

# Der POSTBEUTEL

Informationsschrift des Förderverein Deutsches Marinemuseum

 Deutsches  
Marinemuseum  
Wilhelmshaven

Ausgabe 47 – 31.11.2025

## WAS IN EINEM JAHR SO ALLES PASSIERT?

Am 1. Oktober 2024 habe ich als neuer Museumsleiter das Ruder und die Geschicke des Deutschen Marinemuseums übernommen. Nach nun gut mehr als einem Jahr ist das für mich Anlass und Grund genug, die Zeit Revue passieren zu lassen. Was genau ist alles passiert, was hat sich ereignet, was verändert?

Als ich neu in Wilhelmshaven angekommen war, erkundete ich zu Beginn das Deutsche Marinemuseum in all seinen Bereichen. Hier zeigte sich schnell, dass das größte Potenzial des Museums neben seinen Großexponaten dessen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind. In vielen Gesprächen stellte sich heraus, wie vielfältig deren Herkünfte, Interessen und Fähigkeiten sind. Eines eint sie alle: Sie lieben das Museum und



Bordempfang 2025 auf der Fregatte SACHSEN, © FDMM

geben ihr Bestes - nicht nur, um das Museum zu erhalten, sondern auch, um es weiterzuentwickeln. Was jedoch fehlte, war ein Kopf, der es verstand, ihre Leidenschaft und Fähigkeiten zu erkennen, zu bündeln und ihnen ein neues Ziel zu schenken. Es fehlte ein Steuermann, der mit dem Tod von Dr. Stephan Huck verloren gegangen war. Die Entscheidung des Vorstandes und Kuratoriums die Lenkung des Museums in die Hände eines jungen Mannes zu geben, bewundere ich. Zugleich bin ich für die angebotene Chance dankbar und gebe mein Bestes!

Seit dem letzten Artikel im POSTBEUTEL haben sich viele Änderungen im Deutschen Marinemuseum ergeben. Dies betrifft beispielsweise die Organisation innerhalb des Mu-

### Liebe Mitglieder des Förderverein Deutsches Marinemuseum,

ein für das Museum durchaus turbulenten, andererseits auch erfolgreiches Jahr befindet sich auf der sprichwörtlichen Zielgeraden. Zum Erscheinen dieses POSTBEUTELS steuert das Museum wie auch im vergangenen Jahr auf eine stolze Summe von über 130.000 Besuchern zu; dies ist erneut ein Grund zur Freude und zugleich Ausdruck der erfolgreichen Museumsarbeit des gesamten Teams am Museumsleiter Dr. Thomas Eisentraut.

Turbulent verlief das Jahr zuletzt in Anbetracht einiger geänderter Vorgaben des Bundesministeriums der Verteidigung zum Betriebskostenzuschuss, den das Museum für seine Arbeit für die Bundeswehr erhält. Aber auch die Nachfolge der Barkasse FRIEDRICH A. MEYER und das Teilprojekt 1 der Museumserweiterung, die Kajensanierung, hielten Stiftungsvorstand und Museumsleitung ordentlich auf Trapp.

Jetzt, zum Jahresende, kann vor allem für den Barkassenersatz mit ei-

ner freudigen Nachricht aufgewartet werden: Es gibt einen Nachfolger für die FRIEDRICH A. MEYER! In unserer letzten Ausgabe des POSTBEUTELS hatten wir noch auf den 100. Geburtstag der Barkasse angestoßen, doch auch zu diesem Zeitpunkt zeichnete es sich bereits ab, dass das Museum einen Ersatz benötigt, die FRIEDRICH A. MEYER war im wahrsten Sinne des Wortes altersmüde geworden. Die neue Barkasse kommt aus Mecklenburg-Vorpommern und wird ab Frühjahr 2026 ganzjährig eingesetzt werden können.

Die in Wilhelmshaven und Umgebung beheimateten Mitglieder des Fördervereins konnten bereits die in der Presse erschienenen Überlegungen zu den mit der Erweiterung des Museums verbundenen Konsequenzen verfolgen. Die aktuelle Planung für die einzelnen Teilprojekte inklusive der Verlegung der beiden Einheiten MÖLDERS und GEPARD haben wir daher für Sie alle in einem gesonderten Beitrag zusammengestellt.

Aus dem direkten Bereich des Fördervereins kann ich Ihnen berichten, dass wir am 4. September den alljährlichen Bordempfang auf der Fregatte SACHSEN durchgeführt haben. Gut 200 Gäste fühlten sich bei trockenem Wetter auch dank einer sehr aufmerksamen Besatzung ausgesprochen wohl an Bord. In seiner Ansprache ging der Kommandant, Fregattenkapitän Eckmüller, auf die aktuelle maritime Lage ein und wies darauf hin, dass die gerade abgeschlossene Einsatzausbildung seiner Besatzung unter anderen Rahmenbedingungen zu betrachten sei als noch vor einigen Jahren; die Zeit dränge in vielerlei Hinsicht!

Am 18. Oktober reisten 27 Mitglieder des Fördervereins zu einem Besuch des AERONAUTICUMS nach Nordholz an die Wurster Nordseeküste und verbrachten einschließlich eines nachmittäglichen Abstechers auf der Rückreise nach Bremerhaven einen interessanten und vom Wetter begünstigten Tag.

Für das kommende Jahr haben wir bereits den Termin für die Mitgliederversammlung (Samstag, 21. März

2026) festgelegt und als Ziel unserer Mitgliederreise (Den Helder/NL) vorgesehen. Unser Vorstandsmitglied Heino Müller hält nicht nur in dieser Hinsicht unseren Internet-Auftritt stets aktuell – schauen Sie gern ab und zu auf die Seite des Fördervereins!

Rückblickend auf das Jahr 2025 gilt mein Dank dem Museumsteam für seine großartige Einsatzbereitschaft und allen Mitgliedern, die das Museum auf vielfältige Weise unterstützt haben. Lassen Sie darin nicht nach! Ich darf in diesem Zusammenhang Ihre Aufmerksamkeit auf die neue Spendenaktion richten.

Ihnen allen und Ihren Familien wünsche ich im Namen des gesamten Vorstandes ein gesegnetes Weihnachtsfest, kommen Sie gut in ein gesundes und hoffentlich friedliches neues Jahr.

Auf ein Wiedersehen bei der Mitgliederversammlung oder anlässlich einer Veranstaltung „unseres“ Museums!

**Henning Straus, KptzS aD**

seumsbetriebes sowie verschiedene umgesetzte Projektideen. Es konnten zahlreiche neue Exponate für die Sammlung erworben und 3.101 Exponate inventarisiert und teilweise digitalisiert werden (Stand 31.10.2025).

Am Sonntag, den 15. Juni, wurde im Beisein von zahlreichen Gästen die Sonderausstellung „Die letzte Fahrt von UC 71“ eröffnet. Die Ausstellung selbst, eine Übernahme aus dem Museum Helgoland, wurde durch ausgewählte Exponate aus der eigenen Sammlung ergänzt und für die Besucherinnen und Besucher auch optisch ansprechend aufbereitet. Am selben Tag um 15 Uhr wurde zudem im Ratsaal der Stadt Wilhelmshaven erstmals ein Nationaler Veteranentag begangen. Als Museumsleiter war es mir eine besondere Ehre, einen Vortrag beizusteuern und über die Hintergründe sowie den aktuellen Stand der Veteranenpolitik in Deutschland zu berichten.

Zahlreiche Ehrenamtliche halfen erneut beim PönEx auf GEPARD, MÖLDERS, U10 und WEILHEIM aus. Ihre Arbeiten tragen wesentlich dazu bei, dass die Boote und Schiffe in einem guten, gepflegten Zustand sind und zurecht auch als optisch ansprechende Aushängeschilder des Museums gelten dürfen. Es zeigte sich ebenfalls, dass die zahlreichen Gespräche zwischen den Mitgliedern der PönEx-Crews und den Museumsbesuchern bei allen Beteiligten in guter Erinnerung geblieben sind.

Eine Idee aus dem Museum, der sogenannte Instandsetzungs-EURO, hat sich auch bewährt und ist gut beim Publikum angekommen. Gesammelt wurde einerseits an der Kasse, wo für 1 Euro ein Bierdeckel mit dem Motiv der MÖLDERS erworben werden konnte, während im Außenbereich des Museumshafens an einer Informationsstation gezielt für die verschiedenen Boote und Schiffe gespendet werden konnte. Bis Ende Oktober konnten so rund 3.684 Euro an Spenden eingeworben werden (prozentuale Verteilung der Spenden zu den jeweiligen Booten und Schiffen: MÖLDERS: 43 %, „U10“: 19 %, GEPARD: 19 %, WEILHEIM: 19 %). Das Geld kommt direkt den jeweiligen Booten und Schiffen zugute. Wofür genau wird im nächsten Jahr an der Informationsstation im Außenbereich bekanntgegeben. Vorbeischauchen lohnt sich also!

Auch die Museumsorganisation wurde im Sommer ebenfalls grundlegend überarbeitet. Erstmals gibt es eine eigenständige Abteilung „Technik“ mit erweiterten Zuständigkeits-

rechten, was wesentlich zur Optimierung der Arbeitsprozesse beigetragen hat. Seit dem 15. Oktober 2025 ist das Museumsteam zudem angewachsen, da eine neue Stelle in der Verwaltung geschaffen wurde, die künftig vor allem in der Neukonzeption in Buchhaltung und Projektassistenz unterstützen soll.

Ebenfalls wurde die Vortragsreihe wieder reaktiviert und so fanden im Jahr 2025 bereits sechs gut besuchte Vorträge statt. Am 23. Oktober 2025 waren beispielsweise alle Sitzplätze restlos vergeben, als Dr. Florian Huber über die Schönheit der Tiefe der Meere und die Hintergründe zum Unterseeboot UC 71 referierte. Seine Anreise aus dem oberbayerischen Lenggries nach Wilhelmshaven gehörte im Jahr 2025 zugleich zu den längsten Fahrten, die ein Referent auf sich nahm: Exakt 500 SM (926 km) fuhr Dr. Huber, um in Wilhelmshaven vorzutragen. Auch künftig im Jahr 2026 soll die Vortragsreihe wieder zahlreiche Besucherinnen und Besucher in das Marinemuseum führen und für die Themen „Menschen – Zeiten – Schiffe“ begeistern. Die exakte Vortragsreihe wird Ende des Jahres über die Homepage, den Newsletter und in verschiedenen Printmedien bekannt gegeben.

Und wie steht es um die Neukonzeption? Die Neukonzeption hält das gesamte Museumsteam in Atem. Insbesondere die Gespräche mit dem bisherigen Objekt- und Tragwerksplaner für die Kajensanierung kosteten erheblich Zeit und führten schließlich zu einem schmerzhaften

Ende. Im Februar wurden die bestehenden Verträge gekündigt und die Zusammenarbeit beendet, da keine Einigung in Bezug auf vorherrschende Differenzen zu Budget und vorgelegten Ergebnissen der Planung erzielt werden konnte. Unglücklicherweise zeichnet sich ein langwieriger Rechtsstreit ab, der jedoch notwendig erscheint und guten Mutes geführt wird. Da durch die zeitliche Verzögerung auch eine temporäre Schließung des Museums mehr als nur wahrscheinlich ist, arbeitet das Museumsteam an Ausweichplänen für die unvermeidbare Schließung des Museumshafens und Gebäudes. So entstand der Plan, die MÖLDERS und den GEPARD temporär an den Bontekai zu verlegen und eine eigene Sonderausstellung im Küstenmuseum zu präsentieren, um während der anstehenden Umbaumaßnahmen weiterhin Einnahmen zu generieren. Die Pläne sind noch nicht final und der Museumsleiter steht mit der Stadt und den zahlreichen weiteren Akteuren im Austausch.

Auch die Erarbeitung der neuen Dauerausstellung hat an Fahrt gewonnen. Seit April gibt es ein Büro, welches die neue Ausstellung gestalten wird. *büro münzing designer + architekten bda* aus Stuttgart hat den Zuschlag erhalten. Feinkonzepte zu den Ausstellungsinhalten werden nun geschrieben und zusätzlich gibt es viele Besprechungen mit den Architekten, Fachplanern und Szenographen, die das Erweiterungsgebäude und die Dauerausstellung planen. Parallel dazu werden Ausschreibun-

gen für weitere Fachplaner für den Depotneubau vorbereitet. Hier sind wir besonders froh, die Firma *complan strategie für architektur und städtebau* an unserer Seite zu wissen, die uns den Weg durch den Vergabedschungel weist. Im Oktober fanden zudem Gespräche mit dem Kommandeur der Einsatzflottille 2 (EF 2), Flottillenadmiral Sven Beck, statt. Ziel ist es, künftig wieder stärker mit der EF 2 zusammenzuarbeiten, etwa im Hinblick auf die neuen Ausstellungsmodule „Deutsche Marine im Einsatz“ und „Embedded Historian“, die in der kommenden Dauerausstellung von Bedeutung sein werden und ohne die Zusammenarbeit mit der EF 2 undenkbar umzusetzen sind.

Zu guter Letzt verabschiedeten wir am 31. Oktober 2025 die Museumsbarkasse FRIEDRICH A. MEYER in den wohlverdienten Ruhestand. Bereits beim Saisonstart am 1. April war klar, dass die FRIEDRICH A. MEYER in ihre letzte Saison startete, da ihr Rumpf zu schadhaft war. Im Sommer war die Suche nach einem neuen Fahrgastschiff erfolgreich beendet, nachdem ein geeignetes Schiff in Mecklenburg-Vorpommern gefunden und gekauft wurde. Die VORPOMMERN wird ab der nächsten Saison – dann als FRIEDRICH A. MEYER – die historischen Hafenerundfahrten durchführen.

Die Zukunft bleibt weiterhin spannend und wir hoffen, die laufenden Projekte und gesetzten Meilensteine im Jahr 2026 umsetzen zu können.

**Ihr Dr. Thomas Eisentraut**



Dr. Thomas Eisentraut und Frau Ingrid Meyer bei der Außerdienststellung der FRIEDRICH A. Meyer, © DMM

# SACHSTAND ERWEITERUNG

Die Neukonzeption des Deutschen Marinemuseums schreitet weiter voran, wenn auch eher unsichtbar und hinter den Kulissen. Bedingt durch die starken Verzögerungen im Teilprojekt 1, der Kajensanierung, stocken sämtliche damit verbundenen Teilprojekte. Eine Realisierung der geplanten Projekte bis Ende 2027 ist aus jetziger Sicht nicht mehr im Rahmen des Möglichen. Trotzdem versucht das Team des Deutschen Marinemuseums sein Möglichstes, um das Neukonzeptionsprojekt weiterhin auf Kurs zu halten und den ersten baulichen Meilenstein – den „Spatenstich“ der Kajensanierung – zu erreichen. Ein grober Zeitplan für die Umbauplanung der Neukonzeption ist nachstehend aufgeführt.

Die einzelnen Teilprojekte werden im Folgenden näher erläutert und der jeweilige Sachstand detailliert dargestellt. Das Teilprojekt 3 – Sanierung der NORDWIND – wurde bereits erfolgreich durchgeführt und abgeschlossen, sodass es hier nichts Neues zu vermelden gibt.

## Teilprojekt 1 – Die Kajensanierung

Die Planung für die Kajensanierung pausiert seit August 2024 in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Anlass waren und sind gegensätzliche Ansichten, insbesondere was die Mangelhaftigkeit der erbrachten Leistungen betrifft, sowie Honorarforderungen der bisher beauftragten Firma. Da eine Einigung mit dem beauftragten Objekt- und Tragwerksplaner nicht gefunden werden konnte, erfolgte von Seiten des Deutschen

Marinemuseums am 4. Februar 2025 die außerordentliche Kündigung für die bestehenden Verträge. Dieser Schritt fiel nicht leicht, war aber notwendig, da kein Kompromiss herbeigeführt werden konnte. Die mit der Kündigung verbundenen Nachgespräche zogen sich dann noch bis zum August 2025 hin. Im Oktober wurde durch das Deutsche Marinemuseum schließlich eine Klage auf Honorarrückforderung und Schadensersatz eingereicht. Wie lange dieser Gerichtsprozess dauern wird, ist aktuell unklar. Parallel zur Kündigung im Frühjahr erfolgte die europaweite Neuausschreibung für einen Objekt- und Tragwerksplaner. Am 9. und 10. Oktober 2025 wurden bereits die entsprechenden Verhandlungsgespräche geführt und die Hoffnung, spätestens in der zweiten Novemberhälfte das Projekt mit einem neuen Objekt- und Tragwerksplaner starten zu können, erscheint mehr als nur realistisch.

## Teilprojekt 2 – Der Erweiterungsbau und die Dauerausstellung

Bedingt durch die Verzögerungen im Teilprojekt 1 ist auch die Errichtung des Erweiterungsbaus zeitlich in die Ferne gerückt, zumal nach wie vor der Baugrund, auf dem das Gebäude errichtet werden soll, fehlt. Mit dem Büro *Ackermann + Renner Architekten GmbH* hat das Planungsteam des Deutschen Marinemuseums aktuell die Leistungsphase 2 abgeschlossen und eine detaillierte Kostenschätzung für den Neubau erarbeitet. Die Kosten liegen ungleich höher als im Jahr

2021 geschätzt worden ist, was an der jährlichen Baukostensteigerung von rund fünf Prozent liegt. Sämtliche geplante Räume im Erweiterungsbau sowie das Außengelände sind in eine finale Form gebracht, kleinere Abstimmungen und Veränderungen ergeben sich aktuell noch in den Gesprächen mit den Fachplanern. Künftig werden ein Veranstaltungsraum mit rund 175 Plätzen (unterteilbar in drei Räume für Workshops) sowie ein Sonderausstellungsraum mit rund 250 Quadratmetern für die Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen. Auch die Verlegung des bisher im aktuellen Museumsfoyer im Kassenbereich ausgestellten Kleinst-U-Bootes „Seehund“ in das neue Zwischenfoyer im Erweiterungsbau rückt in greifbare Nähe.

Ebenfalls Teil von Teilprojekt 2 ist eine neue Dauerausstellung. Im April 2025 wurde der Zuschlag für den Gestalter der neuen Dauerausstellung (interne Bezeichnung: Teilprojekt 2a) erteilt. Die in Stuttgart ansässige Firma *büro münzing designer + architekten bda* überzeugte im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbs mit skizziertem Lösungsansatz und wird künftig die neue Dauerausstellung im Deutschen Marinemuseum gestalten. Die ersten Gespräche mit den Gestaltern liefen vielversprechend an. Am 1. August fand seit langer Zeit auch eine Sitzung des wissenschaftlichen Beirats zur Dauerausstellung statt. Bis Jahresende wird nun durch das kuratorische Team im Marinemuseum das inhaltliche Feinkonzept weiter erarbeitet und die auszustel-

lenden Exponate und Inhalte näher definiert. Erste Entwürfe mit Raumansichten sind für das erste Quartal 2026 geplant und können voraussichtlich auf der Mitgliederversammlung des Fördervereins vorgestellt werden.

## Teilprojekt 4 – Der Depotneubau

Das jüngst angelaufene Projekt ist der geplante Depotneubau in der Loggerstraße im Norden von Wilhelmshaven. Aktuell befinden sich die Exponate der Museumssammlung in verschiedenen – teilweise angemieteten – Standorten, deren Flächen bereits ausgeschöpft sind. Der Neubau eines Depots ist zwingend notwendig, um künftig die kleinen und großen Exponate aus der eigenen Sammlung museumsgerecht an einem zentralen Standort aufzubewahren. Mithilfe einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie wurden im Sommer 2025 verschiedene Fachplaner ausgeschrieben, unter anderem die Architekturleistung sowie die Technische Gebäudeausrüstung und Bauphysik. Am 17. Oktober fanden bereits die Verhandlungsgespräche im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens statt. Die Zuschlagserteilung für den Architekten des Depotneubaus ist bis Jahresende avisiert, sodass die konkreten Planungen ab 2026 beginnen können. Zeitnah folgen nun noch die Ausschreibungen für die Fachplaner Tragwerk und Brandschutz. Die bauliche Realisierung des Depotneubaus ist aktuell für das Jahr 2029 vorgesehen.

*Dr. Thomas Eisentraut*

# UMBAUPLANUNG NEUKONZEPTION DEUTSCHES MARINEMUSEUM

Für die Neukonzeption wurde ein angepasster Zeitplan erarbeitet, der fortlaufend aktualisiert wird. Der Zeitplan sieht vor, dass der Museumshafen voraussichtlich für mehrere Jahre geschlossen werden muss. Auch die Dauerausstellung wird voraussichtlich ein gesamtes Jahr nicht zugänglich sein. Um trotz der Schließung Einnahmen zu erzielen, ist geplant, die Großexponate MÖLDERS und GEPARD temporär an den Bontekai zu verlegen und für die Besu-

cherinnen und Besucher zugänglich zu machen sowie eine museale Sonderausstellung im 1. Obergeschoss des Küstenmuseums zu präsentieren.

## Vorläufiger Zeitplan

**Ab 11/2026:** Sperrung des Museumshafens; Beginn der Verlegung von MÖLDERS und GEPARD an den Bontekai sowie Aussonderung der „Weilheim“; Räumung des Außengeländes und Abtransport der Exponate zum Depotgelände

**Ab 04/2027:** Öffnung der Großexponate MÖLDERS und GEPARD für die Besucher am Bontekai sowie Präsentation der Sonderausstellung „Aufgetaucht! Schätze der Sammlung & die Neukonzeption“ im Küstenmuseum

**Ab 11/2027:** Schließung der Dauerausstellung; Ausräumen und Abtransport der Exponate zum Depot; bauliche Ertüchtigung des Bestandsgebäudes

**Ab 05/2028:** Aufbau und Einrichtung

der neuen Dauerausstellung im Bestandsgebäude

**Ab 10/2028:** Teileröffnung der neuen Dauerausstellung im Bestandsgebäude

**Ab 04/2029:** Rückverlegung MÖLDERS und GEPARD in den Museumshafen mit Zwischenstopp in einer Werft (Docken, Reparaturen, Einrüstung einer Brandmeldeanlage)

**Ab 04/2030:** Gesamteröffnung des Erweiterungsbaus und Außengeländes (Ende der Neukonzeption)

*Dr. Thomas Eisentraut*

# AUF DIE FRIEDRICH A. MEYER FOLGT DIE FRIEDRICH A. MEYER

In der Wintersaison 2024/25 wurde die Barkasse FRIEDRICH A. MEYER auf Vordermann gebracht. Die Barkasse erhielt nach Ausbesserungsarbeiten am Rumpf eine neue Lackierung sowie eine umfangreiche Grundreinigung und teilweise neue Beschriftung. Teile der Arbeiten wurden durch ein Team der Bordcrew durchgeführt, die hervorragende Arbeit geleistet haben.

Die Barkassensaison 2025 startete dann jedoch mit einem großen Schreck: Nachdem die museumseigene Barkasse FRIEDRICH A. MEYER im März 2025 in der Wilhelm Werft zu Wasser gelassen worden war, zeigten sich mehrere Wassereinträge an verschiedenen Rumpfstellen. Nach einem durchgeführten Kranen konnten diese Bereiche fachmännisch repariert werden, sodass das erneute Zuwasserlassen unproblematisch vonstatten ging. Am 1. April konnte somit erfolgreich in die Barkassensaison gestartet werden. Schnell wurde jedoch klar, dass die FRIEDRICH A. MEYER – immerhin rund 100 Jahre alt – in ihre letzte aktive Saison startete, da der allgemeine Zustand des Rumpfes zu schlecht war. Der Vorstand des Deutschen Marine-Museums machte sich auf die Suche nach einer neuen Barkasse und das europaweit. Zwischendurch war die Hoffnung groß, ein Elektroboot mit modernem Kunststoffumpf zu erwerben, das unweit der schottischen Stadt Dundee zum Verkauf angeboten wurde. Der stellvertretende Vorstandsvorsitzende Bernd Reimers betreute das Projekt, welches schnell an Fahrt aufnahm und einen guten Verlauf versprach, bis sich herausstellte, dass wichtige Schiffsunterlagen – u.a. zur Rumpfstabilität und der Feuerwiderstandsfähigkeit – fehlten. Nach Rücksprache mit den zuständi-



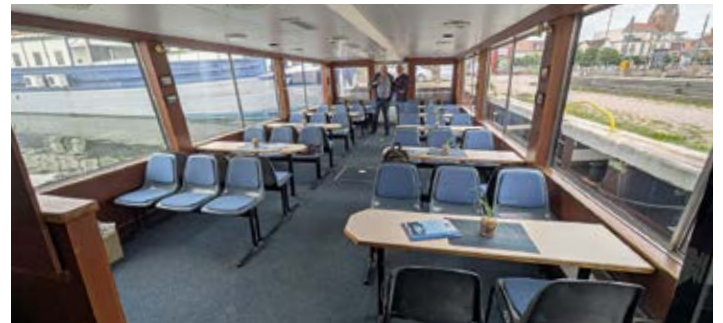
Die neue FRIEDRICH A. MEYER – noch mit dem alten Namen, © DMM

gen Behörden ergab sich, dass größere Materialproben aus dem Rumpf hätten herausgeschnitten werden müssen, um den notwendigen Nachweis mittels Prüfverfahren zu erbringen. Der Schiffseigner fand diese Idee aus naheliegenden Gründen nicht gut und war „not amused“. Das Projekt wurde schließlich Ende Mai 2025 an dieser Stelle gestoppt.

Im Sommer 2025 fiel dann die Wahl auf ein Schiff in der Ostsee. In Barth (Landkreis Vorpommern-Rügen) wurde das Fahrgastschiff VORPOMMERN zum Verkauf angeboten. Baujahr 1993, Abmessungen von 19,99 Meter Länge über alles, 5,10 Meter Breite, Tiefgang von 1,30 Meter und Platz für 140 Gäste versprachen Vieles, auch neue, kreative Nutzungskonzepte. Nach ersten Vorgesprächen und Prüfungen fuhr ein Teil des Vorstandes unter Begleitung eines Gutachters nach Barth, um am 5. August die Besichtigung und Probefahrt durchzuführen. Der Museumsleiter stand eine Zeitlang selbst am Steuer – dessen Fahrkünste wurden

durch den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden mit den Worten „da schreibt jemand seinen Namen in die See“ beurteilt. Besserung stellte sich jedoch schnell ein. Die Probefahrt und der Gesamteindruck überzeugten schließlich und man wurde sich handelseinig. Am 27. August

einstündigen historischen Hafenumrundfahrten angeboten werden. Zusätzlich wird derzeit ein erweitertes Nutzungskonzept erarbeitet. Einmal im Monat sollen sogenannte Veranstaltungsfahrten durchgeführt werden, beispielsweise verwandelt sich das Fahrgastschiff in ein schwim-



Platz für bis zu 140 Gäste, © DMM

erfolgte der Kauf, am 10. September dann der offizielle Notartermin. Der Verkäufer führte noch kleinere Instandsetzungsarbeiten durch. Am 27. Oktober erfolgte dann die finale Übernahme der VORPOMMERN unter dem Kommando von Vorstandsmitglied Lorenz Hamann und das Fahrgastschiff wurde von seinem ursprünglichen Heimathafen Barth in den Marinestützpunkt in Parow verlegt. Dort wartet die VORPOMMERN nun auf ihre Crew, die sie zeitnah und sicher nach Wilhelmshaven überführen soll. Detaillierte Informationen zum Fahrgastschiff und einen ausführlichen Bericht wird es im nächsten POSTBEUTEL geben.

Im Jahr 2026 sollen wieder täglich – von April bis Oktober – die rund

mendes Kino, eine Wein-Verkostung an Bord ist denkbar und auch eine szenische Lesung, vielleicht „Mord an Bord“? In der Wintersaison sind zudem erstmals wöchentliche „Lichterfahrten“ – Fahrten während der Dunkelheit entlang des beleuchteten Bontekais – angedacht. Das finale Programm wird spätestens zum Saisonbeginn am 1. April (kein Aprilscherz) 2026 bekannt gegeben. Seien Sie bis dahin gespannt!

Übrigens, die alte und neue FRIEDRICH A. MEYER haben sogar eines gemeinsam: Sie sind beide waschechte Berliner und wurden in Rummelsburg bzw. Köpenick gebaut, wenn auch 68 Jahre zwischen ihren jeweiligen Baujahren liegen.

**Dr. Thomas Eisentraut**



Blick in den Steuerstand, © DMM

# BORDEMPFANG 2025 AUF DER FREGATTE SACHSEN

Der Förderverein Deutsches Marinemuseum hatte am 04. September 2025 zum jährlichen Bordempfang eingeladen. Die Veranstaltung fand im Marinestützpunkt Wilhelmshaven unter guten äußeren Bedingungen auf der Fregatte SACHSEN statt.

Der Vorsitzende des Vorstandes, Kapitän zur See a.D. Henning Straus, und der Kommandant der SACHSEN, Fregattenkapitän Wolfgang Eckmüller, konnten an diesem Abend über 200 Mitglieder, Gäste und Besatzungsangehörige an Bord willkommen heißen.

Fregattenkapitän Eckmüller begrüßte die Gäste, darunter Vertreter der Dienststellen der Marine, des Deutschen Marinemuseums und der MOV sehr herzlich. In seiner kurzen Ansprache ging er auf die aktuelle maritime sicherheitspolitische Lage ein, indem er Ausbildung und Einsatz seines Schiffes in diesem Kontext beschrieb. Kapitän zur See a.D. Straus bedankte sich bei Kommandant und Besatzung für die gute Vorbereitung des Bordempfangs unter Ausbildungs-Rahmenbedingungen; die Entscheidung, die SACHSEN als Plattform für den Bordempfang zu benennen, zeige im Übrigen, dass die Zahl der einsatzverfügbaren Einheiten der Flottille deutlich abgenommen habe. Er dankte daher ausdrücklich der Einsatzflottille 2 dafür, dass sie auch in diesem Jahr die Fortsetzung der Tradition ermöglicht hat, einmal im Jahr mit dem Förderverein auf einem Schiff der Marine Gast zu sein.

Zur Erinnerung an den Bordempfang überreichte er dem Kommandanten

für die Besatzung ein Bild des Marinemalers Olaf Rahardt. Es zeigt die

SACHSEN während der Jubiläumsparade „Trafalgar 200“, am 28. Juni



Willkommen an Bord: Bordempfang 2025 auf der SACHSEN, © FDMM



Überreichung des Gastgeschenkes: Kommandant FKpt Eckmüller und Vorsitzender FDMM KptzS aD Straus, © FDMM

2005, zu Ehren des 200. Jahrestages der Seeschlacht von Trafalgar und dem Tode Admiral Nelsons: Die Besatzung begrüßt Königin Elizabeth II. mit einem dreifachen „Hurra!“, während diese an Bord des Eisbrechers A 171 ENDURANCE am Heck vorbei passiert.



Eine sehr aufmerksame und gastfreundliche Besatzung, © FDMM

Traditionell kennzeichneten lebhaftes Gespräche bei ausgezeichnetem Speis und Trank den Verlauf der Veranstaltung. Erneut ist eine sehr aufmerksame und gastfreundliche Besatzung als Sympathieträger aufgetreten und hat unter den Vereinsmitgliedern und deren Gästen zahlreiche Multiplikatoren für die Marine gewonnen!

Der Förderverein wünscht Schiff und Besatzung viel Erfolg bei den anstehenden Vorhaben, weiterhin allzeit gute Fahrt und stets eine glückliche Heimkehr!

**Vorstand FDMM**

## KOMMUNIKATIONSMÖGLICHKEITEN

### Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V.

Geschäftsstelle

Jadeallee 102 · 26382 Wilhelmshaven

Telefon: 0049 (0) 4421 - 5004728 · Fax: 0049 (0) 4421 - 5004729

Mail: foerderverein@marinemuseum.de

www.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

# MITGLIEDERFAHRT 2025 AN DIE WURSTER NORDSEEKÜSTE

Die diesjährige Mitgliederfahrt des Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V. führte die Teilnehmer in das AERONAUTICUM nach Nordholz. Die Anreise nach Nordholz gestaltete sich problemlos, nachdem alle Teilnehmer an den Einstiegsunkten

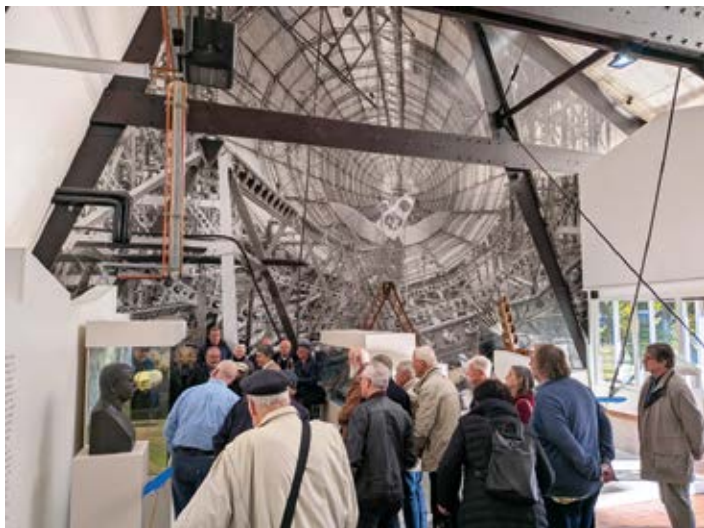
Die Ausstellungen im AERONAUTICUM sind thematisch vielfältig und reichen von der Geschichte der Luftfahrt bis hin zu aktuellen Entwicklungen in der Aerodynamik. Ein besonderes Highlight ist der Bereich, der der Geschichte der Marineflieger



Tolle Truppe: Mitgliederfahrt 2025 zum AERONAUTICUM, © FDMM

Deutsches Marinemuseum und am Bahnhof in Schortens zugestiegen waren. Das AERONAUTICUM selbst liegt in der Nähe der Küste, direkt am Fliegerhorst der Marineflieger. Schon beim Eintreten in das Gebäude wurden wir von der beeindruckenden Architektur des Museums empfangen. Das große Foyer ist hell und freundlich gestaltet, und sofort wird klar, dass hier viel Wert auf Interaktivität gelegt wird. Modelle von Flugzeugen und Helikoptern zieren die Wände, während eine große Fensterfront den Blick auf das angrenzende Gelände vom Marinefliegergeschwader freigibt.

gewidmet ist. Anhand von Original-Exponaten und anschaulichem Bildmaterial wird der Weg der deutschen Marineflieger vom Ersten Weltkrieg bis zur heutigen Zeit dargestellt. Eine Einführung in die Ausstellung haben wir von der wissenschaftlichen Leitung des AERONAUTICUM, Frau Dr. Anja Dörfer, erhalten. In der Ausstellung zur Luftfahrttechnik gibt es zahlreiche interaktive Exponate. Hier konnte man selbst Hand anlegen und verschiedene Experimente durchführen, die das Prinzip der Auftriebserzeugung erklären. Es war faszinierend zu sehen, wie unterschiedliche Formen und Materialien



Führung durch die Museumsleiterin Dr. Anja Dörfer, © FDMM



Für viele ein vertrauter Anblick: Breguet Atlantic, © FDMM

das Fliegen beeinflussen können. So wurde das Thema Luftfahrt nicht nur theoretisch, sondern auch durch praktische Anwendung greifbar gemacht.

Ein großer Teil der Innenausstattung des Museums ist der „Hindenburg“ gewidmet, einem deutschen Passagierluftschiff, das in den 1930er Jahren berühmt wurde. Gebaut von der Zeppelin GmbH, war es das größte je gebaute Luftschiff und konnte bis zu 72 Passagiere befördern. Mit einer Länge von 245 Metern und einem Volumen von 105.000 Kubikmetern übertraf die „Hindenburg“ alle Vorgänger in Größe und Technik. Die Jungfernfahrt fand im März 1936 statt, und seitdem transportierte das Luftschiff vornehmlich Passagiere zwischen Deutschland und Nord-

amerika. Es war bekannt für seinen Luxus und den komfortablen Reisestil, der den Passagieren ein einzigartiges Erlebnis bot.

Am 6. Mai 1937 ereignete sich jedoch eine tragische Katastrophe, als die „Hindenburg“ bei der Landung in Lakehurst, New Jersey, in Flammen aufging. In kürzester Zeit verwandelte sich das Luftschiff in einen Feuerball. Der Vorfall, bei dem 36 Menschen ums Leben kamen, markierte das Ende des Zeitalters der Passagierluftschiffe und führte zu einem Rückgang des Interesses an dieser Form des Reisens. Damit bleibt die „Hindenburg“ sowohl ein Symbol für technologische Errungenschaften als auch für tragische Unglücke in der Luftfahrtgeschichte. Das Marinefliegergeschwader 3 trägt heute noch den Traditionsnamen



Ein schöner Abschluss im Schaufenster Fischereihafen, © FDMM

„Graf Zeppelin“, in Erinnerung an die Geschichte der Entstehung des Fliegerhorstes Nordholz im Jahr 1912. Nach der Erkundung des Innenraums durfte der Außenbereich nicht fehlen. Hier steht eine Sammlung von historischen Flugzeugen, die man sich aus nächster Nähe anschauen kann. Als Höhepunkte der Ausstellung sind die Breguet BR 1150 Atlantic, ein Panavia MRCA Tornado

oder der Tiefdecker VFW 614 zu nennen, der einer der ersten Regierungsflieger der Bundesrepublik Deutschland gewesen ist. Es war spannend, die verschiedenen Details und technischen Merkmale zu entdecken, die bei der Konstruktion solcher Flugzeuge eine Rolle spielen.

Nach dem Mittagessen im Restaurant Kreta in Nordholz ging es noch nach Bremerhaven. Das schöne Wet-

ter verlangte förmlich nach einer Kaffeepause in der Sonne. Der Großteil der Teilnehmer blieb gleich in der Gelateria Amalfi sitzen und genoss die Sonnenstrahlen bei Kaffee und Kuchen. Natürlich wurde auch geklönt und Anekdoten aus der Marinezeit zum Besten gegeben. Einige Teilnehmer nutzten auch die Gelegenheit, frischen Fisch für das Abendessen zu kaufen.

Auf der Rückfahrt konnte noch einmal die Landschaft genossen werden, bevor dann die Teilnehmer an den einzelnen Haltepunkten ausgestiegen sind. Ich glaube, man darf sagen, dass der Tag allen etwas Neues zum Thema Luftfahrtgeschichte vermittelt hat.

**Vorstand FDMM**

# AUF DER NORDWIND DURCH NORD- UND OSTSEE

Die NORDWIND ist ein Kriegsfischkutter von knapp 30 Metern Länge, dessen Rumpf noch 1945 fertiggestellt wurde und der 1951 erst dem Seegrenzschutz und dann der Marineschule Mürwik übergeben wurde. Nach einer verschlungenen Lebensgeschichte einschließlich der Drohung einer Verschrottung fand er schließlich, vollständig überholt, seine Bleibe beim Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven, wo er, betreut von ehrenamtlichen Ex-Marinern, Gästefahrten für Seefahrtsbegeisterte aller Altersstufen anbietet. Anfang August 2025 führte eine solche Reise von Wilhelmshaven über Brunsbüttelkoog und Kiel – durch den Nord-Ostsee-Kanal – nach Rostock zur jährlichen „Hanse-Sail“, wo sich Traditionssegler aller Größenordnung trafen. Wir hatten das Glück, diese Fahrt miterleben zu können. Vor dem Auslaufen hatte die NORDWIND klugerweise vom Marinemuseum an den Bontekai auf der anderen Seite des inneren Hafens verlegt und so den Zugang für Bahnreisende auf einen knapp 500 Meter langen Spaziergang verkürzt. Praktischerweise lag das Boot direkt vor einem ansprechenden Restaurant, in dem man bei frischem Nordsee-Fisch die Zeit bis zum Eintreffen der Besatzung bequem und sättigend verbringen konnte.

Nach Bezug des Bootes und dem persönlichen Einrichten folgte eine ruhige Nacht, und am nächsten Tag, einem Montag, legten wir dann schon gegen acht Uhr morgens ab. Vor der Kaiser-Wilhelm-Brücke – ja, sie heißt tatsächlich noch so! – mussten wir einige Minuten warten, bis sie sich majestätisch – wie es sich bei dem Namen gehört – öffnete.

Dann ging es am Marinemuseum mit einem eindrucksvollen Bild des Mu-

seumsschiffs MÖLDERS vorbei und weiter zur Schleuse. Nach einer weiteren Wartezeit ging es hinaus in den Vorhafen, wo man einen Blick auf die Fregatten und Versorger der Deutschen Marine werfen konnte.



Auslaufen Wilhelmshaven mit der geöffneten Kaiser-Wilhelm Brücke, © Frank Raudszus



Segelsetzen, Kurs Rostock, © Frank Raudszus

Im Fahrwasser ging es dann zügig unter Motor nach Norden, vorbei an verschiedenen Container- und LNG-Piers, die das Westufer Ostfrieslands zieren. Langsam machte sich der

Wettstreit zwischen dem ablaufenden Ebbstrom und der nordwestlichen Dünung bemerkbar. Je weiter wir Richtung der kleinen Insel Mellum voran kamen, desto steiler wurden die entgegenkommenden Wel-

mussten sich jedoch erst auf den ungewohnt schwankenden Untergrund einstellen.

Nach Erreichen der Ansteuerungstonne ging es dann im weiten Bogen nach Steuerbord auf Nordost-Kurs, Richtung Cuxhaven, vorbei an der gut befahrenen Wesermündung. Dabei kamen jetzt die Wellen von Backbord querab und brachten das Boot in ein weit ausholendes Rollen. Was schöner ist: Stampfen oder Rollen, bleibt dabei jedem Einzelnen überlassen. Ein Opfer an Neptun bietet sich zwar in beiden Fällen an, doch an Bord blieben alle standhaft.

Gegen Nachmittag erreichten wir dann Brunsbüttelkoog, nachdem wir die aufgereichte Front verschiedener Frachter abgefahren hatten, die für eine wirtschaftliche Fahrt nach Hamburg auf die Flut warteten. Nach zügiger Schleusung ging es dann im Kanal weiter Richtung Kiel. Hier hieß es einige Male zu warten, um dicke Entgegenkommer durchzulassen, denn größere Schiffe entwickeln mit Bug- und Hecksee einen Sogeffekt, der für kleine Schiffe zum Problem werden kann. Also wartet man lieber und schaut sich dabei die kleinen Ortschaften am Kanalufer an.

Nach einem Drittel der Strecke nach Kiel hieß es dann „Anlegen“, denn die Nacht wollte keiner durchfahren. So gab es dann das obligatorische „Einlaufbier“ und anschließend eine kräftige, vom Smutje in der geräumigen Kombüse zubereitete Speise, die den von der frischen Seeluft angeheizten Hunger stillte.

Nach einer ruhigen Nacht in der Steuerbord-Koje ging es dann am nächsten Tag weiter durch den Kanal an Rendsburg und kleineren Orten vorbei nach Kiel, wo wir am späten Nachmittag einliefen. Die Kanalfahrt bietet dabei immer wieder neue Aus-



Schräglage auf See, © Frank Raudszus

len – von „Seen“ wollen wir hier noch nicht reden. Die Crew des Bootes nahm diesen sogenannten „Seegang“ gar nicht zur Kenntnis, die Landratten unter den mitfahrenden Gästen

blicke, sowohl auf die unterschiedliche Uferbebauung als auch auf die verschiedensten Schiffstypen, die mal das seefahrerische Interesse, mal Ehrfurcht vor der schieren Größe wecken. Das Wetter war uns dabei über die meiste Zeit hold und verwöhnte uns mit Sonne, was in diesem Sommer nicht unbedingt selbstverständlich war.

In Kiel kam dann die böse Überraschung: Unser „Li“ (Leitender Ingenieur) überbrachte uns die Hiobsbotschaft eines Ölverlusts, dessen Ursache er (noch) nicht ausgemacht hatte. Die ganze Reise stand plötzlich zur Disposition. An externe Hilfe war angesichts der Tageszeit nicht zu denken, und so warteten alle gespannt darauf, was die weiteren Untersuchungen ergeben würden. Zwischenzeitlich konnten sich die Gäste den Marinestützpunkt mit den unterschiedlichen Schiffstypen – Minenjäger und Versorger – anschauen und sich von den Ex-Marinern Erklärungen einholen.

Am Abend kam dann die teilweise erleichternde Nachricht, dass der Grund des Ölverlusts gefunden wor-

den war, womit jedoch die Behebung noch nicht geklärt war. Wir mussten halt mit einem Fragezeichen schlafen gehen, in der Hoffnung, dass der nächste Tag die Lösung bringen würde. Auf jeden Fall war ein Auslaufen nach Rostock in der Frühe um acht Uhr nicht mehr möglich.

Der nächste Morgen brachte dann einerseits Spaziergänge und Knotenkunde im Hafen, andererseits Kontakte zum Motorenhersteller in Kiel, der glücklicherweise ausgesprochen hilfreich agierte. Und tatsächlich war das beschädigte Bauteil am frühen Nachmittag repariert und konnte eingebaut werden. Ein Motortest verlief problemlos, und so konnten wir gegen 16 Uhr – statt 8 Uhr! – bei einer frischen Brise auslaufen.

An Segeln war jetzt aus Zeitgründen leider nicht mehr zu denken, da dazu die Zeit nicht gereicht hätte. Denn für den nächsten Tag waren schon weitere Gästefahrten angesetzt. So ging es mit voller Maschinenkraft und einem Stützsegel am Marine-Ehrenmal Laboe vorbei in die westliche Ostsee nach Osten Richtung Fehmarn, Der Wind frischte weiter auf, und die See

sob uns mit durchaus fühlbaren Schiffsbewegungen an der regenverhangenen Hohwacher Bucht vorbei. Hin und wieder erwischte auch uns der eine oder andere Regenschauer, doch generell verlieren sich die Regenwolken auf See schneller als an Land. Durch die mindestens vier gleichzeitig den Fehmarnbelt querenden Fähren von und nach Puttgarden schlängelten wir uns erfolgreich hindurch, um dann direkt Südost-Kurs auf Rostock zu nehmen. Dabei schoben uns die Wellen nicht nur, sondern sie ließen uns auch tanzen.

Vor Rostock begrüßte uns gegen Mitternacht ein Lichtermeer aus blinkenden roten und grünen Tonnen, hellen Deckpeilungen, roten Flugzeug-Warnleuchten auf Hochhäusern, Autoscheinwerfern und diversen Stadtbeleuchtungen, das vor allem der Seefahrt Unkundige total verwirren musste. Selbst erfahrene Seeleute müssen sich hier erst einmal orientieren und vor allem genau aufpassen. Wir schafften es ohne Probleme, gegen ein Uhr nachts im Marinehafen festzumachen. Das Ein-

laufbier durfte auch bei dieser Uhrzeit nicht entfallen, und so kamen wir erst gegen halb zwei in die Koje.

Am nächsten Morgen war für uns Gäste die Seefahrt vorbei. Wir bedankten uns bei der professionellen Crew und ihren beiden erfahrenen Skippern für drei erlebnisreiche Tage und schauten uns zum Abschluss noch die „Hanse-Sail“ an, bei der Traditionssegler aller Größen- und Altersklassen Gäste zur See fahren. Wir selbst schauten noch einmal auf einer Fregatte der Deutschen Marine vorbei – es war „Open Ship Day“ -, bewunderten die französische Dreimastbark, die sozusagen in Vertretung der „Gorch Fock“ hier weilte, und dann ging es per Bahn nach Hause. Wir bedanken uns noch einmal bei der erfahrenen Crew der NORDWIND, die das Boot ehrenamtlich fährt und betreut, für ihre freundliche und stets hilfsbereite Art, für ihre vertrauensvolle Art der Schiffsführung, für die engagierte Lösung des Maschinenproblems und – natürlich! – beim Smutje für die hervorragende Verpflegung.

**Frank Raudszus**

# DAS MUSEUM BRAUCHT IHRE UNTERSTÜTZUNG!

Dem Deutschen Marinemuseum ist ein außergewöhnliches Objekt angeboten worden: Der Ehrensäbel Hermann Ehrhardts, des Kommandeurs der Marine-Brigade Ehrhardt. Mit Ihrer Unterstützung können wir das Objekt erwerben.

Der Säbel aus dem Jahr 1920 ist ein Schlüsselobjekt deutscher Marinegeschichte. Das Stichblatt zeigt das Abzeichen des in Wilhelmshaven gegründeten Freikorps. Korvettenkapitän Hermann Ehrhardt (1881-1971) hatte den Freiwilligenverband im Februar 1919 im Auftrag der Reichsregierung aufgestellt. Die ersten Mitglieder waren Offiziere und andere Angehörige der nach Ende des Ersten Weltkriegs demobilisierten Kaiserlichen Marine. Fünf Ortsnamen auf der Damastklinge des Säbels dokumentieren, wo das Freikorps in der Folge tätig wurde: Es war an der Niederschlagung der sozialistischen Räterepubliken in München und Braunschweig beteiligt, beendete Streiks in Berlin und bekämpfte polnische Aufstände in Oberschlesien.

Ebenfalls auf der Säbelklinge verewigt: Der Kapp-Lüttwitz-Putsch. „13.-21. März 1920“ ist dort zu lesen, und „Auf Wiedersehen!!!“. Am 13. März war die Marine-Brigade mit Hakenkreuzhelmen in das Berliner Regierungsviertel einmarschiert, in den folgenden Tagen erschoss die Truppe protestierende Zivilisten und Arbeiter, die sich gegen den Putsch organisierten, bevor sie am 21. März aus Berlin abrückte. Der Putsch sollte die Republik beseitigen, die aus den Matrosenaufständen und der Novemberrevolution hervorgegangen war. Ein Generalstreik beendete den Putsch, die Brigade wurde aufgelöst. Den Säbel überreichte die Brigade ihrem Kommandeur Ehrhardt als Abschiedsgeschenk.

Der dem Museum zum Kauf angebotene Säbel verkörpert die Geschichte der jungen Weimarer Republik, die von politischer Gewalt geprägt war. In dieser Phase des Systemwandels spielten ehemalige Marineangehörige auf beiden Seiten des politischen Kampfes eine zentrale Rolle. In der

neuen Dauerausstellung des Marinemuseums könnte der Ehrhardt-Säbel als Highlight-Objekt diese Geschichte erzählen. Das symbolträchtige Stück wäre damit erstmals der Öffentlichkeit zugänglich. Der geschichtsträchtige Säbel hat seinen Preis: Für 14.000 € können wir ihn für das Marinemuseum erwerben. Das schaffen wir nur mit Ihrer Spende. Helfen Sie mit, dieses einzigartige Zeugnis deutscher Marinegeschichte für unsere Sammlung zu gewinnen! – Wenn es gelingt, laden wir alle Spenderinnen und Spender zu einer exklusiven Präsentation des hochkarätigen Neuzugangs ein!

**Undine Ott, M.A.**



Der Ehrensäbel von Hermann Ehrhardt, © privat



Ein Schlüsselobjekt ..., © privat



... der deutschen Marinegeschichte, © privat

# PORTRÄT DES SEA WAR MUSEUM JUTLAND IN THYBORØN

An der dänischen Nordseeküste liegt auf halber Höhe Thyborøn, ein kleiner Fischerort und vielen Dänemarkurlaubern vor allem bekannt als Durchgangsstation, um mit der Fähre über den Kanal weiter in den Norden nach Agger zu gelangen. Am Strand lassen sich zahlreiche Bunker resp. deren Überreste des Atlantikwalls, der sich entlang der gesamten dänischen Westküste zog, finden.

Seit 2015 befindet sich an diesem Ort das Sea War Museum, welches auf private Initiative von Gert Norman Andersen gegründet wurde. Andersen, Taucher und Inhaber einer Firma, die sich auf das Verlegen von Unterwasserkabeln spezialisiert hat, war schon früh fasziniert von den Wracks und Überresten von Schiffen und Booten, die sich vor allem geballt vor der Küste Thyborøn finden lassen. Die Strömung in diesem Meeresgebiet führte hier zu unzähligen Havarien, die ihre Spuren auf dem



Ein Besuch im privaten Sea War Museum im dänischen Thyborøn, in der Mitte Gert Norman Andersen, © Sea War Museum

## SPENDENAUFTRUF EHRENSÄBEL HERMANN EHRHARDT

Der Förderverein Deutsches Marinemuseum hat sich zum Ziel gesetzt, den Ankauf des Ehrensäbels von Hermann Ehrhardt für die Sammlung des Deutschen Marinemuseums mit einem

### Sonderbeitrag

zu unterstützen.

Dieses Exponat soll einen Platz in der neuen Dauerausstellung erhalten!

## DAS SPENDENKONTO DES FÖRDERVEREINS DEUTSCHES MARINEMUSEUM E.V.

Verwendungszweck: Spende Ankauf Ehrensäbel  
BIC: BRLADE21WHV  
IBAN: DE08 2825 0110 0000 3791 80  
Sparkasse Wilhelmshaven  
ST.NR.7022018791

**WIR SAGEN:  
HERZLICHEN  
DANK!**

Meeresgrund hinterlassen haben. Über die Jahrzehnte hat sich in Kooperation mit den dänischen Behörden sowie Expertinnen und Experten der Unterwasserarchäologie und Geschichtswissenschaft eine beachtliche Menge an einzigartigen Objekten angesammelt.

Die Intention der Gründung eines Museums, welches sich vornehmlich mit der Skagerrakschlacht 1916 beschäftigt, war laut Aussage von Andersen, dass er den Ort unweit des Geschehens der bis dahin größten Seeschlacht auf dänischem neutralem Boden am besten geeignet fand, um nicht nur die Schlacht selbst, sondern auch das menschliche Leid, dass diese verursacht hat, anhand zahlreicher Originalexponate darzustellen. So finden sich neben einer Fülle von imponierenden Exponaten auch zahlreiche menschliche Schicksale in der Ausstellung dargestellt. Aber nicht nur die Skagerrakschlacht, sondern auch die beiden Weltkriege zur See mit einem besonderen Fokus auf den Minenkrieg, tragische Schiffsunglücke sowie die Geschichte des Walfangs vor Ort werden hier und im benachbarten Havets Hemmeligheder („Geheimnisse des Meeres“) Museum, welches im Sommer 2025 eröffnet wurde, ausgestellt und vermittelt. Zu den be-

eindruckendsten Objekten zählt hier sicherlich der U-Boot-Turm von U 20 der Kaiserlichen Marine, welches 1915 den britischen Dampfer LUSITANIA versenkte. Da sich an Bord auch amerikanische Passagiere befanden, die zu Tode kamen, legten die USA Protest ein und die deutsche Reichs-



Turm des britischen U-Bootes E-50, © DMM



Jutland Memorial Park, Gedenkstein SMS POMMERN, © DMM

regierung stoppte den uneingeschränkten U-Boot-Krieg aufgrund der Befürchtung vor einem Kriegseintritt der USA zunächst, bevor dieser 1917 wieder aufgenommen wurde – und die USA auf Seiten der Entente dem Ersten Weltkrieg letztlich doch beitrug. Die Fülle von verschiedensten Seekriegsminen, die sich in die Geschichte des Minenkrieges in der Nordsee und der dänischen Historie zur Beseitigung dieser nach beiden Weltkriegen einbettet, ist ebenfalls

beachtlich und macht nachdenklich. Hinzukommt eine erstaunliche Präsentation von maritimen Gemälden. In der Aufzählung der spannenden Objekte dürfen selbstverständlich zwei nicht fehlen: ein Modell eines Linienschiffes der Kaiserlichen Marine sowie ein Originalstück eines Torpedofangnetzes, wie es sich an einem dieser Schiffe befand – beides Leihgaben aus dem Deutschen Marinemuseum seit Eröffnung des Sea War Museums 2015.

Die ideale Verbindung zwischen beiden Häusern stellt der „Jutland Memorial Park“ dar. Direkt in den Dünen hinter den beiden Ausstellungshäusern befindet sich die Erinnerungsstätte mit Gedenksteinen zu den einzelnen Schiffen und Booten, die in der Skagerrakschlacht versenkt wurden, inklusive der Angabe der hier zu Tode gekommenen Soldaten. Angeordnet sind die Steine in Relation zur Position der Schiffswracks auf dem Meeresboden. Für alle, die den vor knapp

zwei Jahren viel zu früh verstorbenen ehemaligen Leiter des Deutschen Marinemuseums, Dr. Stephan Huck, kannten und schätzten, löst ein Besuch im Sea War Museum ebenfalls Erinnerungen und ein persönliches Gedenken aus, begegnet man ihm doch gleich im Einführungsfilm des Museums.

<https://www.seawarmuseum.dk/de>

**Nina Nustede, M.A.**

# VERSCHLÜSSELTE GESCHICHTE – DIE ENIGMA UND IHRE VERBINDUNG ZU WILHELMSHAVEN

Die Enigma, eine berühmte Chiffriermaschine, spielte eine zentrale Rolle in der Kommunikation des Militärs im nationalsozialistischen Regime. Trotz ihrer Komplexität wurde ihr Code von den Alliierten geknackt.

Zur Verschlüsselung von Nachrichten brauchte es seit jeher durchdachte Codierungen oder Chiffriermaschinen. „Enigma“ ist der Begriff, der Eingeweihten bei dem Gedanken an geheime, verschlüsselte Nachrichten in den Sinn kommt. Schließlich haben sich schon ganze Filme und Bücher der Popkultur mit dem großen Geheimnis der „Geheimnachrichtmaschine“ beschäftigt.

Aber anders als meist überliefert oder vorgestellt, bedeutet das namensgebende Wort der bekanntesten Chiffriermaschine der Kommunikationsgeschichte nicht „Geheimnis“, sondern passend zu ihrer Aufgabe „Rätsel“. Wie bereits bei ihrem Namen verschimmt ebenfalls die Tatsache, dass es sich bei der Enigma um eine ganze Familie mit unterschiedlichsten Modellen für unterschiedlichste Einsatzgebiete handelte und nicht nur um ein allumfassendes Modell.

## **Arthur Scherbius entwickelte das Patent**

Der deutsche Ingenieur Arthur Scherbius (1878-1929) präsentierte 1923 der Öffentlichkeit die Enigma A, die auf seinem bereits 1918 erworbenen Patent für eine von ihm entwickelte Rotor-Schlüsselmaschine beruhte. Ihre Bekanntheit erlangte die Rotor-Chiffriermaschine allerdings durch ihre Rolle als Kommunikati-



*Kurze Zeit ein Filmstar: die Enigma des Deutschen Marinemuseums, © DMM*

onsmittel im Dritten Reich. Während der militärische Geheimdienst das Modell „G“ verwendete, nutzte die Kriegsmarine das Modell „M3“. 1941 wechselte diese jedoch auf das Mo-

dell „M4“, nachdem die M3 vom Unterseeboot 110 durch den britischen Zerstörer „HMS Bulldog“ erobert und entschlüsselt wurde.

Das erfolgreiche Verschlüsselungs-

verfahren der Enigma bestand aus der korrekten Bedienung der Rotor-Chiffriermaschine und dem vorher festgelegten (De-)Codierungsschlüssel. Damit die Übermittlung der verschlüsselten Nachricht gelingen konnte, brauchten der Sender und der Empfänger nicht nur ein identisches Modell der Verschlüsselungsmaschine, sondern auch eine identische Einstellung und die passende Schlüsselkarte zum Codieren und Decodieren.

Innerhalb der Kriegsmarine kamen als weitere Absicherung des Systems unterschiedliche Schlüsselnetze zum Einsatz. So kommunizierten als Beispiel die U-Boote im Mittelmeerraum innerhalb des Schlüsselnetzes „Medusa“, während die U-Boote im Atlantikeinsatz „Triton“ als Kommunikationsnetz verwendeten.

Alle Sicherheitsvorkehrungen und Verschlüsselungen verfehlten allerdings ihr Ziel, wenn die empfindliche Entschlüsselungsmaschine nicht richtig gepflegt war. Daher befanden sich im Deckel der pflegeintensiven Maschine Hinweise zum täglichen Gebrauch und zur Reinigung, um einen Fehler in der Übertragung zu vermeiden.

## **Technisches Prinzip wurde früh verraten**

Der Spion Hans-Thilo Schmidt verriet schon 1932 technische Details an den französischen Geheimdienst, der es an britische und polnische Stellen weiterleitete. Dem jungen polnischen Mathematiker Marian Rejewski glückte daraufhin die Aufdeckung



Marian Rejewski, 1932, © privates Archiv der Tochter von Marian Rejewski, CC BY-SA 2.5 via Wikimedia Commons



Alan Turing, 1951, © Elliot & Fry, Public Domain via Wikimedia Commons

des Entschlüsselungsprinzips. Kurz vor Kriegsausbruch informierten die Polen die Briten und Franzosen. Britischen Kryptoanalytikern, vor allem dem Mathematiker Alan Turing, gelang es schließlich, das Rätsel zu

lösen und den täglich wechselnden Code mittels einer speziellen elektromechanischen Maschine auszulesen. So wussten die Alliierten bereits seit 1940, was die Deutschen im Einzelnen vorhatten. Dieses Wissen wurde für den Kriegsverlauf entscheidend. Hergestellt wurde die Enigma von der 1903 gegründeten Union Schreibmaschinen-gesellschaft mbH, welche 1914 in AEG Schreibmaschinen-gesellschaft mbH umbenannt wurde. 1923 wurde die Produktion unter dem Namen AEG Deutsche Werke AG nach Erfurt verlegt, die im Jahre 1930 mit ihrer neu gegründeten Marke Olympia die ersten Schreibmaschinen auf den Markt brachte.

Im Jahre 1936 folgte eine Umbenennung zu Olympia Büromaschinenwerke AG. Schriftliche Nachweise aus dem Staatsarchiv in Weimar belegten die Bestellung des Enigma Modells „M4“ durch das Oberkommando der Kriegsmarine bei den Olympia Büromaschinenwerken in Erfurt.

Mit Ende des Zweiten Weltkrieges kam es 1945 zur Aufteilung der Olympia-Werke in West und Ost. Der danach geplante Umzug von Erfurt nach Wilhelmshaven erfolgte daraufhin 1946. Die Olympia-Werke fanden ihren neuen Standort in den ehemaligen Räumen der Marine-Standortverwaltung in Roffhausen, wo das Gelände bis heute an die Werke erinnert.

**Tine Müller, M.A.**

#### Hinweis des Redaktionsteam:

Die Enigma des DMM wird gelegentlich bei Filmaufnahmen genutzt.



Deutsches  
Marinemuseum  
Wilhelmshaven

Menschen · Zeiten · Schiffe

## Kommen Sie an Bord.

Förderverein Deutsches Marinemuseums e.V.

Werden Sie Mitglied – genießen Sie die Vorteile.



[www.marinemuseum.de](http://www.marinemuseum.de)

# STÄNDIG AUF DER SUCHE NACH SPANNENDEN EXPONATEN!

Auch wenn die Sammlung des Deutschen Marinemuseums über eine beeindruckende Fülle an Exponaten zur deutschen Marinegeschichte verfügt, gibt es noch immer einige Lücken. Im Rahmen der Neukonzeption und Erarbeitung einer neuen Dauerausstellung möchten wir daher die Chance nutzen und die Leserinnen und Leser über unsere Sammlungsdesiderate informieren, die wir gemeinsam schließen möchten.

Gesucht wird ein originaler Kieler Knabenanzug, ein Matrosenanzug, wie er ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts speziell für Kinder hergestellt worden ist und bis in die 1930er Jahre hinein in Gebrauch war. Der Kieler Knabenanzug steht exemplarisch für die Begeisterung der Kaiserlichen Marine und deren Manifestation in der Gesellschaft. Ebenso suchen wir Exponate mit Bezug zu den Einheiten der Volksmarine,

insbesondere zu Torpedoschnellbooten der sogenannten Libelle-Klasse. Auch was die aktuelle Marine betrifft, gibt es Lücken zu füllen. Schiffsmodelle im Maßstab 1:100 sind wichtig, um Entwicklungen aufzuzeigen. Aktuell fehlt uns beispielsweise das Modell einer Fregatte 125. Ebenso sammeln wir aktiv Exponate, aber auch Fotos und Filmaufnahmen, die in Bezug zu Einsätzen der Marine seit 1990 stehen.



Heinrich Lauenstein: Junge im Matrosenanzug, Öl auf Leinwand (124 x 80 cm), 1892. © Public Domain via Wikimedia Commons

Die obenstehende Aufzählung ist keineswegs abgeschlossen. Wir erstellen auf unserer Homepage eine Liste, die fortlaufend ergänzt wird. Neugierig geworden? Dann schauen Sie gerne auf der Seite vorbei.



Exponate  
gesucht!

Hinweis: Bitte sehen Sie davon ab, uns die Objekte direkt zuzusenden. Wenn Sie dem Deutschen Marinemuseum Objekte

für die Sammlung schenken möchten, nehmen Sie bitte vorher unter [sammlung@marinemuseum.de](mailto:sammlung@marinemuseum.de) mit uns Kontakt auf. Unser Annahmeformular finden Sie unter: <https://www.marinemuseum.de/>

[wp-content/uploads/2025/05/Annahmeformular-Schenkungen-DMM.pdf](#)

**Dr. Thomas Eisentraut**

# VERANSTALTUNGSREIHE IM DEUTSCHEN MARINEMUSEUM

Das Deutsche Marinemuseum wird wieder regelmäßig Abendveranstaltungen zu diversen marinehistori-

diskussionen und Lesungen werden zukünftig nur noch im Sonderausstellungsraum stattfinden, da der

kann, wird der Raum nun als Stätte für diverse Veranstaltungen genutzt werden. Bereits die letzten drei Vor-

gästen in den U-Boot-Krieg des Ersten Weltkrieges einführte. Bereits seit längerem geplant, konnte erst am 9.



Vortrag von Detlev Löll, die Restaurierung der NORDWIND, © DMM

schen Themen ausrichten, Startpunkt war hier bereits der Oktober mit gleich drei Abendterminen. Das Angebot soll im nächsten Jahr fortgesetzt werden, an der Terminplanung wird gerade fleißig gearbeitet. Ziel ist es, Mitte Dezember die Veranstaltungen für das nächste Jahr bekannt zu geben. Vorträge, Podiums-

alte Vortragsraum aufgrund dringender benötigter zusätzlicher Arbeitsplätze deutlich verkleinert wurde und nun nicht mehr genügend Fläche für Veranstaltungen bietet. Da das Museumsteam zeitlich und personell während der laufenden Neukonzeption keine Sonderausstellungen mehr konzipieren und umsetzen



Dr. Florian Huber, Unterwasserarchäologe, während des Vortrags, © DMM

träge fanden hier statt, auch während die gerade abgebaute Sonderausstellung „Die letzte Fahrt von UC 71“ zu diesem Zeitpunkt noch lief – und damit eine wunderbare Kulisse für die Abendvorträge bot, von denen zwei zum Rahmenprogramm der Sonderausstellung gehörten. Dr. rer. nat. Florian Huber, Unterwasserarchäologe und Forschungstaucher, nahm 46 Besucherinnen und Besucher am 23. Oktober mit in den „Bann der Tiefe“. Dabei legte er ein besonderes Augenmerk auf seine Tauchgänge zum vor Helgoland liegenden Wrack des U-Bootes der Kaiserlichen Marine UC 71, welches Huber seit über zehn Jahren regelmäßig betachtet. Die Kulisse der Sonderausstellung mit dem Wrackmodell und den großformatigen Aufnahmen, die von Huber selbst und seiner Firma submaris stammen, bot hier den optimalen Rahmen. Eine Woche später folgte Dr. Jann Witt, als Historiker tätig am Marine-Ehrenmal Laboe des Deutschen Marinebundes, der vor 34 Museums-

Oktober der Vortrag von Detlev Löll umgesetzt werden, der vor 29 Personen Einblicke in die Restaurierung der NORDWIND gab. Löll, seines Zeichens Meister im Boots- und Schiffbau, war Inhaber des gleichnamigen Ingenieurbüros und hat das Instandsetzungsprojekt NORDWIND von Anfang bis Ende (2021-2024) begleitet. Wir freuen uns darauf, im nächsten Jahr Interessierte zu den verschiedensten Veranstaltungsthemen im Museum begrüßen zu dürfen! Termine werden rechtzeitig über die üblichen Veranstaltungsportale, den Newsletter und unsere Homepage bekanntgegeben.

**Nina Nustede, M.A.**



Besucherinnen und Besucher beim Vortrag von Dr. Florian Huber, © DMM



Termine im Deutschen Marinemuseum

## NACHRUF LORE WIST

Am 16. August 2025 ist unser langjähriges Mitglied

**Lore Wist, geb. Bachmann, verw. Deetz**  
**25. Juni 1921 – 16. August 2025**

im stolzen Alter von 104 Jahren auf ihre letzte Reise gegangen. Ihr Vater – Johannes Bachmann (Crew 09) – gehörte zu dem Jahrgang, der 1910 in das „Rote Schloss“ umziehen durfte. Er wurde später Admiral und verlor sein Leben im April 1945.

Bereits im Januar 1944 hatte die Verstorbene die Nachricht vom Tod ihres Mannes Friedrich Deetz (Crew 35) erhalten. Dieser war zuletzt Kommandant von U 757 und wurde mit seiner gesamten Besatzung Opfer eines Wasserbombenangriffs westlich von Irland.

Im August 1947 heiratete sie Karl Wist (Crew 27/28), der nach Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft sofort den Kontakt zur Familie seines ehemaligen Kommandanten auf dem Kreuzer „Emden“, Johannes Bachmann, gesucht und wiedergefunden hatte. Als er 1956 in die Bundesmarine aufgenommen wurde, war die Familie Wist schon um zwei Kinder gewachsen.

Als Marinetochter und -ehfrau war es für Lore Wist ein Herzensanliegen, die Kontakte zu den Crewkameraden und -schwestern zu pflegen – und dies gleich für drei Crewen, mit denen ihr Vater und ihre Ehemänner verbunden waren. Die Angehörigen der Crew 27 profitieren bis heute davon, dass sie sich 2011 als „Crew-Mutti“ dafür begeistern ließ, die Tradition der Crewtreffen – nun mit der Kindergeneration – fortzuführen.

Die Treue zum U-Boot-Archiv, zur MOV und auch die Förderung des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven waren ihr wichtig. Nachlässe des Vaters und der Ehemänner kamen dort in die richtigen Hände.

An ihrem letzten Wohnort Bad Salzuflen, wo ihre Tochter lebt, konnte Lore Wist bis weit über 90 in einer Wohnung im 2. Stock selbstbestimmt leben. In der Nähe fand sie später ein barrierefreies Appartement, das sie erst Anfang dieses Jahres gesundheitsbedingt aufgeben musste. In einer Seniorenresidenz konnte sie am 16. August – nachdem sie sich tags zuvor von ihrer Tochter und den beiden Söhnen verabschiedet hatte – friedlich einschlafen. Wir verneigen uns vor einer bemerkenswerten Dame und sind in Gedanken bei den Kindern und ihren Familien, die einen geliebten Menschen verloren haben.

*Harro Wist / Vorstand Förderverein Deutsches Marinemuseum*

## NACHRUF ELLEN MOSEBACH TEGTMEIER

Ellen Mosebach Tegtmeier, die ehemalige Leiterin des Stadtarchivs in Wilhelmshaven, ist am 13.08.2025 im Alter von 86 Jahren gestorben. Am 13.04.1988 trat sie in den Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V. ein und zählt zu den Gründungsmitgliedern des Fördervereins. Als akribische Historikerin, die großen Wert auf sorgfältige Quellenarbeit legte, machte sie sich einen Namen mit Arbeiten über die oldenburgische Landesgeschichte und die Geschichte der Städte Rüstringen und Wilhelmshaven. Ihr wichtigstes Werk zur Stadtgeschichte Wilhelmshavens entstand zum 125-jährigen Stadtjubiläum.

Geboren in Dresden studierte sie an der Universität Oldenburg von 1975 bis 1981 Geschichte und Germanistik. 1988 kam sie nach Wilhelmshaven, 1991 übernahm sie die Leitung des Stadtarchivs und prägte es bis zu ihrem Eintritt in den Ruhestand 2004.

Wir werden ihr Andenken in Ehren halten und sind in Gedanken bei ihrer Familie.

*Vorstand Förderverein Deutsches Marinemuseum*

## BIBLIOTHEKSNEUZUGÄNGE



**Björn Hofmeister:** Anwalt für die Diktatur, Heinrich Claß (1868-1953) – Sozialisation – Weltanschauung – alldeutsche Politik, 2024

**Johannes von Lintig:** Ausgleichsleistungen für Kulturgüterverluste während der Zeit des Nationalsozialismus in Frankreich, 2024

**Johannes Wilda:** Reise auf S. M. S. „Möwe“ – Streifzüge in Südseekolonien u. Ostasien, 1903 (Reprint von 2014)

**Jan Markert:** Wilhelm I. – vom „Kartätschenprinz“ zum Reichsgründer, 2025

**Bernd Wedeking; Markus Bodeux:** Die Mützenbänder der Deutschen Marine – 1815-1918; Königlich-Preußische Marine, Norddeutsche Bundesmarine, Kaiserliche Marine, 2005

**Philipp Vogler:** Torpedos, U-Boote, Zerstörer – Geschichte der Flottenrüstung von 1859 bis 1914, 2015

**Heinz Reif:** Adel, Aristokratie, Elite – Sozialgeschichte von Oben, 2016

**Sven Lange (Hrsg.); Heiner Möllers (Hrsg.):** Geschichte der Bundeswehr in 100 Objekten, 2025

**Henning Straus (Hrsg.):** Unsere 50 Jahre – Crew VII/75; 1975-2025 / Marineoffizier-Crew VII, 2025

**Linda Maria Koldau:** Mythos U-Boot, 2010

**Knud Jacobsen:** Das letzte Opfer des Krieges, 2019

**Knud Jacobsen:** Die Gedenkstätte der Skagerrakschlacht, 2020

**Jörg Echternkamp:** Langeoog – Biographie einer deutschen Insel – Bd. 1: Das Nordseebad zwischen Monarchie und Republik, 2024

**Jörg Echternkamp:** Langeoog – Biographie einer deutschen Insel – Bd. 2: Tourismus und Nationalsozialismus, 1933-1939, 2024

**Jörg Hillmann:** Die Schlacht im Atlantik 1939-1945, 2024

**Wolf Lepenies:** Die Macht am Mittelmeer – französische Träume von einem anderen Europa, 2016

**Kris Alexanderson:** Subversive Seas – Anticolonial Networks across the Twentieth-Century Dutch Empire, 2019

**Simon Ekström; Leos Müller:** Facing the Sea – Essays in Swedish Maritime Studies, 2021

**Julia Engau; Laura Haendel; Oberstleutnant Thomas Kielholt; Ralf Raths; Constanze Seifert-Hartz:** Das Jahrhundert der Panzer – Ausstellungsbuch, 2023

**Eduard Altarriba:** Was ist Krieg?, 2022

**Louise Spilsbury; Hanane Kai:** Wie ist es, wenn es Krieg gibt? – alles über Konflikte, 2022

**Victor Valois:** Deutschland als Seemacht – sowie Betrachtungen marinenpolitischen Inhalts, 1908

**Jürgen Fitschen (Hrsg.); Florian Huber (Hrsg.):** Die letzte Fahrt von UC 71 – Ausstellung Museum Helgoland 14. April 2024 bis 5. Januar 2025, 2024

**Klaus Franken:** Eduard von Knorr – Admiral der Kaiserlichen Marine – Biographie und Lebenserinnerungen, 2025

**Daniel-Joseph MacArthur-Seal:** Britain's Levantine Empire – 1914-1923, 2021

**Städtisches Museum Schloss Salder (Hrsg.):** Not macht erfinderisch...!

– als Kriegsgerät zu Hausrat wurde, 2024

**Dieter H. Kollmer:** Neue Schnellboote braucht die Marine! – Rüstungsgüterbeschaffung in den beiden deutschen Staaten während der zweiten Hälfte des Kalten Krieges, 2024

**Klaus Storkmann; Noah Harley:** Homosexuality in the German Armed Forces – a history of taboo and tolerance, 2025

**Susanne Zeller:** Der Unbeugsame – der Seemann Gustav Pietsch im Widerstand gegen das NS-Regime in der Freien Stadt Danzig und Polen, 2025

**Benjamin Miertzschke:** Deutsche Marinepolitik im Ersten Weltkrieg – Das Erbe des Tirpitz-Plans und der Kampf um die »Zukunft auf dem Wasser«, 2025

**Jeffrey Judge; Jürgen Brust:** Enzyklopädie die kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg – alle Schiffe, Daten, Kommandanten und Kriegseinsätze, 2025

**Brian P. Farrell (Hrsg.); Joey Shi Ruey Long (Hrsg.); David J. Ulbrich (Hrsg.):** From Far East to Asia Pacific – Great Powers and Grand Strategy 1900-1954, 2024

# NEUES AUS DER SAMMLUNG

Nach derzeitigem Stand verzeichnet die museale Datenbank, in der Objekte und Dokumente der Sammlung verzeichnet werden, knapp 10.000 Fotografien. Fotografien, die in ihrer Summe ein bedeutendes Bildgedächtnis (deutscher) Marinegeschichte darstellen.

In der Sammlung schlummern jedoch noch viel mehr Fotos. Dies liegt zum einen darin begründet, dass in den Anfangszeiten des Museums Fotografien oftmals als Konvolut aufgenommen wurden, d.h. unter einer alten Inventarnummer verbergen sich ggf. Dutzende Fotos. Zum anderen erhält das Museum resp. die Sammlung mehr Einlieferungen in Form von Schenkungen, als das Team der Sammlung zeitnah inventarisieren und digitalisieren kann – Freud und Leid liegen hier nah beieinander. Eine genaue Zuordnung und Auffindbarkeit von fotografischen Aufnahmen ist jedoch nur dann möglich, wenn jedes Bild einzeln inventarisiert wird, also einen eigenen Datensatz bekommt und mit den jeweils relevanten Schlagwörtern verknüpft wird. Dies kostet Zeit, erst recht, wenn der Kontext hier noch erforscht werden muss. Glücklicherweise erhält das Sammlungsteam tatkräftige Unterstützung von Hilfskräften sowie ehrenamtlich Tätigen, darunter auch Mitglieder des Fördervereins.

Bereits seit 1999 befinden sich neun Fotografien in der Sammlung, derer sich vor Kurzem jemand im Detail angenommen hat, die sowohl ein marinehistorisches Bildzeugnis als auch Zeugnis Wilhelmshavener Geschichte darstellen. Die Fotografien zeigen den Bau der so genannten „Raederschleuse“ (benannt nach Erich Raeder, dem Oberbefehlshaber

der Kriegsmarine bis 1943), eine Schleuse und Flakbatterie, die 1941-1944 zur Küstenverteidigung gebaut wurde. Die Seeschleuse wurde als Doppelschleuse geplant, es konnte bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges jedoch nur eine Kammer fertiggestellt und in Betrieb genommen



Fotografie der Raederschleuse kurz vor der Fertigstellung, © DMM

werden. Nach Kriegsende wurden die Geschütze abgebaut und verschrotet, die Bunker und Teile der Schleusenanlage durch kanadische Truppen gesprengt. Bestehen blieb das Wirtschaftsgebäude, in dem später das vermutlich vielen Wilhelmshavenerinnen und Wilhelmshavenern noch bekannte Lokal „Oase“ bis in die 1990er Jahre untergebracht war. Die Schleusenanlage selbst wurde nach

Gründung der Bundeswehr 1955/56 wieder aufgebaut und ist heute als 4. Einfahrt bekannt.

Die Sammlung beschäftigt sich allerdings nicht nur mit historischen, sondern auch mit Objekten der Gegenwart, von denen wir ausgehen, dass sie einmal zu historischem Kulturgut

werden. So z.B. das Klemmbausteinmodell des Lockheed F-104 Starfighter des polnischen Herstellers Cobi Group. Das Modell-Set wurde in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Marinemuseum Wilhelmshaven konzipiert und ist eine Nachbildung des Marinefliegers Lockheed F-104G, genannt „Starfighter“, wie er im Original über dem Museumseingang schwebt. Es besteht aus 428 Teilen und wird im Museumsshop verkauft.



Marinejagdbomber F 104G aus Klemmbausteinen, © DMM

Die ersten 100 Modelle wurden mit einem Besitzzertifikat als Sammlerstücke verkauft, von denen das Modell mit dem Zertifikat-Nummer 001 den Eingang in die Sammlung fand. Seitdem es im Museumsshop seit Mitte August erhältlich ist, wurden bereits über 100 Modelle verkauft.

**Nina Nustede, M.A.**

## 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 1.100 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](mailto:foerderverein@marinemuseum.de) senden.

**Die Geschäftsstelle ist vom 22. Dezember 2025 bis zum 04. Januar 2026 nicht besetzt!**

**Förderverein Deutsches Marinemuseum e.V.**

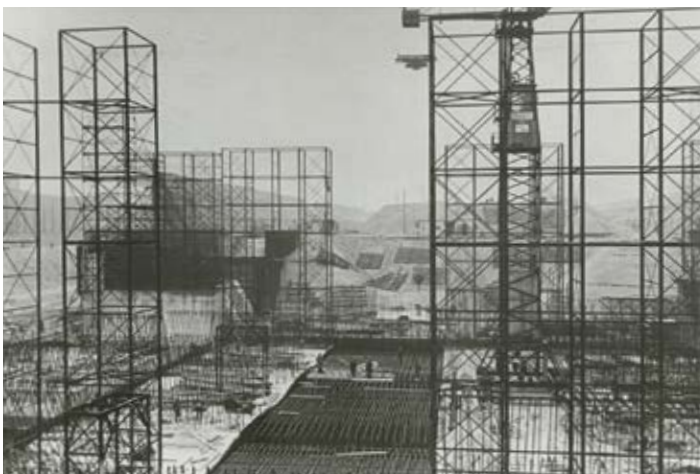
Jadeallee 102, 26382 Wilhelmshaven

Telefon: 0049 (0) 4421 - 5004728 · Fax: 0049 (0) 4421 - 5004729

Mail: [foerderverein@marinemuseum.de](mailto:foerderverein@marinemuseum.de)

**Öffnungszeiten:**

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



Fotografie der Baustelle der Raederschleuse, © DMM



## Deutsches Marinemuseum

Wilhelmshaven

### Eintrittspreise Museum

Ab 01. Januar 2025:

Einzelkarte	16,00 €
Familienkarte (2 Erwachsene, max. 3 Kinder)	41,00 €
Kleinfamilienkarte (1 Erwachsener, max. 2 Kinder)	31,00 €
Gruppe (ab 15 Personen p. P.)	15,00 €
Jugendliche (6-17 Jahre), Schüler*innen, Studierende	10,00 €
Schulklassen und Jugend- gruppen ab 15 Pers. p.P.	5,00 €
Kinder bis zu 5 Jahren	frei
Soldatinnen und Soldaten (in Uniform oder bei Vorlage eines gültigen Truppenausweises)	frei

### Führungen: (zzgl. Eintrittspreis)

Gruppe (max. 20 Pers.)	60,00 €
Schulklassen/Jugendgruppen	20,00 €



### Impressum

*Herausgeber:*  
Förderverein Deutsches  
Marinemuseum e.V.

*Redaktion:*  
Günter Steinberg,  
Henning Straus,  
Guido Kochskämper,  
Dr. Hartmut Klüver,  
Nina Nustede M.A.,  
Rahel Labohm M.A.

*Redaktionsadresse:*  
Jadeallee 102  
26382 Wilhelmshaven

*Gesamtherstellung:*  
Heiber GmbH Druck und Verlag  
Feldhauser 61, 26419 Schortens

## VERANSTALTUNGSPLANUNG 2026

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

Sie erhalten diese Information auch über den NEWSLETTER (per E-Mail), die HOMEPAGE des DEUTSCHEN MARINEMUSEUM oder des FÖRDERVEREINS. Über die HOMEPAGE des DMM können Sie sich bei Bedarf auch für die Übersendung des NEWSLETTER anmelden.

- 04.12.2025: Weihnachtsfahrt und Weihnachtsfeier DMM
- 21.03.2026: Mitgliederversammlung FDMM
- 15.-18.04.2026: PönEx U-10 (Gruppe Gurske)
- 04.-08.05.2026: PönEx Zerstörer Mölders
- 24.-28.08.2025: PönEx Weilheim (MK Weilheim) (in der Klärung)
- 11.-15.05.2026: PönEx Schnellboot-Gepard
- 03.-06.09.2026: PönEx Weilheim/Außenexponate (Gruppe Kindler)
- 07.-11.09.2026: PönEx Zerstörer Mölders
- 14.-18.09.2026: PönEx Schnellboot Gepard (in der Klärung!)



### 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

Konteradmiral Christoph Müller-Meinhard, Marinekommando Rostock  
Regierungsdirektorin Bettina Berg, BMVg EBU I 8  
Prof. Dr. Antje Sander, Museumsleitung Schlossmuseum Jever  
Holger Sothmann, Vorstand Sparkasse Wilhelmshaven  
Dr. Stephan Kolschen<sup>1</sup>, Förderverein DMM  
Fregattenkapitän a.D. Herbert Kraus  
Flottenarzt Dr. Wolfgang Toepfer, Marinekommando Rostock  
Kapitän zur See a.D. Günter Steinberg<sup>1</sup>, Förderverein DMM  
Kapitän zur See a.D. Henning Straus<sup>1</sup>, Förderverein DMM  
Armin Schönfelder, 1. Stadtrat der Stadt Wilhelmshaven

<sup>1</sup> durch den Förderverein benannt

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)

Vorsitzender

Kapitän zur See a.D. Henning Straus

Mitglieder im Vorstand

Claudio Sackreuter, Dipl. Bankbetriebswirt  
Kapitän zur See a.D. Günter Steinberg  
Korvettenkapitän Heino Müller

**Beirat "Förderverein Deutsches Marinemuseum"**

(Aufgabe: Beraten des Vorstands 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

**Vorstand "Stiftung Deutsches Marinemuseum"**

(Aufgabe: Fördern des Stiftungszwecks sowie Leiten und Verwalten der Stiftung)

Vorsitzender

Prof. Dr. Michael Epkenhans

Mitglieder im Vorstand

Kapitän zur See a.D. Bernd Reimers  
Frank Grunau  
Kapitän zur See a.D. Lorenz Hamann  
Dr. Thomas Eisentraut (Museumsleiter)

Stand: 30. November 2025

