwere Einheit den Zweiten Weltkrieg und lag von Mai bis Dezember 1945 in Wilhelmshaven, bevor es per Losentscheid als Kriegsbeute in die USA als USS PRINZ EUGEN ging. Im Januar 1946 wurden aus dem Schiff in der besagten Marinewerft in Philadelphia diverse Ausrüstungsstücke bzw. Waf-

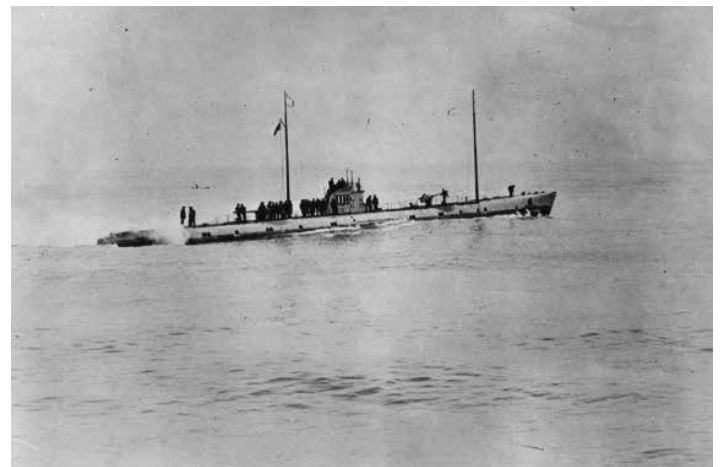
fen ausgebaut, darunter Geschütze aus Turm A, Entfernungsmesser für die schwere Artillerie, Flakgeschütze und das Flugzeugkatapult – inklusive der beiden Objekte, die vom Smithsonian Institut / Museum of American History nun an die museale Sammlung des Deutschen Marinemuseums übergeben wurden. Die USS PRINZ EUGEN wurde zu Testzwecken genutzt, war Teil der „Operation Crossroads“ (Kernwaffentestoperation) im Bikini-Atoll und wurde letztendlich zum Kwajalein-Atoll geschleppt, wo das verstrahlte Schiff Ende 1946 kenterte und sank. Dort stellt das Wrack noch immer ein Umweltproblem dar,

denn auch wenn die US Navy letztlich 2018 größere Mengen Öl aus den Treibstoffbunkern abpumpte, war bis zu dieser Zeit bereits einiges in die Umwelt gelangt. Zudem befindet sich noch scharfe Munition im Wrack. Selbstverständlich stellt auch die Verstrahlung des Schiffes bzw. der gesamten Region seit Jahren ein Risiko für Mensch und Umwelt dar. Einige Teile des Schiffes fanden ihren Weg bereits vor einiger Zeit in Deutsche Museen, so ist ein Propeller im Marineehrenmal Laboe ausgestellt, eine der Torpedozielanlagen befindet sich im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven. **Nina Nustede**



Schwerer Kreuzer PRINZ EUGEN

Bild: DMM



SM U 111

Bild: DMM

Organigramm "Stiftung Deutsches Marinemuseum" und "Förderverein Deutsches Marinemuseum"

Aufgabe der **Stiftung** ist das Betreiben des "Deutschen Marinemuseums"

Kuratorium "Stiftung Deutsches Marinemuseum"

(Aufgabe: Das Kuratorium wacht über die Einhaltung des Stiftungszwecks)

Präsident

VAdm a.D. Rainer Brinkmann

Mitglieder

Flottillenadmiral Andreas Mügge, Marinekommando Rostock
Regierungsdirektorin Bettina Berg, BMVG FüSK III 3
Martin Grapentin, Landessparkassendirektor a.D.
Dr. Stephan Kolschen¹, Förderverein DMM
Sts a.D. Thomas Kossendey
Fregattenkapitän a.D. Herbert Kraus
Admiralarzt a.D. Dr. Rainer Pinnow
Kapitän zur See a.D. Günter Steinberg¹, Förderverein DMM
Kapitän zur See a.D. Henning Straus¹, Förderverein DMM
Armin Schönfelder, 1. Stadtrat der Stadt Wilhelmshaven

¹ durch den Förderverein benannt

Vorstand "Stiftung Deutsches Marinemuseum"

(Aufgabe: Stiftungszweck fördern sowie die Stiftung leiten und verwalten)

Vorsitzender

Prof. Dr. Michael Epkenhans

Mitglieder im Vorstand

Dr. Stephan Huck (Museumsleiter)
Frank Grunau
Kapitän zur See a.D. Lorenz Hamann

Aufgabe des **Fördervereins** ist die Förderung der kulturellen und museologischen Aufgaben der "Stiftung Deutsches Marinemuseum"

Vorstand "Förderverein Deutsches Marinemuseum"

(Aufgabe: Leiten des Vereins und fördern des Vereinszwecks durch geeignete Maßnahmen)

Vorsitzender

Kapitän zur See a.D. Günter Steinberg

Mitglieder im Vorstand

Claudio Sackreuter, Dipl. Bankbetriebswirt
Kapitän zur See a.D. Henning Straus
Kapitän zur See a.D. Bernd Reimers

Beirat "Förderverein Deutsches Marinemuseum"

(Aufgabe: Der Beirat berät den Vorstand des Fördervereins bei der Planung und Durchführung seiner Aufgaben)

Rainer Beckershaus M.A., Historiker und Geograph
Fregattenkapitän a.D. Helmut Hanke
Fregattenkapitän d.R. Dr. Hartmut Klüver
Fregattenkapitän d.R. Dr. Stephan Kolschen, Geschäftsführender Gesellschafter der Ernst Brune GmbH & Co KG.
Kapitän zur See a.D. Volkmar Nitsche
Fregattenkapitän a.D. Karl M. Scheuch
Kapitän zur See a.D. Jürgen Spiegel
Fregattenkapitän d.R. Michael Witt, Baudirektor a.D.
Fregattenkapitän a.D. Uwe Strecker

Stand: November 2023

NEU IM REDAKTIONSTEAM



Ich darf mich an dieser Stelle als neues Mitglied des Redaktionsteams vorstellen. Ich bin Guido Kochskämper, Jahrgang 1966 und seit Juli 1985 bei der Marine. Derzeit versehe ich im Dienstgrad Kapitän zur See meinen Dienst als Gruppenleiter im Marineunterstützungskommando. Ich bin seit 2016 Mitglied im Förderverein des Deutschen Marinemuseums. So wie die Seefahrt und der Dienst in der Marine besondere Verbindungen zwischen den Menschen schaffen, so ist das Deutsche

Marinemuseum ein Band in der anschaulichen und generationenübergreifenden Vermittlung von maritimer Geschichte zwischen Ausstellung und den Besuchern der Marinestadt Wilhelmshaven. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit im Team und darüber, meinen bescheidenen Teil beizutragen. Melde mich an Bord!

Ihr Guido Kochskämper

NEU IN DER GESCHÄFTSSTELLE



Liebe Mitglieder!

Gerne möchte ich mich bei Ihnen als die neue Mitarbeiterin der Geschäftsstelle vorstellen. Mein Name ist Katharina Sackreuter und ich wohne zusammen mit meinem Mann und unserem 3-jährigen Sohn im schönen Fedderwarden in Wilhelmshaven. Ich studierte „Betriebswirtschaftslehre mit jur. Schwerpunkt“ an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg, um im Anschluss im Personalmanagement arbeiten zu können. Gerne möchte ich mich nebenberuflich beim Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V. engagieren.

Ich werde zukünftig für Sie als Ansprechpartnerin bei allen Fragen und Anliegen rund um den Verein zur Verfügung stehen und freue mich auf meine neue Aufgabe.

Beste Grüße Katharina Sackreuter

SPENDENAUFTRUF

„DIGITALES BESUCHER- UND VERANSTALTUNGS-INFORMATIONSSYSTEM“

Der Förderverein Deutsches Marinemuseum hat sich zum Ziel gesetzt, das Projekt „Digitales Besucher- und Veranstaltungsinformationssystem“ mit einem

Sonderbeitrag von 10.000 €

zu unterstützen.

Aktueller Stand: 3.640 €

Ein herzliches Dankeschön an alle Spender!

DAS SPENDENKONTO DES FÖRDERVEREINS DEUTSCHES MARINEMUSEUM E.V.

Verwendungszweck:
Spende Digitales Info-System
BIC: BRLADE21WHV
IBAN: DE08 2825 0110 0000 3791 80
Sparkasse Wilhelmshaven
ST.NR.7022018791

**WIR SAGEN:
HERZLICHEN
DANK!**

BIBLIOTHEKSNEUZUGÄNGE

Leonie Braam/Benigna Schönhagen/Henning Tümmers/Stefan Wannenwetsch (Hrsg.): Entgrenzte Anatomie : Eine Tübinger Wissenschaft und der Nationalsozialismus ; Schriften des Museums der Universität Tübingen, 2023

Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr: Militärgeschichtliche Zeitschrift : MGZ - Militärgeschichtliche Zeitschrift. – Jahrgang 82, Heft 1, 2023

Ausstellungskatalog „Tina Asche: Dazwischen. : Zur Lebensrealität Wilhelmshavener Marinesoldatinnen und -soldaten“ ; Kunstinstallationen von Tina Asche, Sonderausstellung im Deutschen Marinemuseum, 2023

Christian Grataloup: Die Geschichte der Welt : ein Atlas, 2023

Nina Leonhard (Hrsg.): Militärsoziologie – Eine Einführung, 2023

Thomas Kielholt/Inga-Kirsten Müller: 50 Jahre Lehrsammlung der Panzertruppen und Heeresaufklärungsgruppe an der Panzertruppenschule Munster : Festschrift und Chronik 1973–, 2023

Frank Ganseuer/Heinrich Walle: Die Parlamentsmarine : Geschichte (n) und Porträts zur ersten deutschen Flotte von 1848, 2023

Klaus Breitgam: Troßschiff Glücksburg : 33 Jahre im Dienst der Flotte ; Eine Reise durch ein Schiffsleben, 2011

Hermann Mückler (Hrsg.): Ozeanien : 18. bis 20. Jahrhundert Geschichte und Gesellschaft, 2009

Hermann Mückler (Hrsg.): Australien : 18. bis 21. Jahrhundert ; Geschichte und Gesellschaft, 2013

Ernst von Hesse-Wartegg: Samoa, Bismarckarchipel und Neuguinea : drei deutsche Kolonien in der Südsee, Nachdruck der Originalausgabe von 1902, 2015

Livia Loosen: Deutsche Frauen in den Südsee-Kolonien des Kaiserreichs : Alltag und Beziehungen zur indigenen Bevölkerung, 2014

Pankaj Mishra/Michael Bischoff/Detlev Claussen: Aus den Ruinen des Empires : die Revolte gegen den Westen und der Wiederaufstieg Asiens, 2018

Freuke Adrian: Die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Wilhelmshaven : ein Jahrhundertbauwerk, 2007

Cord Eberspächer/Peter Schamoni/Nicolaus Sombart (Hrsg.): Wilhelm II. und Wilhelmshaven : zur Topographie einer wilhelminischen Stadt, 2003

Georg F. Langheld: Georg Langheld : ein jüdischer Marineoffizier in der deutschen Wehrmacht, 2017

Bruno Paul Schaumburg: Männer aus eigener Kraft, 1938

Josef Statz/Helmut W. Baltz/Rainer Weidling: Schlachtschiff Bismarck : ein Überlebender berichtet ... gesunken ... gerettet ... gefangen ... , 1994

Hermann Joseph Hiery (Hrsg.): Die deutsche Südsee 1884 - 1914 : ein Handbuch, 2001

Beatrix Hoffmann-Ihde (Hrsg.): Freiburg und Kolonialismus : Gestern? Heute! , 2021

Hermann Foertsch: Kriegskunst heute und morgen, 1939

Hedwig Richter: Demokratie - eine deutsche Affäre : vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, 2020



STELLENAUSSCHREIBUNG:

Die Stiftung Deutsches Marinemuseum stellt am historischen Ort in Wilhelmshaven die Geschichte der deutschen Marinen von 1848 bis in die Gegenwart dar und zählt zu den meistbesuchten Museen Niedersachsens.

Mit dem museumseigenen Fahrgastschiff »Friedrich A. Meyer« führt das Museum von Anfang April bis Ende Oktober historische Hafenrundfahrten durch, in denen den Museumsgästen die Geschichte der Wilhelmshavener Häfen im Spiegel der Marinegeschichte nahegebracht wird.

Zur Unterstützung seines Teams sucht das Museum für die Saison 2024 engagiertes

Leinenpersonal für den Hafenrundfahrtsbetrieb (m/w/d)

im geringfügigen Beschäftigungsverhältnis (Minijob).

Ihre Aufgaben:

- Die Unterstützung der Schiffsführerin/des Schiffsführers als zweite Kraft bei Hafenrundfahrten
- Die Fahrkartenkontrolle und Unterstützung der Gäste beim Boarding
- Das Einholen und Auswerfen der Schiffsleinen beim An- und Ablegen

Ihr Profil:

- Spaß am Umgang mit Menschen
- Ein freundliches und sicheres Auftreten
- Bereitschaft, am Wochenende und an Feiertagen zu arbeiten

Das erwartet Sie:

- Ein abwechslungsreiches Aufgabengebiet an Bord unserer Barkasse
- Ein kollegiales Umfeld in einem kleinen, engagierten und zielorientiert arbeitenden Team
- Eine Vergütung über dem gesetzlichen Mindestlohn liegend

Wir freuen uns auf Ihre aussagekräftige Bewerbung!

Diese richten Sie bitte bis zum 31.12.2023 postalisch an die Stiftung Deutsches Marinemuseum, z. Hd. Fenna Rohr oder per E-Mail an personal@marinemuseum.de.

Stiftung Deutsches Marinemuseum

Südstrand 125 | 26382 Wilhelmshaven | Tel. 04421 40084-11

STELLENAUSSCHREIBUNG:

Die Stiftung Deutsches Marinemuseum stellt am historischen Ort in Wilhelmshaven die Geschichte der deutschen Marinen von 1848 bis in die Gegenwart dar und zählt zu den meistbesuchten Museen Niedersachsens.

Mit dem museumseigenen Fahrgastschiff »Friedrich A. Meyer« führt das Museum von Anfang April bis Ende Oktober historische Hafenrundfahrten durch, in denen den Museumsgästen die Geschichte der Wilhelmshavener Häfen im Spiegel der Marinegeschichte nahegebracht wird.

Zur Unterstützung seines Teams sucht das Museum zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen engagierten

Schiffsführer für die Barkassenleitung / Techniker (m/w/d)

in Vollzeit (39 Stunden).

Ihre Aufgaben:

Sie übernehmen die Leitung des Barkassenteams und sind hauptamtliche:r Schiffsführer:in. Aufgrund des Saisonfahrbetriebes unterstützen Sie in den Wintermonaten zudem die Haustechnik. Ihr Aufgabengebiet umfasst:

- Die Durchführung von einstündigen Hafenrundfahrten im Stadthafen Wilhelmshavens mit Vermittlung der marinehistorischen Geschichte des Hafens und der Stadt an die Fahrgäste.
- Die technische Leitung zur Sicherstellung der Fahrtüchtigkeit der Barkasse und deren Betriebseinrichtungen sowie der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften.
- Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Barkasse während des laufenden Betriebes und im Winterlager.
- Die Personalführung des Barkassenteams.
- Die Unterstützung der Haustechnik bei Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten sowie Hausmeister Tätigkeiten auf dem Freigelände, im Museumsgebäude und in den Museumsdepots.

Ihr Profil:

- Eine abgeschlossene Berufsausbildung im handwerklichen/technischen Bereich
- Kleinschifferschein (bzw. Sportbootführerschein)
- Einen Führerschein der Klasse B
- Interesse an der Marinegeschichte und Spaß am Umgang mit Menschen
- Technisches Verständnis für Boote und handwerkliches Geschick
- Organisatorische Erfahrung
- Eigenverantwortlichkeit und Teamfähigkeit
- Bereitschaft, am Wochenende und an Feiertagen zu arbeiten

Das erwartet Sie:

- Ein vielseitiges, verantwortungsvolles und abwechslungsreiches Aufgabengebiet
- Ein kollegiales Umfeld in einem kleinen, engagierten und zielorientiert arbeitenden Team
- Eine Vergütung in Anlehnung an den TVöD (Entgeltgruppe E5)

Die Stelle ist zunächst auf 2 Jahre befristet, danach besteht die Möglichkeit der Entfristung.

Wir freuen uns auf Ihre aussagekräftige Bewerbung!

Diese richten Sie bitte bis zum 31.12.2023 postalisch an die Stiftung Deutsches Marinemuseum, z. Hd. Fenna Rohr oder per E-Mail an personal@marinemuseum.de.

Stiftung Deutsches Marinemuseum

Südstrand 125 | 26382 Wilhelmshaven | Tel. 04421 40084-11

NEU

KOMMUNIKATIONSMÖGLICHKEITEN

ab 01.01.2024:

Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V.

Geschäftsstelle

Jadeallee 102 · 26382 Wilhelmshaven

Telefon: 049 – (0) 4421 – 5004728

Fax: 049 – (0) 4421 – 5004729

Mail: foerderverein@marinemuseum.de

Stiftung Deutsches Marinemuseum

Südstrand 125 · 26382 Wilhelmshaven

Telefon: 0049 – (0)4421 – 400 840

Fax: 0049 – (0)4421 – 400 8499

info@marinemuseum.de www.marinemuseum.de

www.facebook.com/Marinemuseum

www.instagram.com/deutschesmarinemuseum



Deutsches Marinemuseum

Wilhelmshaven

Eintrittspreise Museum bis 31.12.

(abzügl. 25 % bei Sperrung MÖLDERS):

Einzelkarte 14,00 €

Familienkarte 35,00 €

(2 Erwachsene, max. 3 Kinder)

Kleinfamilienkarte 25,00 €

(1 Erwachsener, max. 2 Kinder)

Gruppe 13,00 €

(ab 15 Personen p. P.)

Einzelkarte Kinder (6-17 Jahre),

Schüler*innen, Studierende 8,00 €

Kinder bis zu 5 Jahren frei

Soldatinnen und Soldaten frei

(in Uniform oder bei Vorlage

eines gültigen Truppenausweises)

Führungen (zzgl. Eintrittspreis):

Gruppe (max. 15 Pers.) 60,00 €

Schulklassen/

Jugendgruppen 20,00 €

Eintrittspreise Museum ab 01.01.

(abzügl. 25 % bei Sperrung MÖLDERS):

Einzelkarte 15,00 €

Familienkarte 38,00 €

(2 Erwachsene, max. 3 Kinder)

Kleinfamilienkarte 28,00 €

(1 Erwachsener, max. 2 Kinder)

Gruppe 14,00 €

(ab 15 Personen p. P.)

Einzelkarte Kinder (6-17 Jahre),

Schüler*innen, Studierende 9,00 €

Kinder bis zu 5 Jahren frei

Soldatinnen und Soldaten frei

(in Uniform oder bei Vorlage

eines gültigen Truppenausweises)

Führungen (zzgl. Eintrittspreis):

Gruppe (max. 15 Pers.) 60,00 € /

70,00 € (Fremdsprache)

Schulklassen/

Jugendgruppen 20,00 € / 30,00 €

(Fremdsprache)

Liebe Mitglieder, bitte beachten Sie,

dass der alte Mitgliederausweis des

Fördervereins ab dem 01.01.2024 an

der Kasse des Marinemuseums nicht

mehr akzeptiert wird! Sollten Sie

noch keinen neuen Ausweis erhalten

haben, setzen Sie sich bitte mit der

Geschäftsstelle in Verbindung!

Impressum

Herausgeber:

Förderverein Deutsches

Marinemuseum e.V.

Redaktion: Günter Steinberg,

Henning Straus, Guido

Kochskämper, Dr. Hartmut Klüver,

Nina Nustede M.A.

Redaktionsadresse:

Jadeallee 102,

26382 Wilhelmshaven

Gesamtherstellung:

Heiber GmbH Druck und Verlag

Feldhauser 61, 26419 Schortens

VERANSTALTUNGSPLANUNG 23/24

der STIFTUNG DEUTSCHES MARINEMUSEUM und des FÖRDERVEREIN DEUTSCHES MARINEMUSEUM E.V.

Sie erhalten diese Information auch über den NEWSLETTER (per E-Mail) oder die HOMEPAGE des DEUTSCHEN MARINEMUSEUM.

07. Dezember 2023 | 18:00 Uhr: Weihnachtsfahrt / Weihnachtsfeier DM im Restaurant „Le Patron“, Südstrand 14, Wilhelmshaven

21. März 2024 | 10:00 Uhr:

Mitgliederversammlung im Restaurant „Le Patron“

06. – 10. Mai 2024: PönEx I/2024 S-Boot GEPARD

13. – 17. Mai 2024: PönEx I/2024 Zerstörer MÖLDERS

02. – 08. September 2024: PönEX II /2024 Zerstörer MÖLDERS

16. – 20. September 2024: PönEx II/2024 S-Boot GEPARD



AUS DER GESCHÄFTSSTELLE

Bekanntgabe von Adressänderungen

Liebe Mitglieder!

Bitte unterstützen Sie die Mitgliederverwaltung des Fördervereins! Teilen Sie bitte **alle Änderungen** Ihrer persönlichen Daten der Geschäftsstelle des Fördervereins mit – nur so kann sichergestellt werden, dass Sie alle Informationen des Fördervereins und des Deutschen Marinemuseums zeitgerecht erhalten! Informieren Sie uns ebenso über fehlerhafte Daten, damit diese korrigiert werden können!

Von den etwa 1100 Mitgliedern des Fördervereins haben ca. 500 eine E-Mail-Adresse angegeben. Mit Hilfe dieser elektronischen Adressen sind der Förderverein und das Museum in der Lage, Ihnen kurzfristig zeitgerecht Informationen über aktuelle Angebote, Veranstaltungen und Vorträge zu übermitteln!

Bitte teilen Sie uns daher eine aktuelle E-Mail-Adresse mit, indem Sie eine Mail an die Adresse: foerderverein@marinemuseum.de senden.

Die Geschäftsstelle ist vom 27. Dezember 2023 bis zum 03. Januar 2024 nicht besetzt!

Die Geschäftsstelle zieht um! Bitte beachten Sie die neuen Kontaktdaten ab dem 01. Januar 2024:

Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V.

Jadeallee 102, 26382 Wilhelmshaven

Telefon: 049 – (0) 4421 – 5004728

Fax: 049 – (0) 4421 – 5004729

E-Mail: foerderverein@marinemuseum.de

NEU

Öffnungszeiten:

Montag 08:00 – 11:00 Uhr & Donnerstag 14:30 – 16:00 Uhr (telefonisch)