

"Museumsschiffe in Fahrt":

Restaurierungs- und Präsentationskonzepte

der Museumshäfen in Norddeutschland

Zu den reizvollsten deutschen Museumsschöpfungen des ausgehenden zwanzigsten Jahrhunderts gehören fraglos einige Museumshäfen. Sie verdanken ihre Entstehung der unermüdlichen Tätigkeit einiger weniger Kenner und Liebhaber alter Wasserfahrzeuge, die trotz heftigster Widerstände in der Öffentlichkeit seit den frühen sechziger Jahren darum gekämpft haben, außer Dienst gestellte Schiffe, ob segelnde Berufsfahrzeuge oder Dampfer, in Fahrt und somit am Leben zu erhalten

Die Enthusiasten der ersten Stunde wurden von ihren potentiellen Geldgebern ausgelacht, den Denkmalspflegern, den Stadtkämmerern oder Bankdirektoren, sobald sie dieses Thema nur anschnitten. Ich habe die Antwortbriefe der Banker an meinen Vorgänger, Walter Hävernich, gelesen, als dieser um Unterstützung für die Bewahrung eines dampfenden Ostsee-Stückgutfrachters bat. Ebenso gut könnten sie, meinten die Herren Bankdirektoren, ihr Geld gleich in die Elbe oder in die Nordsee werfen. Von ähnlichen Niederlagen wußte auch der Journalist und Schifffahrtshistoriker Joachim Kaiser ein Lied zu singen, den wir an unseren Küsten nicht ohne Bewunderung den Ewer-Papst nennen. Durch seine Bücher über den Ewer und andere Fahrzeuge, die an der Niederelbe und in den Watten der Elbmündung zuhause sind, hat er auf die letzten noch vorhandenen Schiffe dieser Art aufmerksam machen, für ihre Erhaltung Interesse wecken und so ihre Restaurierung auf den Weg bringen können.

So zermürend sich solche Kämpfe oftmals gestalteten - sie hatten auch ihr Gutes: Man stritt allein für einzigartige Objekte von hohem Rang, deren Bedeutung im Sinne maritimer Denkmäler unstrittig war. Denn nur das Ringen um wirklich überzeugende Restaurierungsvorhaben gewährleistete Aussicht auf den durchschlagenden Erfolg. So gelang es denn den wenigen unermüdlichen Protagonisten, die Mittel für überschaubare Projekte zu erlangen und diese auch durchzuführen. Weitergehende Bemühungen, über die Einzelprojekte hinaus eine überregionale Denkmalspflege zur Bewahrung des maritimen

Erbes zu etablieren, waren überhaupt noch nicht in Sicht. Als erste, eigentlich bahnbrechende Arbeit erschien 1986 das von Joachim Kaiser seit 1970 auf vielen Reisen durch Nordeuropa zusammengetragene Material unter dem Titel: "Deutsche Segelschiffe. Register über den Restbestand 1980 - 1986" als PIEKFALL - Sonderdruck. Er hatte es auch verstanden, die Alfred Krupp von Bohlen und Halbach - Stiftung von der Notwendigkeit einer Finanzierung seiner Recherchen zu überzeugen.

Es versteht sich von allein, daß diese Publikation das Interesse der an Schifffahrtsgeschichte interessierten Öffentlichkeit stimulieren mußte. Im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven kamen die Schiffshistoriker erstmals mit den Denkmalspflegern der norddeutschen Küstenländer aus der BRD zusammen, um die Frage eines staatlichen Denkmalschutzes für das erhaltenswerte maritime Erbe zu besprechen. Hier blieben Erfolge zunächst aus, weil die Denkmalspfleger ihre ohnehin begrenzten Mittel nicht auch noch zur Bewahrung schwimmender Denkmäler ausgeben wollten. Wertvoller war da die Welle von Bemühungen einzelner begeisterungsfähiger Küstenbewohner, das eine oder andere wrack-ähnliche Schiff aus Kaisers Liste zu erwerben und wieder fahrbereit zu restaurieren.

Aber was hatte die Öffentlichkeit davon? Die Ergebnisse dümpelten, über die ganze Region verteilt, als Einzelstücke, mehr oder minder geduldet, in Prielen und Nebenflüssen der Elbe, im besten Fall noch in Hamburg zwischen Schuten und Schleppern in weit abliegenden Hafengebieten herum, wo sie zum Teil nicht einmal eingesehen werden konnten. Dabei waren sich die Eigner und Freunde alter Segelschiffe schon sehr früh der öffentlichen Wirkung eines gemeinsamen Auftretens bewußt.

So geschah beispielsweise etwas ziemlich Denkwürdiges schon im Februar 1973 in einem kleinen Gasthaus bei Blankenese an der Elbe: Eine Reihe von Eignern und Freunden

traditioneller Segelschiffe fand sich - angeregt durch Joachim Kaiser - unter dem Namen "Freunde des Gaffelriggs" zusammen, allerdings ohne einen richtig deutschen Verein mit entsprechender Satzung daraus zu machen. Die ihnen allen gemeinsame, individualistische Grundprägung widerstrebte jeder bürokratischen Reglementierung. Gleichwohl verabredete man sich zu regelmäßigen Treffen, einmal im Herbst zu einer Regatta bei Glückstadt auf der Elbe und noch ein zweites Mal an Land, nämlich jeweils im Februar zu einem Wintertreffen mit großem Palaver und Vorträgen, Essen, Bier und Wein. Seit einigen Jahren findet diese Zusammenkunft regelmäßig im Museum für Hamburgische Geschichte statt. Gerade das von bis zu 300 Personen aus dem ganzen deutschsprachigen Raum sowie Gästen aus Schweden und von der französischen Atlantikküste stets sehr gut besuchte Wintertreffen wird gern für den intensiven Erfahrungsaustausch genutzt. Hier wird von geglückten Reparaturen, harten Schicksalsschlägen bei Restaurierungsaufgaben und über neue Projekte berichtet. Sogar eine eigene Zeitschrift wurde auf Kiel gelegt, PIEKFALL genannt. Die Redaktion ließ sich durch Zuruf bestimmen. Trotz einiger Fluktuationen und Turbulenzen des sich selbst ergänzenden Arbeitsstabes erfreut sich das PIEKFALL seiner guten Beiträge wegen einer ständig wachsenden Beliebtheit. Ganz gewiß sind es gerade die chaotischen Strukturen der "Freunde des Gaffelriggs", welche das gemeinsame Bestreben von jeder ehrgeizigen Vereinsmeierei und somit von jeder Krise freihalten. In jedem Fall haben die "Freunde des Gaffelriggs" auf Dauer als der erfolgreichste Werbe- träger für die Bewahrung segelnder Berufsfahrzeuge seit nunmehr zweiundzwanzig Jahren zu gelten.

Von dem stolzen Bemühen, mit den überhaupt ersten sorgfältig restaurierten Schiffen auf den angestammten Gewässern Flagge zu zeigen, bis zur Gründung eines ersten Museumshafens in Norddeutschland sollten noch einmal vier Jahre verstreichen. Im Jahre 1977 beschlossen die Hamburger Freunde, soweit sie sich inzwischen zu Eignern eines alten Gaffelschiffes aus der Berufsschiffahrt gemausert hatten, einen solchen Museumshafen - jetzt aber auf Vereinsebene - am Strand von Oevelgönne in Hamburg-Altona zu gründen. Auch diese Anregung verdanken wir Joachim Kaiser. Die Mitglieder brachten ihre eigenen Schiffe gleich mit ein und erarbeiteten eine Satzung. Diese beschrieb das öffentlich förderungswürdige Ziel, segelnde Berufsfahrzeuge

von historischer Bedeutung aufzuspüren und zu bewahren, sie angemessen zu restaurieren und in Fahrt zu halten.

Die ersten Ankömmlinge in Oevelgönne konnten in der Tat als exzellente Beispiele aus der traditionellen Küstenschiffahrt Norddeutschlands gelten. Und gerade hier deutete sich ein besonders sinnvolles Konzept an, welches der Museumshafen leicht würde erfüllen können, sofern er nur bestrebt sein wollte, eine möglichst dichte Folge einheimischer Wasserfahrzeuge von historischer Bedeutung zusammen zu bringen. Anschließend sollte es dann möglich sein, mit den passenden Schiffen die teilweise trockenfallenden Häfen an der Niederelbe - ob Barnkrug, Wischhafen oder Dornbusch, Freiburg an der Elbe, Alt-Brunsbüttel, Neufeld so gut wie Otterndorf zu besuchen.

Ebenso wichtig würde es sein, die Masten zu legen, um unter festen Brücken hindurch die Oberelbe anzusteuern, von Lauenburg aus den Elbe-Lübeck-Kanal oder gar den Hadelner Kanal von Otterndorf nach Bremerhaven zu benutzen. Der Besuch einer Werft in Gauensiek an der Niederelbe müßte trotz der festen Brücke davor ebenso weiterhin möglich sein wie die Einfahrt unter der Hohen Brücke durch ins Nicolaifleet. Diese wurde noch um 1 870 von ca. 70.000 Einheiten pro Jahr passiert - und zwar zum allergrößten Teil von segelnden Berufsfahrzeugen, von Ewern und Segelschuten, Tjalken und Torfmütten.

Ein mobiler Museumshafen! - nicht vorrangig zur Aufbewahrung alter Schiffe, sondern ebenso auch zur Entsendung der dort versammelten Schiffe durch das ganze Fahrtgebiet der Niederelbe-Region und der von hier aus befahrenen Küsten - so habe ich mir über lange Zeit das ideale Konzept für Oevelgönne vorgestellt, solange ich Vorsitzender des Museumshafenvereins dort war. Zu diesem Zweck wurden Veranstaltungen an den genannten Landeplätzen verabredet, schon um vor Ort die Erinnerung an die ehemalige Bedeutung der kleinen Häfen als Zentren des Handels, aber auch als Mittelpunkte kulturellen Lebens für die jeweiligen Dörfer und Kleinstädte an der Niederelbe wieder zu wecken.

Am Beispiel des Museumshafens Oevelgönne habe ich nur deutlich machen wollen, was ebenso für die Museumshäfen in Bremerhaven, Carolinensiel, Flensburg, Greifswald, Kappeln,

Lübeck, Rostock, Stralsund zutreffen sollte, um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen. Dort bilden gleichfalls die Wasserfahrzeuge aus der Region den jeweiligen Sammlungsschwerpunkt. Niemals und nirgendwo darf es bei der Restaurierung nur um blutleere, akademische Kriterien gehen, die sich allein auf das äußere Erscheinungsbild beziehen. Vielmehr muß eine funktionsgerechte Restaurierung im Ganzen gefordert werden. Wir wollen ja die alten Schiffe nicht nur in Fahrt halten, damit sie irgendwohin segeln können. Wir möchten sie so instand setzen, daß sie wie eh und je die ihnen jeweils angestammten Fahrtgebiete wieder benutzen können.

Wenn wir heute so nachdrücklich die Legitimation der Museumshäfen durch schlüssige Konzepte und konsequente Wahrnehmung entsprechender Restaurierungsmaßnahmen ansprechen, so einfach deswegen, weil in letzter Zeit eine inflationäre Zunahme von Traditionshäfen mit Schiffen aller Art festzustellen ist. Bisweilen werden alle Maßstäbe, die man an eine museumsgerechte Restaurierung im Sinne von Denkmalspflege und den planmäßigen Aufbau einer entsprechenden Sammlung legen müßte, vernachlässigt oder ganz aufgegeben, ohne daß man bereit wäre, auf den steuerlich günstigen Zunamen "Museum" zu verzichten. Tatsächlich würde bei Aberkennung des Museumscharakters der Verlust weiterer Vorteile drohen: Keine Hafenbehörde der Welt wäre länger berechtigt, die benötigten Wasserflächen oder Hafenanlagen kostenlos bzw. kostengünstig zur Verfügung zu stellen, sobald Zweifel an der Gemeinnützigkeit im Sinne des Wortes aufkämen. Zweifel an der Gemeinnützigkeit eines Museumshafens sind aber leider immer häufiger dort angebracht, wo die ursprünglich intendierten Konzepte und in Satzungen verankerten Ziele grundsätzlich fehlen oder zwischenzeitlich verloren gegangen sind. Dieser Sinnverlust beginnt häufig mit der Veränderung des Sammlungsschwerpunktes.

Manchen Museumshäfen sind inzwischen sämtliche Gründungsschiffe, die schon ausführlich katalogisiert waren, entlaufen, und weitere werden bequemerweise fortgeschickt, wenn der Trägerverein nur die kleinsten Schwierigkeiten mit den Schiffsmannschaften bekommt. An ihre Stelle sind gelegentlich Nachbauten getreten, die oft nicht einmal mehr Kopien einst einheimischer Schiffstypen sind. Hulken, von denen behauptet wird, daß sie sich irgendwann einmal in zauberhafte Museumsfahrzeuge verwandeln sollen, werden als

Ersatz auf die Liegeplätze der leider verlorenen oder gar vertriebenen Schiffe manövriert. Schnell kommt es dahin, daß so mancher Museumshafen mit seinen Schiffen kaum mehr ein Bild der regionalen Fahrwasserverhältnisse vermitteln kann. Man rechnet damit, daß die Landratten es nicht bemerken werden. Die werden zufrieden sein, wenn sie nur Masten und Segel sehen.

Die Verschlechterung der Sammlungsbestände zieht stets ein Absinken der Restaurierungsmoral nach sich. Warum sollte man noch auf die Einhaltung äußerlicher Gesichtspunkte achten, wenn die Anwesenheit von Hulken das Gesamtbild ohnehin geradezu niederträchtig schmälert? Warum sollte man ferner funktionsgerecht restaurieren, wenn die zufällig hier versammelten Ersatzschiffe mit dem Revier nichts mehr zu tun haben und es auch daher nicht befahren können?

Zunächst fiel uns auf, daß beim Bau neuer Schiffsmasten diese nicht mehr der Länge des Schiffes entsprachen sondern wesentlich länger wurden. So wurde die wichtigste technische Voraussetzung für ein höheres Rigg und eine größere Segelfläche geschaffen. "Blasen" und Spinnaker aus papierähnlichen, knatternden Stoffen ergänzten die yachtmäßige Ausstattung. So hoch wurden die Masten, daß bald manches Plattbodenschiff kaum mehr mit Hilfe des eigenen Jütbaums den Mast legen konnte.

Fortan wurden reizvolle Hafenplätze jenseits der festen Brücken nicht mehr angesteuert, nicht mehr die Kanäle befahren, nicht mehr die alten Landeplätze der Märkte in Hamburg besucht, die ursprünglich einmal unverzichtbar zu ihrem Revier gehört hatten. Diese Funktion wurde um einer schnöden Verbesserung der Gewinnchancen bei den beliebten Oldtimer-Regatten willen einer Beschleunigung des Seglers um jeden Preis geopfert.

Die Eigner mancher Plattbodenschiffe nahmen außerdem den Verzicht auf die Möglichkeit in Kauf, flache, trockenfallende Häfen zu besuchen, indem sie einen Kiel unter ihren Ewer oder ihre Tjalk bolzten. Solche Schiffe werden denn auch meistens nur als Wasserlinienmodelle gezeichnet, niemals aber in ihrer vollen Häßlichkeit dokumentiert. Von den Maßen werden allein die Länge und die Breite, nie jedoch der Tiefgang angegeben. Man begründet den untergebolzten Kiel mit dem Verlangen nach mehr Sicherheit

bei hartem Wetter auf See. Die so abartig veränderten Segler dürfen nun leider nirgendwo mehr auf einem Sand trocken fallen, ohne befürchten zu müssen, daß ihr schrecklich verhunztes Unterwasserschiff mit Sinken des Wasserspiegels auch besichtigt werden kann.

Gelegentlich erfahren wir, daß bei Familienreisen das ewige Bedienen der Seitenschwerter im Falle von Wendemanövern allzuviel zusätzliche Arbeit verursache und wenigstens diese durch den Anbau eines Kiels vermieden werden könne. Tatsächlich liegt in einem norddeutschen Museumshafen ein Schiff, das seine Seitenschwerter nur aus optischen Gründen erhalten hat. Die Operette wird dadurch nicht weniger komisch, daß der Eigner die Seitenschwerter fest an schweißen ließ, damit sie gar nicht erst bedient werden müssen. Es ist klar, daß in den vorbezeichneten Fällen vom jeweiligen Besitzer eine klare Entscheidung gegen die Klassifizierung seines Fahrzeugs als ein Museumsschiff zugunsten der privaten Nutzung getroffen worden ist. Die Entscheidung an sich ist, solange man sich zu ihr bekennt, legitim und ehrenwert. Sie muß allerdings auch von jedem Museumshafen respektiert werden, sobald die Frage ansteht, ob solche Schiffe in die Kernsammlung eines Museumshafens gehören oder eher in das Umfeld der Traditionseglerhäfen zu verweisen sind.

Um den Museumshäfen und Denkmalspflegeämtern, aber auch den zuständigen Hafenbehörden eine sichere Grundlage für ihre Entscheidung zu bieten, wie weit Unterstützung und Amtshilfe aufgrund eines öffentlichen Interesses gewährt werden können, müssen Register mit nachprüfbaren Angaben auf wissenschaftlicher Grundlage für solche Schiffe erstellt werden, die nach dem Wunsch ihrer Eigner als Museumsschiffe eingetragen werden sollen. Ein solches Register hat für die Niederlande kürzlich einmal Peter Jansen in einem Aufsatz entworfen, der unter dem Titel "Nationaal register Varende Monumenten opericht" in der Zeitschrift SPIEGEL DER ZEEVAART (1995, Nr. 7, page 5 - 8) erschienen ist. Eine Hamburger Gruppe von vier langjährigen Kennern der Materie (B. Mm, J. Brakker, H. Karting, 1. v. Waltershausen) hat am 29. Juni 1990 bereits ein einfaches Klassifizierungssystem entwickelt, das als Grundlage für die Entwicklung eines deutschen Registers für Museumsschiffe und denkmalswürdige Wasserfahrzeuge zu fordern wäre. Aus diesem Papier werden die wichtigsten Gedanken hier erstmals vorgelegt.

Eine Registerkommission ist zu bilden, die sich die Aufgabe stellt, mit Hilfe eines Klassifizierungssystems ein Instrument zu schaffen, welches es möglich macht, besonders schützenswürdige Substanz im Bereich maritimer Denkmäler vor Verfall und Zerstörung zu bewahren und ihre Erhaltung in der Öffentlichkeit zu reklamieren.

Hierzu gehören Berufs-, Dienst- und Sportfahrzeuge aller Art. Es wird vorgeschlagen, die Denkmalschutzkriterien in ihrer Problematik, ähnlich jener für Baudenkmäler geltenden, zu diskutieren.

Vorgeschlagen wird ein Modell für das Klassifizierungssystem:

Gruppe la

Schiffe, die in Form und Zustand original erhalten sind oder mit originalen Materialien innen und außen in den ursprünglichen Zustand zurückgebaut worden sind. Die ursprünglichen Fahrteigenschaften sind erhalten oder aber weitestgehend wieder hergestellt worden.

Gruppe lb

Schiffe wie la, jedoch wurden für den Rückbau moderne Materialien verwendet.

Gruppe 2

Der Rückbau erfolgte wie unter 1 a, jedoch nicht der Innenausbau.

Gruppe 3

Rumpf und Rigg wurden oberhalb der Wasserlinie ("im schwimmenden Zustand") in den ursprünglichen Zustand versetzt. Im Inneren und unterhalb der Wasserlinie wurden Veränderungen vorgenommen. Die ursprünglichen Fahrteigenschaften sind mit Umbau des Unterwasserschiffs verloren.

Gruppe 4

Rumpf und Rigg wurden im Sinne eines bestimmten Typus verändert, jedoch nach historischen Vorbildern.

Gruppe 5

Rumpf und Rigg sind nur nach optischen Gesichtspunkten, indessen keineswegs funktionsgerecht wieder hergestellt worden.

Gruppe 6

Schiffe mit denkmalswürdiger Bausubstanz,

deren Restaurierung öffentliche Unterstützung verdient

Sondergruppe

Neubauten, die Rekonstruktionen kulturgeschichtlich bedeutsamer Wasserfahrzeuge darstellen. Aufgrund der Tatsache, daß wegen fehlender Denkmalschutzgesetze, die auf maritime Denkmäler anzuwenden wären, zahlreiche Typen heute fehlen, können exakt durchgeführte Kopien als Modelle im Maßstab 1 : 1 im Rahmen einer Sammlung originaler Wasserfahrzeuge die museale Präsentation in wertvoller Weise unterstützen. Wir sind ganz sicher, daß die Untersuchung der in Frage kommenden Fahrzeuge nach dem hier entwickelten Modell geeignet wäre, mehr Klarheit darüber zu verschaffen, welche von diesen tatsächlich denkmals- und museumswürdig sind. Nachdem die Qualität der Fahrzeugsammlungen einmal festgestellt ist, wird auch die Beantwortung der schwierigen Frage erleichtert, welche Einrichtung wirklich als Museumshafen oder eher als Traditionshafen zu gelten hat. Diese Arbeit muß in Norddeutschland erst noch geleistet werden, wobei wir gern mit Hochachtung darauf verweisen, daß man in anderen Ländern, insbesondere in den Niederlanden, in dieser Hinsicht viel weiter gekommen ist. Wir bekennen uns zu der Notwendigkeit wissenschaftlicher Untersuchungen an den vorhandenen Beständen, um auch die Arbeit in den norddeutschen Museumshäfen wieder zu beflügeln und dem international angestrebten Niveau anzupassen.

*Prof. Dr. Jürgen Bracker Museum für Hamburgische
Geschichte
in PIEK FALL No 58 1996 S. 22 ff*