

## **Einmal Kulturgut – immer Kulturgut ?**

Ein Zwischenruf zur Frage „Was ist ein Traditionsschiff?“

Einem gewissen Abstand und wenngleich auch nur räumlich von einer bestimmten Sache zu bekommen, hilft bekannterweise häufig, Dinge klarer zu sehen und vor allem festgefahrene Denkschemata verlassen zu können – vielleicht gilt dies ja auch für die derzeitige Fragen im Zusammenhang mit der Anerkennung historischer Wasserfahrzeuge als Traditionsschiff. Deswegen hier also ein Zwischenruf zur Frage der Anerkennung historischer Wasserfahrzeuge als Traditionsschiffe von der anderen Seite des Atlantiks. Ein zentrales Element der Diskussionen über die Einstufung historischer Wasserfahrzeuge als Traditionsschiff, respektive der Erteilung oder eben Versagung entsprechender Schiffspapiere für diese Schiffe, war in den letzten Monaten der Komplex der Historizität dieser Fahrzeuge bzw. deren historische Relevanz. Auf den ersten Blick erscheint ein solches Kriterium natürlich vernünftig, aber der Blick aus der Distanz zeigt dann auch zugleich, warum diese Frage in der derzeitigen Debatte vielfach nicht nur irrelevant ist, sondern in der Form, in der sie genutzt wurde, im höchsten Grade gegen alle anerkannten Prinzipien des kulturellen Sektors gerichtet ist, ganz egal ob sie von Befürwortern oder Gegnern der Einstufung eines Schiffes als Traditionsschiff gestellt wird.

Der Kern der derzeitigen Auseinandersetzungen zwischen den Interessenvertretungen der Betreiber von Traditionsschiffen und den zuständigen Dienststellen für die Erteilung von Zulassungen für Traditionsschiffe ist die Versagung der Anerkennung als Traditionsschiff für historische Wasserfahrzeuge, die oftmals langjährig genau diesen Status innehatten und ohne größere Auffälligkeiten als Traditionsschiffe eingesetzt wurden. Wenn diesen Schiffen jetzt der Status als Traditionsschiff entzogen wird oder werden soll, ist dies ein klarer Widerspruch zu allen üblichen Standards des kulturellen Sektors, da für den Erhalt eines solchen Status im kulturell-musealen Bereich es eben genau nicht entscheidend sein kann und ist, ob ein solcher auch derzeit neu erteilt würde, sondern nur das dauerhafte Anerkenntnis einer einmalig gefällten Entscheidung als Prinzip gelten kann.

Bereits ein erster flüchtiger Blick in die Inventarverzeichnisse der verschiedenen Museen oder auch die Denkmallisten der Landesdenkmalämter zeigt eindeutig, dass sich hier viele Objekte finden lassen, die heutige Museumskuratoren oder Denkmalpfleger wohl kaum in die Sammlungen aufnehmen würden, da sie nicht den gegenwärtigen Sammlungskriterien entsprechen. Dennoch mustern weder die Museen regelmäßig Sammlungsbestände aus, noch streichen die Denkmalpfleger Objekte aus diesem Grund von ihren Listen. Vielmehr bleiben die fragwürdigen Objekte Bestand der Sammlungen aufgrund des Respekts der gegenwärtigen Kuratoren vor den Entscheidungen ihrer jeweiligen Vorgänger. Bei diesem Respekt handelt es sich jedoch zusätzlich um mehr als die bloße Anerkennung der Arbeit voriger Generationen. Konkret ist er in dem Wissen begründet, dass jede Entscheidung, die zur Aufnahme eines Objektes in eine Sammlung oder zu seiner Einstufung als historisch relevantes Objekt geführt hat oder führt, im

höchsten Masse von den Definitionen und Forschungsinteressen der jeweiligen Gegenwart abhängig war und ist. Eine besondere Eigenart des kulturellen Sektors ist, dass diese Definitionen und die Fragestellungen, die an ein Objekt gerichtet werden, dem stetigen Wandel unterliegen und Kriterien, die heute zu einer Bestätigung historischer Relevanz führen würden, dieses vor einigen Jahren, Jahrzehnten oder Jahrhunderten nicht getan hätten oder auch in der Zukunft möglicherweise nicht tun werden. Hingegen mag es sein, dass gegenwärtig irrelevante Kriterien, die in der Vergangenheit zur Bestätigung eines kulturellen Wertes geführt haben, deckungsgleich sind mit denjenigen Kriterien, die in der Zukunft genutzt werden. Die einzige Möglichkeit, mit dieser Situation verantwortungsvoll und dem Kultursektor angemessen umzugehen, ist demzufolge die Akzeptanz einer getroffenen Entscheidung oder – in starker Vereinfachung – des Prinzips: Einmal Kulturgut – immer Kulturgut.

In der Geschichte lassen sich immer wieder Beispiele zeigen, in denen die Nicht-Akzeptanz dieses Prinzips zur Vernichtung von Kulturgut erheblicher Relevanz geführt hat. So hat zum Beispiel der protestantische Bildersturm des frühen 16. Jahrhunderts gerade auch in den deutschen Ostseestädten zur Vernichtung erheblicher Kunstschatze geführt, die nicht in das reformatorische Programm dieser Zeit passten. Hieran nicht unerheblich beteiligt waren reformatorische Stadtordnungen, die sich unmittelbar gegen die Bildwerke in den Kirchen richteten, oder in anderen Worten definierten, was als Kulturgut in dieser Zeit akzeptabel war. Dass aus heutiger Sicht dieser Bildersturm die Vernichtung von bedeutenden Kunstschatzen bewirkte, dürfte unumstritten sein und zeigt zugleich überaus eindrucksvoll, wie die Aberkennung des Status als Kulturgut aufgrund gegenwärtiger gesellschaftlicher Strömungen zu erheblicher Vernichtung von Kulturgut führen konnte, auch wenn die Akteure mit den besten Motiven in ihrem jeweiligen zeitlichen Kontext gehandelt haben.

Die Liste entsprechender Beispiele lässt sich beliebig verlängern und kulminiert theoretisch in der Bücherverbrennung und „Entartete Kunst“-Diskussion der Nazi-Zeit und der Vernichtung von als undeutsch empfundenem Kulturgut. Allerdings muss in diesem Zusammenhang zwingend klargestellt werden, dass diese Vernichtung von Kulturgut im Kontext eines verbrecherischen Regimes und einer perversen Ideologie geschah und keinesfalls mit der gegenwärtigen Fragestellung im Bereich der Traditionsschiffahrt verglichen werden darf, bei der davon auszugehen ist, dass alle beteiligten Seiten ein positives Ziel vor Augen haben! Dennoch ist dieser Super-Gau der Geschichte des Erhaltes von Kulturgut in Deutschland im vorliegenden Kontext keinesfalls irrelevant, da er letztendlich dazu führte, das Prinzip der dauerhaften Anerkennung einmalig getroffener Entscheidungen der Anerkennung eines Objektes als Kulturgut dauerhaft zu respektieren, zum undiskutablen Prinzip im Kultursektor werden zu lassen.

So beinhaltet die Charta von Venedig (1961) nicht einen einzigen Passus, der auch nur in Ansätzen die Möglichkeit beinhaltet, einem Objekt den Status als Kulturgut abzuerkennen, weil es nicht den derzeitigen Einstufungskriterien entspricht, sondern ist vielmehr auf deren dauerhaften Erhalt ausgerichtet, ohne dafür eine gegenwärtige Bewertung als Kulturgut zum Kriterium zu machen.

Noch deutlicher wird dieses Primat in den Ethik-Standards des International Council of Museums (ICOM), die nicht nur von der entsprechenden ICOM-Sektion für Deutschland propagiert werden, sondern vor allem auch als Grundprinzipien seitens des Deutschen Museumsbundes und seiner Mitgliedsverbände anerkannt sind, d.h. prinzipiell der gesamten professionellen Museumslandschaft in Deutschland.

In diesen Standards wird eindeutig der dauerhafte Charakter der Sammlungen betont, d.h. der dauerhaften Akzeptanz einer einmalig getroffenen Entscheidung zur Aufnahme eines Objektes respektive dessen Einstufung als Kulturgut. Vereinfacht gesagt also: Einmal Museumsobjekt – immer Museumsobjekt, oder eben das klassische Museumsprimat: „Aufbewahren für alle Zeit“ (um einen Buchtitel von Lew Kopelew zu ‚missbrauchen‘). Dennoch kennen die ICOM Standards auch den Bereich der Aussonderung von Objekten aus den Sammlungen, der für die Frage der Aberkennung des Status’ als Traditionsschiff von Fahrzeugen, die derzeit als solche anerkannt sind, am wichtigsten sein dürfte. Die hier gesetzten Kriterien und Standards beziehen sich allerdings keinesfalls auf eine gegenwärtig als nicht existent empfundene historische Relevanz des Objektes, sondern es wird vielmehr nochmals der prinzipiell dauerhafte Charakter jeglicher Sammlung (und damit Anerkennung eines Objektes als Kulturgut) dargestellt und zudem explizit darauf verwiesen, dass selbst in den wenigen begründeten Fällen einer Aussonderung dieses Objektes zunächst anderen Museen angeboten werden, d.h. im Kontext der Bewahrung von Kulturgut verbleiben soll.

**W**as bedeutet dieser Zwischenruf und Hinweis auf einige Grundprinzipien des Kultursektors jetzt allerdings konkret für die derzeitige Situation der Traditionsschiffe in Deutschland?

Möglicherweise und hoffentlich könnte er heißen, dass die gesamte bisherige Diskussion über die historisch-inhaltlichen Voraussetzungen für den Betrieb eines Schiffes in der Form, in der sie von beiden Seiten geführt wurde, für den allergrößten Teil der Flotte schlicht und ergreifend irrelevant ist, nämlich dann, wenn die genannten Standards des Kulturbereiches beachtet werden. Für diese Schiffe ist die Entscheidung, dass sie Traditionsschiffe sind, bereits gefällt worden, und die Anwendung der skizzierten Grundprinzipien des kulturellen Sektors heißt schlicht und ergreifend, dass es weder den beteiligten Dienststellen, Interessenvertretungen etc., noch den entsprechenden Gutachtern, Historikern etc. zusteht, diese Entscheidung in Frage zu stellen und damit ihr gegenwärtiges Urteil über dasjenige der entsprechenden Kollegen in der Vergangenheit zu stellen, oder schlimmer noch den Kollegen der Zukunft nicht einmal mehr eine wenn auch nur theoretische Entscheidungsmöglichkeit zu überlassen.

Auch wenn wir (und d.h. in diesem Fall alle an einer solchen Entscheidung beteiligten Parteien) darin übereinstimmen würden, dass ein Traditionsschiff nicht länger ein solches sein kann, weil es gewisse Kriterien unsere gegenwärtigen Beurteilung historischer Relevanz nicht erfüllt, wäre es eben doch nur die Beurteilung unserer Zeit.

Natürlich steht es jeder Zeit zu, eine solche Beurteilung zu treffen, aber eben nicht diese über die Urteile anderer Zeiten zu erheben. In anderen Worten, bei Schiffen die derzeit noch keine Traditionsschiffe sind, werden wir weiterhin die Diskussionen führen müssen, ob sie aus kultureller oder historischer Perspektive dazu geeignet sind. Für Schiffe die schon Traditionsschiffe sind, steht uns diese Entscheidung jedoch nicht mehr zu, da sie bereits gefällt wurde und wir diese Entscheidung genauso respektieren müssen wie wir

davon ausgehen, dass künftige Generationen unsere Entscheidungen respektieren, auch wenn sie die von uns gegenwärtig angewandten Kriterien möglicherweise nicht gutheißen werden. Wenn wir diesen Konsens aufkündigen, begeben wir uns erneut auf das Niveau des Bildersturms.

**B**evor jetzt allerdings aus der vereinfachten Formel ‚Einmal Kulturgut – immer Kulturgut‘ die unmittelbare Gleichsetzung ‚Einmal Traditionsschiff – immer Traditionsschiff‘ wird, gilt es allerdings noch anzumerken, dass für ein Traditionsschiff neben der hier diskutierten Frage der kulturell-historischen Einstufung noch Kriterien wie ein nicht gewinnorientierter Betrieb etc. heranzuziehen sind, die im Falle ihrer Negierung zur Versagung einer Zulassung als Traditionsschiff führen können und müssen. Ebenso gilt natürlich auch, dass erhebliche Veränderungen an einem Schiff zu einer Versagung des bisher akzeptierten Status führen können, was aber insofern kein Abweichen von dem skizzierten Prinzip bedeuten würde, da eine solche Änderung / Umbau ein Schiff schlicht und ergreifend in der Regel so weit verändert, dass die bisherige Beurteilung als nicht mehr gültig betrachtet werden muss und damit im Prinzip dieselbe Situation besteht wie für ein Schiff, das bislang kein Traditionsschiff war. In diesen Fällen ist es die Verantwortung der derzeitigen Generation mit unseren gegenwärtigen Kriterien, darüber zu entscheiden, ob wir dem Schiff die für den Betrieb als Traditionsschiff notwendigen kulturellen oder historischen Voraussetzungen zugestehen, aber eben auch nur in diesen Fällen.

Prof. Dr. Ingo Heidbrink  
z.Z.:  
Old Dominion University  
Norfolk, VA (USA)

Quelle: PIEKFALL 102/2010 S. 42 ff