

Museumsschiffe Baujahr 1999: Anmerkungen zum Wiederaufbau historischer See- und Binnenschiffe

Heidbrink, Ingo

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Heidbrink, I. (1999). Museumsschiffe Baujahr 1999: Anmerkungen zum Wiederaufbau historischer See- und Binnenschiffe. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 43-58. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52546-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

MUSEUMSSCHIFFE BAUJAHR 1999

Anmerkungen
zum Wiederaufbau historischer See- und Binnenschiffe

VON INGO HEIDBRINK

Unumstritten gehören Museumsschiffe zu den attraktivsten Objekten aus der Schifffahrtsgeschichte. Besucherzahlen bis in die Hunderttausende sind für die Treffen der in Fahrt befindlichen Museumsschiffe, wie z.B. die verschiedenen Sail-Veranstaltungen oder die Dampfschiffstreffen in Flensburg und Doordrecht, keine Ausnahme, sondern inzwischen die Regel. Die wenigen fahrplanmäßig verkehrenden Museumsschiffe weisen Auslastungszahlen auf, die nahezu kein rein gewerblicher Liniendienst erreicht. Auch die traditionellen ortsfesten Museumsschiffe hatten in den letzten Jahren Besucherzahlen, die zumeist erheblich über denen der kleineren Schifffahrtsmuseen ohne Originalschiffe lagen.

Als Erklärung für diesen hohen Attraktivitätsgrad gilt heute mit Sicherheit noch genau das, was Uwe Schnall im Jahre 1977 als Einleitung zu einem der ersten Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums schrieb: *Wer hätte nicht als Kind davon geträumt, am Steuerrad eines Windjammers zu stehen, um Kap Horn zu segeln, Kämpfe mit Piraten zu bestehen oder ein Schiff auf glücklicher Fahrt zu führen. [...] Veteranen der Seefahrt haben im Museumshafen ihren letzten Liegeplatz gefunden und öffnen groß und klein all jene Räume, die man auf Schiffen im Dienst gewöhnlich nicht zu sehen bekommt: Brücke und Maschinenraum, Funkbude und Kartenhaus, Kombüse und Kesselraum, Messe und Schlafkammern. So kann jeder sich als Kapitän, Steueremann, Maschinist, Walfänger, Forschungsreisender oder Lotse fühlen.*¹ Auf den in Fahrt befindlichen Museumsschiffen ist es, soweit es die Sicherheitserfordernisse zulassen, sogar nahezu stets möglich, genau die angesprochenen Bereiche eines Schiffes nicht nur zu sehen, sondern in Betrieb zu erleben. Die fremde, in sich abgeschlossene Welt eines Schiffes kann nicht nur besichtigt werden, vielmehr miterlebt.

Aber in Fahrt befindliche historische Wasserfahrzeuge haben nicht nur für den Besucher einen besonderen Reiz, auch für den Schifffahrtshistoriker ergeben sich aus dem Betrieb der Schiffe Möglichkeiten, wie sie keine andere Quellengattung der Schifffahrtsgeschichte bietet.²

Beispielsweise gehören die Arbeitstechniken und berufliche Fähigkeiten, die zwangsläufig für den Dienst auf Küstenseglern oder Dampfschiffen benötigt werden, nicht mehr zum Alltag der Berufsschifffahrt und würden innerhalb kürzester Zeit verloren gehen, wenn sie nicht weiter auf einigen wenigen historischen Schiffen genutzt und tradiert würden. Die Lebensumstände der Besatzungen unterlägen dem Risiko, in Vergessenheit zu geraten oder romantisch verklärt zu werden, wenn nicht die Besatzungen der Museumsschiffe, zumindest zeitweilig, unter diesen Bedingungen leben und arbeiten würden. Der Betrieb von historischen Schiffen muß damit neben dem sächlichen Erhalt der Schiffe als eine spezifische Form der Quellensicherung für sozial- und technikhistorische Fragestellungen innerhalb der Schifffahrtsgeschichte verstanden werden.

Als am Beginn der 1970er Jahre in Deutschland verstärkt Überlegungen aufkamen, einzelne Schiffe nicht nur als stationäre Museumsobjekte zu bewahren, sondern weiter in

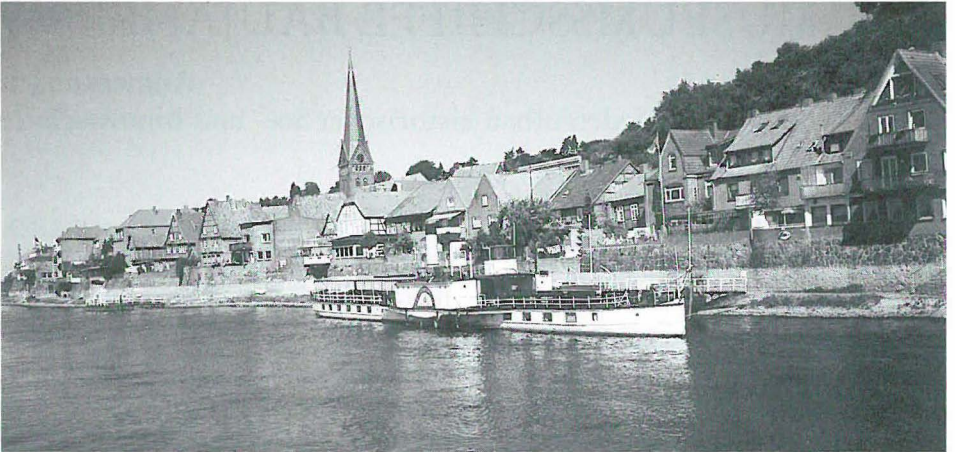


Abb. 1 *RD KAISER WILHELM* vor der Unterstadt von Lauenburg/Elbe. Nach insgesamt 100 Betriebsjahren ist das Schiff inzwischen seit 30 Jahren für die »Erste deutsche Museumsdampferlinie« im Dienst. (Foto: Ingo Heidbrink)

Fahrt zu halten, standen diese quellentheoretischen Überlegungen nur bedingt im Mittelpunkt des Interesses. Vielmehr war es oft ein nahezu unbestimmtes Gefühl, daß mit den letzten Dampf- und Segelschiffen eine Epoche zu Ende gegangen war, aus der wenigstens einige Schiffe gleichsam als Solitär erhalten bleiben mußten. Die Bemühungen des Museums für Hamburgische Geschichte um den Frachtdampfer *WERNER* und die Bereisungsbarkasse *GEHEIMRAT JUST* hatten den quellentheoretischen Überlegungen jedoch schon bereits am Ende der 1950er Jahre den Weg gewiesen, wenn auch letztlich ohne dau-

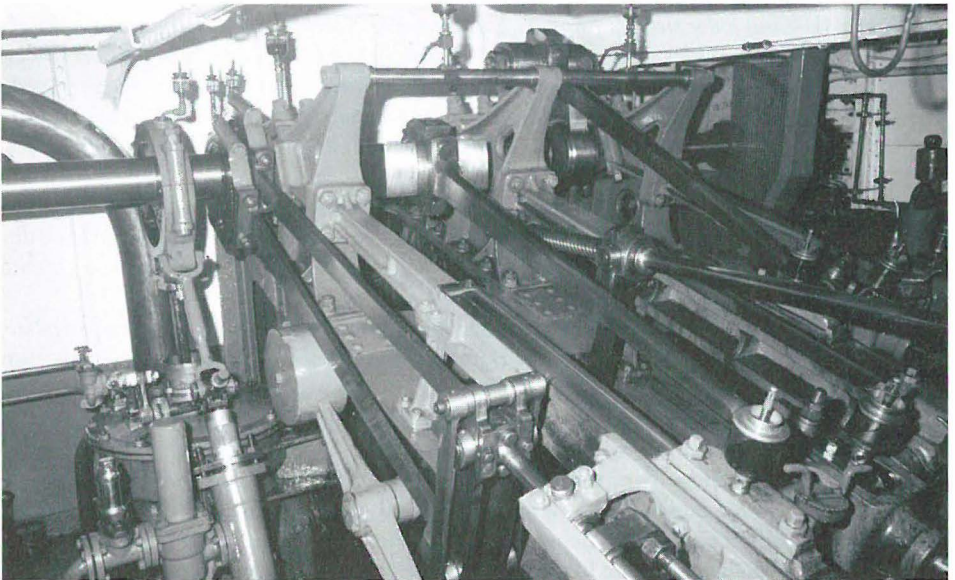


Abb. 2 *Schrägliegende Zweifach-Expansionsdampfmaschine* des *RD KAISER WILHELM*. Gerade das Interesse am Erhalt historischer Dampfmaschinenanlagen begünstigte die Entstehung einer aktiven Museumsschifffahrt in Deutschland. (Foto: Ingo Heidbrink)

Abb. 3 *DS OTTO LAUFFER*, eines der ersten aktiven Museumsschiffe in Deutschland, im Sommer 1994 auf dem Elbe-Lübeck-Kanal. (Foto: Ingo Heidbrink)



erhaften Erfolg. Der Direktor des Hauses, Walter Hävernick, hatte kategorisch festgestellt, daß ein Erhalt an Land indiskutabel sei, da er keine Schiffsleichen wolle.³ Die Initiative, den Frachtdampfer WERNER zu erhalten, endete trotzdem damit, daß nur einige wenige Einzelteile des Schiffes im Museum aufgestellt wurden. Die GEHEIMRAT JUST kam zwar in Fahrt, mußte jedoch nach kurzer Zeit und einem Schiffsuntergang verschrottet werden.

Der vielleicht wichtigste Schritt zum Aufbau einer aktiven Museumsflotte in Deutschland war schließlich die Übernahme des letzten in der Bundesrepublik eingesetzten kohle-gefeuerten Raddampfers durch den Verein zur Förderung des Lauenburger Elbschiffahrts-museums e.V. im Jahre 1970. Nach der Überführung des KAISER WILHELM von der Weser zur Elbe nahm das Schiff sofort den Liniendienst auf der früheren Strecke der Lauenburger Dampfer auf, die wenige Jahre zuvor den Dienst eingestellt hatten. An Bord des Schiffes änderte sich nur wenig, außer daß die Besatzung jetzt ehrenamtlich fuhr. Ansonsten blieb es beim authentischen Betrieb im Liniendienst mit einem der wenigen im Original erhaltenen Fahrgastdampfschiffe in der Bundesrepublik.⁴ In der damaligen DDR, mit ihrem noch erheblich größerem Dampfschiffsbestand, wurden die Raddampfer modernisiert und blieben in gewerblichem Einsatz. Unter den anderen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war ein vollständiger Ersatz dieser Schiffe durch Neubauten nicht möglich. Der Bau einzelner diesel-elektrischer Fahrgastschiffe und die Tarifgestaltung des VEB Weisse Flotte Dresden zeigten deutlich, daß die Dampfschiffe nicht aus musealen oder denkmalpflegerischen Überlegungen erhalten wurden, sondern aufgrund fehlender anderer ökonomischer Möglichkeiten. Es wurde nicht etwa ein Zuschlag auf den Fahrpreis für die Dampfer erhoben, sondern beim Einsatz von Motorschiffen mußten erhöhte Fahrpreise gezahlt werden.⁵

Die immer weiter fortschreitende Stilllegung von Segel- und Dampfschiffen und der Erfolg der ersten in Fahrt befindlichen Museumsschiffe in der Bundesrepublik sorgten in den Folgejahren dafür, daß die historische Flotte langsam wuchs. Heute prominente Schiffe wie der Fahrgastdampfer ALEXANDRA, das Polizeiboot OTTO LAUFFER, die Eisbrecher STETTIN und WAL erhielten nach ihrer Ausmusterung aus dem gewerblichen Einsatz ein zweites Leben als fahrende Veteranen. Kleinere Küstensegler, Fischereifahrzeuge und Bin-

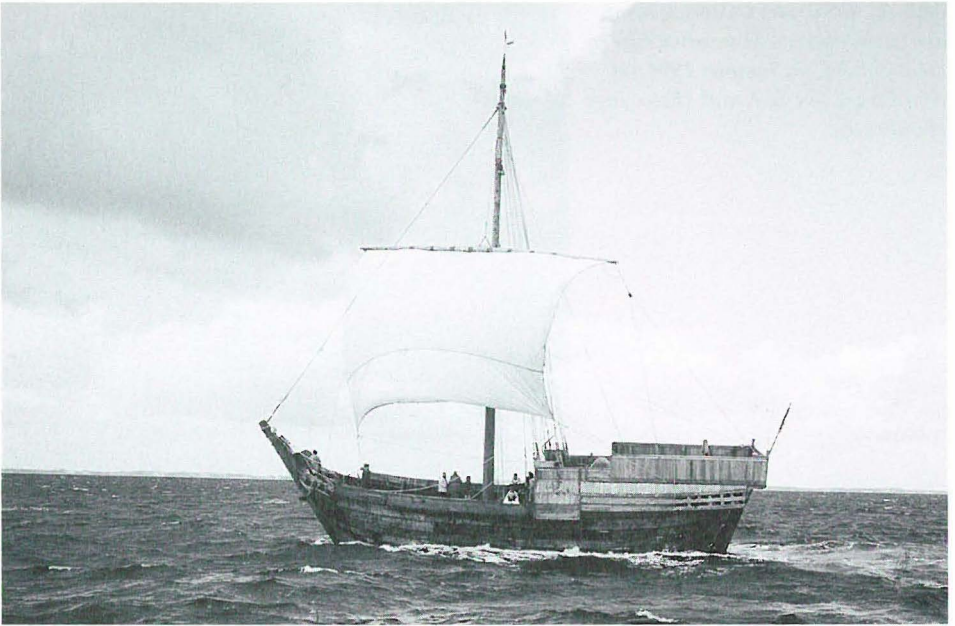


Abb. 4 Der Kieler Nachbau der Bremer Hansekogge von 1380. Während der Bau dieser Replik noch weitgehend wissenschaftlichen Zwecken diente, wurden die folgenden Koggebauten zunehmend durch touristische Interessen bestimmt. (Foto: Archiv DSM)

nenschiffe wurden von Privateignern übernommen, und spätestens am Ende der 1980er Jahre war es soweit, daß in nahezu jedem größeren Hafen, neben dem fast schon obligatorischen fest vertäuten Feuerschiff, mindestens ein Traditionsschiff beheimatet war, das als aktives Museumsschiff erhalten wurde.⁶

Eines hatten diese Schiffe noch sämtlich gemein, sie waren historische Originale, die aus unterschiedlichen Gründen der Abwrackung entgangen waren. Ihr jetziger Betrieb basierte nahezu ausschließlich auf dem Zustand, in dem sie ihre letzten beruflichen Fahrten vollbracht hatten.

Diese Situation änderte sich grundlegend mit dem Beginn des Baus der ersten größeren Repliken. Der 1986 begonnene Nachbau der Bremer Hansekogge von 1380 in Kiel mag als Markierung für diesen Wandel dienen, zumal hier einige Punkte zusammen kamen, die wesentlich die folgende Entwicklung prägten:

- Das Originalschiff befand sich in einem Zustand, der eine Nutzung auf See nicht zuließ.
- Der Bau der Rekonstruktion erfolgte wesentlich mit Mitteln aus dem Bereich der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen (ABM).
- Die Zielsetzung des Projektes war nicht nur der Bau eines Schiffes, sondern wesentlich die Qualifizierung von arbeitslosen jungen Menschen.⁷

Bei der Hansekogge war der Bau einer Replik unvermeidbar, wenn die Seeigenschaften des Schiffstyps ermittelt werden sollten. Das im Deutschen Schiffahrtsmuseum konservierte Original war nicht nur beschädigt, sondern selbstverständlich aufgrund seines Alters nicht mehr segelfähig. Die Kieler Kogge war damit vor allem eins, ein experimentalarchäologisches Forschungsprojekt. Dementsprechend stand der Bau der Replik auch primär unter wissenschaftlichen Vorzeichen und beinhaltete eine mögliche Nutzung des Objektes für touristische Zwecke höchstens als Nebeneffekt. Durch die möglichst große konstruk-

tive Nähe zum archäologischen Befund verboten sich Einbauten moderner Technik nahezu vollständig. Zum Beispiel schied eine Motorisierung mit ihrer zwangsläufigen Veränderung des Unterwasserschiffes gegenüber dem Original zunächst aus, da sonst der wissenschaftliche Wert des Projektes nicht mehr gewährleistet gewesen wäre.

Neben den zahlreichen Forschungsergebnissen zum Betrieb und den Fahrteigenschaften mittelalterlicher Schiffe zeigte sich ein weiteres wichtiges Ergebnis aus dem Bau der Kieler Hansekogge: Beschäftigungsgesellschaften des Zweiten Arbeitsmarktes waren grundsätzlich geeignet für die Rekonstruktion historischer Wasserfahrzeuge. Die Projekte waren einerseits ausreichend komplex, um die gewünschte Qualifizierung der beteiligten Arbeitslosen zu gewährleisten, und andererseits wurden sie seitens der gewerblichen Wirtschaft nicht als Eingriff in den freien Markt angesehen. Es war klar, daß auf diesem Weg erbaute Schiffe nie in den Auftragsbüchern einer kommerziellen Werft gestanden hätten.

Durch den Niedergang der bundesdeutschen Werftindustrie und den Zusammenbruch der DDR gab es seit Beginn der 1990er Jahre so viele arbeitslose Schiffbauer wie nie zuvor. Gerade

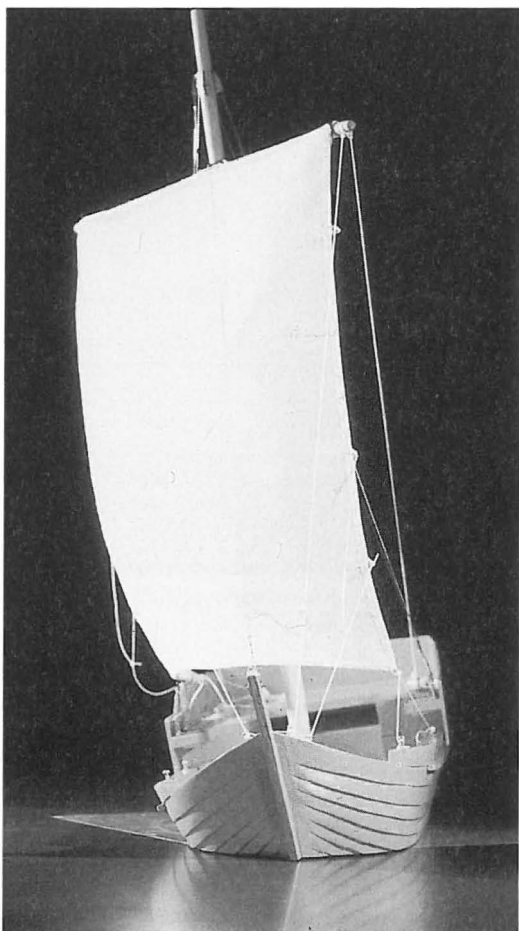


Abb. 5 Modell des Kieler Koggenachbaus im Schleppkanal. (Foto: Archiv DSM)

die Privatisierung der DDR-Schiffbaubetriebe bedeutete nicht nur die Arbeitslosigkeit für einen Großteil ihrer bisherigen Mitarbeiter, sondern führte auch zur Gründung zahlloser Beschäftigungsgesellschaften. Aus nahezu jedem volkseigenem Schiffbaubetrieb ging zunächst mindestens eine Beschäftigungs- oder Qualifizierungsgesellschaft hervor. Mitarbeiter hatten diese Unternehmen in reichlicher Anzahl, nur keine kommerziellen Aufträge. Da sie den privatisierten Betrieben keine Konkurrenz machen sollten, stand fest, daß sie sich ein Tätigkeitsfeld unabhängig von gewerblichen Auftraggebern erschließen mußten. Die besonderen Rahmenbedingungen des sogenannten Zweiten Arbeitsmarktes beinhalteten zusätzlich zumeist, daß die erstellten Produkte der Beschäftigungsgesellschaften nicht in den normalen Wirtschaftskreislauf einfließen durften. Der Bau oder die Restaurierung historischer Wasserfahrzeuge schien nach den ersten Erfahrungen für die Beschäftigungsgesellschaften geeignet, wie kein anderer Bereich der Schiffbauwirtschaft. So verwundert es auch nicht, daß seit Beginn der 1990er Jahre an nahezu jedem früheren Schiffbaustandort in Deutschland Projekte des Zweiten Arbeitsmarktes aufgelegt wurden, die den Bau von Repliken historischer Wasserfahrzeuge oder den Wiederaufbau von Wracks zum Ziel hat-

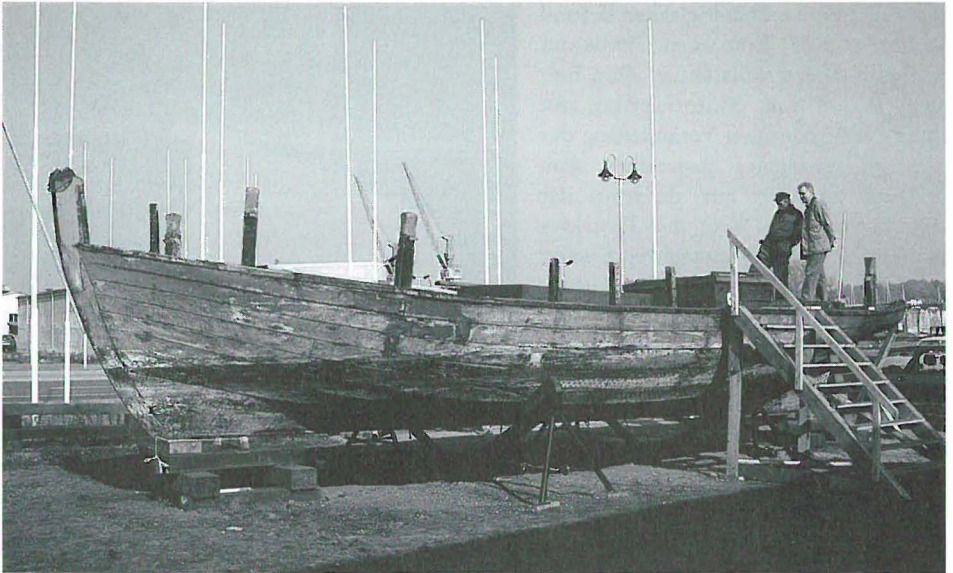


Abb. 6 *Das Rostocker Zeesboot FZ 73 ... UN ICK im Zustand vor seiner Rekonstruktion.*
(Foto: Ronald Piechulek)

ten. Entscheidend für den Beginn all dieser Projekte war zumeist keine primär schiffahrts-historische Begründung, sondern die Notwendigkeit, geeignete Beschäftigungsprojekte für den Zweiten Arbeitsmarkt zu schaffen.

Ein typisches Beispiel für die Probleme, die sich aus dieser Form der Restaurierung oder der Rekonstruktion historischer Wasserfahrzeuge ergeben können, ist das Rostocker Zeesboot FZ 73 ... UN ICK. 1992 erwarb das Schiffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock die Fragmente eines Zeesbootes, das wahrscheinlich 1896 im Stralsunder Gebiet gebaut worden war.⁸ Initiiert wurde der Erwerb des Schiffes durch das Rostocker Hanse-Sail-Büro, welches von Anfang an das Ziel verfolgte, das Schiff nicht nur museal, sondern auch für eine erlebnisorientierte Jugendarbeit bzw. in begrenztem Umfang touristisch zu nutzen. Die Alterung bzw. der Verfall des Bootes war jedoch so weit fortgeschritten, daß die hierfür notwendige Restaurierung beinahe nur noch ein Neubau unter Verwendung einiger historischer Teile sein konnte. Durch mehrere ABM-Projekte unterschiedlicher Beschäftigungsträger konnte das nur knapp 12 m lange Boot in vier Jahren segelfertig rekonstruiert werden. Obwohl das Schiffahrtsmuseum Eigner des Bootes war, wurde der Neuaufbau in vielen Details weniger durch Rekonstruktion eines historischen Zustandes geprägt als durch die geplante künftige Nutzung. So wurde z.B. der ehemals wasserdurchspülte Fischraum im Mittelschiff dichtgesetzt und mit Sitzbänken versehen. Zusätzlich bestätigten verschiedene Gutachten Fehler und Mängel in der Bauausführung, die u.a. durch die fehlende schiffahrtshistorische Kompetenz der nicht vom Schiffahrtsmuseum ausgeübten Bauaufsicht begründet schienen. Mit der Fertigstellung waren die Probleme mit dem Schiff nicht einmal beendet. Das Schiffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock war jetzt Eigner eines rekonstruierten Zeesbootes, das nicht den hohen fachlichen Anforderungen einer wissenschaftlichen Schiffsrekonstruktion entsprach, das dafür aber durch die öffentliche Förderung in Form von ABM-Geldern der Bindung an eine gemeinnützige öffentliche Nutzung unterlag. Ein Betrieb des Bootes in Form einer erlebnisorientierten jugendpädagogischen Arbeit konnte nicht mit dem Personal des Museums geleistet werden, und so wurde es

Abb. 7 *Das rekonstruierte Zeesboot FZ 73 ... UNICK im Rostocker Stadthafen. (Foto: Ronald Piechulek)*



erforderlich, einen entsprechenden, fachlich qualifizierten gemeinnützigen Betreiber zu finden. Dieser fand sich erneut in einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft. Damit schien zunächst eine Lösung gefunden, die sowohl den Ansprüchen des Museums als auch den Forderungen des Zweiten Arbeitsmarktes gerecht wurde. Die Praxis zeigte jedoch, daß die Tücke im Detail steckte. So blieb das Boot weiter in der öffentlichen Diskussion und vielfach außerhalb der musealen Präsentation.

Noch deutlicher zeigten sich vergleichbare Probleme beim Nachbau eines Stecknitzkahnes in Lauenburg/Elbe. Anlässlich des 600-jährigen Jubiläums des Stecknitzkanals wurde in Lauenburg ein vermeintlich authentischer Salzprahm erbaut. Obwohl die historische Forschung relativ gute Kenntnisse über diesen Schiffstyp besitzt⁹, kann das »rekonstruierte« Schiff bestenfalls als Kulisse gelten. Nicht nur, daß eine Motorisierung den heutigen Hauptantrieb des Schiffes bildet, sondern ein großer Teil der Verbände wurde durch Schrauben gefertigt, so daß nicht einmal der Rumpf selbst den Anforderungen an eine Replik genügt. Der Betrieb eines solchen Schiffes kann nur noch rein touristischen Zwecken dienen. Die

Einordnung als historisches Wasserfahrzeug oder fachgerechte Replik ist ebensowenig möglich wie bei den motorisierten Flößen, die, teilweise sogar auf Aluminiumschwimmern aufgebaut, genutzt werden, um Rundfahrten auf ehemaligen Flößereigewässern anzubieten.

Während bei diesen Schiffen und Fahrzeugen die Grenzziehung zwischen touristischer Nutzung und historischem Wert noch einigermaßen deutlich ist und von den meisten Besuchern erkannt werden kann, ist dies bei einigen mühselig rekonstruierten größeren Schiffen nur noch schwerlich möglich.

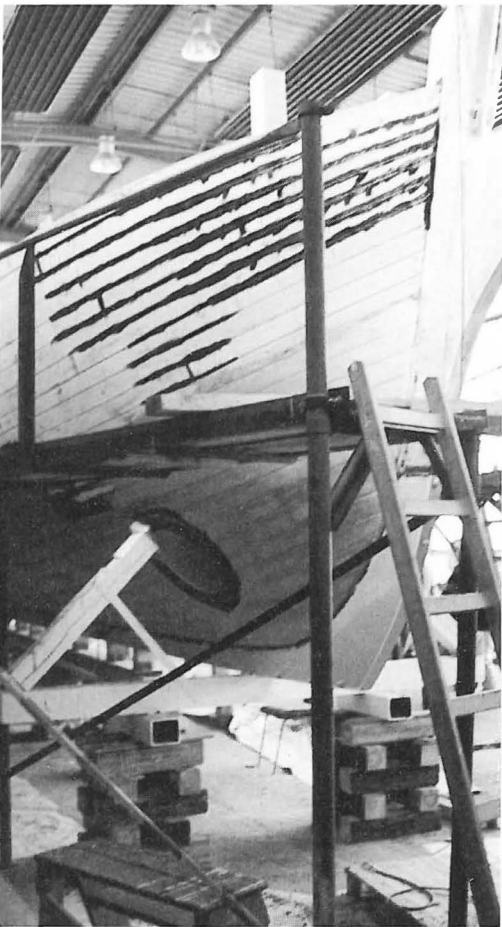
So sind sowohl das Berliner Fahrgastschiff KAISER FRIEDRICH oder der Hamburger Alsterdampfer ST. GEORG aus schiffbaulicher Perspektive nahezu reine Neubauten. Für den Besucher sind sie jedoch kaum vom historischen Original zu unterscheiden. Ein erster Blick in den Maschinenraum zeigt jeweils noch historische Dampftechnik. Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, daß hinter der Maschine kein kohlegefeuerter Kessel steht, sondern ein moderner Dampferzeuger mit elektronischer Regelung. Noch weiter gingen die Modernisierungen bei den Raddampfern der sächsischen Oberelbe. Die Liste der auf diesen Schiffen durchgeführten Umbauten liest sich wie der Alptraum eines jeden puristisch veranlagten Schifffahrtshistorikers:

Sanierung der Außenhaut, Erfüllung aller Sicherheitsvorschriften, Einbau einer neuen Elektroanlage incl. eines elastisch gelagerten Hilfsdiesels, Farbkonservierung, historische Rekonstruktion der Ruderhäuser, Erneuerung der Relings, Einbau eines Bugstrahlruders, Erneuerung der gesamten Inneneinrichtung incl. der Küche, neue Isolierung der Innenräume, Einbau neuer Sanitäreanlagen incl. einer chemischen Kläranlage, Maßnahmen zur Reduzierung der Besatzungsstärke, Einbau einer Heizanlage für den Winterbetrieb, Erneuerung des Holzdecks, automatische Ölfuerung des Dampfkessels, elektrohydraulische Ruderanlage, gastronomische Einrichtungen, incl. Kühlräume, Getränkeleitungen und Speiseaufzug.¹⁰

Obwohl das äußere Bild der Dampfer gewahrt blieb, wurden die Schiffe durch diese Umbauten zu modernen Fahrgastschiffen. Angesichts der Tatsache, daß die Schiffe in einem kommerziellen Reedereibetrieb verkehren, ist dies einerseits akzeptabel und verständlich; daß sie andererseits aber trotzdem eine Anerkennung als eingetragenes Denkmal fanden, muß mindestens fragwürdig erscheinen.

Gerade diese Restaurierungen – oder besser Modernisierungen – bildeten leider in letzter Zeit das Vorbild für die Instandsetzungen weiterer Dampfschiffe. So wurde in Minden ein Projekt aufgelegt, das den ehemaligen tschechischen Dampfer LABE für einen künftigen Einsatz auf der Oberweser vorbereitet. Die Liste der Modernisierungen ist ähnlich zu den Dresdener Schiffen. Der wesentliche Unterschied ist allerdings, daß die LABE nicht auf einer kommerziellen Werft für einen kommerziellen Reeder umgebaut wird, sondern daß der Umbau mit Mitteln des Zweiten Arbeitsmarktes erfolgt. Aus schifffahrtshistorischer Sicht heißt dies, das hier mit öffentlichen Geldern ein Projekt gefördert wird, das später nur einen äußerst geringen historischen Wert erhalten wird. Schlimmer noch, dieses Schiff wird, wie auch andere vergleichbare Projekte, in einen Wettbewerb um Fahrgäste mit den wenigen authentisch erhaltenen Schiffen treten, sofern es als historisches Schiff beworben wird und nicht als das, was es eigentlich ist, ein touristisch genutztes Fahrgastschiff mit einem historisierenden Erscheinungsbild.

Angesichts der Besucherzahlen, die historische Schiffe derzeit erlangen, mag dies unproblematisch erscheinen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß momentan historisch anmutende Schiffe sehr hoch in der Gunst der Fahrgäste stehen. Kaum eines der authentischen historischen Schiffe oder derjenigen, die zumindest für den Besucher wie ein historisches Original wirken, hat Auslastungsschwierigkeiten. Vor dem Hintergrund zyklischer



Hier entsteht
im Rahmen des Projektes Historische Schiffe der
Heckraddampfer "Alexandria"

Technische Daten

Länge über Alles 25,90 m
Breite über Alles 4,90 m

Baublauf

Baubeginn 05/97
Fertigstellung 1998

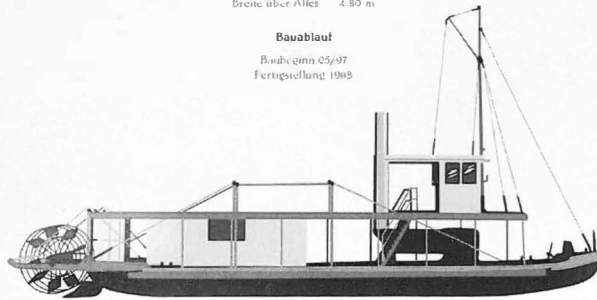


Abb. 9 Werftsschild einer Berliner Beschäftigungsgesellschaft. Die Rekonstruktion eines ehemaligen deutschen Kolonialdampfers als Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte des Berliner Raumes? (Foto: Ingo Heidbrink)

Abb. 8 Replik des Segelschiffes ROYAL LOUISE. Deutlich zeigt der Tunnel für das Bugstrahlruder die Veränderungen gegenüber dem historischen Vorbild. Auch wenn das Schiff äußerlich seinem Vorbild zum Verwechseln ähnlich sieht, kann es somit nur noch ein touristisches Objekt sein. Historische Seemannschaft wird mit derart ausgerüsteten Fahrzeugen nicht mehr tradiert. (Foto: Ingo Heidbrink)

Konjunkturmodelle und wechselnden Publikumsgeschmackes kann dieses Besucherinteresse möglicherweise demnächst auch wieder geringer werden. In diesem Moment wird das Publikum, das nicht bewußt aus musealem Interesse auf solch einem Schiff fährt, andere, dem Geschmack dieser Zeit entsprechende Fahrzeuge bevorzugen. Spätestens dann bekommt die derzeit oft verschwiegene und glücklicherweise noch weitgehend irrelevante Konkurrenz der historischen Schiffe eine herausragende Bedeutung. Der Betrieb nahezu jeden historischen Schiffes wird zwar einerseits erst durch den unermülichen Einsatz zumeist ehrenamtlicher Kräfte möglich, aber andererseits können nur zahlende Fahrgäste den Erhalt der Schiffe und deren Betrieb wirklich absichern.

Sollten die Fahrgastzahlen zurückgehen, wird es somit zwangsläufig zu einem direkten ökonomischen Wettbewerb zwischen den einzelnen Schiffen kommen. Da der Besucher zumeist nicht den Grad der Authentizität beurteilen kann, dieser indirekt jedoch erhebliche Auswirkungen auf die Höhe der Betriebskosten hat, haben die auf Kosten des historischen Bestandes modernisierten Schiffe eine erheblich bessere Ausgangsposition in diesem kommenden Wettbewerb.

In einem worst-case Szenario muß man zu dem Ergebnis kommen, daß gerade diejenigen Schiffe einen möglichen Verdrängungswettbewerb zwischen einzelnen historischen Was-

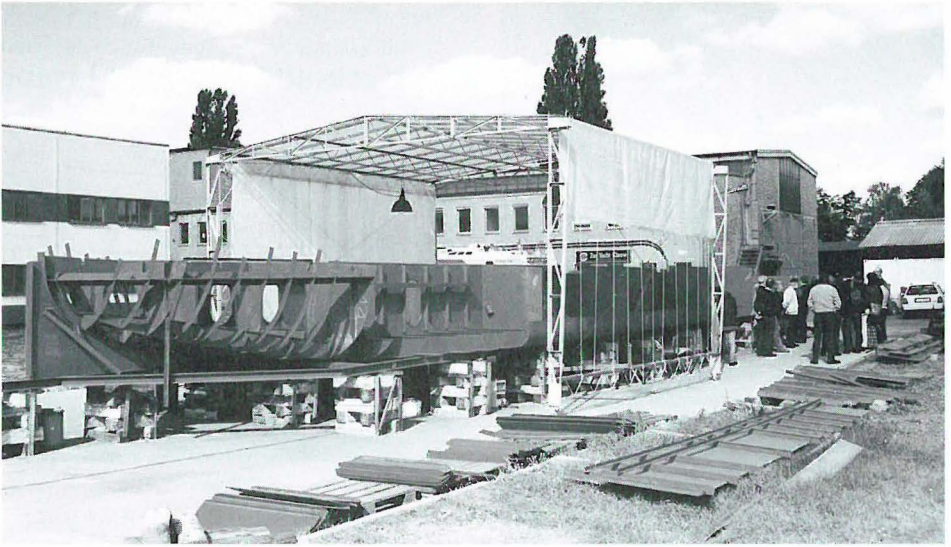


Abb. 10 *Bauzustand des RD ALEXANDRIA im Sommer 1997. Mit seinem geschweißten Rumpf besitzt die Rekonstruktion in ihrer Bauausführung nicht einmal einen schiffbauhistorischen Bezug zu ihrem Originalvorbild. (Foto: Ingo Heidbrink)*

serfahrzeugen überstehen werden, die den geringsten Grad an Authentizität besitzen. Aus schiffahrtshistorischer Perspektive ist deshalb zu jeder Schiffsrekonstruktion oder dem Bau von Repliken eine kritische Beurteilung notwendig, die weit über die pauschale Formulierung, daß ein Schiff nur deshalb erhaltenswert ist, weil es alt ist, hinausgehen muß.

Für Repliken, also vermeintliche Museumsschiffe mit einem tatsächlichen Baujahr in den 1990er Jahren, gilt dies noch viel mehr. So sinnvoll die Projekte im Einzelfall aus arbeitsmarktpolitischen Erwägungen sein mögen, so unsinnig ist es, daß es z.B. derzeit nicht nur den einen wissenschaftlich motivierten Nachbau der Hansekogge gibt, sondern mindestens drei weitere Repliken des selben Schiffes. Allerspätestens beim Bau einer Kogge für die Berliner Gewässer kann keine historische Begründung mehr geltend gemacht werden, sondern es muß direkt die Frage gestellt werden, inwieweit dieses Schiff langfristig die Überlebenschancen echter historischer Wasserfahrzeuge in diesem Raum verringert. Die Verdammnis jedes nicht unmittelbar historisch begründeten Nach- oder Wiederaufbaus eines historischen Schiffes greift jedoch auch erheblich zu kurz. Trotz vieler historischer Kritik besitzen diese Fahrzeuge oft einen hohen touristischen Wert für die Regionen, in denen sie beheimatet sind. Diese touristische Bedeutung hat sogar für die Schifffahrtsgeschichte des jeweiligen Gebietes eine Funktion, da das historisierende Erscheinungsbild ein breites Publikum auf diese hinweist. Nur eines muß auf jeden Fall gewahrt bleiben, die deutliche Unterscheidbarkeit zwischen den beiden unterschiedlichen Gruppen an Schiffen. Sobald eine Replik oder eine modernisierte Rekonstruktion versucht, als Original aufzutreten, ist deutliche Kritik angemessen, ansonsten besteht durch die ehrliche Bezeichnung der Objekte die Chance zur gegenseitigen Ergänzung.

Daß den Qualifizierungsgesellschaften, die Projekte wie den Bau von Repliken oder den Wiederaufbau historischer Schiffe betreiben, oft genug das fachliche Feingefühl der professionellen Schifffahrtsgeschichte fehlt, zeigt ein anderes Berliner Projekt. Basierend auf der durchaus korrekten Überlegung, daß für den Raum der östlichen deutschen Binnenwasserstraßen Heckradschlepper der Firma Sachsenberg über lange Zeit prägende Fahrzeuge

waren, wurde begonnen, solch ein Schiff als Replik zu erbauen. Abgesehen davon, daß der Bau des Schiffes als ganz geschweißte Konstruktion ausgeführt wird, die den aktuellen Bedingungen der Schiffsuntersuchungsordnung für den Neubau von Binnenschiffen entspricht und von daher schon nicht authentisch sein kann, wurde ausgerechnet eines der wenigen Schiffe aus dem früheren Bauprogramm der Werft gewählt, das für den Einsatz auf den Gewässern der deutschen Kolonialgebiete entworfen wurde. Ein Bezug zur Schiffahrtsgeschichte der Berliner Gewässer dürfte mit solch einem Schiff kaum hergestellt werden können. Es ist halt ein Museumsschiff Baujahr 1999.

Trotz all dieser Probleme muß allerdings auch anerkannt werden, daß nicht alle Rekonstruktionen oder Repliken mit solch entscheidenden Problemen belastet sind und sich auch durchaus positive Ansätze aufzeigen lassen. Bei einer bremischen Beschäftigungsgesellschaft, die bislang auch an fragwürdigen Projekten wie dem Bau eines Weserkahnes in formverleimten Sperrholz beteiligt war, bestehen zur Zeit Vorüberlegungen zum Wiederaufbau des früheren Bereisungsdampfers WELLE. Das Schiff selbst ist derzeit nach einer äußerst wechselvollen Geschichte ein Wrack, das keinen Denkmalstatus hat und auch keinen herausragenden schiffahrtshistorischen Wert besitzt.¹¹ Sollte ein Wiederaufbau in dem Sinne erfolgen, daß damit eine offene oder verdeckte Modernisierung stattfindet, würden für das Schiff sämtliche bisherigen kritischen Anmerkungen uneingeschränkt zutreffen. In diesem Fall wäre vor allem eine Anerkennung des Betreibervereins als gemeinnützig kritisch. Nach den bisherigen Erfahrungen mit Schiffsrekonstruktionen bzw. Modernisierungen wurde deshalb in Zusammenarbeit mit dem DSM ein vorläufiges Restaurierungsziel erarbeitet, das erhebliche Unterschiede zu vergleichbaren Projekten aufweist. Seine Hauptzielsetzung ist nicht der Erhalt oder die Wiederinbetriebnahme eines beliebigen Schiffes, nur weil es ein altes Schiff ist, sondern die Erstellung von Möglichkeiten zum Erhalt historischer Arbeitstechniken der Schiffahrt. Gerade diese gingen zumeist bei bisherigen Projekten verloren oder wurden gezielt beseitigt, um möglichst niedrige Betriebskosten zu erzielen, aus denen dann die besondere, einseitige Konkurrenz zu den authentisch erhaltenen Schiffen resultierte. Das heißt, beim Wiederaufbau des Dampfers WELLE können nur solche Technologien genutzt werden, die der tatsächlichen Situation der Bauzeit entsprechen. Somit besitzt das Schiff nach der Fertigstellung des Wiederaufbaus zwar noch immer keinen wesentlichen Denkmalwert aus seiner Substanz, hat aber durch den Erhalt der Arbeitssituation an Bord einen eigenständigen historischen Wert. Dieser ist insofern von Bedeutung, da anders als bei einem authentisch erhaltenen Schiff, das zum Erhalt maritimen Handwerkes genutzt wird, keine historische Originalsubstanz vernutzt wird.

Aus der derzeitigen Perspektive scheint der Wiederaufbau der WELLE somit ein richtungweisendes Projekt neben dem Erhalt von unveränderten Originalschiffen zu sein. Einerseits können die Belange der Berufsqualifizierung und des Zweiten Arbeitsmarktes gewahrt werden, andererseits kann das Schiff einen schiffahrtshistorischen Zweck erfüllen, indem es als Grundlage zur Bewahrung maritimen Handwerks genutzt wird, und letztlich trägt es nicht mit bei zu der bislang vielfachen und einseitigen Verschiebung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von historischen Wasserfahrzeugen und deren Nachbauten.

Wesentliche Grundlage für diese von anderen Rekonstruktionen und Repliken abweichende Beurteilung des Projektes ist eine frühzeitige Zusammenarbeit von künftigem Betreiber, Betrieb des Zweiten Arbeitsmarktes und der wissenschaftlichen Schiffahrtsgeschichte. Hier reichte es nicht mehr aus zu sagen, daß ein Schiff erhalten werden soll, nur weil es alt ist oder mal ein Dampfschiff war, hier erfolgte eine gründliche Auseinandersetzung mit den Fragen, der Sinnhaftigkeit eines Wiederaufbaus. Noch vor Beginn der eigentlichen Arbeiten wurde die Frage der Zielsetzung des Wiederaufbaus geklärt und ein individuelles Konzept gefertigt.



Abb. 11 *Original erhaltene Kesselanlage des Dampfschleppers ANDREAS. Nur mit dem Erhalt oder Rekonstruktion solcher Anlagen ist die langfristige Bewahrung der handwerklichen Fähigkeiten des Heizerberufes möglich. Moderne Ölbrenner erlauben zwar einen ökonomischen Schiffsbetrieb, jedoch keinen authentischen Betrieb eines Museumsschiffes. (Foto: Ingo Heidbrink)*

Zusammenfassend muß festgestellt werden, daß der Wiederaufbau von historischen Wasserfahrzeugen in sehr schlechtem Erhaltungszustand oder der Bau von Repliken grundsätzlich zwar einerseits begrüßenswert ist, trägt er doch dazu bei, große Bevölkerungskreise für die Schiffahrtsgeschichte zu interessieren, daß andererseits die Entscheidungsmechanismen, die in den letzten Jahren zu zahlreichen dieser Projekte geführt haben, nur in den seltensten Fällen tatsächlich auf schiffahrtshistorischen Erkenntnissen basierten. Vielmehr galt es zumeist, den Anforderungen der Strukturen des Zweiten Arbeitsmarktes gerecht zu werden, ohne daß diese Zielsetzung oder die vergleichbare Zielsetzung der touristischen Nutzung offengelegt wurde. Durch die oft fehlende Verzahnung dieser beiden Interessensbereiche entstanden so vermeintliche Museumsschiffe mit Baujahren in den 1990er Jahren, die zwar das Aussehen historischer Schiffe besitzen, jedoch keinesfalls deren technische Infrastruktur. Man könnte sie somit als Attrappen bezeichnen, die schlimmstenfalls langfristig das ökonomische Überleben der wenigen echten aktiven Museumsschiffe gefährden werden, sofern keine klare Definition der Zielsetzung der Projekte erfolgt und damit klar wird, daß die Schiffe keine echten Museumsschiffe sind. Selbst die oft auch für schiffahrtshistorisch relevante Fahrzeuge genutzte Begründung, daß ein gewisser Grad an Modernisierung unvermeidbar sei, um die aktuellen Sicherheitsbestimmungen erfüllen zu können, trifft nur bis zu einem gewissen Grad. Sicherlich werden z.B. Kesselanlagen mit dem tech-

nischen Stand der Jahrhundertwende heute nicht mehr als Neuanlagen genehmigt, aber oft können die wenigen gültigen Bestandsschutzregelungen genutzt oder zumindest technisch sehr nahe Lösungen verwandt werden. Die Alternative zum Kessel der Jahrhundertwende muß nicht zwangsläufig ein ölgefeuerter computergeregelter Dampferzeuger sein, sondern kann durchaus auch ein moderner handbeschickter kohlegefeuerter Kessel sein. Dieser ist zwar kein Standardprodukt, wenn aber ein Schiff tatsächlich aus historischen Gründen erhalten wird und diese nicht nur touristisches Werbeargument sind, müssen solche Überlegungen zumindest sehr ernsthaft geprüft werden. Oft genug werden die Forderungen nach zeitgemäßer Einrichtung und Ausrüstung auch nur deshalb laut, weil die Schiffe nicht mehr für ihren ursprünglichen Zweck genutzt werden. Für ein Fahrgastsschiff galten seit je her andere Sicherheitsmaßstäbe als für Schlepper, Frachter oder Fischereifahrzeuge. Zumindest in einigen Fällen sollte abgewogen werden, ob die Umrüstung zum Fahrgastsschiff tatsächlich sinnvoll ist, oder ob damit nicht der eigentliche historische Wert verloren geht. Und wenn tatsächlich ein Schlepper zum Fahrgastsschiff mutiert, gilt erneut die Frage, ob er damit nicht eher zum ebenfalls wichtigen touristischen Bereich zählt, der auf die Schifffahrtsgeschichte aufmerksam macht, aber kein unmittelbarer Bestandteil von ihr ist.

Ein Ansatz, der auf die Dauer sowohl den Interessen des Zweiten Arbeitsmarktes und des Tourismus als auch der Schifffahrtsgeschichte gerecht werden kann, muß deshalb aus einer engen Kooperation beider Bereiche im Vorfeld der eigentlichen Projektphasen und einer klaren Offenlegung der den Projekten zugrunde liegenden Motivationen bestehen. Der kostenintensive Wiederaufbau eines Schiffes oder einer Replik kann, sofern er ausschließlich aus schifffahrtshistorischer Motivation entstehen soll, nicht nur damit begründet werden, daß es sich um ein altes Schiff handelt, sondern ist vielmehr nur dann zu rechtfertigen, wenn das Schiff entweder einen herausragenden historischen Wert besitzt oder die Möglichkeiten zur authentischen Tradierung historischer Arbeitstechniken besitzt. Und selbst dann gilt es noch zu überlegen, ob es wirklich notwendig ist, daß in jedem Hafen wieder ein Dampfschlepper verkehrt oder ein Feuerschiff in Fahrt gehalten wird. Gerade die Schifffahrt mit ihrer raumerschließenden Funktion sollte im Umgang mit ihrer Geschichte und der Erhaltung ihrer Artefakte keinesfalls in eine denkmalpflegerische Kirchturmspolitik zurückfallen.

Anmerkungen:

- 1 Schnell, Uwe: Willkommen an Bord! In: Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hrsg.): Schwimmende Oldtimer der Seefahrt. (= Führer des Deutschen Schifffahrtsmuseums Nr. 3). Bremerhaven 1977, S. 4.
- 2 Vgl.: Heidbrink, Ingo: Schrott oder Kulturgut. Zur Bedeutung historischer Wasserfahrzeuge aus der Perspektive des Historikers. Bestandserfassung – Bewertung – quellengerechte Erhaltung. Lage/Lippe 1994.
- 3 Kresse, Walter: Die Museumsschiffe. In: Jungrathmayr, Wilhelmine: Das historische Museum als Aufgabe. Forschungen und Berichte aus dem Museum für Hamburgische Geschichte 1946-1972. (= Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, Bd. VI). Hamburg 1972, S. 201-212, hier S. 202.
- 4 Heidbrink, Ingo: Raddampfer KAISER WILHELM. (= SMS 4, 1996, Nr. 33). Hamburg 1996, S. 29ff.
- 5 Müller, Frank, Quinger, Wolfgang: Mit Dampf und Schaufelrad auf der Oberelbe. Berlin (Ost) 1988, S. 164.
- 6 Vgl.: Brouwer, Norman J.: International register of historic ships. Shropshire 1993³. Detlefsen, Gert Uwe, Lipsky, Stephan, Trost, Heinz: Veteranen und Museumsschiffe. Bad Segeberg 1996³.
- 7 Baykowski, Uwe: Die Kieler Hansekogge. Der Nachbau eines historischen Segelschiffes von 1380. Kiel 1991, S. 11.
- 8 Vgl.: Thöne, Karsten: Das Zeesboot FZ 73 »UN ICK«, das erste in Fahrt befindliche Schiff des Rostocker Schifffahrtsmuseums. In: Hansestadt Rostock (Hrsg.): Unter Wasser – Über Wasser. Beiträge zur maritimen Technik- und Kulturgeschichte Mecklenburgs und Vorpommerns. (= Schriften des Schifffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd.2). Rostock 1996, S. 147-151, hier S. 149f.

- 9 Vgl.: Hinsch, Werner: Salzprähme, Budenkähne und Stecknitzschiffe. In: Boehart, William, Bornefeld, Cordula, Lopau, Christian: Die Geschichte der Stecknitz-Fahrt 1398-1998. Lauenburg 1998, S. 103-109.
- 10 Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG. (Hrsg.): 160 Jahre Vlldampf. Aus Geschichte und Gegenwart der Sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Dresden 1996, S.93.
- 11 Ostersehle, Christian: Dampfer WELLE. In: Das Logbuch 25, 1989, Heft 4, S. 127-135.

Museum ships built in 1999: Remarks on the reconstruction of historical inland and sea-going vessels

Summary

Museum ships are undisputedly among the most attractive objects of maritime history. This is all the more true when the ships are not permanently moored in a museum harbour but still in operation. Moreover, active museum ships do not merely serve as material sources for maritime-historical information but also allow the preservation and study of the conditions of life and work on board.

German efforts to preserve ships as active museums date back quite far into the past, but the first permanent success was not attained until 1970, with the paddle-wheel steamer KAISER WILHELM. A vessel originally registered on the Upper Weser, it has been in operation for Germany's first museum steamer service – operated on a purely volunteer basis – in Lauenburg/Elbe since 1970. Thanks to the inspiring effect of this example, numerous other ships were saved from scrapping and kept in service as museum ships instead. These vessels all had one thing in common: They were historical originals.

With the construction of the Hanse Cog of Kiel, begun in 1986, the first large replica – the reconstruction of an archaeological find: the Bremen Cog – took its place alongside the originals. The aim of the project was to investigate the sailing characteristics of a cog, an undertaking which could not be carried out with the original. The construction was realised to a large extent with funding from the secondary employment market. Aside from the maritime-historical findings it facilitated, the project proved to be particularly suitable for the secondary job market, as it was sufficiently complex for vocational qualification but did not intervene in normal economic processes.

Following the decline of the West German shipbuilding industry and the collapse of shipbuilding in the German Democratic Republic, there were large numbers of unemployed shipwrights, many of whom joined to form employment associations. These associations began building replicas after the example of the Cog of Kiel, but without possessing the necessary historical qualifications. As a result, nearly all of the constructions were nothing more than maritime-historical stage sets equipped with modern navigation technology. In addition, for economical reasons a number of authentic ships were thoroughly modernised, nevertheless keeping or receiving the status of historical monument. For the most part, these projects aimed to provide vocational training / employment on the one hand and a sightseeing attraction for

tourists on the other; they advertised, however, on the basis of supposed historical value. The latter is a particularly critical aspect, since in the long run these modern ships could endanger the preservation of the authentic ships: The passenger is seldom able to distinguish between an original and a replica.

A possible solution to this conflict of interests is the close cooperation between maritime-historical research and the secondary employment market. Such collaboration would be the only means of guaranteeing the quality of the reconstructions and honesty in the presentation of the intention, whether it is to build a historical ship or to build a tourist object in historical garb.

Bateaux de musées, construits en 1999: Observations sur la reconstruction historique de bateaux maritimes ou fluviaux

Résumé

En ce qui concerne l'histoire de la navigation, ce sont sans conteste les bateaux de musées qui appartiennent à la catégorie d'objets exposés les plus attrayants. Tout particulièrement lorsque ces bateaux ne sont pas amarrés fermement dans un port de musée, mais se trouvent toujours être en service. Les bateaux de musées actifs offrent de surcroît la chance, non seulement de servir en tant que pure source de l'histoire de la navigation, mais aussi de permettre la sauvegarde et l'étude des conditions de vie et de travail à bord.

En Allemagne, les efforts afin de conserver des bateaux en tant que musées actifs remontent à relativement longtemps, mais ils ne purent être mis en pratique durablement qu'à partir de 1970 avec le vapeur à roues Kaiser Wilhelm. Le bateau, naviguant à l'origine sur le cours supérieur de la Weser, sert depuis 1970 sur la première ligne allemande de vapeurs de musées, qui fonctionne entièrement à titre honorifique, à Lauenburg sur l'Elbe. Suivant cet exemple, de nombreux bateaux furent sauvés de la casse et gardés en état en tant que bateaux de musées. Tous avaient en commun d'être des originaux historiques.

Avec la reconstruction de la Kogge de Kiel en 1986, d'après la trouvaille archéologique de la Kogge de Brême, une grande réplique surgit à côté de l'original. Le but de ce projet était de retrouver les caractéristiques de la Kogge en tant que voilier, ce qui n'était pas possible avec l'original. La construction du navire fut réalisée en grande partie avec les moyens en faveur des mesures d'insertion ou de réinsertion dans le monde du travail. De tels projets prouvaient, en plus des connaissances sur l'histoire de la navigation, qu'ils étaient bien appropriés au marché du travail puisqu'ils étaient suffisamment complexes en ce qui concerne la qualification professionnelle, et qu'ils n'interféraient pas dans l'économie traditionnelle.

Après le déclin de l'industrie des chantiers navals en Allemagne fédérale et l'effondrement de la construction navale en RDA, les constructeurs de navires se retrouvèrent au chômage comme jamais auparavant. De nombreuses sociétés d'occupation furent créées, construisant de plus en plus de répliques de navires historiques d'après le modèle de Kiel, malheureusement sans posséder pour autant de qualifications historiques nécessaires suffisantes. Les navires étaient presque tous des copies de navires historiques équipés de technique moderne. D'autre part, quelques

navires authentiques furent entièrement modernisés pour des raisons purement économiques, et conservèrent ou reçurent malgré tout le statut d'un monument. Le but des projets était généralement de constituer un rapprochement entre des considérations politiques sur le marché du travail et le profit touristique, mais la publicité ne passa que par la valeur historique supposée. Ce qui est particulièrement critique puisque les navires modernes peuvent à long terme menacer la conservation des bateaux authentiques, le passager ne pouvant que rarement reconnaître si un bateau est vrai ou s'il s'agit d'une réplique.

Une solution possible de ces conflits d'intérêts ne peut être obtenue qu'en établissant une étroite coopération entre l'histoire de la navigation scientifique et le deuxième marché du travail, la qualité des reconstructions ne pouvant être assurée que de cette façon, ainsi que la présentation ouverte de l'intention en tant que navire historique ou bien en tant qu'objet touristique sous un couvert historique.