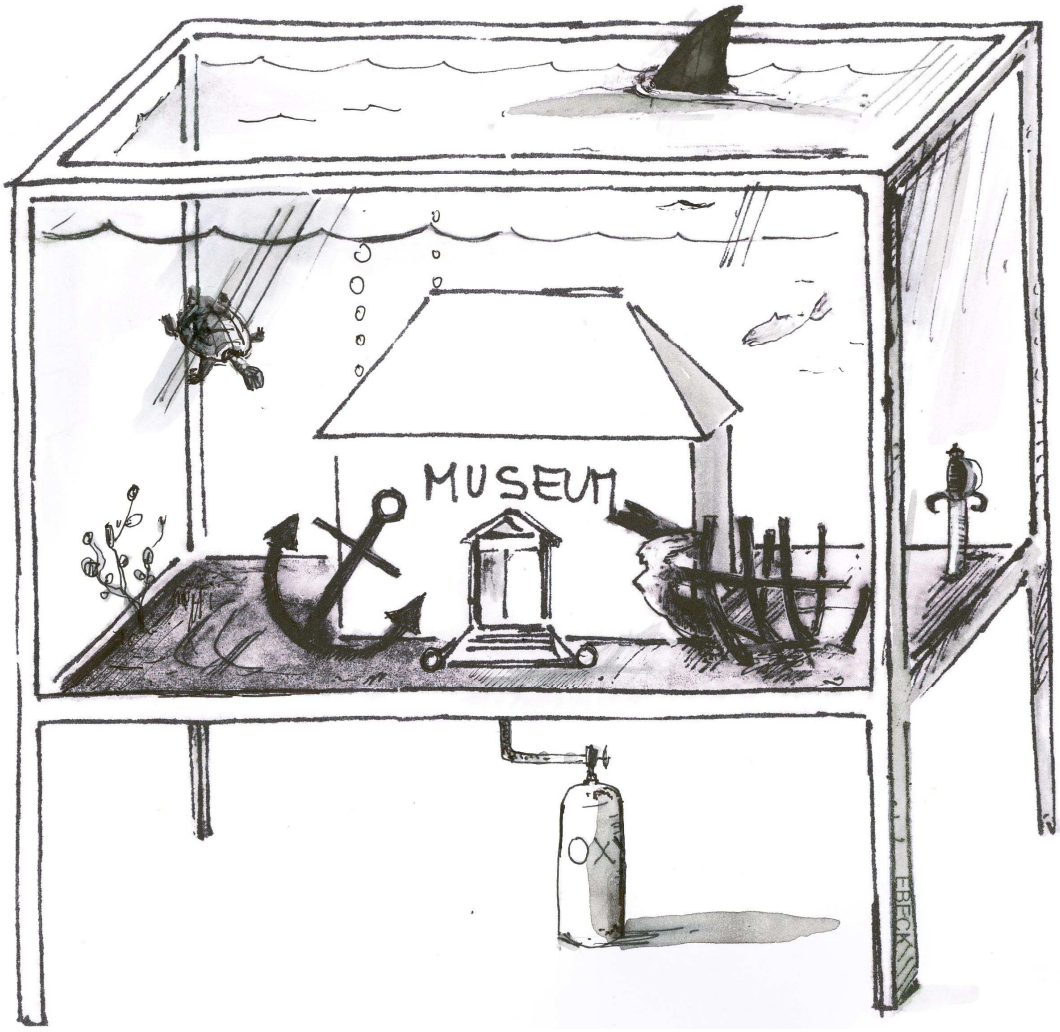
MUSEUM SØNDER JYLLAND
KULTURHISTORIE AABENRAA
SØFART - LANDBRUG - BYHISTORIE
H.P. Hanssens Gade 33 · DK 6200 Aabenraa · Tel. +45 74622645
aabenraa@museum-sonderjylland.dk · www.museum-sonderjylland.dk

Rethinking the Maritime Museum

Entwicklungen – Perspektiven – Herausforderungen
Developments – Perspectives – Challenges

Tagung / Conference, 20.-23.05.2009
Aabenraa & Flensburg

Abstracts



www.rethinking-the-maritime-museum.eu

FLENSBURGER SCHIFFAHRTS MUSEUM

Flensburger Schiffahrtsmuseum
Schiffbrücke 39, D-24939 Flensburg
Tel.: +49/(0)461/85-29 70, Fax: +49/(0)461/85-16 65
E-Mail: schiffahrtsmuseum@flensburg.de
www.schiffahrtsmuseum.flensburg.de

Prof. Dr. Norbert Fischer, Universität Hamburg:
Zur symbolischen Rekonstruktion des Maritimen im Kontext regionaler Identität – Fallstudien an der Nordseeküste · The symbolic reconstruction of the Maritime in the context of regional identity – Case studies at the North Sea coast

Das maritime Erbe wird auf symbolischer Ebene in der Küstenlandschaft an der Nordsee immer stärker sichtbar und produziert mit seiner besonderen Aura eine regionalspezifische „Küstenidentität". Zu seinen Elementen zählen – neben den fast allgegenwärtigen Ankern – Wrackteile, Schiffsschrauben, Steuerräder, Duckdalben, Stackpfähle, Schleusentore sowie nicht zuletzt Seezeichen, wie Bojen und auch Leuchttürme. Es sind Bausteine einer inzwischen vielfältig aufgefächerten und weit vorangeschrittenen Rekonstruktion des Maritimen. Meist an zentralen Schauplätzen zu lokalisieren, zelebrieren sie mit ihrer maritimen Patina eine identitätsstiftende Aura als besondere Form der regionalspezifischen Aneignung von Vergangenheit. Diese Form der Rekonstruktion funktioniert vor Ort, weil sie auf historisch gewachsene Deutungen innerhalb tradierter Lebenswelten aufbaut und weil sie einen Konsens über die zu verwendenden Chiffren herstellt: „Deutungen müssen sich, soll die Selbstinterpretation einer Regionalkultur auch Sinn produzieren, auf die sozialkulturellen Muster eine Region beziehen."[1] Dies soll an Hand von Fallstudien erläutert werden. So zielt beispielsweise die „Maritime Landschaft Unterelbe" als Leitprojekt der Metropolregion Hamburg darauf ab, in der maritimen Möblierung der Landschaft das kulturelle Erbe ins öffentliche Bewusstsein zu rücken und als regionales Spezifikum darzustellen. In diesem bundesländerübergreifenden Projekt (Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen) werden einzelne maritime Elemente einheitlich klassifiziert, beschildert und netzwerkartig miteinander verbunden: durch einheitliche Wegweiser, Erläuterungstafeln und Routenbeschreibungen. Ein anderes Fallbeispiel betrifft die Inszenierung des maritimen Erbes im Land Wursten (Unterweser), unter anderem durch die Translozierung des Leuchtturms Oberfeuer Eversand und die Hafengestaltung. Weitere, jeweils fotografisch dokumentierte Beispiele stammen aus Nordfriesland, Ditmarschen, Butjadingen und Ostfriesland. Diese Entwicklung ist zu analysieren im Kontext einer seit Jahren zu konstatierenden Konjunktur des Begriffspaares „Region" und „Identität". Sie fällt in eine Zeit, in der sich gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Koordinatensysteme rasch verändern oder gar auflösen. So erscheint die Aneignung der maritimen Geschichte und Kultur auf symbolischer Ebene – mithin die „Rekonstruktion" einer maritimen Identität – nicht zuletzt als kulturkritisch-kompensatorische Reaktion auf einen von vielen als bedrohlich empfundenen Wandel.

[1] Armin Flender/Dieter Pfau/Sebastian Schmidt: Regionale Identität zwischen Konstruktion und Wirklichkeit. Eine historisch-empirische Untersuchung am Beispiel des Siegerlandes. Baden-Baden 2001, S. 25.

Torkil Adsersen, Handels- og Søfartsmuseet, Kronborg:
What makes an artefact maritime? Thoughts about contemporary collecting in maritime museums

The Danish Maritime Museum is in a process of total renewal. The museum moves from the historic sorroundings in the Kronborg Castle to a brand new museum built around one of the docks at the old shipyard in Elsinore. The new museum will contain about 3000 square meters for exhibitions, which is about 3 times more than in the existing museum. Our intention is to build a new museum with new approaches to the maritime history. Therefore we have to reconsider our collections and our concepts of what artefacts we can regard as maritime. In this paper I will present some of my considerations about the existing collection and what we need to collect to give a new approach to the maritime history.

Dr. Sonja Kinzler, Universität Bremen:
Schiffsmodelle als Sammlungsgruppe · Ship models as a collections group

Schiffsmodelle sind sehr beliebte Ausstellungsstücke in maritimen Museen. Oft werden Sie jedoch nur zur Illustration einzelner Narrative oder dem Metanarrativ der Entwicklung der Seefahrt verwendet. Häufig steht zudem das dargestellte Schiff so sehr im Vordergrund, dass die BesucherInnen über Alter, Herkunft, Verwendungszweck oder den Erbauer des Modells nichts erfahren. Das ging und geht mit deutlichen Lücken in der musealen Dokumentation der Modelle einher: Auch sind einige übergreifende Forschungsfragen sind noch nicht geklärt – so weiß man beispielsweise sehr wenig über die berühmten Elfenbeinmodelle des 19. Jahrhunderts. Der Vortrag plädiert für eine Wertschätzung der Modelle als eigenständige Objektgruppe mit spezifischem Quellenwert. Er stellt zudem Möglichkeiten der Typologisierung der Modelle zur Diskussion, wie sie in der englischen und niederländischen jüngeren musealen Forschung zum Tragen kamen: Können etwa die Bezeichnung „Seemannsmodell" oder „Hobbymodell" sinnvoll sein? Der Beitrag ist zugleich ein Bericht aus der Praxis: Er bezieht sich in vielen Beispielen auf den 2008 aufgearbeiteten Kieler Sammlungsbestand.

Literatur:

- Norman Napier Boyd: The ship model. Her role in history, Woodbridge 2000.
- Henk Dessens, Elisabeth Spits: Schepen in het klein. Geschiedenis en typologie van het Nederlandse scheepsmodel, Zutphen 1998.
- Sonja Kinzler: Schiffsmodelle. Die Sammlung des Kieler Stadt- und Schifffahrtsmuseums, Dößel 2008.
- Brian Lavery, Simon Stephens: Ship models. Their purpose and development from 1650 to the present, London 1995.

Anne Dombrowski, Flensburger Schiffahrtsmuseum:
Mobile Berufswelt: Zu Hause an Bord? Überlegungen zur Re-Kontextualisierung maritimer Sachkultur · Mobile world of work: At home on board? Considerations for the re-contextualisation of maritime material culture

Die Seefahrt war und ist im 20. Jahrhundert (erneut) tief greifenden, technisch bedingten Wandlungsprozessen ausgesetzt, welche die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder nachhaltig beeinflusst haben und noch weiterhin beeinflussen. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum plant einen Ausstellungsbereich zum technischen Wandel der Seefahrt im 20. Jahrhundert, der den Alltag an Bord von Handelsschiffen vor dem Hintergrund jener Wandlungsprozesse zum Gegenstand hat. Eine gewachsene Sammlung technischer Artfakte ist vorhanden und soll für den geplanten Ausstellungsbereich aufgearbeitet werden.

Dem Konzept liegt ein erweitertes Technikverständnis zugrunde, das Technik aus kulturwissenschaftlicher Perspektive betrachtet und präsentiert. Kulturwissenschaftliche Technikforschung geht einerseits von den technischen Objekten und dem direkten Umgang mit ihnen durch die Akteure aus und fragt andererseits nach dem Einfluss der Technik auf die Gestaltung ihres Alltags. Die konkrete Bedeutung und Erfahrung, die Wahrnehmung und Bewertung von Technik, ihr „Sitz im Leben" (Thomas Hengartner) stehen im Mittelpunkt dieser Betrachtungsweise. Von Interesse ist Technik dabei nicht nur in Gestalt technischer Neuerungen und Umbrüche, sondern gleichermaßen auch als selbstverständlich gewordener Bestandteil der Lebenswelt. Technik manifestiert sich nicht in Maschinen und Apparaturen allein, sondern trägt mitunter sehr subtile Züge und ist nicht notwendigerweise an die materielle Existenz der Dinge gebunden, sondern muss in ihrem technischen Charakter erst offenbar werden. Technik ist Artefakt und Phänomen zugleich.

Es gilt also danach zu fragen und genau hinzusehen, wo und wie welche Technik(en) auf den Schiffsalltag einwirken und was dies für den Beruf der Seeleute bedeutet. Der geplante Ausstellungsbereich wird ganz wesentlich auf lebensgeschichtlichen Interviews mit Seeleuten und ehemaligen Seeleuten aus mehreren Generationen basieren, die als Experten der Seefahrt und Zeitzeugen des technischen Wandels ernst genommen werden.

Vesa Lepisto, Heureka – The Finnish Science Centre, Helsinki: Ships and the Sea. An Interactive Maritime Science Centre Exhibition

Background

Heureka the Finnish Science Centre has been open to the public since 1989 – so we are celebrating our 20 years anniversary in 2009. Since the opening over 5,3 million people have visited Heureka.

The idea of making an exhibition about navigation at Heureka originate in the 1990s. However – it took over 10 years before we could find place for it in our exhibition timetable map. Normally Heureka produces one 600 sqm exhibition per year and the exhibition project last 3 years.

Producing interactive exhibitions

When starting to design and plan an exhibition we normally take 1-1,5 years period when we just study the theme of the exhibition and make contacts to experts related to it. These experts exist in the universities as well as in companies and authorities. For example when starting to plan the S&S exhibition one of the first contacts we made was The Maritime Museum of Finland.

In the second phase of project we decide the main themes of the exhibition, the key exhibits and the project budget. I will show some exhibit budgets and exhibition funding schemas in my presentation.

Our design philosophy relies very much on interesting and attractive user interfaces. Normally we also make prototypes of the key exhibits to make sure our visitors understands what we try to tell them and to confirm that they are also capable to use the exhibits as intented. I will show some examples about designing different kind of exhibits.

In the third phase of the project we build up the exhibits. Before the final production decisions we have made budgets for every exhibit and calculated our human resources for the production. We have our own workshop with 8 technicians but because of the tight timetables and some special expertise needs in many cases we also use outsourcing quite a lot. The final erection of the exhibition last only 2 weeks (that's the timeframe the exhibition hall is ready for the erection before deadline).

Ships and the Sea – some exhibits

Port of Heureka

Steer different types of ships in Heureka's coastal pool. Try to steer from harbour to harbour along the fairways by observing the navigation marks. Exhibit consist of a pool about 50 sqm and three "bridges" (driving stations). In the pool there are some navigation marks and a few wharves as well. The aim of this exhibit is to be the landmark of the exhibition. But it also generates a lot of fun for our visitors and they learn that steering a ship is different compared to driving a car for example. You have to make decisions in good time beforehand to be able to steer without collisions.

Do you know your navigation marks?
Test how well you know the navigation marks. On the floor there is a group of navigation marks and You should try to go through the route without lighting up any red lights.

The idea for this exhibit we found out during our preliminary studies when we asked the visitors of Heureka some basic facts and feelings related to the maritime theme. We found out that nearly nobody knows the navigations marks even if most of them have seen them when sailing or going to Estonia or Sweden by a car ferry.

Reachstacker simulator
Step into the cabin of a reachstacker and start the simulator. Your task is to move a container from the pile of containers onto a truck. After you have finished your task, you will receive feedback on how well you succeeded.

The idea of this exhibit is to tell visitors which kind of work today there is to be done in the modern harbours and which kind of equipments are needed. Previously the harbours were more or less open for people to go and watch but today they are closed spaces (for security reasons) and people don't know what happens inside a harbour.

Dive to a shipwreck
Get into diving position and press the button to start your dive to the wreck of the Vrouw Maria. The diving guide will tell you about the wreck and its various parts during the video presentation.

The idea of this exhibit is to tell about marine archaeology as well as one of the most important shipwrecks among Finnish waters. To make the experience more fascinating to our visitors we build up a sort of "diving simulator" which brings visitors close to the feeling diving by themselves to a wreck. Exhibit points out that by using a special type of user interface the experience can be more memorable and attractive than just a presenting a video on the screen.

I will show a lot of images on my presentation about these exhibits and some others I think are good (or bad) examples.

Dr. Heike Ritter-Eden, Deutsches Sielhafenmuseum Carolinensiel:
Das Deutsche Sielhafenmuseum und seine Dauerausstellung „Maritimes Handwerk" · The German Sielhafenmuseum and its permanent exhibition "Maritime Craftsmanship"

Die Sielhäfen an der deutschen Nordseeküste sind zwischen dem 16. und 19. Jahrhundert bedeutende Handelsorte. Zur Blütezeit der Segelschifffahrt können im 1729 gegründeten Carolinensiel bis zu 1500 Schiffsbewegungen registriert werden. Die Segler befahren die gesamte Nordsee, die Ostsee, das Mittelmeer, das Schwarze Meer und einige sogar den Atlantik bis nach Südamerika. An den Häfen siedeln sich Schiffer, Kaufleute, Arbeiter und verschiedene Handwerker an. Das Handwerk lebt von den Anforderungen, die Schifffahrt und Handel stellen: Bootsbauer, Schiffsschmiede, Reepschläger (Seiler), Blockmacher, Segelmacher, Takler und Böttcher rüsten die Frachtsegler für ihre Fahrten aus und stellen das Material für Verpackung und Lagerung der Güter zur Verfügung.

Die „Alte Pastorei", eines der vier historischen Museumsgebäude an der Westseite des Hafens, widmet sich dem Thema Schiffbau und Handwerk. Besondere Attraktivität erhält dieser Ausstellungsbereich durch die Restaurierungsarbeiten an den museumseigenen historischen Schiffen auf dem Außengelände: dem Kutter GEBRÜDER und der Tjalk IMMANUEL. Die neue Dauerausstellung in dem nun ausgebauten, ehemaligen Getreidespeicher stellt die maritimen Handwerksbetriebe an einem Sielhafenort vor.

Bei der Konzeption steht die Konzentration auf die wichtigsten Objekte im Vordergrund. Werkstattinszenierungen, wie sie in der alten Handwerksausstellung im Groot Hus aus den 1980er Jahren bestanden hatten, sind aufgelöst. Sechs Gewerke (die Schiffsschmiede befindet sich in der unteren Halle) sind auf farbig abgesetzten Themeninseln in offener Form präsentiert. Werkzeuge sind in den jeweiligen Arbeitsablauf integriert. Dieser ist didaktisch und gestalterisch so aufbereitet, dass sich der Besucher die Zusammenhänge selbst erschließen kann, ohne viele Texte lesen zu müssen. Die Texte beschränken sich auf kurze Thementafeln, die in die einzelnen Berufe einführen, und auf wenige Objektgruppentexte. Objektbeschriftungen tauchen nur dort auf, wo sie zusätzlich nötig sind. Lebensgroße Figuren, die typische Arbeiten vorstellen, kleine Inszenierungen und Filmsequenzen helfen, die Arbeitsabläufe zu erfassen. Außerdem werden die Besucher zum Anfassen und Mitmachen eingeladen: Beim Bootsbauer durchschreiten sie ein Spantenmodell, sie lernen wie man Knoten knüpft, öffnen beim Segelmacher kleine Kisten, die Arbeitsmaterialien -und geräte enthalten und ziehen beim Blockmacher Sandsäcke mit Hilfe eines Flaschenzugs in die Höhe. Die Filmausschnitte kann sich der Besucher an einer zentralen Medienstation (Kino) noch einmal im Zusammenhang ansehen. Für Kinder zieht sich eine eigene Informationsebene durch die Ausstellung. Hier beschreibt der Klabautermann (das Maskottchen des Sielhafenmuseums) mit flotten Sprüchen kurz, worum es geht. Durch den gezielten Einsatz von Scheinwerfern und Leuchtstoffröhren werden Raum und Exponate besonders hervorgehoben.

Die Ausstellung wird von den Besuchern sehr gut angenommen. Die Einträge in das Gästebuch heben die offene Präsentation und die Mitmach-Angebote hervor: eine Ausstellung zum „Anfassen" und „Begreifen"!

Berit Johannsen, Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (tash), Kiel:
Die Bedeutung des maritimen Erbes für die Tourismusstrategie des Landes Schleswig-Holstein · The significance of maritime heritage for the tourism strategy of Schleswig-Holstein

2004 wurde bei der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein eine kulturtouristische Vermarktungskampagne gestartet mit dem Ziel, die Wahrnehmung der Vielfalt und Vielseitigkeit der kulturellen Angebote Schleswig-Holsteins im eigenen Land sowie bundesweit zu steigern. Um diese Vielfalt gezielt vermarkten zu können, wurden vier kulturtouristische Profilthemen entwickelt, unter denen jeweils die wichtigsten Einrichtungen zusammengefasst wurden: Das maritime Erbe, Schlösser, Gärten und Herrenhäuser, Künstlerreisen und Kultur auf Kindernasenhöhe. Über die folgenden vier Jahre wurde jedes Thema mit jährlichen Schwerpunktmaßnahmen gesondert vermarktet. Das maritime Erbe besitzt hierbei für ein Bundesland mit zwei Küsten das höchste Alleinstellungsmerkmal und damit eine herausragende kulturtouristische Bedeutung: Hierzu zählt unter anderem die Stadt Flensburg mit ihrem historischen Hafen, dem Schifffahrtsmuseum und der Museumswerft, ebenso die Schifffahrtsmuseen in Husum und Kiel, die Hansestadt Lübeck, das Wikingermuseum Haithabu, der Nord-Ostsee Kanal sowie die zahlreichen Museen und historischen Segel- und Dampfschiffe, die die wechselvolle Geschichte des Landes zwischen den Meeren widerspiegeln. Die künftigen Ziele für die landesweite touristische Vermarktung sind daher eine Bündelung und Bewertung der bereits bestehenden Angebote, eine touristische Produktentwicklung sowie die redaktionelle Aufbereitung des Themas zur Einbindung in die landeweite Zielgruppenvermarktungsstrategie der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein.

Dr. Peter Danker-Carstensen, Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock:
Das Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum im IGA Park ·
The Rostock Shipbuilding and Maritime Museum at the IGA Park

IGA Park und Schifffahrtsmuseum
Im Dezember 2001 wurden mit einem Beschluss der Rostocker Bürgerschaft die Weichen für eine Zusammenführung beider Teile des Schifffahrtmuseums an einem gemeinsamen Standort in Rostock-Schmarl gestellt. Dieser Beschluss wurde im März 2002 noch einmal bekräftigt, in dem es hieß, „das neue 'Schifffahrtsmuseum Ostsee' wird die Abteilung Schiffbaugeschichte auf dem Traditionsschiff einschließlich der Freilichtausstellung und ein landseitig zu errichtendes Gebäude mit der Abteilung Schifffahrtsgeschichte umfassen." Seit 2004 erfolgte schrittweise die Integration des Museum in die IGA Gesellschaft und in das Nachnutzungskonzept für den nun IGA Park genannten Standort. Für das Museum inklusive der Außenanlagen und der Museumsobjekte stehen auf dem IGA-Gelände ca. 14.300 m² sowie entsprechen Schiffsliegeplätze zur Verfügung. Eine großzügige und attraktive Gestaltung des gesamten Museumsareals erhöht den Freizeit- und Erlebniswert für die Besucher. So wird durch die maritim-historische Bummelmeile mit originalen Arbeitsschiffen, sowie Ausstellungen über Seezeichen, Ankern, Schiffspropellern sowie ausgewählten Geräten des Schiffbaus den Besuchern vielfältiges Wissen über alle Gebiete des Schiffbaus und der Schifffahrt vermittelt.

Entwicklungsziele des Museums
Im Entwurf für das „Mittelfristige Entwicklungskonzept für die Museen der Hansestadt Rostock vom Januar 2005 heißt es zur Entwicklung des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum: „Aufgrund der Bedeutung dieses Museums für die Hansestadt Rostock wird empfohlen, das Profil, den Standort und die Rechtsform neu zu überdenken. Zielstellung für das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum muss sein, dem schriftlich formulierten Anspruch eines überregional wirkenden Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums Ostsee auch in Praxis, Gestaltung und Marketing vor Ort gerecht zu werden. Eine Entscheidung zu einem Alternativgebäude, das die konzeptionelle Zusammenführung der beiden Museumsteile des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums ermöglicht, ist schnellstmöglich herbeizuführen."

Schifffahrtsmuseum und Maritimer Tourismus
Die Entwicklung des Museums ist eng verknüpft mit dem Nachnutzungskonzept für den IGA Park. Das Entwicklungskonzept des Parks ist fortzuschreiben und kommunalpolitisch abzusichern. Ausbau und Erweiterung des Museums in Richtung eines „Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Ostsee" können sich ergeben, wenn zukünftig die bestehenden Kooperationen mit anderen Museen und Institutionen im Ostseeraum ausgebaut und neue Kooperationspartner im Bereich der maritimen Beziehungen und der Seeschifffahrt gefunden werden. Auch aus touristischer Sichtweise bietet der Standort Rostock mit seinem relativ hohen Anteil von skandinavischen Besuchern für eine solche maritim-historische Kultureinrichtung gute Entwicklungschancen. Die Konstellation von Museum auf dem Traditionsschiff, dem Freilichtmuseum einschließlich der Schwimmenden Objekte und dem notwendigen Ausstellungsgebäude bietet die Chance, das Schifffahrtsmuseum zu einem attraktiven Publikumsmagneten Rostocks und darüber hinaus zu entwickeln.

Rainer Prüß, Wirtschafts- und Kulturkonzepte, Flensburg:
Historischer Hafen Flensburg · Historic Port of Flensburg

Am Westufer des Flensburger Hafens entstand innerhalb der letzen 25 Jahre ein einmaliges Ensemble fahrender historischer Segel- und Dampfschiffe, einer lebendigen Museumswerft und einem Schiffahrtsmuseum: Der Historische Hafen Flensburg. Hier werden alte Schiffe restauriert, gebaut und gefahren.

Vor der Altstadtkulisse der „Küste" mit ihren historischen Gängen und Höfen ergibt dies einen Einblick in die Seefahrts-, Arbeits- und Lebenskultur, der in dieser Kombination und im Zusammenhang mit den dazu entwickelten maritimen Klein- und Großveranstaltungen auch in europäischem Kontext einzigartig ist.

Egal ob alleine, in der Familie oder in der Gruppe, ob beruflich oder in der Freizeit – wer sich für alte Schiffe interessiert, kann sich hier stunden- oder tagelang aufhalten und auf spannende Entdeckungsreise gehen, kann auf dem „Kapitänsweg" einen Tag im Leben eines Segelschiffskapitäns nachvollziehen, kann Dampfer oder Segelschiff fahren, oder einfach das knarrende Holz, den Geruch von altem Tauwerk und die Atmosphäre historischer Seefahrt genießen.

Das bestehende Angebot des Historischen Hafens Flensburg bedient zwei Aspekte: Zum einen geht es um die Darstellung von maritimer Geschichte. In einer Partnerschaft von privater Initiative und öffentlicher Trägerschaft werden maritime Objekte der Geschichte erhalten und der Öffentlichkeit präsentiert. Dies geschieht auf eine Weise, die mit öffentlichen Mitteln und Methoden allein nicht zu bewältigen wäre. Um ernstzunehmend Geschichte zu präsentieren, braucht es abgesicherte und überprüfbare Konzepte und klare Vorgaben für die Sammlung und Präsentation. Die lebendige Präsentation ist nicht Selbstzweck, sondern erfüllt gesellschaftliche Aufgaben im Sinne der Entwicklung von Persönlichkeit und Gemeinschaft: „Wer verstehen will, warum die Verhältnisse so sind, wie wir sie heute vorfi nden, muss die Vergangenheit verstehen".

Zum anderen treffen Präsentationen maritimer Geschichte auf ein weit verbreitetes Interesse. Sie befriedigen neben geschichtlichem Interesse auch ein romantisches Bedürfnis. Dampfer und braune Segel stehen für Abenteuer und Fernweh. Gesucht werden adäquate Bilder und Szenerien. Dieses ist wesentlicher Teil des Publikumserfolges maritimer Sammlungen. Diese Mischung aus beiden Quellen – einer historisch informativen und einer romantischen – bildet die Ausgangsposition der zukünftigen touristischen Marketingstrategie und Entwicklung des Historischen Hafens Flensburg.

Dörte Münstermann, Lauenburger Elbschiffahrtsmuseum:
Schiffe in Fahrt erhalten: Keine Aufgabe für Museen? · Keeping ships in motion: No task for museums?

Die Argumente Historische Fahrzeuge in Fahrt zu erhalten, reichen vom Liebhaber alter Schiffe, der auch einen Nutzen aus seinem investierten Vermögen haben möchte (sei es Spaß oder Geld), über eine hohe Publikumsattraktivität sich real bewegender Fahrzeuge und Maschinen bis zum Erhalt von Fähigkeiten der Bedienung historischer technischer Einrichtungen und stehen den klassisch konservatorischen Ideen, dem fortschreitendem Verschleiß durch Nutzung und einer ständig nötigen Anpassung an technische Sicherheitsrichtlinien gegenüber.

Für den Betrieb in Fahrt spricht vor allem, dass Objekte ab einer gewissen Größe nicht mehr „einfach so" dem Wirtschaftskreislauf entzogen und einfach „archiviert" werden können, so dass sich zwangsläufig eine wie auch immer geartete Nutzung ergeben muss. Die aus der technischen Umsetzung veränderter Ansprüche an das Schiff resultierenden Probleme und entsprechenden Sicherheitsauflagen einerseits und den Ideen eines möglichst oder scheinbar originalgetreuen Erhalts der Fahrzeuge andererseits sind zwar bekannt, werden aber nicht adäquat wissenschaftlich behandelt.

Die Auswahl der Fahrzeuge, die in Betrieb erhalten werden, wird auch weniger durch wissenschaftlich gestützte Erwägungen als durch spontane Sympathie bzw. die Angebote auf dem entsprechenden Markt gesteuert. Dazu bestimmen die anzuwendenden Sicherheitsvorschriften mit ihren Definitionen, Bau-, Ausrüstungs- und teilweise auch immanenten Betriebsvorschriften nicht nur welches Schiff; sondern auch, wie es erhalten werden kann.

Jedoch ist das allgemeine öffentliche Interesse an dieser Art der historischen Schifffahrt anerkannt und durch die Empfehlungen der Recommendation „Maritime and Fluvial Heritage" (2000/1486) des Europarates dokumentiert. Darauf aufbauend ist europaweit durch verschiedene Sicherheitsvorschriften ein juristisch erlaubter öffentlicher Betrieb der historischen Schiffe gewährleistet, so dass ein breites Spektrum an Fahrzeugen von privat erhalten und trotzdem öffentlich präsentiert werden kann. Der aktive Betrieb historischer Schiffe in privater Hand spielt eine wesentlich größere Rolle als der durch Museen.

Das Zusammenwirken von öffentlichem Interesse , marktgerechten Großveranstaltungen, dem typischen Käufer-/Eigner-Interesse und der Rechtssituation ergibt das Bild einer „historischen Flotte", die ein stark verzerrtes Abbild einer historischen Vergangenheit zeichnet. In diesem Spannungsfeld entsteht ein weites Aufgabenfeld für die Schifffahrtsmuseen.

Christopher Paperitz, Gemeinsame Kommission für Historische Wasserfahrzeuge (GSHW), Hamburg:
Traditionsschiffe in Fahrt. Wer sind die Akteure, auf welche Art und Weise agieren sie? · Traditional ships in motion. Who are the participants, how do they act?

Einführung

- Was versteht man unter Traditionsschiffen?
- Spektrum von Traditionsschiffen (Größenbereich, Typen)
- Welche Funktion haben Traditionsschiffe (Aspekte zu - Erhalt historische Substanz, Eigner/Betreiber, Behörden, Stammbesatzungen, aktive/passive Gastbesatzungen, Soziale Projekte, Völkerverständigung, Öffentlichkeit)
- Investitionsvolumen eines Umbaus (Beispiele)
- Erscheinungsfelder von Traditionsschiffen (Häfen, Museumshäfen, Festivals, Seebereich, internationale Regatten, Freizeitgestaltung, Ehrenamt)

Akteure

- **Eigner und Betreiber von Traditionschiffen**
  - Privatpersonen, Vereine, Stiftungen u.ä., Museen, öffentliche Träger

- **„Gemeinsame Kommission für Historische Wasserfahrzeuge" (GSHW)**
  Interessenvertretung und Fachgremium für Schiffssicherheit, und Besatzungsqualifikationen auf Traditionsschiffen
  - Zusammenarbeit mit Behörden (Bundesverkehrsministerium, Seeberufsgenossenschaft)
  - Nationale Sicherheitsrichtlinie (Entstehung, Folgen, Zukunftsaussichten)
  - Konkrete Probleme der Traditionsschiffe innerhalb der Zulassungspraxis (Abgrenzungsfragen zur Berufsschifffahrt, Historischer Anspruch contra Sicherheits- und Komfortansprüche)
  - Zusammenarbeit mit der Kulturszene

- **„European Maritime Heritage" (EMH)**
  Internationaler Dachverband für maritimes Erbe
  - Maßgeblich bei Entwicklung eines europäischen „Memorandum of Understanding" - (MoU) für Traditionsschiffe.
  - Fachgremium Safety Council: Einflussnahme auf das internationale Regelungsgefüge zum maritimen Erbe.
  - Kulturarbeit im Cultural Council, z.B."Charta von Barcelona".

- **„Sail Training International" (STI)**
  Dachverband Sail Training Associations.
  - Entwicklung verschiedener Vorgaben zu Tallschips und Ausbildungsfragen.

Rainer Prüß, ehemals Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V. (AGDM):
Der Erhalt historischer Wasserfahrzeuge als Selbstverpflichtung · The preservation of historic vessels as self-commitment

Zur Problematik „Historisches Wasserfahrzeug" im Sinne der Richtlinie der deutschen Traditionsschiffe. Es geht hier nicht um die wissenschaftliche Verwendung dieses Begriffes, der ist im der Tat sehr komplex. Es geht mir um einen bestimmten Kontext in dem dieser Begriff verwendet wird, nämlich um die rechtliche Relevanz dieses Begriffes in seiner Anwendung für die Erteilung von Privilegien. Diese Privilegien werden in Deutschland zunächst erteilt für die Erhaltung von historischer Substanz.

Dass in diesem Sinne viele unserer Eigner bemüht sind, den Wettlauf mit dem Verfall zu gewinnen ist offensichtlich. Dass viele auf dem Weg sind, aber das selbst gesteckte Ziel noch lange nicht erreicht haben, ist auch bekannt und zu beobachten. Wenn aber ein Eigner die historische Substanz über Jahre hinweg nicht erhält, sondern sich genau auf den entgegengesetzten Weg begibt, dann haben wir es hier nicht mit einer Selbstverpflichtung zum Erhalt zu tun, sondern mit wahrnehmbarer „offen-sichtlicher" Vernichtung von historischer Substanz. Dafür mag es vielfältige private oder geschäftliche Gründe geben. Das bleibt auch jedem rechtlich unbenommen, wenn nicht der Denkmalsschutz die Hände darüber hält. Hierfür aber noch staatliche Privilegien zu erteilen, stößt auf mein Unverständnis als Bürger dieses Landes, denn die Privilegien werden erteilt um Substanz zu erhalten, nicht um sie zu vernichten.

Dr. Heidbrink (Deutsches Schiffahrtsmuseum) spricht im Sinne dieser Problematik über die „Art des Umganges... oder die Philosophie seines Eigners und Betreibers". Und er schlägt vor: „Ein denkbarer Ansatz könnte es sein, daß anstelle eines von außen angelegten zu überprüfenden Maßstabs eine von innen kommende freiwillige Selbstverpflichtung tritt. Diese könnte anders als eine Anforderung von außen durchaus das Verhalten eines Eigners / Betreibers umfassen. Sobald solch eine Selbstverpflichtung ausgesprochen ist, kann auch von außen verifiziert werden, daß der Umgang mit dem Schiff nachhaltig unter diesen Kriterien erfolgt. Ein derartiges Verfahren hätte den Vorteil, daß Schiffe die bei einem der bisherigen Definitionsansätze nahezu zwangsläufig aus dem Kreis der historischen Wasserfahrzeuge herausfallen würden, weiterhin zu dieser Gruppe gehören könnten, sofern mit ihnen adäquat umgegangen wird."

Dies genau ist der Punkt, der für ein solches Verfahren spricht: „...sofern mit ihnen adäquat umgegangen wird..." Bei einer Selbstverpflichtung des Eigners kann auch von außen verifiziert werden, dass der Umgang mit dem Schiff nachhaltig unter den Kriterien des Erhaltes erfolgt. Unsere Kritik an einigen wenigen Schiffen besteht eben genau darin, dass ein jahrelanger gegenteiliger Umgang beobachtet wurde. Da laufen dann „privilegierte" Schiffe, bei denen nach jahrelangen massivsten Eingriffen fast nichts mehr von der historischen Substanz übriggeblieben ist. Dies steht jedem frei. Hier wird aber genau der Weg beschritten, für den nach unserer Auffassung der Gesetzgeber keine Privilegien geschaffen hat.

Es gibt einen zweiten Grund für eine mögliche Privilegierung: Dies betrifft die Ausbildung für das Bedienen historischer Wasserfahrzeuge. Es betrifft die Weitergabe tradierter Kenntnisse, ohne die historische Wasserfahrzeuge nicht bewegt werden können. Sie sollen aber bewegt werden, um sie zu erhalten, und sie sollen natürlich

auch in Fahrt gezeigt und erlebt werden. Schiffe, auf denen solche Ausbildung erfolgt, müssen nicht unbedingt historische Fahrzeuge sein. Es können auch andere Fahrzeuge sein, wenn denn das traditionelle Handwerk hier vermittelt werden kann. Sie sind aber nicht deshalb schon „Historische Wasserfahrzeuge" und sollten auch in der Öffentlichkeit nicht so benannt werden. Wir sind gegen Etikettenschwindel. Es demotiviert die, die sich um die Erhaltung von Historischen Wasserfahrzeugen bemühen und vermittelt einen falschen Eindruck von Geschichte. Sie könnten trotzdem Privilegien erhalten, aber unter anderen Voraussetzungen. Denn hier kann Selbstverpflichtung zum Umgang mit historischer Substanz nicht zur Grundlage der Privilegierung gemacht werden. Die Voraussetzungen für eine Privilegierung solcher Fahrzeuge sollte der Gesetzgeber mit der GSHW klären.