

MUSEUMSSCHIFFE UND SCHIFFE IM MUSEUM – HERAUSFORDERUNGEN ZUR HANDHABE HISTORISCHER AUTHENTIZITÄT

Mit Museumsschiffen ist es so eine Sache. Hat ein Schiff erst einmal den Status als Museumsexponat errungen und es unter das Dach eines Museums »geschafft«, scheint dessen Erhalt mehr oder weniger gesichert. Dieses Privileg genießen in Deutschland nicht gerade viele Schiffe; Wikipedia listet ohne den Anspruch quellensicherer Gültigkeit für Deutschland unter dem Stichwort »Liste von Museumsschiffen« rund 70 Exemplare auf. Eines davon ist der Finkenwerder Fischereiewer »HF 31 Maria« von 1880, der gegen Ende der 1950er Jahre in der Schifffahrtsabteilung im Deutschen Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München, prominent in direkter Linie zum Haupteingang, aufgestellt wurde (**Abb. 1**). Gemeinsam mit dem Unterseeboot »U1«, eines der ersten großen Tauchboote der kaiserlichen Kriegsmarine – das bereits 1923 ins Untergeschoss des Deutschen Museums in München kam (**Abb. 2**) –, kann der Ewer »Maria« zu Recht als ein wahrer Klassiker deutscher Museumsschiffe angesehen werden.

Während diese beiden Schiffe seit langer Zeit unter dem schützenden Dach des Deutschen Museums weilen, haben es andere Museumsschiffe ungleich schwerer: nämlich all jene, die statt unter einem Dach im Freien stehen. Denn diese Museumsschiffe sind den Unbillen der Witterung schutzlos ausgesetzt; weshalb an ihnen im weit höheren Grad der Zahn der Zeit nagt. Auch das Deutsche Museum in München befindet sich im Besitz zweier Schiffe als Außenexponate; eines davon der Seenotrettungskreuzer »Theodor Heuss«.



Abb. 1 Fischereiewer »HF 31 Maria« im Deutschen Museum in München. Im Vordergrund sind die abstützenden Pallhölzer gut erkennbar. – (Foto J. Broelmann, München).

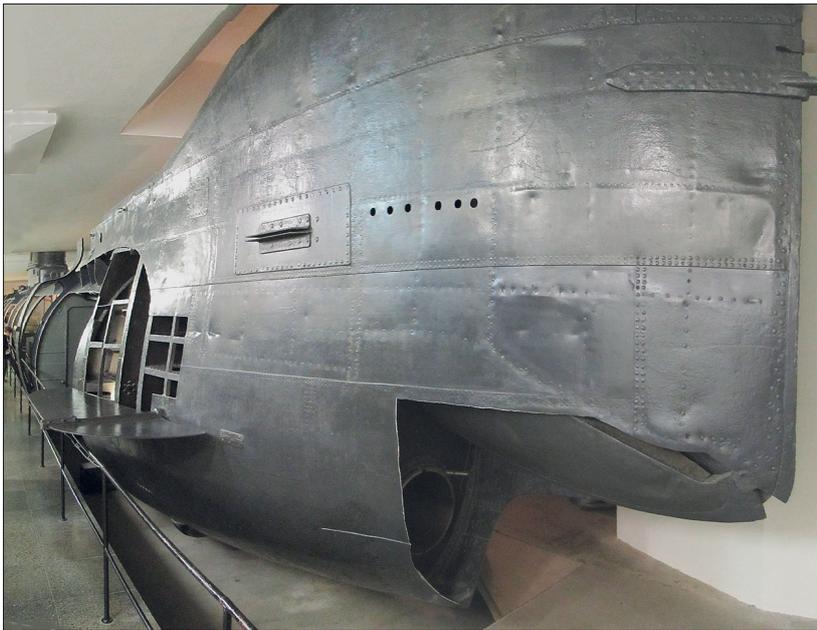


Abb. 2 »U1« im Deutschen Museum in München, erkennbar die geöffnete Klappe zum Abschuss von Torpedos im Bug des Schiffes. – (Foto J. Broelmann, München).

KONSERVATORISCHE HERAUSFORDERUNGEN VON SCHIFFEN IN FAHRT

Um ein Weiteres steigert sich der Wartungsaufwand, wenn Schiffe nicht nur im Feien stehen, sondern sich dazu noch in ihrem angestammten Element befinden; im Wasser. Zwar tut es der Formerhaltung der Schiffe wohl, im Wasser zu liegen und von diesen getragen werden, statt »stumpf« an Land zu stehen. Für einen längeren Aufenthalt an Land jedoch sind die wenigsten Schiffe konstruiert. Zwar mögen beispielsweise formstabile, sich selbst tragende GFK-(glasfaserverstärkte Kunststoff-)Rümpfe oder schwere Stahlrümpfe wie z. B. das U-Boot »U1« im Deutschen Museum eine längere Zeit an Land gut vertragen, soweit sie gut gelagert sind und nicht ihre Rümpfe nicht durchhängen; ältere Holzschiffe jedoch vertragen einen längeren Aufenthalt an Land in der Regel kaum unbeschadet. Holz trocknet aus und verformt sich, der Druck von Stützen wirkt auf den Rumpf oft punktuell. Kurz: Lange an Land herumzustehen, tut den meisten Schiffen auf Dauer nicht wohl.

Aber auch wenn sie im Wasser liegen, herrscht kein eitler Sonnenschein, denn dort taucht das Problem der Korrosion auf. Seewasser mit seinem Salzgehalt ist ein starkes Korrosiv, welches die unterschiedlichsten Materialien angreift; egal, ob Holz, Eisen oder Stahl. Sind im Rumpf unter Wasser unterschiedliche Materialien verbaut – was im Boots- und Schiffbau fast immer der Fall ist – wird es problematisch, denn durch die Kombination unterschiedlicher Materialien werden in einer korrosiven Atmosphäre, wie Seewasser, die weniger edlen Materialien angegriffen und abgebaut. Jedermann weiß, dass bereits bloße Seeluft, salzig und feucht, dauerhaft auch edle Materialien mit leichter Korrosion belegt und erhöhten Pflegebedarf nötig werden lässt. Bleibt die Pflege von im Wasser liegenden Schiffen aus, verfallen diese im Vergleich zu Häusern in der Regel deutlich rascher¹. Zudem: Rost, Spak, Pilz, Fäule und Schimmel stellen eine permanente Bedrohung der Schiffsgesundheit dar. Deshalb gilt es, Schiffsrümpfe immer bestens zu konservieren und ihre Außenhäute gegen Durchfeuchtung zu schützen, ohne dabei die gesunde und natürliche Atmung der Materialien zu behindern. Vor allem gilt es auch, im Schiffsinnen die Bildung von Kondensfeuchtigkeit zu vermeiden und Schiffe von innen möglichst trocken und gut durchlüftet zu halten. Unter Holzbootsbauern kursiert – zumeist von einem Schmunzeln begleitet – das pessimistisch geführte Wort häufig dann, wenn ein neugebautes Schiff beim Stapellauf das erste Mal das Wasser berührt und die Eigner in der Regel vor



Abb. 3 Die »Landrath Küster« beim Hafengeburtstag in Hamburg. Der Finkenwerder Hochseekutter wurde 1888/1889 gebaut. – (Foto F. Zeidler-Kanter, Stiftung Hamburg Maritim).



Abb. 4 Die Bleichen, ein in Deutschland gebautes Frachtschiff, welches bis heute nahezu unverändert erhalten blieb. – (Foto D. Passehl, Stiftung Hamburg Maritim).

Freude strahlen: »Ab jetzt beginnt der Verfall.« Legendär der Fall eines hölzernen Fischkutters in Dänemark, welcher, des Raubfischens bezichtigt, an die Kette gelegt und dessen Luken und Lüfter verschlossen wurden. Nachdem das Schiff nach dem Ende der Untersuchung nach einem halben Jahr wieder in Fahrt kommen durfte, war es, da der Innenraum in der Zwischenzeit unbelüftet blieb, von innen komplett verpilzt – und damit ein Fall für den Abwracker.

ZWISCHEN DIENSTTAUGLICHKEIT UND AUTHENTIZITÄT

Befinden sich im Wasser liegende Museumsschiffe in einem fahrtüchtigen Zustand – und nehmen sie eventuell sogar noch zahlende Gäste mit –, schlägt das Herz eines jeden Liebhabers alter Schiffe höher. Denn diese Schiffe sind immer die besten Botschafter ihrer Museen, da sie im wahrsten Sinne des Wortes unmittelbar »erfahrbar« sind. Egal ob unter Dampf oder unter sich im Winde blähender Segel (**Abb. 3-4**): Gegenüber Schiffen in Fahrt verblasen alle Museumsexponate, Schautafeln und Modelle in staubigen Museumsgebäuden dürr.

Jedoch: Um in Fahrt zu sein und gegebenenfalls sogar zahlende Gäste mitnehmen zu dürfen, müssen fahrbare Museumsschiffe zwangsläufig den aktuellen Sicherheitsbestimmungen entsprechen, um die allgemeine Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten². Dies geht in der Regel mit der Montage moderner Kommunikations- und Navigationsinstrumente sowie dem Ausrüsten mit modernen Rettungsmitteln und Vorrichtungen zur Brandbekämpfung einher. Damit sind vielfach Umbaumaßnahmen verbunden, die in aller Regel zwangsläufig die historische Echtheit der Schiffe beeinträchtigt: und also einen Verlust historischer Authentizität verursachen. Denn moderne Radarschirme, elektronische Seekarten und Funkgeräte haben auf der Brücke z. B. eines historischen Dampfschiffes mit Fokus auf historische Authentizität schlichtweg nichts verloren. Erschwerend kommt hinzu, dass in Fahrt befindliche Museumsschiffe ihren technisch sicheren Zustand regelmäßig kontrollieren und dokumentieren müssen. Dafür sind regelmäßige Werftaufenthalte von Nöten, die neben einigem technischen Aufwand vor allem oft erhebliche finanzielle Aufwendungen mit sich bringen. Erfreulicherweise aber scheut eine nicht unerhebliche Anzahl Museumsverantwortlicher diesen nicht unerheblichen Aufwand nicht, sodass historische Schiffe auch heute als Teil unseres maritimen Kulturerbes unserer maritimen Landschaften bereichern (**Abb. 5**).



Abb. 5 Ein Fischkutter aus der Zeit der Jahrhundertwende, der von privater Hand in seinem nahezu ursprünglichen Zustand erhalten wird. – (Foto J. Bohlmann).

WRACKS UND REPLIKEN ...

Aber nicht nur fahrtüchtige Schiffe stellen bedeutungsvolle Museumsschiffe dar. Vor Authentizität wahrlich strotzende Museumsschiffe sind auch archäologische Wrackfunde, die »nur« konserviert, ansonsten aber so wenig wie möglich verändert werden. Zu diesen zählen u. a. die Überreste der fünf römischen Kriegsschiffe aus dem 4. Jahrhundert, die im Museum für Antike Schifffahrt des RGZM in Mainz zu bewundern sind³. Als weitere Beispiele können das wikingerzeitliche Oseberg- und das Gokstad-Schiff in der norwegischen Hauptstadt Oslo sowie die fünf um das Jahr 1050 versenkten Skuldelev-Schiffe im dänischen Roskilde-Fjord genannt werden. Für das Mittelalter erscheint u. a. die Bremer Kogge von 1380 (ausgestellt am Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven) erwähnenswert. Und als bedeutungsvoller neuzeitlicher Schiffsfund wäre die 1628 auf ihrer Jungfernfahrt gesunkenen »Vasa« im schwedischen Stockholm zu nennen – nur, um bei den bekanntesten Beispielen innerhalb unseres Kulturraumes zu bleiben. Alle diese Schiffe erlauben einen lebendigen Einblick in die Schiffsbau-

kunst ihrer Epochen; und ihre Museen stellen mit ihren Ausstellungen die zentralen sozialgeschichtlichen Kontexte her. Einige der Museen, in denen die oben genannten Schiffe ausgestellt werden, generieren zudem bemerkenswerte Forschungsergebnisse.

Womit bereits auf eine weitere Gruppe bedeutungsvoller Museumsschiffe hingewiesen wird: Nachbauten bzw. Repliken. Als Beispiele wären hier neben den Nachbauten spätrömischer Schnellsegler im Museum für Antike Schifffahrt des RGZM (**Abb. 6**)⁴ auch der Nachbau des wikingerzeitlichen Langschiffes »Havhingsten fra Glendalough« (Replik fertiggestellt 2004 in Roskilde) oder die »Batavia« der niederländischen Ostindien-Kompanie (Replik fertiggestellt 1995 in Lelystad) zu nennen. Um wieder nur einige der bekannteren Beispiele anzuführen.

MUSEUMSSCHIFFE, DIE MIT MUSEEN NICHTS ZU TUN HABEN

Doch damit nicht genug; noch ganz andere Schiffe werden in unserem Land heute als Museumsschiffe bezeichnet. Nämlich jene Schiffe einer traditionellen Flotte zumeist alter Arbeitsschiffe, die von privater Hand oder von Trägervereinen erhalten und gepflegt werden und mit der Kulturinstitution Museum nichts mehr zu tun haben. Sie sind in vielen Häfen unseres Landes zu finden, vielfach in sogenannten Museums- oder Traditionsschiffshäfen organisiert; von denen das Onlinelexikon Wikipedia in Deutschland immerhin 21 Stück aufzählt⁵.

Der Erhalt traditioneller Schiffe durch private Initiativen und Akteure sowie die Gründung von Museumshäfen als Liegegemeinschaften traditioneller Schiffe sind u. a. einem in den 1970er Jahren aufgekommenen, kri-

tischen Geschichtsbewusstsein zu verdanken. Historie, so das Verständnis junger, kritischer Geschichtswissenschaftler in den 1970er Jahren, sollte nicht, wie bis dahin weitestgehend üblich, vornehmlich entlang der gewöhnlichen Lesart »von oben her« verstanden werden. In jener Lesart, dass Geschichte als Resultat einer herrschenden Klasse zu verstehen sei – maßgeblich gestaltet von Kaisern, Königen und Fürsten. Vielmehr beinhaltet Geschichte eben auch die Alltagsgeschichte einer arbeitenden, vielfach unterdrückten Bevölkerung, die den Verlauf der Dinge nur selten maßgeblich beeinflusste, wohl aber hat durchleben und häufig genug auch hat durchleiden müssen. Als führende Köpfe des Gedanken der Alltagsgeschichte gelten u. a. die britischen Historiker Eric Hobsbawm (1917-2012) oder Edward Thompson (1924-1993).

Ab dieser Zeit des revisionistischen Geschichtsverständnisses in den 1970er Jahren, hatten auch in Deutschland viele traditionelle Arbeitsschiffe endgültig ausgedient und drohten zu verfallen. Sie waren alt und überkommen, Relikte einer mittlerweile verschwundenen maritimen Arbeitskultur eben jener »kleiner Leute«. Schiffe, die im Grunde ins Museum gehört hätten. »Alt + selten + irgendwie erhaltenswert = Museum«, könnte eine grob vereinfachende Verständnisformel jener Zeit lauten. Da sich die etablierte Kulturinstitution Museum seinerzeit jedoch nur im begrenzten Umfang um diese traditionellen Schiffe bemühte, stellte für viele alte Schiffe eine private Nutzung eine wichtige Erhaltungsperspektive dar. Verallgemeinernd bürgte sich deshalb der Begriff »Museumsschiff« schließlich für diesen Teil des maritimen Erbes ein, der statt von Museen, von privater Hand erhalten wurde.

Egal, ob unter Dampf oder Segeln: Viele dieser privaten Museumsschiffe ohne Museumsanschluss üben erhebliche Attraktivität und gesellschaftliche Ringwirkungen aus. Denn nicht nur, dass zwecks ihres Erhalts eine Vielzahl maritimer Handwerke und Handwerkstechniken zumindest in Nischen bewahrt bleibt. Zudem werden viele traditionelle Handwerkstechniken auf zahlreichen Festivals und Alt-Schiff-Treffen einem breiten Publikum vorgeführt. Diese maritimen Kulturfestivals ermöglichen, dass unser maritimes Erbe, historische Lebens- und Arbeitswelten und traditionelle Seemannschaft – kurz: maritime Kulturgeschichte – in ihrer Vielfalt erhalten, erlebbar und erfahrbar bleiben. Dadurch wird Geschichte und historische Handwerkstechniken lebendig und begreifbar und ermöglicht Bezüge für unsere heutige Zeit: manches Mal zwar arg umgarnt von maritimen Tand und Schnickschnack, häufig genug aber um historische Authentizität und eine korrekte Vermittlung bemüht. Der Dachverband European Maritime Heritage⁶ rechnet vor, dass auf maritimen Events mit traditionellen Schiffen jährlich rund 500 Millionen Euro erwirtschaftet werden⁷. Stolze Zahlen für Museumsschiffe, die mit Museen im Grunde nichts zu tun haben.

GRUNDSÄTZE ZUR SICHERUNG HISTORISCHER AUTHENTIZITÄT

Jedoch, Pflege und Erhalt des maritimen Erbes durch die private Hand, außerhalb der etablierter Kulturinstitution Museum, birgt natürlich auch Herausforderungen. Über Museumshäfen schrieb Joachim Kaiser bereits 1998:



Abb. 6 Nachbau eines römischen Schnellseglers im Museum für Antike Schifffahrt des RGZM in Mainz. – (Foto R. Müller / V. Iserhardt, RGZM).



Abb. 7 Die Reparatur eines modernen Kunstfasersegels an Bord eines Traditionsschiffes von Hand; und somit auf traditionelle Art unter Verwendung moderner Materialien. – (Foto J. Bohlmann).



Abb. 8 Ein modernes Kunstfasersegel (ein Klüver), an der Nock des Bugspriets eines Traditionsseglers. An den eingepressten Kauschen, dem Nahtstichbild sowie dem weißen Tuchstreifen an der Vorkante des Segels erkennt man sofort ein modernes Segel. – (Foto J. Bohlmann).

»So segensreich deren Tätigkeit für den Erhalt vieler Dutzend historischer Schiffe auch war und ist, so problematisch war der Begriff Museumshafen dabei seit Anbeginn. Allen diesen Vereinsinitiativen fehlte und fehlt der für ein wirkliches Museum unabdingbare wissenschaftliche Überbau, das umfassende Archiv, die Fachbibliothek und die Forschungsabsicht [...]«⁸.

Solange traditionelle Schiffe sich in privater Hand befinden, obliegt deren Erhalt einzig und allein der Verantwortung ihrer Eigner. Ehemalige Laderäume werden dann gerne zu geräumigen Kajüten umgestaltet, und der Einbau kräftiger Motoren ist neben der Montage anderer Geräte modernen Komforts mehr oder weniger selbstverständlich. Richtigerweise muss vielen Eignern traditioneller Schiffe zugutegehalten werden, dass sie in freiwilliger Selbstverpflichtung darum bemüht sind, ihre Schiffe so zu erhalten, dass diese zumindest möglichst original und authentisch aussehen. Eingriffe in das Schiff, möge es sich um einfache Wartungsarbeiten, kleinere Reparaturen oder umfassende Restaurierungen handeln, werden dann, soweit Handwerks- und Materialkenntnisse sowie die notwendigen finanziellen Ressourcen zur Verfügung stehen, formgerecht, materialgerecht und handwerksgerecht ausgeführt⁹:

»Zum Zeichen, daß dies auch wirklich so geschehen ist, beläßt man hierbei gern so viele Originalteile wie möglich an ihrem Ort (und seien es nur Fitzel).«¹⁰

Eine der wichtigsten Richtlinien freiwilliger Selbstverpflichtung findet sich in der sogenannten Barcelona-Charta¹¹, die 2001 auf einem Kongress der Vereinigung European Maritime Heritage verabschiedet wurde und sich an der UNESCO Charta von Venedig aus dem Jahre 1964 orientiert. Die Präambel der Charta von Venedig wird in der Charta von Barcelona einleitend zitiert. Dort heißt es:

»Maritimes Kulturgut wird trotz seiner vergleichbaren Relevanz nur unzureichend erfasst. Aus diesem Grund entschloss sich der im Jahr 2001 in Barcelona versammelte IV. European Maritime Heritage Kongress die Charta von Venedig bezüglich des maritimen Erbes zur Charta von Barcelona fortzuentwickeln.«

Diese ethischen Richtlinien der Charta lassen einen weiten Auslegungsspielraum zu. Häufig liegt es aber weniger an mangelnden guten Willen der Eigner als an den Grenzen ihrer Geldbeutel, dass bei Pflege, Wartung und Erhalt historischer Schiffe häufig moderne Materialien und Methoden Verwendung finden, die keinesfalls das Prädikat material- oder handwerksgerecht verdienen. So werden vielfach dauerhafte und leicht zu verarbeitende Zweikomponentenleime verwendet, die traditionelle Handwerkstechniken nur allzu häufig ersetzen. Nähte zwischen Decks- oder Schiffsplanken werden vielfach statt mit Pech mit modernen Dichtungsmassen verfugt, etc. Die Liste der »Verstöße« der selbst auferlegten Charta ist lang; und ist zu-

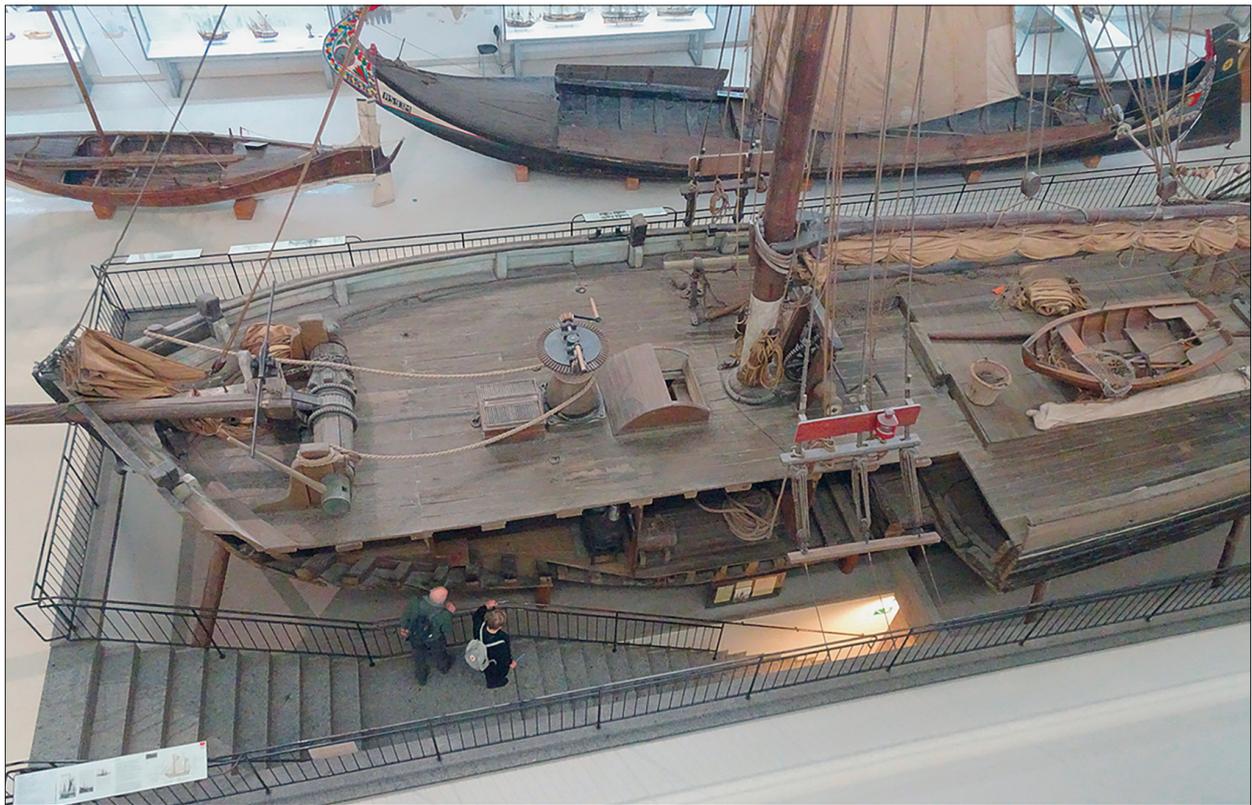


Abb. 9 Der Finkenwerder Fischereiewer »HF 31 Maria« im Deutschen Museum in München. Eine beim Zusammenbau des Schiffes weg-gelassene Sektion ermöglicht den Besuchenden Einblick ins Schiffsinnere. – (Foto J. Broelmann, München).

allermeist nicht bösem Willen oder handwerklichem Unverstand geschuldet, sondern der Tatsache, dass der Unterhalt historischer Schiffe eine kostenaufwendige Affäre ist und moderne Materialien und Handwerks-techniken nicht nur kostengünstige, sondern gleichzeitig auch langlebige Alternativen darstellen. Zudem setzt ihre Verwendung zumeist weniger handwerkliche Erfahrung voraus als traditionelle Handwerkstechniken. Dadurch ermöglichen moderne Materialien handwerklich geschickten Bootseigner, oftmals auch größere Reparaturen oder Instandsetzungsarbeiten eigenständig ausführen zu können, ohne die teure Hilfe fachgelernter Handwerker in Anspruch nehmen zu müssen.

Und auch bei der Ausrüstung werden heute mittlerweile nahezu ausnahmslos vegetabile Fasermaterialien in Segeltuch und Tauwerk, die nachweislich jahrtausendlang in der Schifffahrt verwendet wurden, kurzerhand durch Kunstfasermaterialien ersetzt. Tauwerk aus Hanf oder Kokos? Fehlanzeige. Viel zu pflegeaufwendig. Stattdessen wird Kunstfasertauwerk verwendet, welches auf den ersten Blick zwar wie Hanf oder Kokos aussieht, jedoch auch bei minimaler Pflege jahrelang hält. Historisch korrektes Segeltuch aus Hanf oder Leinen? Wird nahezu ausnahmslos durch Kunstfasertuch ersetzt, welches vom Aussehen vegetabilem Material nachempfunden ist. Einen Unterschied erkennt der Laie kaum (**Abb. 7-8**). Und beim Segeltuch verhält es sich wie beim Tauwerk: Mineralölbasierte Kunstfasermaterialien sind bedeutend unempfindlicher und wartungsärmer als Baumwolle, Hanf oder Flachs.

Gegenüber geringerem Wartungs- und Pflegeaufwand zieht historisch authentisches Material also häufig den Kürzeren; wodurch die historische Authentizität der Schiffe in einem nicht unbedeutenden Umfang leidet. Material- und handwerkliche Authentizität wird häufig einer visuellen Authentizität untergeordnet. So kommt es, dass auf so manchen maritimen Festival den Besuchern vermeintlich traditionell authentisches Handwerk – Segelmachen, Reepschlagen, Bootsbau etc. – vorgeführt werden, bei welchem in Wirklich-



Abb. 10 Seenotrettungskreuzer »Theodor Heuss«. Das Schiff fuhr 1987 über Rhein und Rhein-Main-Donau-Kanal bis nach Nürnberg, um von dort über Land nach München transportiert zu werden. – (Foto J. Broelmann, München).

keit moderne Materialien verwendet werden. Dass diese aber andere Eigenschaften aufweisen als historisch authentisches Material und sich traditionelles Handwerk eigentlich anders gestaltet; wer von den Schiffseignern oder Festivalbesuchern vermag dies wirklich zu erkennen? Echt ist dann das, was wie echt aussieht. Wodurch das Bemühen, historisches Handwerk zu erhalten, zur Farce verblasst oder gar *ad absurdum* geführt wird.

Während es den privaten Eignern traditioneller Arbeitsschiffe zusteht, sich moderner Handwerksmaterialien und Arbeitsmethoden zu bedienen, stehen Museen entsprechend der ethischen Richtlinien des Internationalen Museumsrates ICOM (International Council of Museums) in einer anderen Verantwortung. Was angesichts eines grundlegenden Strukturwandels nicht nur eine leichte Aufgabe darstellt.

DIE CRUX MIT DER HISTORISCHEN AUTHENTIZITÄT

Zudem darf von Museen erwartet werden, dass diese bei Ausstellung und Bewahrung ihrer Exponate größte mögliche Authentizität anstreben – was sich zuzeiten als ein von vielen Widersprüchen begleitetes Unterfangen darstellt. Denn wie und wodurch kann ein altes Schiff authentisch sein? Der Begriff »Authentizität« ist stark interpretativ – und muss anhand flexibler Kategorien definiert werden, um sich an ihnen messen zu lassen.

Bestens veranschaulichen lässt sich die Vielschichtigkeit dieser Frage am Beispiel des eingangs erwähnten Finkenwerder Fischereiewers »HF 31 Maria«, der gegen Ende der 1950er Jahre als Exponat an das Deutsche Museum gelangte (Abb. 9)¹².

Um ausgestellt zu werden, wurden dem Ewer, der im Laufe seines damals bereits über 70-jährigen Arbeitslebens längst den Wandel von einem zweimastigen Segel- zu einem motorisierten Fischkutter mit Steuerhaus durchgemacht hatte, kurzerhand Steuerhaus und Motor entfernt. Das Schiff, so die damalige Auffassung der Museumsverantwortlichen, sollte authentisch sein. Und authentisch war nach damaliger Auffassung eben dessen ursprüngliche Bauart: ohne Steuerhaus und Motor, aber mit zwei Masten. So wurde die »Maria« baulich um 70 Jahre zurückversetzt, wobei das Schiff auch wieder eine Bünn bekam: einen vom Seewasser durchfluteten Raum, in welchem der gefangene Fisch lebend transportiert wurde.

Aber damit nicht genug. Um das Finkenwerder Fischereifahrzeug mit der Eisenbahn nach München und weiter in die Ausstellungshalle des Deutschen Museums zu transportieren, wurde die »Maria« vor dem Transport kurzerhand in mehrere Segmente von mehreren Metern Länge und ca. 2 m Breite zersägt. Dergestalt passte es auch durch den Haupteingang des Museums – um im Museumsgebäude wieder zusammengefügt zu werden. Zwecks besserer Sichtbarkeit in das Schiffsinne wurde sogar das vordere, linksseitige Segment des Rumpfes weggelassen; und kurzerhand entsorgt. Dieses Vorgehen der seinerzeit Museumsverantwortlichen spiegelt auf eine anschauliche Art eine in den 1950er Jahren durchaus vertretbare Haltung zur Authentizität eines Exponates wider; eine Haltung, die nach heutigen Maßstäben unakzeptabel wäre. Zwar könnte gegebenenfalls dafür argumentiert werden, dass auch heute ein Schiff in den Zustand einer früheren Phase zurückversetzt wird, soweit diese hinreichend dokumentiert ist. Es aber für einen Transport

zersägen? Und die Teile, die man nicht mehr braucht, einfach verbrennen? Dass es anders geht, bezeugte dann 30 Jahre nach den Transport der »Maria« der Transport des Seenotrettungskreuzers »Theodor Heuss« in das Deutsche Museum nach München (**Abb. 10**). Die »Theodor Heuss«, von ungefähr vergleichbarem Gewicht und Größe der »Maria«, legte ihren Weg auf eigenem Kiel durch die deutschen Flüsse und Kanäle bis nach Nürnberg zurück, um von dort mittels eines Schwertransports schließlich nach München in das Museum zu gelangen¹³.

Aber zurück zu »Maria«: Gegen Ende der 1950er Jahre wurden die in der Museumshalle zusammengefügte Segmente des Ewers mittels einfacher, runder Pallhölzer gestützt; auf denen sie bis heute ruht. Diese Pallhölzer sind nichts weiter als einfache Stücke runder Baumstämme, die einen punktuellen Druck auf den Rumpf ausüben (vgl. **Abb. 1**). Derart aufgestellt, kann die »Maria« noch heute in München bewundert werden. Am Bug des Schiffes ist erkennbar, dass eines dieser Pallhölzer den Rumpf sichtbar einbeult. Diese Technik des Aufpallens war in den 1950er Jahren im Schiffbau durchaus üblich und stellt deshalb ein markant authentisches Zeugnis der 1950er Jahre dar. Dabei wird zudem deutlich, dass diese einfache, heute veraltete Methode der Aufstellung des Schiffes einige Nachteile birgt. Denn der Rumpf der »Maria«, durch das Zersägen seinerzeit ohnehin seiner natürlichen konstruktiven Festigkeit beraubt, sackte im Laufe der Jahrzehnte im Museum schließlich derart in sich zusammen, dass sich das Deck des Schiffes heute markant wellt. Angesichts dieser Schäden kann die »Maria« heute nur noch sehr bedingt als authentischer Repräsentant Finkenwerder Schiffsbaukunst angesehen werden; andere Schiffe, beispielsweise der von der Stiftung Hamburg Maritim bereederte Ewer »HF 231 Landrath Küster«¹⁴, vermögen die korrekte Formgebung Finkenwerder Ewer bei Weitem besser darzustellen. Aber, und das soll hier in aller Deutlichkeit betont werden: Die »Maria« vermag durchaus als ein Repräsentant einer in den 1950er Jahren übliche Haltung gegenüber musealer Ausstellungsethik angesehen werden; authentisch, weil seitdem unverändert. Und dies stellt einen Aspekt dar, der in der Ausstellung des Schiffes durchaus aktiv kommuniziert werden könnte.

Dieses Gedankenspiel ist keineswegs ironisch gemeint, im Gegenteil. Schließlich ist authentisch das, was wir als authentisch erklären. So, wie das Zersägen eines Schiffes und dessen einfaches Aufpallen heute kaum noch denkbar wäre, spiegelt es doch eine übliche und vollkommen vertretbare Haltung der 1950er Jahre dar. Zudem: Jedes Museumsexponat, auch die »Maria«, steht nicht nur als Repräsentant für eine Epoche, sondern auch seiner eigenen Geschichte. Eine Geschichte, die auch die Phase als Museumsexponat beinhaltet. Und dazu zählen u. a. Zusammenhänge von zeitgenössischer Ausstellungstechnik und Ausstellungsethik. Diese Zusammenhänge werfen Fragestellungen auf, die gegenüber dem Museumsbesuchern durchaus kommuniziert werden können – und meines Erachtens auch kommuniziert werden sollten. Denn dadurch würde nicht nur eine kritische Haltung der Museen gegenüber sich selbst verdeutlicht, sondern die Besucher auch eingeladen, mit einem Blick »hinter die Kulissen« der Exponate eine eigene Haltung zu ethischen Fragestellungen zu entwickeln, die vordergründig nicht unmittelbar sichtbar werden.

Dass dies gelingen kann, zeigt eine Schautafel in der Ausstellung des 2015 eröffneten Europäischen Hanse-museum in Lübeck, auf welcher die Fachdisziplin Museologie den Museumsbesuchern wie folgt erläutert wird:

»Museen sammeln, erforschen und präsentieren historische Objekte, die ihren ursprünglichen Zusammenhang verloren haben. Die museale Präsentation stiftet einen neuen Bezug. Sie zeigt Geschichte aus der Perspektive der Gegenwart, die Objekte werden hierbei zu Stellvertretern. Sie stehen für einen Typus, eine Epoche, ein Ereignis, eine Geisteshaltung. Was und wie gesammelt, erforscht und präsentiert wird, ist eine offene Frage – ein Einladung zu Reflexion. [...]«.

Diese Einladung zur kritischen Reflexion, um am Beispiel der »Maria« zu bleiben, beinhaltet u. a., dass neben der »Typengeschichte« des Schiffes als Fischereifahrzeug und seiner individueller Geschichte auch die

in den 1950er Jahren üblichen Ausstellungsethik und ihre Auswirkungen auf das Exponat den Museumsbesuchern erläutert werden kann. Dass das über die Jahre im Museum wellig gewordene Deck des Ewers in München weniger die Formgebung und Schiffbaukunst der Finkenwerder Bootsbauer des späten 19. Jahrhunderts repräsentiert als die Konsequenzen einer Museumsethik der 1950er Jahre; das könnte den Museumsbesuchern durchaus vermittelt werden. Damit würden die Museumsbesucher zu mündigen Betrachtern erklärt, die neben der historischen Entwicklung der Ewer, der Fischereigeschichte etc. eben auch über die Entwicklung von Museen zur Reflexion eingeladen werden. Zudem sollte, so wie bei der »Maria«, sich jede Restaurierung ausschließlich jener Handwerkstechniken, Werkzeuge und Materialien bedienen, die für die Epoche, für die das Schiff als Repräsentant im Museum steht, authentisch sind. Weshalb, um abschließend bei dem Münchener Museumsschiff zu bleiben, eben weder Kunstfasertauwerk und Kunstfasersegel an Bord der »Maria« zu finden sein sollten.

SCHLUSSBEMERKUNG

Mit der Entwicklung einer eigenen Charta, der Barcelona-Charta, zeigt eine Vielzahl privater Eigner und Enthusiasten, wie ernst sie es mit einem möglichst authentischen Erhalt traditioneller Schiffe meinen. Angesichts hoher finanzieller Aufwendungen wird bei Restaurierung und Erhalt dieser privat bereederten Schiffe jedoch häufig visuelle Authentizität gegenüber handwerklicher und materieller Authentizität bevorzugt.

Obliegt der Erhalt traditioneller Schiffe jedoch den öffentlich bezuschussten Kulturinstitutionen Museum, sollte das Bemühen um Authentizität bei Restaurierung und Erhalt nicht auf ihre visuelle Aspekte begrenzt bleiben, sondern entsprechend den ethischen Richtlinien von ICOM auch materielle und handwerkliche Dimensionen einbeziehen. Dies beinhaltet häufig, dass, wenn Schiffe restauriert und instand gehalten werden, sich auch traditioneller Handwerkstechniken bedient werden muss.

Auf ihre einfache, rein materielle Kultur reduziert, sollten Museumsschiffe im Museum also material- und handwerksgerecht restauriert und gepflegt werden, um sie historisch möglichst authentisch zu erhalten. »Nebenbei« sichert material- und handwerksgerechte Instandsetzung, dass von privaten Schiffseignern nur selten verwendete »vom Aussterben bedrohte« Handwerkstechniken und Werkzeuge weiterhin angewendet werden. Dies stellt sicher, dass neben den Schiffen selbst auch das mit ihnen verbundene handwerkliche Wissen und Können zumindest im Fachkreis der RestauratorInnen weiterzuleben vermag. Und dort in praktischer Handlung weitergereicht und damit über Generationen tradiert werden kann. Derart vermag es den Museen gelingen, beim Erhalt alter Schiffe über die rein materiellen Aspekte des Kulturerhalts auch deren immateriellen Aspekte nicht aus den Augen zu verlieren.

Dies erweitert zugleich auch das zu kommunizierende Ausstellungsrepertoire der Museen. Denn die Geschichte alter Schiffe und die mit ihr verbundenen Kulturen – egal ob von alltäglicher, sozialer, ökonomischer, handwerklicher Natur – ist in aller Regel lang, vielschichtig und von Brüchen begleitet. Dabei sollte nicht übersehen werden, dass, egal aus welcher Epoche Museumsschiffe stammen: Gemein haben alle, dass sie im Laufe ihrer Geschichte in den Stand eines Museumsexponat überführt wurden. Dass dies für jedes Schiff den Beginn eines neuen Lebensabschnittes mit neuen Aufgabenstellungen darstellt, verbindet sie alle miteinander. Egal, ob archäologisches Wrack, altes Fischereifahrzeug, kleiner Kahn oder großer Dampfer: Immer sind alte Schiffe neben ihrer Gegenständlichkeit auch Träger einer immateriellen Kultur, zu denen auch maritime Handwerke und Handwerkstechniken zählen. Die Vielfalt immaterieller Kultur und ihre Aspekte sollten m. E. einem breiten Publikum nicht nur vermittelt, sondern auch zur Reflexion angeboten werden, weshalb Museen konsequent um größtmögliche Authentizität bemüht sein sollten. Mit diesem

wünschenswerten Bemühen der Museen um Authentizität würde damit zugleich mit Respekt gegenüber den Schiffen agiert werden, die zum Museumsexponat gemacht wurden. Wie hier am Beispiel des Ewers »Maria« in München aufgezeigt: Auch wir werden uns in 50 Jahren gegenüber kommenden Generationen für unser Handeln und unser Bemühen um Authentizität verantworten müssen. Eine Aufgabe, die uns jetzt zur Reflexion und zu verantwortlichem Agieren verpflichten sollte.

Anmerkungen

- | | |
|---|---|
| 1) Kaiser 1998, 40. | 7) Overdick 2010, 12. |
| 2) Für einen kurzen Überblick s. https://www.gshw.de/de/news/191/aktuelles.html (28.10.2019) sowie faolex.fao.org/docs/pdf/ger11110.pdf (28.10.2019). | 8) Kaiser 1998, 25. |
| 3) Mees/Pferdehirt 2002, vgl. auch https://www2.rgzm.de/navis/home/frames.htm#../ships/ship031/ship031Engl.htm (28.10.2019). | 9) Kaiser 1998, 29. |
| 4) Vgl. Bockius 2006. | 10) Kaiser 1998, 31. |
| 5) https://de.wikipedia.org/wiki/Museumshafen (28.10.2019). | 11) Abzurufen unter european-maritime-heritage.org/docs/Barcelona%20Charter%20DE.pdf (28.10.2019). |
| 6) European Maritime Heritage, s. http://european-maritime-heritage.org/ (28.10.2019). | 12) Broelmann/Weski 1992. |
| | 13) Vgl. Esmann/Hammermeister/Linzner 1998; Broelmann 2006, 176. |
| | 14) Siehe https://www.stiftung-hamburg-maritim.de/schiffe/landrath-kuester.html (28.10.2019). |

Literatur

- | | |
|--|--|
| Bockius 2006: R. Bockius, Die spätrömischen Schiffswracks aus Mainz. Schiffsarchäologisch-technikgeschichtliche Untersuchung spätantiker Schiffsfunde vom nördlichen Oberrhein. Monographien des RGZM 67 (Mainz 2006). | Kaiser 1998: J. Kaiser, Altes Schiff, was nun? Reparieren, Restaurieren, Erhalten Freundeskreis Klassische Yachten e.V. Kiel Mitteilungsblatt 9, 1998, 15-41. |
| Broelmann 2006: J. Broelmann, Deutsches Museum – Panorama der Seefahrt (München, Bremen 2006). | Mees/Pferdehirt 2002: A. Mees / B. Pferdehirt (Hrsg.), Römerzeitliche Schiffsfunde in der Datenbank Navis I. Kataloge Vor- und Frühgeschichtlicher Altertümer 29 (Mainz 2002). |
| Broelmann/Weski 1992: J. Broelmann / T. Weski, Maria HF 31 – Seefischerei unter Segeln (München 1992). | Meyer 2017: S. Meyer, Das Elbschiffmuseum in Lauenburg an der Elbe. Magazin Museum.de – Xanten 31, 2017, 20-33. |
| Esmann/Hammermeister/Linzner 1988: W. Esmann / V. Hammermeister / U. Linzner, Vom Seenotkreuzer zum Straßenkreuzer. Bremen-München 1987. Die Theodor Heuss schreibt Transport-Geschichte (Bremen 1988). | Overdick 2010: T. Overdick, Maritimes Erbe. Überlegungen zu aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen maritimer Museen. Vokus – Volkskundlich-Kulturwissenschaftliche Schriften [Hamburg] 1, 2010, 7-14. |

Museumsschiffe und Schiffe im Museum – Herausforderungen zur Handhabung historischer Authentizität

Den Begriff Museumsschiffe in seine Mitte stellend, betrachtet dieser Beitrag dessen vielfältige Verwendungszusammenhänge und die mit ihnen verbundenen Herausforderungen gegenüber historischer Authentizität. Der Begriff Museumsschiff wird gleichermaßen für archäologische Wrackfunde als auch für deren Nachbauten, für professionell in Museen verwahrte Boote und Schiffe sowie für zahlreiche, von privater Hand bereederte Arbeitsfahrzeuge verwendet. Im Spannungsfeld zwischen professionellem Bewahren einerseits und privater oder kommerzieller Nutzung andererseits, gerät historische Authentizität jedoch immer wieder unter Druck: sei es bei Reparatur, Ausrüstung oder einfach nur bei der musealen Ausstellung. Dass es nicht nur für private Akteure, sondern auch für Museen als öffentliche Kultur- und Bildungsinstitutionen bereits schwierig sein kann, ethische Richtlinien zur Authentizität einzuhalten, wenn es nur um das bloße Ausstellen von Schiffen geht, veranschaulicht dieser Beitrag.

Museum Ships and Ships in the Museum – Challenges of Dealing with Historical Authenticity

Focusing on the term »museum ship«, the article looks at the various contexts in which it is used and the associated challenges vis-à-vis historical authenticity. The term »museum ship« is used for archaeological shipwreck finds and reconstructions of them, for boats and ships kept professionally in museums as well as the numerous working vessels in private ownership. In the balance between professional conservation and private or commercial use, however, historical authenticity repeatedly comes under pressure – whether in the course of repairs, equipping, or simply of presentation in the context of the museum. This article shows how difficult it can be, not only for private actors but also for museums as public cultural and educational institutions, to adhere to ethical guidelines on authenticity even when it is merely a matter of exhibiting ships.