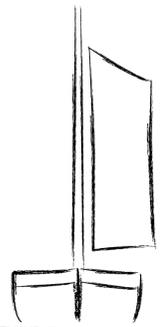


Museum für Kahnschiffbau und Haffverkehrsgeschichte in Eggesin – Ein Plädoyer für eine neue Museumskultur

Maik-Jens Springmann,

mit Entwürfen von Alexander Fehre, Sarah Philipp, Nicolai Schütz und Sebastian Koch.



A historical museum offers the great chance to reflect the cultural symptomatic of a region. Besides our inventory work a desiderate of this reflection was evident. The so-called "Haffkahn" is the symbol of the maritime transfer during the industrialisation in the Stettin Lagoon. Besides this the "Haffkahn" determined the maritime infrastructure in general. The paper describes the new conception of the museum - a "Haffkahnmuseum" based on three fundamentals: a. the immobile variant in the town of Eggesin b. the mobile variant through the reconstruction of a ship as a floating museum, and c. the museum in the landscape by exhibiting maritime monuments in the surrounding of the museum.

Denkmalschutz ist Umweltschutz für das Biotop des Menschen.

(Gottfried Kiesow)

Die Renaissance der Retrospektive – Eine Einführung

Das Stettiner Haffgebiet ist eines der letzten, vergleichsweise wenig veränderten maritimen Refugien an deutscher Ostseeküste.

Über Jahrhunderte prägte die Interaktion von Mensch und Meer die kulturelle Identität am Stettiner Haff. So hat sich der Mensch, seit er am Haff siedelte, mit dem Gewässer auseinandergesetzt, und das auf verschiedenste Weise. Er baute Pfahlburgen, Bollwerke, schließlich befuhr er es, um Handel zu treiben und betrieb Fischfang, um sich zu ernähren. Diese Wechselwirkungen waren so vielfältig und – wie man aus Migrationsbewegungen ableiten kann – so einschneidend, dass wir heute von einer einzigartigen *Maritimen Kulturlandschaft* sprechen, die sich aus der Tausende Jahre währenden Interaktion von Mensch und Meer im Haffgebiet ableitet.

Auf heutige Zeit kapriziert, erfuhr auch dieser Aspekt durch die touristische Nutzung des Gebietes in DDR-Zeiten eine Würdigung. Die Wiedervereinigung bewirkte einen merklichen Bruch dieser Tendenz. Kulturelle Identitäten sind nur noch teilweise bemerkbar, darüberhinaus zeitigten kosmopolitische Ansätze im Tourismusverhalten der ehemaligen DDR-Bürger einen Rück-

gang des Urlauberaufkommens im Besprechungsgebiet. Inzwischen wendet sich jedoch das Blatt, und die Deutschen erleben ihre heimatliche Natur wieder mehr als Teil ihrer Identität, ihrer persönlichen Geschichte. Daheim in Deutschland zu bleiben assoziiert hier mit Sicherheit auch ein Stück zu Hause sein – wenn auch entfernt vom heimatlichen Wohnort. In einem gewissen Maße geht das mit einer Renaissance einer Retrospektive einher. Die Menschen wollen die Geschichte der Naturveränderung erfahren – was nichts anderes als eine Art Wiederentdeckung der Kulturgeschichte meint. Insofern ist hier ein Gegenteil zum schnellen *excitement* bemerkbar. Deutsche Urlauber im eigenen Land sind somit weniger nur auf ein Ad-hoc-Erlebnis aus, sondern wollen ihnen vertraute, gewachsene Strukturen erleben – vertraut sein kann nur mit Geschichte zu tun haben. Mag sein, dass dies grundlegend mit einem Generationswechsel zusammenfällt. Die Nachkriegsgeneration wollte und musste nach vorne schauen, der Blick zurück war oft auch verbunden mit persönlicher Familientragödie, oft auch verbunden mit Migration, hier ein anderes Wort für Heimatverlust. Ein ähnlicher Trend zeitigt sich in der Arbeitswelt von heute, die Mobilität erwartet, mit der oft Heimatverlust zusammengeht. Dies ist ein Trend, der sich in der Architektur genauso zeigt wie in der Ernährung. Die Menschen wollen wieder Häuser, die ihrer Identität eine Hülle geben und mehr sind als nur *Baumarktarchitektur*, die energieeffizient warm hält, vor Re-

gen schützt und scheinbar modern-individuell daherkommt. Die Menschen wollen wieder Mittel zum Leben (Lebensmittel) statt Sattmachern! Die ökologische Landwirtschaftsbewegung versteht sich somit aus Verfassers Sicht auch als Renaissance einer Retrospektive, so, wie auch Bauen und Anbauen (im Sinne von Lebensmitteln) in der Vergangenheit eng miteinander harmonierten.

Identität ist auch solch ein *Lebensmittel*, und woanders wird sie mikrokosmischer determiniert als im Museum selbst. Viel zu wenig bemerkten wir in unserer Sozialisierungserfahrung in den letzten Dekaden, dass Identität oft und vielmehr ein gesellschaftliches Phänomen ist – was per se wieder auf eine kulturlandschaftliche Synapse unserer Sozialisierung abstellt – und so mit Sicherheit irgendwann zu einer Gegenbewegung zur Globalisierung führen muss. Die Beliebigkeit des individuell Besonderen wechselt hinsichtlich eines kollektiven Alleinstellungsverständnisses, welches insofern kulturlandschaftlich bestimmt ist, als es das Kondensat einer tausendjährigen Interaktion mit der Natur, bezogen auf eine spezielle Region, darstellt. Das mag absehbar die Bayern- und Skandinaviehäuser aus unserer Kulturlandschaft entfernen und den Blick auf heimatische Natur und damit Architektur lenken. Sprache geht so mit Landschaft einher und erzählt – durch deren Häuser – bildhaft dreidimensional Geschichte einer Region. Architektur ist somit artifizielle, aber dennoch archaische Erhebung, makrokosmischer Dialekt einer Landschaft. Man bedenke, dass die ersten Häuser Grubenhäuser waren, ihr Pendant in der Bergwelt die Höhlen. Fachwerkhäuser wurden mit Lehm aus der nächsten Grube ausgefacht, das Holz schlug man im angrenzenden Wald.

Ein *Heimatmuseum* muss darum mikrokosmische Herberge und Schutzraum für den materialisierten Dialekt einer Landschaft sein. Hier ist Geschichte nicht austauschbar, sondern unverwechselbar: Der Mikrokosmos im Museum als Plädoyer für die ganz persönliche Geschichte, *aufgeschichtet* über viele Zeiten, *Stories*, die zur *History* wurden. Ein Museum bedient nicht nur die Zeit sondern auch den Raum, wenn es die Kulturlandschaft mit einbezieht.

Zurückkommend auf das Gebiet um das Stettiner Haff muss festgestellt werden, dass dieses heute nicht durch seine besonderen kulturellen

Sehenswürdigkeiten und touristischen, in ein besonderes Naturerlebnis eingebetteten Attraktionen bekannt ist, sondern vor allem durch Arbeitslosigkeit und Abwanderung. Und zwar die Abwanderung gerade der Klientel jener Berufsgruppen, die für die damalige, kulturelle Inwertsetzung des Gebietes standen.

Doch gerade der Deutschland-Tourismus hat eine besondere kulturelle Note. Während – bewusst etwas plakativ formuliert – der südlich reisende Urlauber vor allem geistige Entspannung bei Sonne, Meer und Wind sucht, will der in Deutschland verbleibende oder nach Deutschland fernreisende Urlauber oftmals auch ein kulturell qualitativvoll in Szene gesetztes Ambiente erleben. Hier weist eine kurze Analyse des kulturellen Angebotes im Untersuchungsgebiet auf ein wesentliches Desiderat hin.

Kulturelle Attraktionen im Besprechungsgebiet stehen oft für sich alleine, haben kaum eine Anbindung an die Kulturlandschaft, aus der sie sich ja eigentlich entwickelt haben sollten. Der Eindruck eines kulturlandschaftlich homogen entwickelten Gebietes kann beim Touristen damit schwerlich entstehen. Ein Museum kann aber gerade Landschaftsbezug befördern, quasi eine Art Urlaube für den Urlauber.

Es mutet geradezu tragisch an, wenn man 8000 Jahre Siedlungs- und Kulturgeschichte in Heimatmuseen auf einen ausgestellten Hobel, Fischer-netze und ein besticktes Kissen reduziert sieht.¹

Darüber hinaus tritt das Besprechungsgebiet in Wettbewerb mit unmittelbar nächstgelegenen und etablierten Urlauberzentren wie den Inseln Usedom und Rügen. So befinden sich auf Usedom neben den reichsten Gemeinden Deutschlands an der Seeseite auch die ärmsten am Stettiner Haff. Das Stettiner Haffgebiet kann sich nur behaupten, wenn es die Verantwortlichen verstehen, die Besonderheiten des Untersuchungsgebietes herausarbeiten zu lassen, sie entsprechend ins Bild zu setzen, zu vernetzen und zu bewerben. Dies wirkt jedoch schnell aufgesetzt, wenn man an der *kulturlandschaftlichen Symptomatik*² einer Region vorbei agiert.

Des Weiteren gehört das Umland des Haffes zu einer schützenswerten Landschaft. Aus dieser Tatsache entwickelten sich Nationalparkkonzepte, deren Umsetzung in der Vergangenheit proble-

¹ Vgl. hierzu auch den Beitrag zum virtuellen Kuratoriumsdienst LAVICU des Lagomar-Netzwerkes.

² Eisel, 1982.

matisch war, da Synergien von Natur- und Kulturtourismus wenig hinterfragt werden. Aus dieser Problemstellung ergab sich die Idee des Verfassers, eine neue Art von Museum zu entwickeln, welche unterschiedliche Aspekte einer maritimen Kulturlandschaft – auf ein spezielles Thema ausgerichtet – zusammenführt.

Eine einschlägige Studie wurde vom Landkreis Uecker-Randow und der Stadt Eggesin finanziert, erste praktische Schritte wurden mit Hilfe des Lagomar-Netzwerkes unternommen.

Maritime Kulturlandschaft als Aspekt eines Museums

Landschaft, die uns umgibt, ist durch menschlichen Einfluss schon seit Jahrhunderten aus dem Naturzustand zur Kulturlandschaft mutiert. Jene Qualitäten zu entdecken, die bestimmte Kulturlandschaften hervorbrachten, darf also als eine besondere Herausforderung verstanden werden, da diese Qualitäten, wenn auch versteckt, allgegenwärtig sind.³ Wenn wir die Auseinandersetzung mit der Natur als einen Rhythmus verstehen, so prägte der Naturrhythmus vom Werden und Vergehen auch den Lebensrhythmus des Menschen an der Küste; und folgt man z.B. seinen kultischen Hinterlassenschaften, hat dieser Rhythmus eine andere Ausprägung erfahren als im urbanen und ländlichen Binnenraum.

Man darf davon ausgehen, dass jene Interaktion zwischen Mensch und Meer eine andere war als bei den landseitig ausgerichteten Kulturen.

So war der Rhythmus der ländlich-agrarisch geprägten Kulturlandschaft durch die Gleichförmigkeit der Bodenbearbeitung und deren jahreszeitlichen Zyklus geprägt.

Den maritimen Rhythmus dagegen prägten – neben dem plötzlichen Einfluss des Fremden⁴ – die besonderen klimatischen Bedingungen an der Küste (z.B. Golfstrom), die Veränderung der Landschaft durch Transgression und Regression sowie die saisonal bedingten Fischfangperioden.

Die Menschen mussten anpassungsfähiger sein und fanden sich so ständig im Grenzbereich unterschiedlicher kultureller Einflüsse und sich oftmals kurzfristig wandelnder geographischer Räume. Seehandelsorte und Hafenstädte als multikulturelle Räume⁵ sind durch die Jahrhunderte bededte Zeugnisse der bemerkten differenzierten Interaktion in der Lagune. Das prägte eine einzigartige maritime Kulturlandschaft.

Diese definiert sich gerade durch ihre Vielschichtigkeit, die aber dann doch einen beispiellosen, einzigartigen Charakter einer Landschaft nachzeichnet, den wir mit einer *kulturlandschaftlichen Symptomatik*, die durch den Austausch mit anderen Landschaftsformen bestimmt wird, kennzeichnen.

³ s. Domzal in diesem Band.

⁴ Ellmers, 1993, S. 271-277.

⁵ s. auch Beitrag zu frühmittelalterl. Siedlungen in diesem Band.



Abb. 1 + 2

Links die maritim-topografische Situation in vorindustrieller Zeit mit Randow und Uecker. Rechts die gleiche Situation nach der Industrialisierung mit dem zum größten Teil verlandeten, Eggesiner See.

⁶ s. für das Frühmittelalter Springmann in diesem Band.

⁷ s. Beitrag Kellner, Dorka, Valentien in diesem Band.

Die Intensität der Interaktion determiniert die Spezialität und Verschiedenheit von Kulturlandschaften gleichermaßen.

Die Kohärenz von Natur und Kultur als Bedingungsfaktoren wirkt im Besprechungsgebiet nachhaltiger als im Binnenraum. Die Besonderheit der Interaktion darf man auch als Bewegung verstehen, Bewegung von Menschen, die sich über die Grenzen von Kulturlandschaften austauschten. Wie darf man sich diesen Austausch am Haff vorstellen, wo der Mensch eine besondere Rolle einnahm und wo das Meer das Medium dieses Austausches, ein Verkehrsweg ersten Ranges war, der diesen Austausch zwischen Kulturlandschaften erst ermöglichte?⁶

Wirtschaftsfaktor Kulturtourismus

Die Geschichte zeigt auf, dass es immer strukturschwache und strukturstarke Regionen gab. Letztere waren wegen ihrer oftmals besonderen infrastrukturellen Bedeutung, ihrer Lage an wichtigen Umschlagplätzen des Handels, der wirtschaftliche Kern des Landes. Nun befindet sich ein Kern unbenommen menschlicher Einflussnahme in der Regel in der Mitte. Auch wenn Politiker dieser biologischen Perspektive gerne trotzen und zumindest wirtschaftliche Kerne in die geografische Peripherie ohne entsprechendes Umland – quasi die Zellohülle – verlegen wollen, scheint ihre Perspektive auch wirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten zu widersprechen. Zwar schaffen sie Autobahnverbindungen und so genannte Logistikcenter, doch nach Jahren und so manchem eher verfloßenen als eingefloßenen Millionenbetrag stehen sie enttäuscht da, so klug als wie zuvor und traurig, dass sich die Zellohülle um den implantierten Kern nicht entwickelte.

Dem steht nur scheinbar entgegen, dass auch so genannte Randbereiche in früherer Zeit eine wirtschaftliche Bedeutung hatten und ihre Bewohner ernährten. Um in einem weiteren Bild zu sprechen, kann man ja eigentlich nur das *entwickeln*, was irgendwann schon einmal *aufgewickelt* war. Diese Regionen industriell beleben zu wollen, hat den Erfahrungen zufolge wenig Aussicht auf Erfolg. Ist die Verarmung dieser peripheren Regionen damit ohne Alternative? Vielleicht heißt es hier ein Stück in die Vergangenheit zu schauen, um ein Stück Zukunft vorweg nehmen zu können.

Die sich aus der kulturlandschaftlichen Ansprache determinierende touristische Ambition kann ein wesentlicher Tragpfeiler einer auch wirtschaftlichen Belebung sein. Tourismus – und das ist längst kein Geheimnis mehr – ist einer der boomenden wirtschaftlichen Märkte.⁷ Doch auch dieser Markt will sinnträchtig entwickelt werden, wenn er sich die Kulturlandschaft erschließen will.

Dies kann nur geschehen, indem das genutzt wird, was schon vorhanden ist. Also in erster Linie das, was sich aus einer Jahrhunderte langen Interaktion als Kondensat einer entsprechenden kulturlandschaftlichen Filterung ergab und was noch seinen materiellen und immateriellen Nachlass findet. Die Möglichkeit der Teilhabe des Touristen an solch einer Interaktionserfahrung, respektive an der Entwicklung einer geschlossenen homogenen Kulturlandschaft, kann zu einer spannenden Kulturreise für ihn werden, die Teile seines Urlaubes nachhaltig ausfüllt. Bei dieser Reise ist punktuell quasi in einer Vorortschau zu eruieren, welche besonderen Informationen in der Landschaft auszumachen sind. Letzten Endes also herauszuarbeiten, welche Besonderheiten und Attraktionen an einzelnen Orten – eingebunden in ein holistisches System für das ganze Haff – anzutreffen sind.

Verkehr als Bindeglied von Tourismus und Kulturlandschaft

Abgelegene Räume wie das Besprechungsgebiet sind nur durch Verkehr wirtschaftlich zu beleben und touristisch nutzbar. Diese Besonderheit verschärft sich noch in Haffgebieten, da eine größere Wasserfläche – das Haff – die Orte in der Kul-



Abb. 3

Die EMMA, heutiges Exponat des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bremerhaven, wurde 1929 in Pölitz (heute Police) bei Stettin gefertigt und fuhr den größten Teil ihrer Dienstzeit im Stettiner Haff.

turlandschaft trennt. Insofern ist Verkehr – respektive der seegetragene – das Bestimmungselement, Orte und Konzepte wirtschaftlich miteinander zu verbinden. In diesem Kontext steht auch der Tourismus als existentieller Wirtschaftszweig im Haffgebiet. Daraus entwickelte sich eine ganz besondere kulturlandschaftliche Symptomatik, die durch seegetragenen Verkehr und Nahrungserwerb geprägt war. Dieser Tatsache ist es geschuldet, dass sich neben der bestimmenden Fischerei eine ganz besondere Art der „Transportkultur“ in den Haffen, so auch im Stettiner Haff, entwickelte. Als Verkörperung für diese Kultur steht der Haffkahn (s. Abb. 3).

Exempel Kahnschifferei

Wenn auch ein schwieriges Unterfangen, so versuchte man doch, auch diese entlegenen Kulturräume wirtschaftlich zu entwickeln. Besonders im Zuge der Industrialisierung bekam der seegetragene Verkehr seine besondere wirtschaftliche Dimension – verbunden mit dem Landschaftsgebrauch durch die Nutzung des Raseneisenerzes und dessen Verhüttung und der Erschließung von Tonlagerstätten für die Ziegelproduktion. Die damit einhergehende Infrastruktur war notwendig, um die aus der Landschaft entnommenen Produkte ins Binnenland und über See abzuführen – die Vernetzung von See-, Haff-, Fluss- und Landverkehr machte diesen Transport besonders effizient.

Das Studium dieser Verkehrseigenheiten macht auf eine besondere Problematik aufmerksam, da See- und Binnenraum ganz unterschiedliche Symptomatiken in der infrastrukturellen Erschließung zeitigen – denn genau diese beiden Räume werden durch Haffe verbunden. Insofern halten Haffe kulturlandschaftlich so genannte „Zwitterfunktionen“ als Verbindungssysteme vor, da in früherer Zeit Landtransport viel zu aufwändig schien. Bei den alten, heute oftmals noch üblichen Fischereitechniken ähnelte die Tuckerfischerei im Haff – als eine Form der Schleppnetzfisherei – eher den Techniken, die auf See ausgeübt werden; das Setzen von Aalreusen dagegen weist eher auf binnenländische Fischereitechniken hin. Noch prägnanter sind die Verkehrskonzepte, die die erworbenen Rohstoffe und daraus gewonnenen Veredelungsprodukte wie Holz, Ziegel und Raseneisenerz über See und über Flüsse in den Bin-

nenraum verbrachten. Dies prägte ganz besondere Schiffstypen, die anfänglich teilweise wie die Seefahrzeuge gesegelt werden konnten, aber dennoch wie ihre Pendants in der Binnenfahrt flachgehend und in der Größe den zu bereisenden Flüssen angepasst waren. In der Regel wurden sie getreidelt oder später geschleppt.

Das Museumskonzept – von der Attraktion zur Information

Auf diese ganz besondere Note einer kulturlandschaftlichen Symptomatik weisen heute kaum noch Informationen hin, und wenn, sind diese wenig anschaulich. Aber gerade dieses oben beschriebene Netzwerk von Produktion und Transport war bestimmend für das Besprechungsgebiet. In dieses Netzwerk war der größte Teil der Bevölkerung mit eingebunden. Aus Orten wie Eggesin und Liepgarten rekrutierten sich viele Betreiber von Kähnen. Die Transportunternehmen waren als Familienbetriebe organisiert, d. h. Frauen fuhren auf den Schiffen mit, was eine besondere soziale Facette hervorbringt. In Liepgarten bestritt zur Wende vom 19. zum 20. Jh. jeder Dritte seinen Lebensunterhalt mit der Kahnschifferei. Eine Befragungsaktion im Rahmen der Recherche zu einer Monografie machte auf die z. T. verlegten Informationen aufmerksam.

Vielen Menschen in der Region sind eine Kahnschiffertradition und die Besonderheiten dieser für die eigene Familiengeschichte nicht bewusst. Dennoch sind diese Traditionen für die kulturlandschaftliche Bestimmung des Stettiner Haffes eminent, auch was die generelle Veranschaulichung der Bedeutung von Verkehrskonzepten für das Besprechungsgebiet angeht. Kahnschifferei als Museumskonzept eignet sich somit vorzüglich, die Verbindung zu den dem Haff nachgeordneten Räumen zu versinnbildlichen und Interaktionen mit anderen Landschaften erlebbar zu machen. Verkehrskonzepte erlebbar zu machen, ist mit herkömmlicher Geschichtsvermittlung via statischer Informationsdarstellung nur begrenzt möglich – Bewegung determiniert Verkehr. Die Darstellung dynamischer Prozesse mit statischen Methoden stößt durch die unterschiedlich bedienten Ebenen an ihre Grenzen. Dies deutet auf die Notwendigkeit eines Menschen bewegenden, museal mobilen Konzeptes hin. Was ist damit gemeint?



Abb. 4
Großfinowmaßkahn RUTH
auf der jährlichen Segelregatta für historische Lastensegler auf dem Müggelsee bei Berlin.

Die museale Aufarbeitung von Kahnschifferei als Schwerpunkt kann zum einen die Entwicklung des Haffes als durch Kahnschifferei industriell belebten Raum aufzeigen, zum anderen die generelle Bedeutung von Verkehr, respektive Schifffahrt und Schiffbau für den Besprechungsraum allgemein vorhalten.

Diese Aufarbeitung muss mit Tourismusangeboten sinnträchtig vernetzt sein. Für die Mobilität zwischen den Attraktionen spielt der Verkehr in dem hier bemerkten, ganzheitlichen Konzept als Verbindungselement von Regionen und Orten eine wichtige Rolle. Insofern weist die museale Umsetzung des Konzeptes – eingebettet in eine touristische Strategie – im Falle der musealen Aufarbeitung der Kahnschifferei schon per se auf eine gewisse Synergie hin, die man nutzen sollte. Die Darstellung von Verkehrskonzepten in der Vergangenheit kann somit den Besuchern und Einheimischen die Entwicklung eines ganzen Naturraumes zu einem unverwechselbaren Kulturraum aufzeigen. Dies beinhaltet durchaus Chancen, die Verschneidungsmechanismen von Natur und Kultur als museales Konzept gemeinhin aufzuarbeiten. Damit ergeben sich zwangsläufig und allgemein Schnittstellen zu anderen touristischen Konzepten des Naturtourismus.

Die Darstellung von Verkehr und die Nutzung des diesem innewohnenden Konzeptes bieten damit exzellente Möglichkeiten, das Besprechungsgebiet im Rahmen eines ganzheitlichen *corporate design* zu entwickeln. Hier sind nachfolgende Aspekte eines solchen Konzeptes zu erfassen und zu veranschaulichen:

1. Die Besonderheit des Fahrtgebietes (Natur- Kulturlandschaft, respektive Wassertransport)
2. Die Verbindung von See- und Binnenraum
3. Die Bedeutung von Bewegung als Konzept.

Letzter zuvorderst: Aspekt Nr. 3: Bewegung als Konzept. Gerade bezüglich des dritten Aspektes dürfen touristische Inwertsetzungen von Schifffahrt und Schiffbau als museales Konzept den Bezug zur Bewegung trotz der am Ort dargestellten Informationen nicht vermissen lassen. D. h. die Information muss beweglich oder wenigstens z. T. beweglich dargestellt und vermittelt werden. Statische Informationsweitergabe mittels konservativer Posterausstellung ist ganz allein für die

Darstellung dynamischer Prozesse, wie schon w.o. anfänglich erwähnt, nicht ausreichend.

Dieser Tatsache tragen Museen des Verkehrs oft dadurch Rechnung, dass sich der Besucher im Rahmen von so genannten *Eventisierungskonzepten* (Eisenbahnmuseen bieten einen kleinen Ausflug mit einer Draisine an, Luftfahrtmuseen integrieren Flugsimulatoren in die Ausstellungen) gedanklich oder tatsächlich – quasi mit Ortsveränderung – bewegen kann. So bieten Museen neben dem Ort der Aufbewahrung – der Sammlung von materiellen Hinterlassenschaften – und ortsverbundener Darstellung der Information die Verbindung der Information mit *Bewegungskonzepten* an.

Schiffahrtsmuseen haben oft Museumsschiffe in ihre Ausstellungskonzepte „verankert“ oder pflegen enge Beziehungen zu Traditionsschiffahrtsgesellschaften. Statische Information erfährt somit noch eine dynamische Komponente – man versucht, die Besucher wenigstens aufs Schiff als Ort der Bewegung zu bringen; manchmal auch via innovativer Informationstechnologie, wie Abb. 5 zeigt.



Abb. 5
Die Möglichkeit, virtuell an Bord zu gehen und sein Schiff fest im Griff zu haben, macht den wirklichen Nimbus des Seefahrenden aus - ein Mythos, dem sich auch im Deutschen Technikmuseum Berlin keiner entziehen möchte. Dort kann man als Steuermann/-frau sein Schiff in die Elbe-Mündung navigieren.

Eine Steigerung ist, mit Geschichte quasi unterwegs zu sein: Eine solche in Hinsicht auf die Kahnschifferei wohlbekannt und mit entsprechender Reputation versehene Gesellschaft ist die *Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft zur Erhaltung und Förderung historischer Binnenschifffahrt e.V.*, die mit dem Berliner Maßkahn RENATE ANGELIKA ein schwimmendes Museum bereedert.⁸

Mit dieser ehrenamtlichen Perspektive und durch die Einbindung des in Ueckermünde beheimateten und von dem ehemaligen Kahnschiffer Hans Albert van der Heyden geleiteten *Clubs der Fahrrenleute*, könnte auch für die Eggesiner Einrichtung eine so genannte „Verheimatung“ des Museums gegeben sein. Aus diesen Gremien herleitbare externe, ehrenamtliche Expertise ist essentiell für das hier besprochene Museumskonzept.

Das dem Verkehr innewohnende Fundament – die Bewegung – wird somit auch in der Umsetzung des Konzeptes genutzt, man verlässt also eine gewisse Verbindungsebene nicht. Dieses Konzept soll in der Erarbeitung eines Haffkahn-museums in Eggesin Grundlage der Überlegung sein. So wird neben einer starren, statischen musealen Vorortperspektive – bis dato vorgesehen in einem auszubauenden Bahnhofsgebäude in Eggesin selbst – ein mobiles Museumskonzept in Form eines von einem Dampfschlepper gezogenen Haffkahnes als schwimmendes Museum entwickelt. Dies ermöglicht es, eine politisch getrennte, aber ehemals homogen entwickelte maritime Kulturlandschaft gemeinsam mit Polen konzeptionell und wertschöpfend zu entwickeln.

Historischer Schleppzug

»Stettiner Haff«



Historyczny holownik

»Zalew Szczeciński«

Weiter sollen in der Landschaft befindliche Informationen zur Verkehrsgeschichte in das Museumskonzept als Außenbereichsdarstellungen integriert werden.

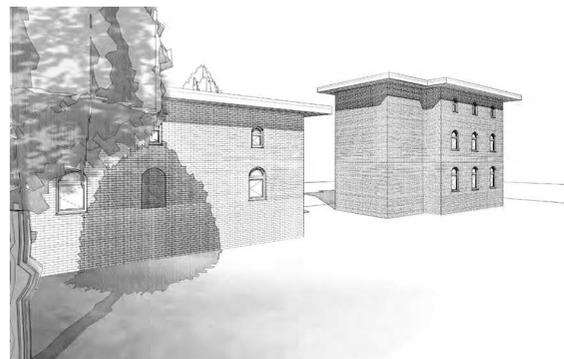
Dazu sollen Wasserfahrzeuge unterschiedlichster Provenienz – die als Wracks im Besprechungsgebiet durch Verfasser bereits inventarisiert und bearbeitet worden sind –, Navigationszeichen sowie historische Wasserwege in einen logistisch erlebbaren Kontext zum Haffmuseum in Eggesin gebracht werden und z.B. durch Beschilderung, Führungen, PDA-Anwendungen, Boottrips etc. erlebbar gemacht werden. Mit der Universität Rostock, Institut für Informatik, und dem IT Sciencecenter in Putbus ist eine PDA-unterstützte Guidetour zu diesen Außenbereichen als eigenständiges Projekt geplant – quasi als ein *Museum in der Landschaft*, zu dem man nur durch Bewegung gelangt.



» Geschichte am Fluss «

Eine virtuelle Zeitreise

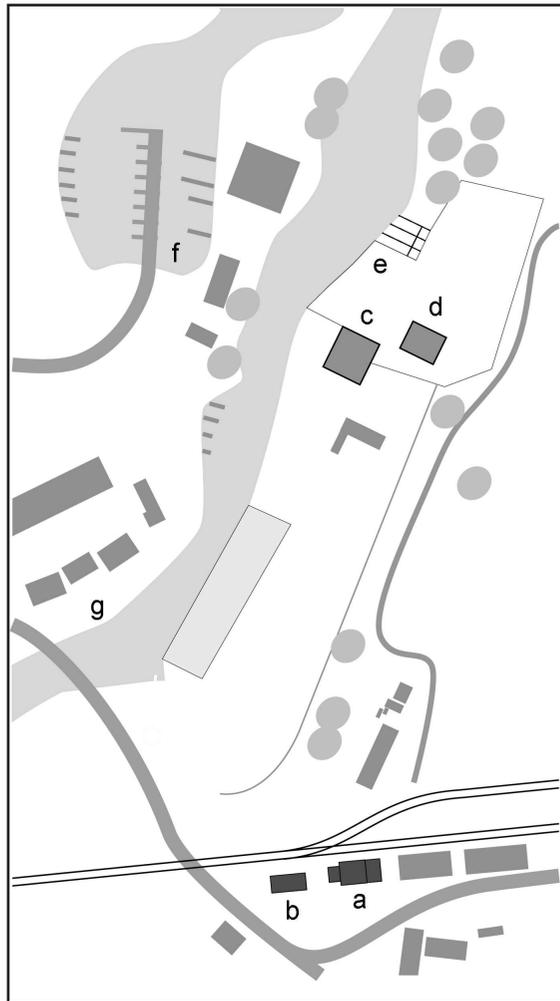
Dies ermöglicht auch Aspekt Nr. 2: Die Bedeutung der Kahnschifferei und der Orte an den Flüssen für die Verbindung von Binnen- und Seeraum. Eine Exemplifikation dieses Kontextes bietet sich für Eggesin topografisch geradezu an. Die Nutzung des avisierten Bahnhofsgebäudes direkt am Fluss mit museal-didaktischer Ausweisung der infrastrukturellen Verknüpfung des Bahntransportes bietet dafür eine gute Möglichkeit. Darüber hinaus war Eggesin in Vergangenheit Etappe und damit Mittler für den Kahntransport von Ziegeleiprodukten und Raseneisenerz zu den Verhüttungsbetrieben in Torgelow und weiter die Uecker stromaufwärts (s. Abb. 1 + 2).



⁸ Deren Vorsitzender Herr Röper sieht den Aufbau eines Haffkahn-museums und die Nutzung eines Kahnes als museal bewegliche Einrichtung in Eggesin als sinnvolle Ergänzung der Berliner Aktivitäten.

Abb. 6 + 7 (oben u. links)
Wichtig ist eine gemeinsame Verkaufsstrategie der drei Säulen des Museums in Form eines *Corporate Design*.

Abb. 8
Jetziger Zustand Bahnhofsgebäude
(nach Nicolai Schütz).

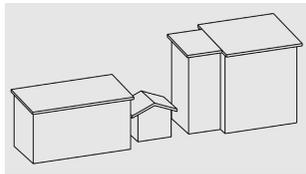


Viele dieser Räume sind heute kaum noch als ehemalige, der Küste nachgeordnete Wasserfläche bemerkbar. Auch hinsichtlich des Stettiner Haffgebietes sind diese Verlandungsbewegungen erfasst. Der ehemalige, nacheiszeitliche Haffstausee, der sich bis in die Gegend um Löcknitz erstreckte, ist z. T. bewusst melioriert worden. Am Eggesiner See, unweit des Museums befindlich und per Wanderweg zu erreichen, ist diese Landschaftssituation leicht vom Museum aus per Kamera-Liveschaltung darstellbar (Abb. 2). Wo man noch bis in die Frühe Neuzeit im Schriftgut Wasserverkehr und Fischerei vermerkt, ist heute sumpfige und trockengelegte Landschaft. Diese interessanten Veränderungen des Naturraumes und deren Einfluss auf die Besiedelung sind museal-didaktisch ein spannender Exkurs, welcher die Frage von Natur- versus Kulturraum als heutigen Re- und Diskurs in einer Retrospektive geführt begreift – und auf die heutige Naturparkdiskussion bezogen natürlich auch vice versa. Da die Naturlandschaft hinsichtlich Begradigung von Flüssen und Küstenverläufen etc. eine nachhaltige Veränderung erfuhr, zeigt dies für das Thema Kahnschiffbau in einem kulturlandschaftlich orientierten Museum weitreichende Synergien auf (s. Abb. 1 + 2). Die enge Verbindung von Natur- und Kulturraum wird beispielhaft und deren Darstellung schafft dem Besucher die Möglichkeit, über die Landschaft ganzheitlich zu reflektieren. Das schafft ganz automatisch Schnittstellen zu anderen Angeboten naturlandschaftlicher Art, wie z.B. der Nutzung von Naturlehrpfaden. Schülern der Umgebung wird die Bedeutung fachübergreifender Diskurse vermittelt.

Wracks zwischen Ufersaum und Schifffahrtsweg – Exponate in der Landschaft als personalisierte Geschichte?

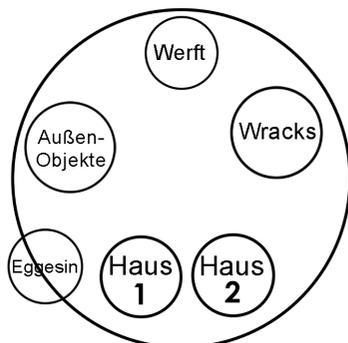
„Noch kündet Sachgut, künden Worte“ schrieb 1962 Wolfgang Rudolph, als er auf die traditionelle Frachtsegelei und Schifffahrt an der deutschen Ostseeküste zu sprechen kam. Heute, nach über 40 Jahren und dem Verschwinden dieser fahrenden Sachzeugnisse und dem Aussterben der Menschen, die mit diesen Fahrzeugen ihr Leben verbinden, sind nur noch wenige Überreste „in Rohrplan und Modder“, wie Rudolph 1994 titelte, beredtes Zeugnis dieser Zeit.

Abb. 9 + 10
Ehemalige Bahnhofsgelände a und b.



Durch die Haffverbindung zur Oder ist die Versorgung Berlins mit Ziegeln aus dem Besprechungsgebiet darstellbar. Nicht umsonst vermerkt man in der Geschichte den Ausspruch: *Berlin ist auf dem Kahn gebaut* (Abb. 12 b + c). Insofern ist der regionale Verkehr – als museales Produkt in Eggesin verortet – auch in größere Zusammenhänge, zumindest in logistischer Hinsicht, einzubetten. Die Vernetzung von Binnen- und Seeraum wird somit für den Besprechungsraum exemplarisch.

Diese Mittlerfunktion als die Besonderheit des Fahrtgebietes lässt sich dann auch auf das Haffgebiet als Natur- und Kulturraum gleichermaßen beziehen. Es vermittelte Warentransport zwischen See- und Binnenraum. Diese Lagunen und Strandseen sind Relikte der nacheiszeitlichen Ausgleichsbewegung und verlanden zunehmend.



Museum

Abb. 11
Vernetzung der Museums-Determinanten.

Er, der in seinen Monographien und Aufsätze, sich dieses Kulturgutes mit großer Sachkenntnis annimmt. Arbeiten die von einer jetzt fast „ausgestorbenen maritimen Kulturlandschaft, deren Typus auf den Bau und die Nutzung verschiedenster traditioneller hölzerner und eiserner Boots- und Schiffstypen ausgerichtet war, berichten, sind irgendwann die einzigen Informationen die uns bleiben, wenn wir nicht selbst technische Denkmale aus dieser Zeit erhalten können – ein bis dato absolutes Desiderat und en gros auch die Motivation dieser Museumskonzeption.

Diese Fahrzeuge manifestieren in ihrer Gegenständlichkeit über schriftliche Aufzeichnungen hinaus Informationen über eine Region, die sich über Jahrhunderte entwickelte, die aus der Interaktion von Mensch und Meer ihre Ursprünglichkeit, ihre Eigenart und Traditionen nahm. Diese Fahrzeuge sind unverzichtbares Kulturgut und selbst als Wrack Bestandteil unserer maritimen Kulturlandschaft.

Sie gehören nicht nur zum Gestern, sondern auch zum Heute und würden dem Museum – als Außenobjekte eingebettet in eine unverwechselbare Naturlandschaft – eine besondere Charakteristik und Authentizität verleihen, indem man Objekte in ihrem geschichtlichen Umfeld belässt und sie dennoch museal vernetzt.

Darüber hinaus sind uns diese Fahrzeuge Schlüssel für das Gespräch mit Gewährsleuten, die mit diesen Wracken zum Teil ihre Lebensgeschichte verbinden. Sie sind somit auch Zugang zu immateriellem Museumsgut, indirekt narrative Quellen, die Sachkultur persönlich machen, Wracke zwischen Ufersaum und Schifffahrtsweg aus der Anonymität bringen. Zu vielen der erwähnten Fahrzeuge hat Wolfgang Rudolph eine Geschichte aufgezeichnet und sie – als Mitglied der Akademie der Wissenschaften – in einer mehrere hundert Objekte umfassenden Wrackkartei zusammengeführt. Aus dieser lassen sich auch für das Stettiner Haff hinsichtlich der musealen Inwertsetzung dieser Quellengruppe wertvolle Informationen recherchieren. Viel zu wenige von der Kartei erfasste Fahrzeuge fanden Eingang in ein Museumsinventar, als restaurierter Zeitzeuge im musealen Dienst, wie z.B. ein Schleppkahn, der jetzt der schwimmenden Museumsflotte des Deutschen Schifffahrtsmuseums zugehörig ist (s. Abb. 3), oder der im Technikmuseum Berlin befindliche Kaffenkahn (s. Abb. 12b)

Museum und Denkmalschutz

Maritime Archäologie konzentrierte sich bis dato zumeist auf die typologische Einordnung von Schiffsfunden. Die Fertigungsart der Fahrzeuge und die Konzentration auf bestimmte Zeitstellungen umreißen aber nur einen Gesichtspunkt der archäologischen Interpretation der maritimen Kulturlandschaft. Auch im Zusammenhang mit dem Museumsaufbau steht das wracke Schiff im Mittelpunkt der Betrachtungen. Besprochen und bildlich präsentiert wird allerdings eine Fundgruppe, die zwar neuerdings ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerät – jedoch nicht durch spektakuläre archäologische Untersuchungsergebnisse verbunden mit abenteuerlichem Tauchgang, sondern vielmehr durch das Problem ihrer Entsorgung im Zuge der Flurbereinigung. Insofern trägt unser Museumskonzept auch zum Erhalt dieser wichtigen Fundgruppe bei.

Zwar ist ihnen nicht so schnell beizukommen, „eingewachsen“ in unsere maritime Kulturlandschaft haben sie Jahrzehnte überdauert, die vor sich hin modernden Haffkähne, alten Schlepper, die Stromquatsen und Lieker im Schilf und Modder. Oft als Wiedernutzung mit Bedacht verankert, geflutet, als Molenkopf und Anleger mit quasi multifunktionaler Bedeutung, oder einfach nur abgestellt und vergessen. Was fangen wir mit ihnen an? Wohin führt der Streit zwischen Wasserbauern, Archäologen und Schifffahrtsämtern, Naturschützern, Volkskundlern und Historikern um den Erhalt dieser wichtigen Zeitzeugen besprochener Interaktion und Meilensteine bemerkter heimatlicher Identität. Darüber hinaus macht der Schrottpreis und „Pflege des öffentlichen Raumes“ viele berufliche oder „ehrenamtliche“ Entsorger erfinderisch.

Diese Zeitzeugen findet man allerorts an unserer Küste. Die Wiederverwendung – oder sollte man schreiben: Zweckentfremdung? – der Kähne kennt ganz unterschiedliche Facetten. Mal dienten sie als Bunkerraum, andernorts als Zuchtbecken für Fische, wie die in Seedorf unter Wasser liegende Garnpolt. Auch als Viehtränke zerschnitten und an Land geholt nutzte man die ausrangierten Kähne, und nicht zuletzt immer wieder als Bollwerke.

Nachfolgend sollen als eine Art *tour d'horizon* der so genannte Außenbereich anhand ausgewählter Beispiele dargestellt und die Objekte als Medium

Abb. 12a
Die Hafentopografie vieler Häfen am Stettiner Haff ist viele Jahrhunderte genauso durch den Haffkahn geprägt worden, wie die Silhouette derselben, wie wir es hier an einem Beispiel von Ueckermünde besehen.



Abb. 12 b + c
Eine der wenigen Überreste der hölzernen Fertigungsart der Haffkähne als Kaffenkahn. Als mit Ziegeln vollbeladenes Wrack abgeborgen und im Dt. Technikmuseum Berlin ausgestellt.



Abb. 13 a + b
Das virtuelle, digitalisierte Arrangement kann den materiellen Rest in seiner historischen Dimension abbilden und somit einen spannenden Exkurs von Gegenwart und Vergangenheit offerieren - besonders für Kinder.

der Geschichte in Verbindung mit Einzelschicksalen exemplifiziert werden. Diese Objekte lassen sich per Wasserwanderweg auch vom Museumsgebäude Eggesin aus erkunden. Im Museum selbst kann der informative Bezug zu diesen Objekten hergestellt werden, wie unten beschrieben. So wären wichtige museale Zeugnisse in der Vortortperspektive erlebbar. Ein mit EU-Geldern entwickelter Wasserwanderweg weist diese nachfolgend beschriebenen Orte als historische Denkmäler nicht weiter aus. Ein Wasserwanderrastplatz befindet sich aber in unmittelbarer Nähe des avisierten Haffkahn museums (s. Abb. 10 f). Per PDA lassen sich auch weitere Objekte in der Landschaft für das Museum sinnvoll vernetzen (Abb. 13 a + b). Dies könnte durchaus den polnischen Bereich des Haffes mit einschließen.

Beispiel 1: Der Schiffsfriedhof von Liepgarten

Fährt man per Kanu, gebuchter Floßtour oder auf dem Deich mit dem Fahrrad vom Eggesiner Museumsgebäude Uecker abwärts, so führt der Fluss zu einem Altarm seines ursprünglich mäandrierförmigen Laufes - zum sogenannten „Schiffsfriedhof“ in der Nähe des schon oben thematisierten Kahnschifferdorfes Liepgarten. Auch wenn heutzutage von dieser Vergangenheit des Dorfes kaum Kulturgut zeugt - die Heimatstube berichtet en gros über die Landwirtschaft und Wohnkultur in alten Tagen - ist durchschnittlich jeder dritte Einwohner Liepgartens vor dem Kriege in der Kahnschifferei tätig gewesen. Unweit Liepgartens befanden sich noch zu meiner Kinderzeit, in den 80er Jahren, zwei Breslauer Maßkähne und eine Péniche, die von der für den Ueckermünder Raum so prägenden Kahnschifferei erzählen könnten.



Abb. 14
Einer der drei Schleppkähne ist die Péniche von Willi van der Heyden aus Ueckermünde. Sie schützt den Seglerhafen vor Zinnowitz im Achterwasser vor den heranrollenden Wogen.

Beide Breslauer Maßkähne sind der Verschrottung Ende der 80er Jahre anheim gefallen, und die Péniche von Willi van der Heyden fristet seit dem Beginn der 80er Jahre, wie aus der Abb. 14 ersichtlich, ihr zweites Leben als Hafenbollwerk in Zinnowitz, zusammen mit der WALTER des Kahnschiffers Karl Goldmann.

Heydens eigene Péniche und die seines Bruders sind Ende des 1. Weltkrieges ursprünglich als Reparationsleistung für Belgien an deutscher Ostseeküste aufgelegt worden. Die belgischen Auftraggeber waren aber sehr kritisch, und so ist nicht alles gen Belgien gegangen, was als deutsche Reparation vom Stapel lief. Firmen kauften diese kassierten Gefäße auf und verkauften sie an deutsche Schiffer weiter. Die Péniche auf dem Schiffsfriedhof, die ich noch in meiner Kindheit als Schwimmbassin mit meinen damaligen Freunden genutzt habe, war 1923 in Tondern (Schleswig-Holstein) gebaut worden und 1929 von Willi van der Heyden von der Stralsunder Ein- und Auskaufsgesellschaft aus dritter Hand erworben worden. Ein Jahr später kaufte Hans Albert seine Péniche. Nur insgesamt acht Fahrzeuge dieses Typs verblieben in Deutschland. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde das Fahrzeug Willi van der Heydens auf der Peene mit einer Ladung Fliegerbekleidung an Bord von der nahe rückenden Front überrascht. Das Nachbarschiff hatte Holzpantinen für die Konzentrationslager geladen. Da beide Schiffsladungen wegen des Vormarsches der Russen ihren Bestimmungsort nicht mehr erreichen konnten, dienten die Pantinen schließlich als Brennholz um den Schiffsinnenraum zu heizen. Die Fliegerbekleidung wurde als Tauschobjekt gegen Lebensmittel verwendet, da die Schiffer in der Peene festsäßen, weil fast alle Brücken gesprengt waren.

Im Jahre 1965 wurde die Kahnschifferei auch mit diesem Fahrzeug eingestellt. Es lag dann eine Zeitlang an der Pier im Ueckermünder Hafen, bis es ein Sturm fast auf die Dalben drückte und das Schiff beinahe Leck kam. Hierauf versenkte man es neben zwei weiteren Kähnen im Altarm der Uecker: Man drehte einfach die Seeventile auf. Ein Schiff mit fast 250 t Fassungsvermögen zum Sinken zu bringen, ist nicht einfach, und der Kahn wollte wohl Partout nicht zum alten Eisen gehören. Noch ehe er ganz auf dem Schlick aufsaß, hatten Kinder das vertäute Schiff losgemacht, und eines Morgens wunderten sich die van der Hey-

dens, als das Schiff dwars vor der Ueckerbrücke zu liegen kam; niemand war an Deck. Der zweite Versuch war erfolgreicher, und unter Bewachung wurde das Schiff letztendlich erfolgreich auf Grund gesetzt.

Heute sind die verbliebenen Reste von fünf Fahrzeugen ganz unterschiedlicher Provenienz im Altarm zu finden. Ende der 80er Jahre wurden zwei Kähne aus dem Altarm abgeborgten und verschrottet, mit denen eine bewegte Geschichte verbunden ist.

Ich war vor acht Jahren bei Artur Schramm zu Gast, um ihn nach seinem alten Breslauer Maßkahn zu befragen, den sein Schwiegervater Paul Gerhard bis 1960 gefahren und den er dann Artur Schramm überlassen hatte. Bis 1965 war auch Artur Schramm mit dem Kahn unterwegs, bis er dann 1966 auch im Altarm auf Grund gesetzt wurde. Die Klassifizierung in Maßen kannte in der DDR sechs Kategorien. An der Bezifferung ist heute noch das Maß zu schlussfolgern (s.a. Abb. 16): Mit einer 1 vor der Registriernummer waren kleinere Fahrzeuge erfasst, die untermaäßig waren: z.B. kleinere Schuten wie die 1991 von Werftbesitzer Bikowski aus dem Altarm abgeborgene Schute, die ihre Reinkarnation als Sandfahrer finden sollte, um das Baggergut einer bei Grambin in der Zarnow entstehenden Marina abtransportieren zu können. Sie lag lange Jahre herrenlos in der Zarow (s. Abb. 17 + 18).

Mit 2 waren die Finow- und Großfinowkähne klassifiziert. Erstere waren 40 m lang und 4,65 m breit, letztere 42 m lang und 5,10 m breit. Mittelkähne liefen unter der Kategorie 3, unter der dann die Saalemaß- (54 x 6,20 m) und Berlinermaßkähne (50 x 6,40 m) geführt wurden. Die oben schon erwähnten Odermaßkähne (56 x 8,20 m), vormals Breslauermaß, machten die Kategorie 4 aus, der Plauermaßkahn mit 67 x 8,20 m bekam die Kategorie 5 und das Europamaß die Kategorie 6.

Artur Schramm berichtete damals, dass sein Schwiegervater Paul Gerhard seinen Schleppkahn in Hamburg als neues Schiff gekauft hatte. Vorher segelten er und sein Bruder Max auf einem pommerschen Haffkahn. Schramm war als Matrose der Reichsmarine in Swinemünde stationiert, als er seine spätere Frau, die Tochter von Paul Gerhard, kennen lernte, die dort in Stellung war. Bevor Schramm auf der GORCH FOCK segelte, war er als Rekrut auf dem Schulschiff SCHLESWIG-HOLSTEIN.⁹ Aus der Fahrzeit

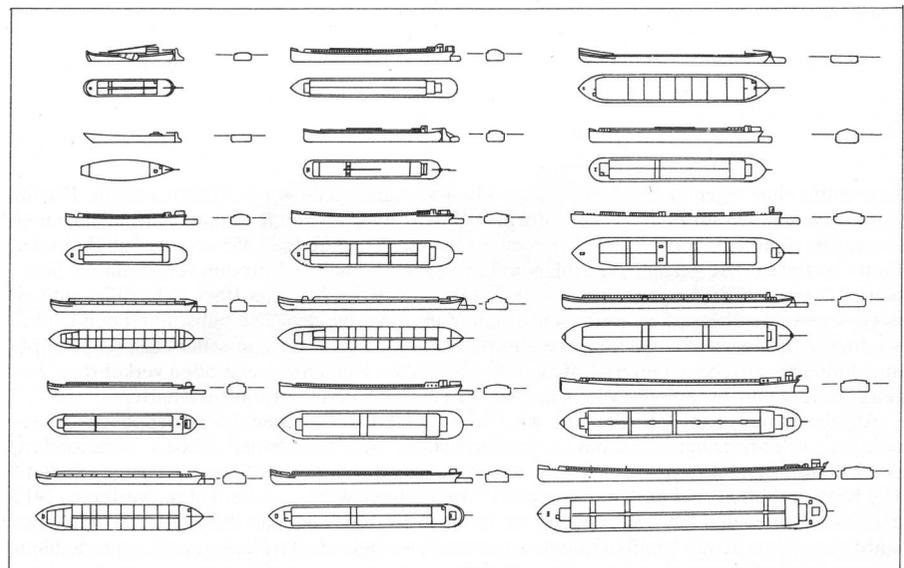
der Gebrüder Gerhard wusste er nicht mehr allzu viel zu berichten. „Das, was der Lademarkt so hergab, wurde verschifft“, berichtete er.

Mit Flugzeuginstrumenten an Bord auf dem Weg von Brandenburg nach Hamburg kam auch das Ende für diesen Kahn. Nach der Kapitulation erweckte das immer gut gepflegte Schiff das Interesse der russischen Besatzungsarmee, nach deren Anweisung alle erhaltenen Kähne mit der Mannschaft nach Swinemünde verlegt wurden. Dort wurden jene Fahrzeuge ausgewählt, die als Reparation an die Sowjetunion gehen sollten. Auch auf den Kahn der Gebhards kamen die russischen Inspizienten, doch Max Gebhard wusste die drohende Verschiffung gegen Osten zu verhindern. Immer wenn die Kommission an Bord kam, drehte Max am Seeventil des Kahnes – Wasser strömte ein. Das Urteil der Russen „Nix gut“ verschonte den Kahn vor der Reise nach Russland. Der Kahn kam wieder mit den beiden Brüdern als Auftragnehmer der Binnenreederei in Fahrt. Einen eigenen Namen hatte das Schiff nicht, PAUL GEBHARD war auf einem Holzschild zu lesen (s. Abb. 19). Anfang der 50er Jahre wurde Max Gebhard krank, Artur Schramm ließ sich überreden, für ihn einzusteigen.



Abb. 15
Nur Vor- und Achterpartie schauen aus dem Wasser, das bizarre Bild setzt sich unter Wasser fort.
(Foto A. Duerst)

Abb. 16



Lastkähne unterschiedlicher Art und Größe: (von oben nach unten)

links

Tjalk
Harener Pünke
Lahnschiff
Finow-Maß-Kahn
Groß-Finow-Maß-Kahn
Berliner-Maß-Kahn

Mitte

Maasspitz
Penische
Neckarschiff
Saale-Maß-Kahn
Mainschiff
Groß-Saale-Maß-Kahn

rechts

Breslauer-Maß-Kahn
Kempenaar
Weser-Kahn
Plauer-Maß-Kahn
Dortmund-Ems-Kanal-Kahn
Rhein-Herne-Kanal-Kahn

⁹ Eröffnung des II. WK Westplatte.



Abb. 17 + 18
Schon längst aufgegeben und im Schlamm des Altarmes der Uecker vergraben, wurde diese Schute gehoben, um sie wieder als Sandfahrer in Fahrt zu bringen. Das Vorhaben scheiterte - das Schiff lag viele Jahre in der Zarow bei Grambin.

Abb. 19
P. Gerhards gedeckter Breslauer Maßkahn, der später von seinem Schwiegersohn A. Schramm übernommen wurde, im März 1965 im Dresdner Hafen bei der Vorbereitung zur Übernahme von Ladung.

Abb. 20 (rechts)
Die ERNA der Mietzners im Hafen von Greifswald.

Gerhard und Schramm, die ihren Kahn selbst vor der Verschiffung in die Sowjetunion bewahrt hatten, fuhren Reparationsgut zu den russischen Seeschiffen nach Stettin. Artur Schramm berichtet: *„Einmal haben wir wohl verpackte Schreibmaschinen geladen. Vorsichtig verstaute wir die Ersten in den Greiferarm des Ladekranes. Der Ladekahn hebt zum Seeschiff über. Kurz über der Ladelupe stoppt der Kran und öffnet seinen Arm. Die Schreibmaschinen fallen in das russische Schiff.“*

Artur Schramm fuhr mit Paul Gerhard bis zum Ableben des Schiffers im Jahre 1954 und übernahm den Kahn dann in Eigenregie, mit einem Bootsmann und Lehrling als Mannschaft. Einer dieser Lehrlinge, Siegfried Lorenz, fährt später ein Lotsenboot in Rostock. Bis 1964 ist der Eigner mit unterschiedlichster Ladung im Oberland und an der Küste mit seinem 580 t fassenden Kahn unterwegs, vor allem Schüttgut und Baumaterialien werden transportiert. Mit der Bezeichnung A, die ihn als Deckskahn ausweist, wird auch empfindlichere Ladung wie Getreide verschifft. Die Klasse musste 1965 wieder erneuert werden, wenn auch der in Kompositbauweise gefertigte Kahn (Komposit meint hier den hölzernen Boden, verbunden mit eisernen Seitenwänden) noch im guten Zustand war. Auch hatte das Finanzamt gegenüber den privaten Schiffern immer höhere Forderungen, und so beschloss Artur Schramm mit seiner Frau, den Kahn stillzulegen. Die Episode der letzten Fahrt ist mit den in Rüdersdorf durch politische Häftlinge geladenen Zementsäcken, damals „Goldstaub“, wie Schramm meinte, verbunden. Das Zählwerk setzte aus, und Schramm hatte nach der Auslieferung noch einige Säcke über. Zur Freude der Ueckermünder Stadtverwaltung, die aber dann doch wegen Planungsmängeln mehrere Anläufe brauchte, um die „wertvollen Säcke“ auch abzuholen.



Das Schiff sollte an die Binnenreederei verkauft werden, die 15000 Mark bot. Immerhin hatte Gerhard den Kahn neu für nicht mehr als 22000 Mark erstanden. Doch Schramms Frau war zu seinem Kummer mit dieser stolzen Summe nicht zufrieden. Als Schubeinheit wäre das Schiff außerdem weiter in Fahrt geblieben. Für eine deutlich geringere Summe ging es aber schließlich als klassenloses Gefäß an den Rat der Stadt Ueckermünde, die es als Lagerschiff für Strandkörbe einsetzen wollte. Nach der ersten Saison war die Hälfte der Bespannung der Strandkörbe durchgefaut – mehr Schaden, als wenn die Körbe über den Winter im Freien gestanden hätten. Das Deck des Kahnnes war einfach zu reparaturbedürftig und ließ Wasser in den Laderaum gelangen. Der Rat der Stadt verbrachte den Kahn daraufhin in den Altarm, wo er Ende der 80er Jahre freigeht und nachfolgend verschrottet wurde. Ein Stück Kulturgut war verloren.

Das gleiche Schicksal traf die ERNA von Eigner Artur Mietzner aus Liepgarten (Abb. 20). Ich traf mich mit seiner zweiten Frau Gerda Mietzner in Ueckermünde, die mich in der Zeit um die Jahrtausendwende erstaunt empfing. Ihre Frage: „Wer mag sich denn heute noch dafür interessieren?“ ließ ich damals im Raum stehen.

Gerda Mietzner stammt selbst aus einer Schifferfamilie. Im Krieg lernte sie ihren ersten Mann Paul Ehlert kennen. Die Kahnschiffer wurden generell nicht zum Wehrdienst eingezogen, waren sie doch für den Transport von Kriegsmaterial ein wichtiger Faktor. Ehlert und Gerda Mietzners späterer Mann Artur Mietzner waren eng befreundet. Beide stammten aus dem Kahnschifferdorf Liepgarten. Das Schiff von Artur Mietzner, benannt nach seiner ersten Frau, war vor dem Krieg ein Deckskahn, nach dem Krieg wurde er offen gefahren. Die Ladekapazität betrug 544 t.



Nun ist in diesem Beitrag schon über ganz unterschiedliche Fahrtbereiche nebst den beförderten Gütern berichtet worden, doch diese Fahrzeuge stehen auch für eine ganz besondere Fracht: Menschen, und zwar Menschen auf der Flucht vor der nahen Front. So ist die ERNA von Mietzner mit einer ganz speziellen Mission in Verbindung zu bringen, die in den Apriltagen 1945 auch meine Großmutter mit ihrer wenige Wochen alten Tochter, meiner Mutter, an die Pier des Ueckermünder Hafens trieb. Die Front rückte schnell näher und alle Evakuierungspläne wurden zum Schluss Hals über Kopf in die Tat umgesetzt. Der Landverkehr kam immer mehr zum Erliegen, die Alternative war die Flucht über das Wasser. Johannes Freitag, der lange Jahre dem Kreiskrankenhaus in Ueckermünde als behandelnder Arzt vorstand, empfing mich im Jahre 1999. Er erwies sich als profunder Kenner einer ganz besonderen Evakuierung: der des Ueckermünder Krankenhauses in den letzten Kriegstagen des II. Weltkrieges. Am 27. April 1945 war am Mittag die Verladung der Patienten in Ueckermünde auf zwei Kähnen unter Leitung des Chefarztes Dr. Krüger abgeschlossen. Die Ufer waren umsäumt von Menschen, die auf anderen Kähnen und dem Dampfer UECKERMÜNDE Zuflucht fanden. Die Kähne gehörten zu zwei Schleppzügen, die den Befehl erhalten hatten, in Richtung Rügen aufzubrechen. Einer der Kähne war die ERNA (s. Abb. 21). Zwei Schlepper der Firma C. Köhn (der Reeder ist zu dieser Zeit schon durch sowjetische Stoßtruppen erschossen worden) brachten den Zug in Fahrt. Einen Tag später, am 28. April, erreicht die Rote Armee die menschenleere Pier Ueckermünder, die Stadt ist eingenommen!

Zu diesem Zeitpunkt hat der erste Zug – bestehend aus der FRIEDA mit Chefarzt Dr. Krüger, den Kranken und der Eignerfamilie Ladwig, der ERNA von Ehlert und dem Schiff von Fritz Heidschmidt – Stralsund passiert, wo schon Geschützdonner grollt. Doch es muss auch noch einen Kahn in diesem Zug gegeben haben, der ERNA hieß, und zwar das Schiff von Artur Mietzner. Gerda Lickstedt, die ich als Tochter der Ehlerts nochmals dazu befragt habe, meint sich zu erinnern. Das besagte Schiff auf dem Schiffsfriedhof des Altarmes war also höchstwahrscheinlich an dieser Evakuierungsfahrt beteiligt.

Einige der Kähne des zweiten Zuges verblieben wahrscheinlich in Stralsund.

Johannes Freitag befragte in seiner Recherche mehrere Zeitzeugen, die damals zum Teil noch junge Mädchen waren. Auch Gerda Mietzner ist mit ihrem Mann Paul Ehlert (ein entfernter Verwandter des ebenfalls Ehlert heißenden Eigners der ERNA) und dem Kahn auf der Flucht. In einer Bucht wird Gerda Mietzner mit dem Stoßboot von Bord gebracht und durch ihren Mann tagsüber in den Büschen versteckt. Wenige Tage später kommt sein Freund Artur Mietzner, der spätere zweite Ehemann Gerda Mietzners, mit seinem Schiff vorbei und nimmt die Ehlerts in Schlepp nach Ueckermünde. Wo war Mietzner zuvor gewesen, in welcher Bucht lagen die Ehlerts – Gerda Mietzner zerbrach sich den Kopf, es wollte ihr nicht einfallen. Gewährsleute dieser bewegenden Zeit sind kaum noch zu finden und wer hätte gedacht, dass diese Episoden mit Frachtfahrzeugen wie Kähnen verbunden ist.

Fakt ist: Die evakuierten Krankenhausinsassen kamen am 2. oder 3. Mai in ihrem Bestimmungsort Martinshafen – ein ehemaliges Kreideumschlagsplatz im Jasmunder Bodden – an und wurden dann weiter auf dem Landweg in ein leer stehendes Gutshaus in Neuhoof verbracht, wo sie, auf Strohsäcken liegend, erstmal notdürftig versorgt wurden. Doch viele starben und sind auf einem nahe gelegenen Friedhof begraben. Die Kreuze stehen heute noch als Mahnmal und Erinnerung an diese Flucht. Wenige Tage später hatte sich die Lage entspannt und auf Anweisung der Besatzer wurden die mithilfe der Kähne geflüchteten Ueckermünder wieder in Richtung Ueckermünde in Marsch, in Fußmarsch gesetzt. Am zersprengten Rügendamm kampieren sie und werden von den auf dem Rückweg befindlichen Ueckermünder Kähnen wieder aufgenommen, die im Schleppzug die Flüchtlinge bis an den Ueckerkopf bringen.



Abb. 21
Einer der Flüchtlingskähne:
Die ERNA vor der Pier des
Ueckermünder Hafens.



Abb. 22
Die ALTENBURG -
quasi von der Natur in
Szene gesetzt.
(Foto: A. Duerst)

Die ERNA war mit den ins Ungewisse zurückkehrenden Flüchtlingen besetzt, die laut Kommandanten-Beschluss am Molenkopf abgesetzt werden mussten. Das Schiff selbst soll dann mit den Eignern – wie z.B. auch das Schiff von Fritz Heidschmidt und A. Ladwig – nach Eichstade im Hafen von Swinemünde verbracht worden sein, wo es als Reparationsleistung von den Besatzern kassiert wurde. Aus Freitags Zeitzeugenbefragungen zu diesen dramatischen Tagen ergibt sich jedoch kein klares Bild mehr – die Aussagen differieren erheblich.

Die ERNA ist Freitags Kenntnisstand folgend nach Russland gegangen. In der ERNA von Arthur Mietzner, die nach Kenntnisstand von Hans Albert van der Heyden den Krankentransport besorgte, badete ich aber mit meinen Klassenkameraden vergnüglich in den 80er Jahren. Nach Aussage von Ernst Heidschmidt, Geschichtslehrer am Ueckermünder Gymnasium und Bürgermeister des Kahnschifferdorfes Liepgarten, ist der Kahn seines Onkels von Swinemünde mitsamt der Eignerfamilie Fritz Heidschmidt aus Swinemünde zurückgekehrt. Heidschmidts hölzernes Schiff sei außerdem der letzte Neubau eines Kahnens auf der Stöckerwerft in Ueckermünde gewesen.

Auch weniger alte Fahrzeuge liegen im Altarm, dazu gehört eine Kategorie von Fahrzeugen, die in meiner Kinderzeit die Silhouette des Ueckermünder Hafens prägte – die 17-Meter-Kutter der ehemaligen FPG Ueckermünde. Zwei Fahrzeuge liegen im Arm, worunter ein Fahrzeug mit einer ganz besonderen Geschichte ist:

Ursprünglich hatte Günther Sarnow, der früher auch mit den Schiffen der Weißen Flotte verkehrte und manchen Menschen der Region noch als Schiffsführer der Weißen Flotte in Erinnerung ist, die ALTENBURG als Wohnschiff gekauft. Das Schiff ist wahrscheinlich in Barth gebaut worden. Das Fahrzeug war genau 17,60 m lang. Sarnow war nicht nur lange Jahre für die Weiße Flotte unterwegs, er hat sich auch intensiv mit der Fahrgastschiffahrt im Ueckermünder Revier befasst. Doch Sarnow kam noch zu anderen Ehren. Er verhalf als Kapitän dem Grafen Benovski im Jahre 1709 zur Flucht, und zwar mit der ALTENBURG. Er hat Beweise, und zwar Fotomaterial. Schnappschüsse aus dem 18. Jahrhundert? fragte ich mich damals.

Eine tschechisch-ungarische Koproduktion ersuchte um Hilfe bei der DEFA, der Filmgesellschaft der DDR, die wiederum wandte sich 1974 an Sarnow, der schon lange um ein Nutzungskonzept für sein Schiff rang. Es dauerte nicht lange, und aus der ALTENBURG wurde ein Zweimaster unter Segeln (s. Abb. 23). Jedoch bekam sie nur einen historischen Look verpasst, und das Schiff segelte nicht aus eigener Kraft. Der Graf sei mit der flotten „Jacht“ nicht nur einmal geflüchtet, beschrieb Sarnow mir. Mehrmals wurde die Szene wiederholt. Sarnow hat den Grafen als immer heiteren, „angeheiterten“ Menschen in Erinnerung. Ihn selbst machten die Maskenbildner zum Haudegen. Auch das ist eine Geschichte, die mit den sonst auf der Ostsee vorrangig von Karlshagen aus fischenden 17-Meter-Kuttern und mit Ueckermünde verbunden ist. Filmkultur schaffte ein besondere Art Maritimer Kulturlandschaft. Zwar sah ich das Schiff noch selbst am Kohlenkai des Ueckermünder Hafens liegen, aber seine Gnadenfrist konnte der Fernsehauftritt nur kurz verlängern: Unmittelbar nach den Dreharbeiten wurde das Schiff von der DEFA abgeriggert, und Sarnow schenkte es 1974 der GST,¹⁰ die Jugendarbeit mit dem Schiff plante.

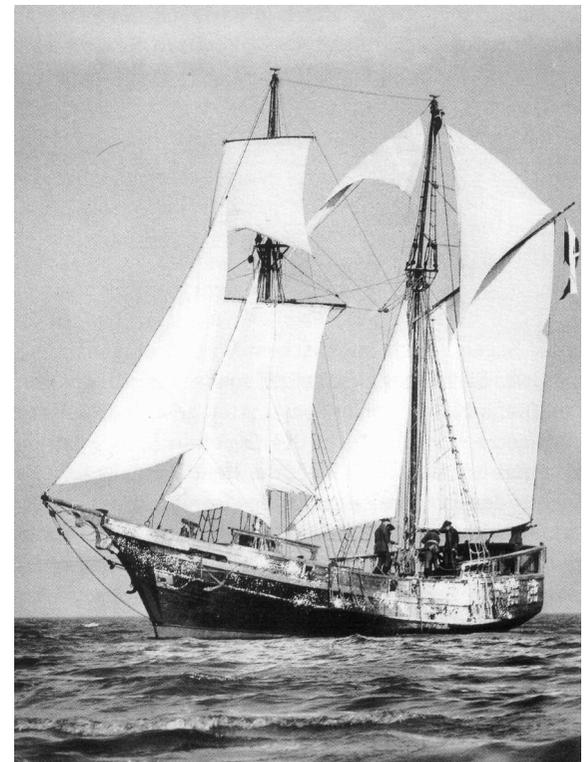
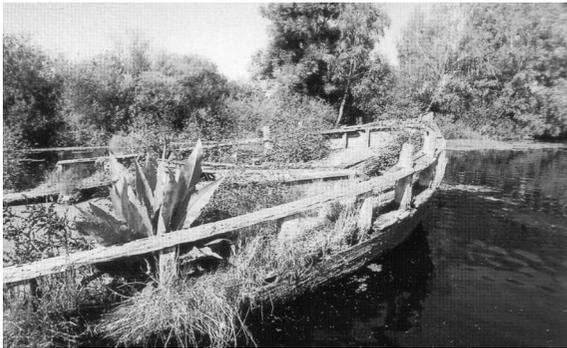


Abb. 23
Die ST. PETER UND PAUL
alias ALTENBURG im „un-
sichtbaren“ Schlepp eines
Fischkutters bei Filmauf-
nahmen für die tschechisch-
ungarische Koproduktion
„Die Abenteuer des Grafen
Benovski“ 1974 vor dem
Ueckerkopf.

¹⁰ Gesellschaft für Sport und
Technik der DDR.

Doch das Vorhaben wurde nie in die Tat umgesetzt und die ALTENBURG verschwand im Altarm der Uecker. Als wir sie porträtieren, hatte die Natur schon vom Schiff Besitz ergriffen. Eine Eberesche, an der ein Hopfenbusch hinaufrankt, verschafft uns einen einmaligen Eindruck davon, wie sich ein Denkmal der maritimen Kulturlandschaft über die Jahre verändert und quasi zum Naturdenkmal wird. Neben der ALTENBURG liegt DER KLEINE FRITZ.



Von der unspektakulären, viel zu kurzen Geschichte dieses Schiffes berichtete mir Sarnow ebenfalls: Im Jahre 1963 verlangte es dem Rat der Stadt nach einem neuen Schiff. Das 1905 in Rostock gebaute Dampfschiff WALTER, das 1955 in Barth zum Motorschiff umgebaut wurde, wurde daraufhin 1963 in Barth erworben und kam als UECKERMÜNDE – noch mit traditionellem „Dampferschnitt“ – für den Rat der Stadt in Fahrt. Sarnow wurde Schiffsführer, und das Schiff prägte wie kein zweites über lange Jahre und über die Wende hinaus das Hafensbild Ueckermündes. Unklärlich bleibt, warum ein derart traditionelles Fahrzeug für die Stadt und seine Menschen nicht erhalten bleiben konnte; es fährt jetzt in Kiel.

Nur wenige wissen allerdings, dass der Kauf der WALTER an eine Option gebunden war, an der die Stadt nicht vorbeikam. Das Schiff konnte nur zusammen mit DER KLEINE FRITZ erworben werden. Man einigte sich, und das Schiff kam mit der WALTER nach Ueckermünde. Zuerst sah es danach aus, dass man aus dieser Crux das Beste machte. Ueckermünde konnte durchaus ein weiteres Schiff verkraften. Mit einem Umbauplan (s. Abb. 28) sollte das Fahrzeug mehr Passagieren Platz bieten. Auch der Bürgermeister sei dafür gewesen, erzählt Sarnow. Doch dieses Konzept konnte er wohl letztlich seinen Stadtvätern nicht plausibel machen. DER KLEINE FRITZ, nicht einmal richtig in Fahrt gekommen, fand so sein Schicksal im Altarm, wo sich die Natur ihn langsam, so scheint es uns zumindest, zurückholt. Tief eingewachsen präsentiert sich uns das Schiff heute. Als Kind konnte ich noch den Namen an der Bordwand erkennen, seine traurige Geschichte blieb mir aber lange verborgen. Das Beispiel zeigt auf, wie spannend, vielschichtig und wichtig eine museale Präsentation dieser Fahrzeuge ist.

Außenbereich Beispiel 2

Fährt man die Uecker bis zu ihrer Mündung, befindet sich rechter Hand der kleine, idyllische Fischereihafen Neuendorf. Dort findet man unter einer Steinpackung den hölzernen, in Kompositbauweise gefertigten Kahn von Ludwig Bold, der seine Wiedergeburt als Mole vor der Zufahrt Neuendorfs fand. Als Dreimast-Segelkahn im Finowmaß gefertigt, kam er auf 40 m Länge und 4,65 m Breite und passte somit gut in die Schleusen des Finowkanals, nach dem ihm in Stettin die



Abb. 24 + 25
DER KLEINE FRITZ kam nie richtig in Fahrt. Schnell fand er seinen Platz im Altarm der Uecker und ist langsam in den Uferseum eingewachsen.

Abb. 26 (links oben)
Die ALTENBURG auf dem Schiffsfriedhof in Ueckermünde. Wo endet Kulturlandschaft und wo beginnt Naturlandschaft?

Abb. 27 (links)
Ein besonderes Naturerlebnis wird durch das PDA auch zu einem einprägsamen historischen Exkurs. Ein Museum in der Landschaft.
(Fotos: A. Duerst)

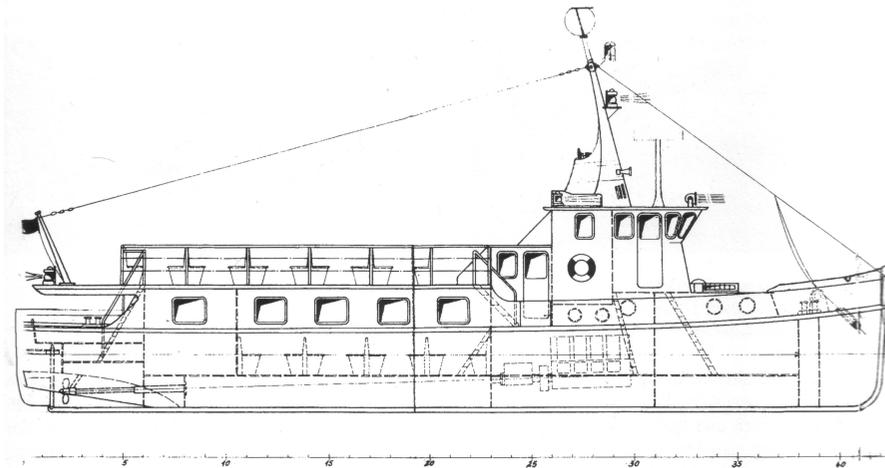


Abb. 28
Veränderungspläne sollten dem Schiff DER KLEINE FRITZ für die Hafftouristik der Stadt Ueckermünde zu einem Umbau verhelfen. Querelen in der Stadtverwaltung ließen das Projekt scheitern.

Masten abgenommen wurden und man ihn stromaufwärts schleppte. Die Masten wurden in Stettin zwischengelagert, bis das Schiff wieder stromabwärts vorbeikam. Ein spezieller Galgen im Stettiner Hafen besorgte das Auf- und Abhängen. Die alten Haffkähne mit ihrer besonderen Stevenform und ihrem überdimensionierten Ruder dominierten als Silhouette nicht nur das Oderhaff (s. a. Abb. 12b + c). In jedem der Haffgewässer tauchte das Fahrzeug für die kleine Frachtsegelei – je in spezieller Variante – auf: Der Kurenkahn im Kurischen Haff, die preußische Lomme im Frischen Haff und eben der pommerische Haffkahn – dieser Haff übergreifende Kontext zeitigt besondere Synergien zu unserem Projekt LAGOMAR. Gefahren wurde mit den Kähnen vor allem Massengut. Die hölzernen Stevenkähne, die in Rieth ansässig waren, wie der hier beschriebene von Ludwig Bold, waren vor dem Krieg hauptsächlich im Holztransport aus den dichten Wäldern um Rieth tätig. Es existierte eine regelrechte „Holzlinie“ von Rieth zu den Sägewerken, insbesondere ins Achterwasser. Riether Kahnschiffer verkehrten vom Bollwerk in Rieth vorrangig nach Laatzig (pol. Laska) am Ufer der Dievenow (heute Dzwina). Die damals segelbetriebenen Kähne brauchten günstigen Wind, um sie am Bollwerk mithilfe der immer mitgeführten Stoßboote von der Pier frei zu bekommen und sie dann aus dem engen Revier der Riether Bucht freizusegeln (Abb. 29).

Der Ausspruch „Grüß mi min Ricksch, ick för nach Laatsch“ gibt Kunde von dem Versegeln des Holzes in Richtung Wolin. Auch bis nach Berlin war man unterwegs, und nicht nur auf der Wolga wurde getreidelt, wie das bekannte Bild „Die

Wolgatreidler“ von Ilja Repin diese besondere Fortbewegung der Schiffe in einer Szene festhält. Auch die Oder hinauf wurden mit Pferden und Manneskraft die Schiffe gezogen. Die Kahnschiffferei war eine beschwerliche Arbeit, die trotz der hier beschriebenen Erschwernisse immer noch lohnender erschien als der Transport über Land. Die Holzkähne waren natürlich pflegeaufwändiger als die dann aus Stahlplatten vernieteten Eisenkähne, die dazu noch preiswerter produziert wurden und schneller segelten. Die Holzkähne kamen langsam aus der Mode. Insbesondere nach dem II. Weltkrieg kamen die Holzkähne kaum wieder in Fahrt. Auch der Haffkahn von Ludwig Bold wurde zunächst einmal an der Eggesiner Brücke verankert, da Bold altersbedingt aufhörte. Recht verwundert war sein Sohn dann dennoch, als der Kahn seiner Familie Ende der 50er Jahre plötzlich nicht mehr an der Eggesiner Pier aufzufinden war. Er war ohne Einverständnis der Bolds in Neuendorf als Bollwerk mit Steinen beladen und versenkt worden.

Der Kahn hat neuerdings sein Grab unter einem Berg großer Feldsteine gefunden, aus denen die neue Mole entstand. Einige Teile des Schanddecks sieht man noch neben den Steinen herausragen. Ist der Kahn auch nicht mehr zu erkennen, hat Hans Bold die Erinnerung an den Kahn dennoch in einem *Kapitänsbild* bewahrt. Über seiner Couch im Wohnzimmer ist das Schiff unter vollen Segeln unterwegs – ein rares Abbild dieser Kategorie von Bildern, die selten Motive der kleinen Frachtsegelei zum Bildinhalt hat (Abb. 30).



Abb. 29
Nicht motorisierter Kahn mit Stoßbooten.

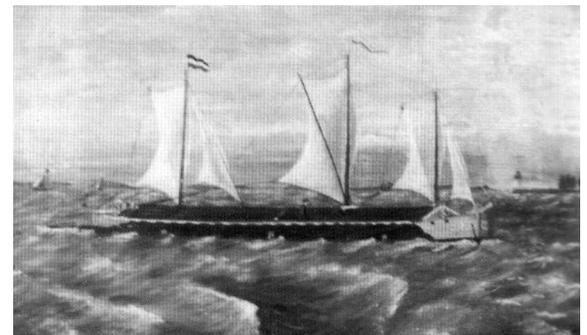


Abb. 30 Hans Bold hat den Kahn seines Vaters auf einem Kapitänsbild bewahrt. Die Masten der segelnden Holzkähne erforderten große Galgen zum Aufhängen derselben, auf der Oderfahrt wurden sie in Stettin gelegt und deponiert. Die Takelage war zwar technisch einfach, die Bedienung forderte aber den „ganzen Seemann“.



Fazit:

Diese kleinen, mitunter sehr persönlichen Geschichten, gebunden an konkrete Hinterlassenschaften und vernetzt mit einschlägigen Objekten und darüber hinaus mit einer Erkundungstour via GPS-orientierten PDA verbunden, lassen den Besucher Geschichte einprägsam wieder – oder erstmals – entdecken. Das erwähnte Kapitänsbild im Eggesiner Museumshaus beispielsweise, verknüpft mit einer PDA-Tour, lässt die w. o. besprochene Vernetzung des Museumsgebäudes mit seinen Außenobjekten transparent werden. In einer Vorortperspektive könnten Museumsmacher um dieses Objekt weitere Geschichten, so z. B. zur interessanten Neuendorfer Fischerei, via PDA-Guide erlebbar machen.

In Hinsicht auf die Transnationalität soll insbesondere der infahrtgebrachte Schleppzug Synergien für ein deutsch-polnisches Konzept vorhalten. Dieses Konzept ergibt sich aus der Landschaft selbst, da der Schleppzug als zurückgelassenes Objekt wieder in Wert gesetzt wird und somit auch für die in der Landschaft belassenen, museal zu vernetzenden Objekte steht.

Erlebnisorientierte Museumsangebote wie das Freilichtmuseum Ukrantenland und das Wolin-Vineta-Jomsbork-Festival sprechen für die Bedeutung kultureller Angebote. Diese gehören durchaus zu einem abwechslungsreichen Urlaub in der Region. Ein besonderes Augenmerk richten die erwähnten Institutionen insbesondere auf die Attraktivität ihrer Einrichtungen für Kinder und jugendliche Besucher. So werden beispielsweise Projektwochen als Klassenausflüge angeboten. Ein auf erlebnisorientierte Geschichtsvermittlung ausgerichtete Konzept lässt sich teilweise auch mit dem Aufbau eines Haffkahn museums zusammenbringen und wirtschaftlich führen.

Die museale Inwertsetzung einer mobilen Schleppeinheit (Dampfschlepper, Kahn)

Durch die Infahrtbringung der oben schon erwähnten musealen Schleppeinheit wäre ein weiterer Bezug zur Landschaft gegeben, da dieser mit wechselnden Ausstellungen im Sommer an unterschiedlichen Orten im Haff seine Besucher hat. Die Ausstellungen auf dem Kahn könnten durch ein gemeindeübergreifendes, binationales Konsortium getragen werden,¹¹ welches eine ganzheitliche Inwertsetzung und damit eine entsprechende Wirtschaftlichkeit dieser schwimmenden Museumskomponente Eggesins garantieren würde (s. Abb. 7). Das Haffkahn museum in Eggesin könnte die Touren aktiv bewerben und damit auch auf die Attraktivität anderer Orte am Haff hinweisen, ähnlich wie es die erwähnte PDA-Tour erlaubt.

Bei einem besonderen *Haffkahnfest* könnte im Sommer die museale Schleppverbindung in Eggesin präsent sein und die enge Verknüpfung der Stadt als Initiator mit dem mobilen Museum darstellen. Auch in Ueckermünde wäre solch ein Fest denkbar. Hier könnten auch andere Schiffseinheiten musealer Einrichtungen und Vereine teilnehmen. Der Dampfschlepper für sich bietet schon einen unverwechselbaren Eindruck davon, wie Wasserkraft in Fortbewegung mittels Wärme umgesetzt werden kann. Dampfmaschinenbetrieb – und das zeigen solche Ereignisse wie die Flensburger Dampferparade, die Beliebtheit des Dampfschleppers STETTIN bei Saitreffen, aber auch der besondere Charme und die damit verbundene Attraktivität von Dampflokomotiven – bietet für sich schon einen Fokus, der für die Ver-

Abb. 31
Der Haffkahn von Ludwig Bold erlebte seine 'Wiedergeburt' als Mole vor dem idyllischen Hafen von Neuendorf bei Ueckermünde. Im Zuge von Befestigungsmaßnahmen verschwand er unter einer Lage von Granitsteinen, die den Hafen besser schützen sollen. Vorn im Bild sieht man noch Teile des Schandecks.

¹¹ s. auch Springmann & Schreiber in diesem Band zum Reederkonsortium der KLUCZ NIE-DAMIR.

marktung des Museumskonzeptes in ganzheitlicher Hinsicht genutzt werden kann, völlig unbenommen der verschiedensten pädagogisch-didaktischen Möglichkeiten für den Unterricht der angrenzenden Schulen.

In diesem Rahmen lassen sich auch wissenschaftliche Veranstaltungen wie Symposien mit einbinden, da die Belebung von Regionen durch diese Art von Schifffahrt für die Haffe immer noch ein wissenschaftliches Forschungsdesiderat darstellt.¹² Die mobile Schleppeinheit selbst wiederum ist auf ihrer Tournee der Imagewerber für die Region und speziell für das Museum in Eggesin. Die Stadt kann sich somit leicht als das Zentrum für Kahnschifffahrtsgeschichte mit einem weiten Freundeskreis des Museums darstellen. Dazu ist es erforderlich, einen wissenschaftlichen und organisatorischen Beirat zu nominieren, der diese Aktivitäten koordiniert und für den Forschungsraum Haff wissenschaftliche Fragestellungen verfolgt.

Durch solch einen Förderverein lässt sich sicherlich auch die mobile Schleppeinheit betreiben, die im Winter an der Pier am Museum festmacht und dann keiner besonderen Angestelltensituation – über das im Haffkahnmuseum verfügbare Personal von 2-3 Personen hinaus – bedarf.

Die Mobilität der Schleppeinheit ist also eine saisonale Unternehmung, das mit den deutsch-polnischen Gemeinden gemeinsam geplant werden muss. Das erhöht die Vernetzung Eggesins im Haffgebiet und ist dem Ziel zuträglich, kulturell-landschaftliche Belange stärker gemeinsam an die Öffentlichkeit zu bringen. Eine deutsch-polnische Tourneeadministration, die das Ausstellungskonsortium unterstützt, wäre somit vorzuhalten (s. Abb. 7).

Nachfolgend sollen beispielhaft zwei Objekte aus der besprochenen Kulturlandschaft am Stettiner Haff, die sich für solch eine Infahrtbringung einer musealen Schleppeinheit eignen könnten, vorgestellt werden. Andere Alternativen, wie der Erwerb derartiger Fahrzeuge, sind darüber hinaus zu prüfen.

Ein Haffkahn in Rieth und ein Dampfschlepper in Mönkebude haben die Verschrottungsaktionen der 80er Jahre überlebt. In einer studentischen Vorstudie in Zusammenarbeit mit Wolfgang Schubert, Direktor des Museums Ukraneland, Historische Werkstätten, und Prof. Michael Rudnik, Lehrstuhl für Innenarchitektur der FH Wis-

mar, wurden unter Leitung des Verfassers folgende Fragestellungen untersucht:

1. Wie kann man die beschriebene Schleppeinheit museal inwertsetzen?
2. Wie kann man die Schleppeinheit auch als museale Einheit manifestieren?
3. Welche Möglichkeiten bietet eine mobile Ausstellungsvariante – quasi als bewegliches Museum – für die Imagewerbung einer Region Stettiner Haff über Ländergrenzen hinweg?
4. Worin bestehen die Visionen, diese Einheit in die erlebnisorientierte Merkwelt der Besucher zu rücken (Stichwort Eventisierung)?
5. Wie kann man diese Schleppeinheit in ein museales Hafenszenario integrieren?

Der Schleppdampfer ELLA

Als Schleppdampfer ist ein derzeit im Rohrplan unweit des Hafens von Mönkebude aufgelegtes Schiff avisiert. Der Heizkessel, die Dampfmaschine und die Schraubenwelle sind noch in situ anzutreffen, ansonsten ist das Schiff entkernt. In einer vom Ukraneland und dem Verfasser in Auftrag gegebenen Inspektion beschreibt der Sachverständige für Traditionsschifffahrt Dr. Ingo Heidbrink das Schiff als ein wertvolles Geschichtsdenkmal, welches durch den Zustand seiner Hülle augenscheinlich gute Möglichkeiten für eine Rekonstruktion bietet.



¹² s. Band 2 der Lagomar Reihe als Symposiumsband zu Repliken von Wasserfahrzeugen.

Abb. 32
Von den am Ort gelassenen Objekten geht oft eine besondere Faszination aus. Mithin eine Faszination, die ein in Szene gesetztes Arrangement im Museum nicht leisten kann.

Dieser Dampfschlepper ist eine der wenigen Hinterlassenschaften seiner Art. Das Schiff ist im Beisein des Verfassers durch den damaligen Bürgermeister der Stadt Eggesin, Dennis Gutgesell, vom ehemaligen Besitzer für eine geplante Rekonstruktion abgekauft worden. Damit sind die Besitzverhältnisse geklärt.

Betriebsgeschichte

Der Schlepper ist 1911 in Brandenburg vom Stapel gelaufen und fuhr als Oberländer Schleppzüge zwischen Hohensaaten und Niegripp an der Elbe. Der Typ Schleppdampfer steht generell für die Bewegung von unmotorisierten, nach dem II. Weltkrieg ausschließlich geschleppten Kähnen – im Küstenrevier als Pommer und im Binnenrevier als Oberländer. Insbesondere die Schleppreederei Köhn aus Stettin bereederte bis 1945 mehrere Schlepper dieses Typs. Vor dem II. WK wurden diese Fahrzeuge in der Regel von großen Reedereien betrieben, nach dem Krieg fuhr sie in Privathand als Einzelunternehmen für die Deutsche Binnenreederei und wurden nach bewegten Lasten bezahlt. Der ehemalige Besitzer Erwin Engelke übernahm die ELLA 1965 von Franz Klempin nach einem Maschinenschaden, überführte das Schiff in seinen Heimatort Mönkebude.

Die 2-Zylinder-Dampfmaschine hatte eine Kraft von 120 PS und beförderte sieben bis acht Kähne mit einer Gesamtladung von ca. 2500 t. (s. Abb. 41). Das brachte einen Umsatz von ca. 1300 Mark pro Lastzug. Ab 1967 bezahlte die Binnenreederei stundenweise ja nach PS Zahl – bei der ELLA waren dies 35 Mark pro Stunde. Das Schiff wurde von drei Besatzungsmitgliedern betrieben, die alle auf dem Schiff wohnten. Neben Erwin Engelke lebte auch die Frau des Schiffseigners auf dem Schiff – allerdings separat in der Vorpik. Der Schiffseigner, der selbst als Maschinist und Heizer fuhr, wohnte mit Engelke im Achterschiff.

Bergung und Rekonstruktion

Um die Bergungsaufwendungen realistisch einschätzen und planen zu können, wurden mehrere durch Verfasser organisierte Begehungen und Messungen vorgenommen. Letztendlich wurde ein Kostenangebot mit der entsprechend den Bedingungen vorzuhaltenden Bergetechnologie bei der in Ueckermünde ansässigen Wasserbaufirma

Bohlen & Doyen in Auftrag gegeben. Die Aufwendungen hinsichtlich der Rekonstruktion wurden mit dem Verein zur Förderung der historischen Binnenschifffahrt in Berlin und der Gesellschaft Weltkulturerbe der Hansestadt Lübeck e.V. erörtert. Insbesondere erstgenannter hat weitreichende Expertise in der Rekonstruktion von historischen Binnenfahrzeugen und bereedert sowohl Kähne als auch Schlepper. Zweitgenannte restaurierte eine historische Werftbarkasse. Mit Hilfe von interessierten Freiwilligen wurde die Bergung unter Leitung des Verfassers vorbereitet und Leckstellen verschweißt. Es musste das Schiff in See verholt, bei Hochwasser frei geschleppt und 150 m weiter nach Mönkebude verbracht werden. Der Bürgermeister Mönkebudes, Detlev Schulz, würde seiner Aussagen nach bei entsprechender Einbeziehung diese Verfahrensweise unterstützen. Ebenfalls ist in dieser Hinsicht vom Verfasser ein Gespräch mit dem Ordnungsamtsamt geführt worden. Nach Aussage des Wasserschiffahrtsamtes Stralsund muss durch eine einschlägige Expertise die Schwimmfähigkeit festgestellt und die Verholung vom Mönkebuder Hafen nach Eggesin beim Amt beantragt werden.

In einer weiteren Recherche wurden Möglichkeiten eruiert, den Schlepper kostengünstig in Eggesin zu rekonstruieren. Verfasser organisierte mit dem Geschäftsführer der in Torgelow ansässigen Weiterbildungsgesellschaft für metallverarbeitende Gewerke, Dr. Illig, einen Vororttermin. Dieser bewertete die Einbeziehung der Rekonstruktion des Schleppers in Eggesin in seinen Lehrbetrieb als möglich. So würden seiner Aussage nach im Rahmen dieses Betriebes Schweißarbeiten kostenlos ausgeführt und auch entsprechende Materialien nachgegossen werden können. Nachfolgend wurden durch den Sachverständigen Reiner Weiß, Rostock, die Dampfmaschine und der Heizkessel begutachtet. Weiß ist einschlägig ausgewiesen und betreute verschiedene Rekonstruktionsprojekte von Dampfmaschinen für diverse Museen. Seiner Aussage nach wären die Rudimente der Maschine durchaus nutzbar; fehlende Teile ließen sich nachgießen. Der Heizkessel müsste allerdings komplett ersetzt werden. Diese Kosten würden sich auf ca. 20 000 Euro belaufen. Eine Firma könnte er entsprechend vermitteln. Für konservatorische Maßnahmen könnte man für die finanzielle Absiche-



Abb. 33
Familie Klempin mit ihrer ELLA posiert vor dem Aufrichten eines Strommastes. Der Schleppdampfer fuhr bis zu seiner Außerdienststellung als Auftragnehmer der VEB Binnenreederei der DDR.



Abb. 34
Die Dampfmaschine steht noch auf ihrem Fundament. Ihre zwei Zylinder machten die ELLA 120 PS stark.

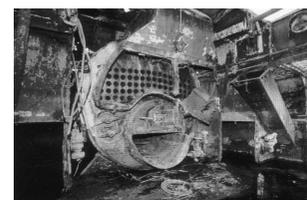


Abb. 35
Vier Zentner Brikett wurden pro Stunde verfeuert.

Abb. 36

Ein gutes Beispiel bietet die Rekonstruktion der Dampfmaschine des Schleppers im Deutschen Technikmuseum Berlin.

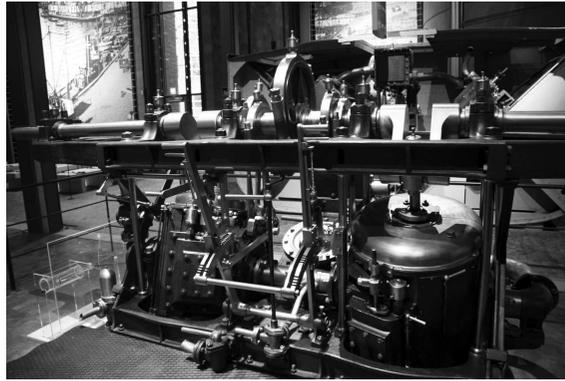


Abb. 37

Mit seiner Länge von 42 m ragt der Großfinowkahn der Familie Luck in den Teufelsgraben von Rieth. Er lädt heute mit seinem beplankten Deck zu Mondscheinesten ein.

rung auch an Sponsoren herantreten, wie es die erfolgreichen Bemühungen des Polnischen Schiffahrtsmuseums in Gdansk aufzeigen, das mit einem Farbmittelhersteller erfolgreich zusammenarbeitet. Die Konjunktur der Gießereiwerke in Torgelow und Ueckermünde macht hinsichtlich der ideellen Unterstützung dieses Vorhabens durch die Geschäftsführung auch Hoffnung auf finanzielle Unterstützung derselben.

II. Alternative: In jedem Fall präferiert der Verfasser, einen authentischen Schleppzug aus den 20er Jahren als mobile Ausstellungsvariante zu entwickeln. Diese Schleppzüge sind ausschließlich mit Dampfschleppern bewegt worden. Sollten die rekonstruktiven Aufwendungen dem Auftraggeber zu hoch erscheinen, so ist der käufliche Erwerb eines solchen Fahrzeuges in Erwägung zu ziehen. Momentan bietet die Deutsche Binnenreederei in Berlin einen Dampfschlepper zum Verkauf an, der als Alternative zur Restauration der ELLA in Frage kommt.

Der Haffkahn

Als schwimmende museale Einrichtung könnte ein Großfinowkahn rekonstruiert werden. Eine Alternative wäre der ehemalige Haffkahn von



Abb. 38

Viele der Haffkähne fuhren auch landwirtschaftliche Güter in den Haffraum. Hier sieht man Haffkähne vor dem im Hintergrund befindlichen Getreidespeicher Ueckermündes.

Paul Luck, der sich derzeit auf dem Gelände des Riether Schlosses am Auslauf des Teufelsgrabens, der in den Riether See mündet, befindet. Das Schiff liegt im Schlamm auf und ist geflutet. Eine Begutachtung des Kahnes, was durch die Besitzer des Schlosses möglich gemacht wurde, ergab nach Auspumpen des Gefäßes durch die Freiwillige Feuerwehr des Ortes, dass der Zustand der Hülle eine Bergung und Rekonstruktion möglich macht (Abb. 37).



Allerdings sind nachweislich dieser Expertise unterhalb der Wasserlinie Löcher in die Außenhaut gebrannt worden, um das Schiff zum Sinken zu bringen (s. Abb. 42 + 43). Mindestens sechs dieser faustgroßen Löcher befinden sich auf jeder Seite des Schiffes.

Der 42 m lange Kahn ist im Auftrag von Paul Luck 1927 auf der Pommernwerft in Swinemünde ganz aus vernietetem Eisen, d. h. ohne den sonst üblichen hölzernen Boden, gefertigt worden. Die Schanz der Verladeluken ist mit dem Schanzkleid der Außenhaut durch Beton nivelliert worden.

Auf die nun ebene Fläche wurde ein hölzerner Bohlenboden als Stehfläche aufgelegt. Dieser diente bei Festen als Tanzfläche. Im Jahre 1999 befragt, gab die Besitzerin des Schlosses Rieth – zu deren Eigentum m. W. auch der Kahn zählt – an, sich die Nutzung des Kahnes als schwimmendes Museum vorstellen zu können. Dieses Angebot wurde später leider schriftlich dementiert. Die genauen Eigentumsverhältnisse sind mir nicht bekannt. Die Einordnung als technisches Denkmal, als einer der letzten Zeitzeugen dieser Art im Besprechungsgebiet, erscheint mir notwendig und sinnvoll. Diese Einordnung ist m. W. aber bis dato – genauso wie die der ELLA – ausgeblieben.

Der Besitzer Paul Luck starb bereits 1976, seine Frau Lilo Luck verkaufte den Kahn angeblich an die Staatssicherheit der DDR, die Vorbesitzer des Riether Schlosses war.

Betriebsgeschichte

Der Kahn ist schon von neuerer Bauart, wenn man ihn mit den älteren, um die Jahrhundertwende gebauten Kähnen vergleicht. Ende der 20er Jahre baute man ohne „Schnick und kein Schick“, wie Hans Albert v. d. Heyden bei einer Befragung zur Formenvielfalt der Haffkähne bemerkte.

Das Schiff ist schon ohne Masten konzipiert gewesen, d. h. als reiner Schleppkahn gebaut worden. Die Kimmung von Vor- und Achterpiek ist kaum merklich gearbeitet, er scheint in der Deckslinie schnurgerade gefertigt.

Die Geschichte der Eignerfamilie Luck ist exemplarisch für das Leben mit und auf solchen Schiffen. Lilo Luck, berichtete während einer vom Verfasser unternommenen Befragungsaktion aus ihrer Erinnerung: Sie stammt selbst aus einer Kahnschifferfamilie; so war es für sie ganz normal, mit ihrem Mann auf dem Kahn zu fahren. Sind in der Seeschiffahrt Frauen an Bord ein seltenes und auch eigenes Thema, so waren die Mithilfe der Frauen und das familiäre Zusammenleben auf den Kähnen im Oberland und auf dem Haff Normalität und sind seit 1587 archivalisch nachgewiesen.

Der Kahn wurde von ihrem Mann aus erster Hand erworben. Paul Luck war stolz auf sein Schiff. Doch dann kam der Krieg. Lilo Luck bestätigte dem Verfasser die Aussage der anderen Kahnschiffer, dass ihr Mann wegen Versorgungsdienstleistungen nicht zum Militärdienst eingezogen wurde.



Das trifft für Paul Luck allerdings nur bedingt zu. Hitler wollte nach England übersetzen, und das auch mit umgebauten Kähnen, die dazu requiriert wurden. Luck wurde 1943 mit 32 Jahren eingezogen, um einen Kahn gen England zu führen. Zu seinem Glück gab Dönitz nie das Signal zur Abfahrt, und so blieb der Krieg für Luck schon 1944 mit seiner Wiederkehr nur ein kurzes Intermezzo. In Lötz war dann zwischen den gesprengten Brücken auch für Paul Luck der Krieg an der zweiten Front zu Ende. Im Jahre 1946 heiratete er seine Frau.

Gefahren wurden neben Zuckerrüben Briketts für das Kraftwerk in Peenemünde, das jetzt Museum ist, außerdem Ziegelsteine von den vielen Brennerien rund um das Haff. An der Verladung nahmen die Kahnschiffer zumeist nicht teil. Lilo Luck erinnert sich an die Beladungen in Bernshof. Strafgefangene beluden die Kähne mit der Hand. In einer langen Reihe aufgestellt, warfen sich die Stauer des Strafvollzugs in Bernshof immer gleich vier Ziegelsteine auf einmal zu – eine elende Schufferei.

Tausende Steine verschwanden im Schiffsbauch, der 273 t aufnehmen konnte (s. Abb. 40). Dann wurde der Schleppkahn aus dem Hafen bugsiert und mit den auf dem Haff wartenden Kähnen zu einem Schleppzug vereinigt. Einen Tag schleppte man von Bernshof bis zur Karniner Brücke. Die Reisegeschwindigkeit betrug nicht mehr als 3 bis 4 Knoten. „Der Schlepper wurde gleich nach Ankunft im Zielhafen bezahlt“, bemerkte Lilo Luck. Im Jahre 1956 kam ihre Tochter zur Welt, und Lilo Luck blieb zu Hause. In dieser Zeit kam schon immer mehr die Schubschifferei auf.

Paul Luck wollte gern bei seiner Familie bleiben, sein Kahn lag aber noch bis 1962 als Bunkerschiff für Getreide in Anklam.



Abb. 39 (links)
Der Kahn der Familie Luck
in einer Schleuse.

Abb. 40
Tausende von frisch gebrannten Ziegelsteinen mussten mit der Hand verladen werden. War der Kahn nicht abgedeckt, und es regnete während der Fahrt, so konnte das Schiff schnell sinken, denn die Steine saugen sich wie ein Schwamm voll.



Abb. 41
Die Schleppzüge hatten manchmal eine Länge bis zu 500 m. (7-8 Kähne)



Abb. 42 + 43
Mithilfe der Feuerwehr wurde die Schwimmfähigkeit und der Erhaltungszustand des Kahnens von Paul Luck festgestellt. Die Pfeile markieren herausgebrannte Löcher.



Abb. 44
Ein Groß-Finow Kahn aus dem Oder-Revier in Umnutzung zum Theaterschiff in Potsdam.

Da waren die Lucks schon die letzten Kahnschiffer im Kahnschifferdorf Rieth, wo zu Zeiten der schon erwähnten Holzlinie fast jeder dritte Einwohner einen Kahn sein Eigen nannte. Im Jahre 1976 starb bekanntlich Paul Luck. Der Kahn lag noch eine Weile in Ueckermünde, bis er dann aus Sicherheitsgründen auf die Reede vor dem Riether Werder verbracht wurde. Doch auch hier haben Jugendliche, diesmal aus Rieth, den Kahn als Abenteuerspielplatz entdeckt. Deshalb war Lilo Luck zufrieden, als Vertreter der Staatssicherheit, die damals das Schloss in Rieth als Erholungsheim nutzte, den Kahn kauften und als Vergnügungsplatz im Teufelsgraben verankerten.

Eine Anekdote, die Lilo Luck mir erzählte, erscheint mir wichtig. Sie zeigt auf, dass sich maritimer vom ländlich geprägten Kontext unterscheidet. Hatte es den Anschein in den vorangegangenen Berichten, Binnen- und Küstenschiffahrt wären gleichrangig von Kähnen des Ueckermünder Raumes bedient worden, so berichtet Lilo Luck, dass ihr Mann immer Angst vor der Stromschiffahrt gehabt und sich wieder zurück an die Küste gesehnt habe, in deren Haff- und Boddenrevieren er zu Hause war.

Küsten- und Binnenschiffahrt waren zwei unterschiedliche Metiers, und „ein Pommer blieb ein Pommer – ein Oberländer ein Oberländer“. Besonders fürchtete sich Paul Luck vor der Fahrt stromabwärts, wo aus Kostengründen der Schlepper eingespart wurde, man schmiss einfach die Leinen los. Um jede Bucht, manchmal mithilfe eines Lotsen, musste „gezippelt“ werden. Der Begriff umschreibt das Bemühen, mit Staaken – langen Stangen – das noch dazu meist voll beladene Schiff wieder in Richtung zu bringen.

Bergung und Rekonstruktion

Auch in diesem Falle erscheint die Abbergung auf dem Wasserweg die einzig mögliche Lösung. In dieser Hinsicht wurde wie oben bemerkt unter Mithilfe der Freiwilligen Feuerwehr Rieth die Schwimmfähigkeit des Kahnens festgestellt: Nach dem Auspumpen schwamm das Fahrzeug auf. Die Schwimmfähigkeit scheint daher nach Schließen der faustgroßen Löcher aus Verfassers Sicht gegeben (Abb. 42 + 43). Wasserstandsmessungen wurden bei unterschiedlichen Windrichtungen vorgenommen. Für die im Revier verkehrenden Schleppereinheiten ist mindestens eine Wasser-

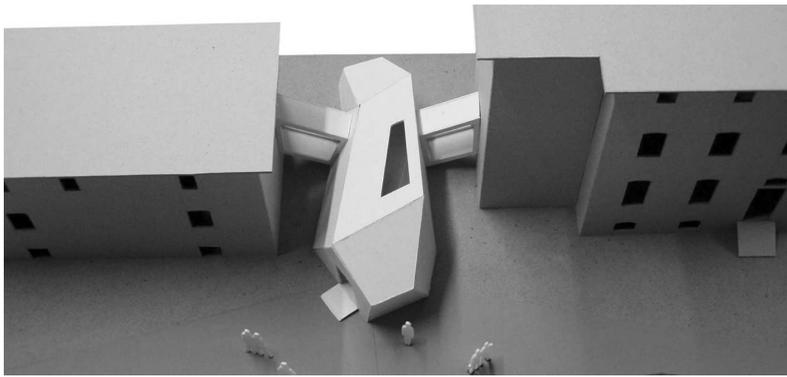
tiefe von 1,50 m erforderlich, die nur bei nördlichen Windrichtungen erreicht wird. Dann kann die Schleppereinheit auf ca. 200 m an das zu bergende Objekt herangeführt werden. Eine Schlepptrasse muss dann mit einem Beiboot zum Kahn verbracht werden. Der das Objekt umgebende Schlamm muss durch ein Tauchunternehmen gespült werden, um so einen kleinen Kanal von ca. 30 m freizulegen. Dafür plant das avisierte Tauchunternehmen ca. drei Tage Arbeit ein. Der Kahn sollte dann direkt nach Eggesin zum w. u. beschriebenen Werftgelände am Museum verholt werden. Dort befinden sich noch zu reaktivierende Slipanlagen, mit der das Schiff geslippt werden kann (s. Abb. 54 c).

Gute Erfahrungen mit einem vergleichbaren Wiederaufbau sammelte der Theaterverein in Potsdam, der das dort beheimatete Theaterschiff betreibt (Abb. 44).

Dort ist einschlägige Expertise vorhanden, da das Theaterschiff ebenfalls an Land restauriert wurde. Nötige Schweißarbeiten und das erforderliche Sandstrahlen sowie die entsprechende Konservierung sind in einem dort befindlichen Bauprotokoll festgehalten. Auch in diesem Zusammenhang sagte die Weiterbildungsgesellschaft der Gießerei in Torgelow Hilfe im Rahmen der Ausbildung Metall verarbeitender Berufe zu. Wenn auch das Theaterschiff kein mobiles Konzept zur Bespielung anderer Orte außerhalb Potsdams vorhält, bietet es dennoch interessante Ansätze für die Innenausstattung, inklusive eines kleinen Museumscafés.

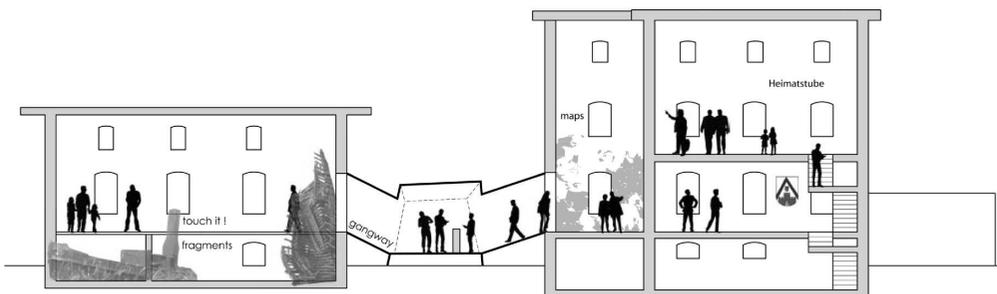
Ausstellungskonzeption

Angestrebt wird die Nutzung der beiden Bahnhofsnebengebäude. Dabei soll das zwischen den Gebäuden befindliche Versorgungshaus den Eingang und Kassenbereich des Museumskomplexes darstellen, von dem aus dann beide Gebäude erreichbar sind (vgl. Entwürfe Abb. 45 + 46). Nachfolgend sind Auszüge aus Entwürfen zu einer studentischen Studie des Fachbereichs Innenarchitektur der Hochschule Wismar unter fachlicher Betreuung durch Prof. Michael Rudnik abgebildet. Neben Vorschlägen zur konzeptionellen räumlichen Umnutzung der beiden Gebäude wurde auch die topographische Einbindung des Außengeländes mit analysiert und überplant.

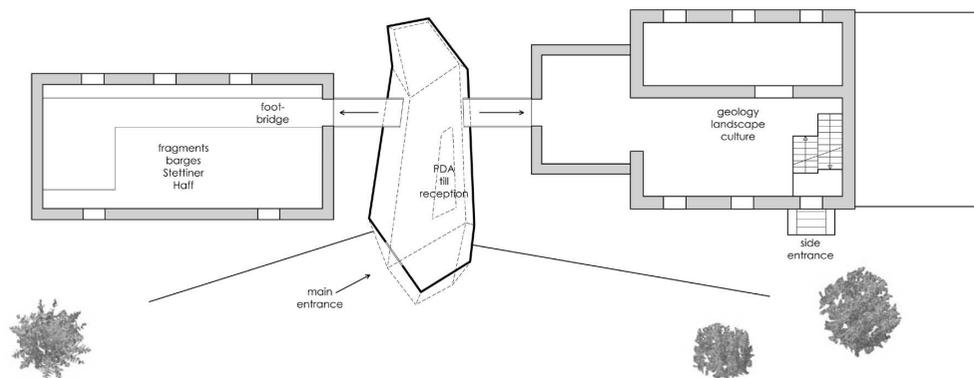


a

Abb. 45 a - c
Die Verbindung und Erschließung der beiden historischen Gebäude in futuristischer, eigenständiger Form: im Modell (a), im Schnitt (b) und Grundriss (c). (Sebastian Koch)

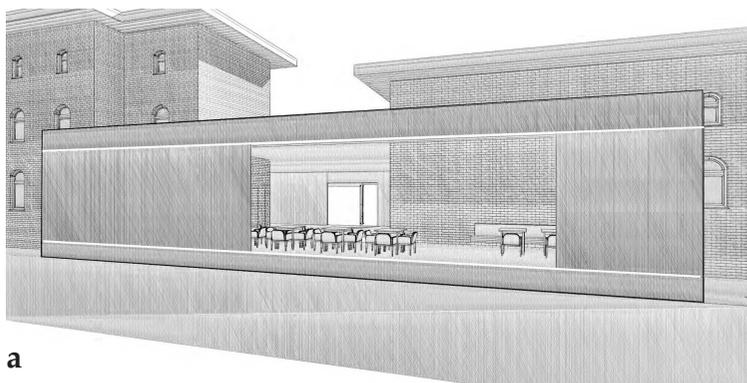


b

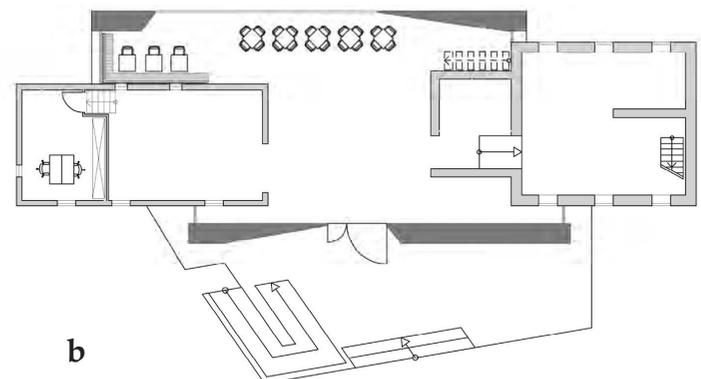


c

Abb. 46 a + b
Der gradlinige Erschließungs-Neubau zwischen der historischen Bausubstanz öffnet sich mit einem Panorama-Fenster vom Café zum neu erschlossenen Schiffbauplatz hin (Nicolai Schütz).



a



b



Abb. 47
Visualisierung des neuen Erschließungstraktes und Schnitt durch den gesamten Museumskomplex (nach Sarah Philipp).

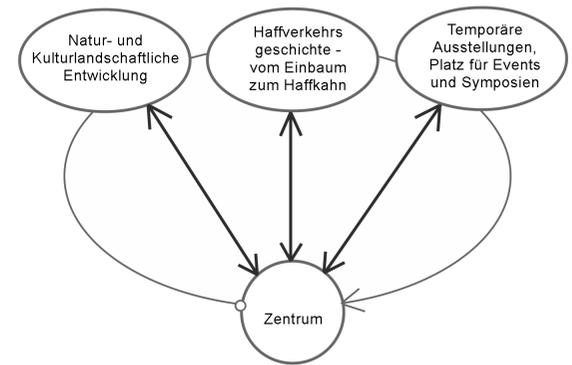
Abb. 48 (rechts)
Konzept zur Neunutzung.

Die historio-topographische Situation des Museumskomplexes in Eggesin

Der Komplex besteht aus 2 Teilen: zum einen den zum Museumsgebäude umzubauenden zwei-stöckigen Bahnhofsnebengebäuden, zum anderen dem am Hafen gelegenen ehemaligen Werftgelände der Firma TUSEK, bis 1990 dem Meleorations-Kombinat Ueckermünde zugehörig (s. Lageplan Abb. 10 c + d). Diese Gebäude befinden sich für den Besucher-verkehr zentral gelegen unmittelbar am Schienenübergang und sind als Wohngebäude um 1900 entstanden. Später wurden sie Eigentum der Deutschen Bahn AG, um dann 1991 von der Stadt Eggesin käuflich erworben zu werden.

Zwischenbau

Da das Museum zum einen im angesprochenen Konzept *Geschichte am Fluss* zentral gelegen ist sowie zum anderen im Lagomar-Projekt Koordinierungsaufgaben – insbesondere hinsichtlich der Infahrtbringung der musealen Schleppeinheit im Stettiner Haff – übernehmen soll, ist dafür entsprechend eine Koordinierungsstelle einzurichten. Diese sollte in Zusammenarbeit mit den Veranstaltern anderer Einrichtungen Informationen über das Konzept *Geschichte am Fluss* und die damit verbundenen Einrichtungen, ihr Profil und ihre Sonderveranstaltungen bereitstellen. Diese Koordinierungsstelle ist gleichfalls für die Einbindung und Erlebbarkeit der Außenbereiche – als in der Landschaft verortete Objekte – maßgeblich. Eine Zusammenarbeit mit dem Unternehmer des Wasserwanderrastplatzes (vgl. Abb. 10 f)



und anderen Einrichtungen wie der in Eggesin/ Ueckermünde und Liepgarten beheimateten Ausflugsflößerei ist für die Inwertsetzung der Außenobjekte sinnvoller Bestandteil des Museumskonzeptes. Da die im Kontext mit der Landschaft erlebbaren Objekte – wie die im so genannten Schiffsfriedhof (bei Liepgarten) befindlichen Wracke – durch PDA informativ aufbereitet werden sollen, ist eine entsprechende Zusammenarbeit mit der Universität Rostock, Institut für Informatik, anzustreben. Zumal die entsprechende Software durch das Aninstitut dieser Einrichtung, das IT Science Center in Putbus, im Rahmen des Landesforschungsschwerpunktes der Universitäten entwickelt wird und die ausgewiesenen Objekte mit neuer mobiler multi-medialer Technologie informativ erschlossen und auf unkonventionelle Weise in das Museumskonzept eingearbeitet werden sollen. Infolgedessen ist die Koordinierungsstelle gleichfalls Ansprechpartner für die Nutzung und Pflege sowie den Verleih der PDAs.

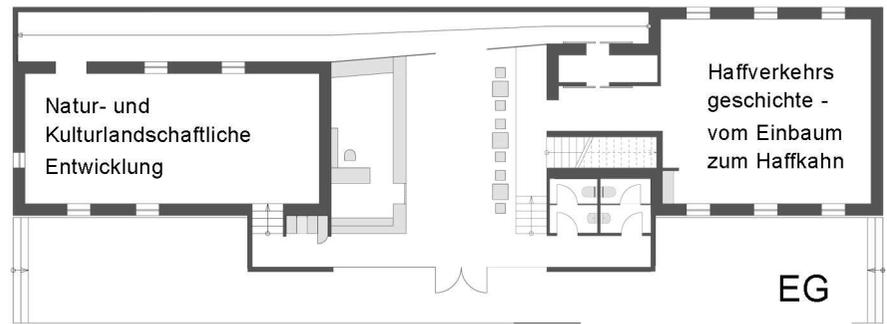
Museales Leitbild der Bahnhofsstraße 4

In der Bahnhofsstraße 4 sollen die Entwicklung von der Naturlandschaft zur Kulturlandschaft mit der Herausbildung des Stettiner Haffes im Zuge der nacheiszeitlichen Trans- und Regression, die entstehenden Wasserwege und deren Nutzung als Grundlage eines seeorientierten Haffverkehrs thematisiert werden. Welche Chancen und Probleme das Haff für die Besiedelung bot und wie die Menschen durch Wasserwaretransport eine effektive Lösung zur Regionalentwicklung des Odermündungsdeltas und der Lagune vorhielten, sollte Gegenstand einer weiterführenden Ausstellungskonzeption sein.

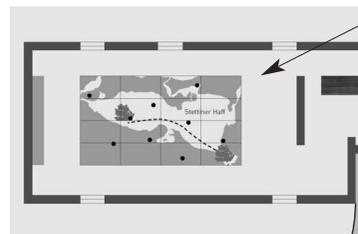
Dieser geografisch-topografische Rahmen ist gleichsam das Fundament der musealen Ausführungen zu Schifffahrt und Schiffbau – dezidiert für die Kahnschifffahrt dargestellt – als logistisches Konzept.

Im weiteren Verlauf sollen die typologische Entwicklung früherer hölzerner Kähne und ihr Nachweis im Ostseeraum sowie für die Haffe und Strandseen thematisiert werden.

Da der „Kahn“ (*kane, cane*) im deutschen Küstengebiet der Ostsee zu den ältesten urkundlich erwähnten Versorgungsfahrzeugen¹³ gehört und z. B. mit der Anklamer Zollrolle von 1302¹⁴ seit dem hansischen Mittelalter auch ein konkreter Beleg für das Wort im Besprechungsgebiet vorliegt, so dass der Kahn durch die Zeit mit seegetragenen Transaktionen im Raum semantisch verbunden ist,¹⁵ ist ein Bezug zur Transportgeschichte über das Industriezeitalter hinaus gegeben. Durch die typologische Entwicklung vom hölzernen Kahn hin zu den in Fahrt gebrachten Maßkähnen kann man auf die entsprechend langen Traditionen in der Ausstellung durch geeignetes Fotomaterial aus verschiedenen Häfen des Haffgebietes abstellen. Das schafft dann auch die nötige Reputation für das Museumsprojekt in der Bevölkerung, da es w. o. thematisiert das historische Identitätsgefühl anspricht und darüber hinaus die Zusammenarbeit mit Polen im Sinne bilateraler Ausstellungskonzepte befördert; denn der Kahn ist eine Art Symbol für die Entwicklung des Haffraumes ohne besondere politische Brisanz, und seine Geschichte kann transnational vorbehaltlos aufgearbeitet und dargestellt werden. Mit dem Schiffstyp „Kahn“ ist damit auch der Bezug zur Frühgeschichte und dem Mittelalter gegeben, und Verbindungen zu anderen musealen Einrichtungen wie den Freilichtmuseen in Torgelow (Ukrainenland e.V.) und Wolin (Freilichtmuseum Wolin-Vineta-Jomsborg) sind nicht nur organisatorisch, sondern auch inhaltlich fassbar. Die Informationen, die in der Landschaft existieren, die mit ihr verbunden sind und die sich durch das Studium der in der Landschaft verorteten Objekte ergeben, sind der informative Pool für die im Rahmen des Museumskonzeptes synthetisierten Informationen. Somit ist das Zentrum nicht nur ein Ort der Ausstellung, sondern erfüllt auch den so wichtigen gesellschaftlichen Auftrag der Informationsverortung und Sammlung materieller



oder alternativ die 'new media map'



1.OG

und ideeller Hinterlassenschaften. Durch die im Rahmen des EU-Lagomar-Projektes initiierte Datenbank *lagoDATAmar* ist es dem Personal des Eggesiner Museums möglich, die Sammlung von Informationen über Schifffahrt und Schiffbau effizient vorzuhalten und für die Ausstellung auch mehrsprachig aufzubereiten (s. Kap. 1 in diesem Band). Der multifunktionale Zwischenbau kann neben der PDA-Ausleihe und dem Touristen-Lagomar-Büro somit auch Räumlichkeiten für die Sammlung von Informationen unterschiedlichster Art vorhalten (s. Abb. 16). Der Thematisierung der tief greifenden Umgestaltung der Landschaft im Zuge der Industrialisierung am Beispiel der Errichtung von Hafen- und Industrieanlagen an den Zuflüssen und am Haff selbst sowie der weiteren Schiffbarmachung der Flüsse soll musealer Raum gegeben werden. Hier bieten die studentischen Entwürfe von der begehbaren Karte (s. Abb. 50 + 51) bis hin zur multisensorischen Animation trotz begrenztem Raum dem Besucher viele Informationen. Diese Karten bilden auch den Übergang von den aus der Landschaft sich entwickelnden Strukturen hin zum Einfluss des Fremden vor Ort – wie für die Holländerei in Torgelow Holl belegt, welche ihre besondere Herausbildung im Zeitalter der Industrialisierung erfuhr. Hier soll der ineinander greifende Warentransport – Schiff und Schiene,

Abb. 49
Themenbezogene
Raumverteilung
(nach Philipp und Fehre).

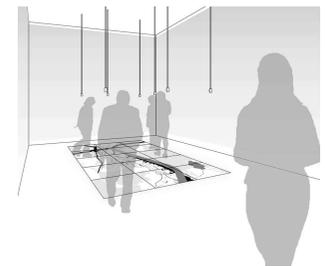


Abb. 50 + 51
Die 'new media map' als
multisensorische Animation.

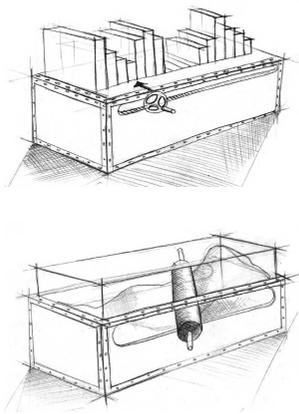


Abb. 52 + 53
Unterschiedliche Methoden der Informationsvermittlung sind durch die Studenten untersucht worden. Die von Schütz entwickelte 'Wunderkiste' der Informationen. Die Landschaft 'abgerollt'.

Abb. 54 (rechts)
Die Anlage des immobilien Komplexes in Eggesin und seine Erschließung.

¹³ *Der Boomkahn (Baumkahn) ist ein einbaumähnliches Boot und seit der Frühgeschichte fassbar; s. Dudszus, 1987, S. 149;*

¹⁴ *Als „hafcane“ 1270 am Oderhaff als Fischereifahrzeug erwähnt, 1286 als Frachtkahn auch im Malchiner Zolltarif; Rudolph, 1969, S. 85.*

Abb. 55
Informationen über einen ehemaligen Schiffbauplatz könnten einen interessanten Bezug zum heutigen Werftplatz der Rekonstruktionen aufzeigen.

See- und Binnenraum – erfahrbar werden, und zwar anhand der aus der Landschaft gewonnenen Güter (landwirtschaftliche Produkte, Raseneisenerz, Ziegelsteine) und der Versiegelung derselben.

Dies ist die Überleitung zum zweiten Ausstellungskonzept, das dem Schiffbau vorbehalten ist, so das Kuratorium nicht die Einrichtung einer Ausstellungseinheit auf dem Werftgelände plant.

Museales Leitbild der Bahnhofstraße 5

Im oberen Stockwerk des Gebäudes soll die gegenseitige Bedingung von Industrie und Schiffbau, verbunden mit der Veränderung der Topografie Eggesins, herausgestellt werden. Die Umschlagsituation von Kahn und Pferdefuhrwerk und die Verbringung der Produkte zu den Industriestandorten soll animiert werden, so dies nicht direkt am Hafen anhand von nachempfundenen Verladungssituationen geschehen kann. Dort wären das Heranschaffen von Steinen mithilfe von Loren, die Einladung der Steine in das Schiff sowie die mit dem Seetransport der Steine verbundenen Gefahren ein interessantes Kapitel der weitergehenden Museumskonzeption. Hier könnten einige Schicksale gesunkener „Steintransporter“ durch multimediale Technik und anhand von Unterwasserfilmen dargestellt werden.

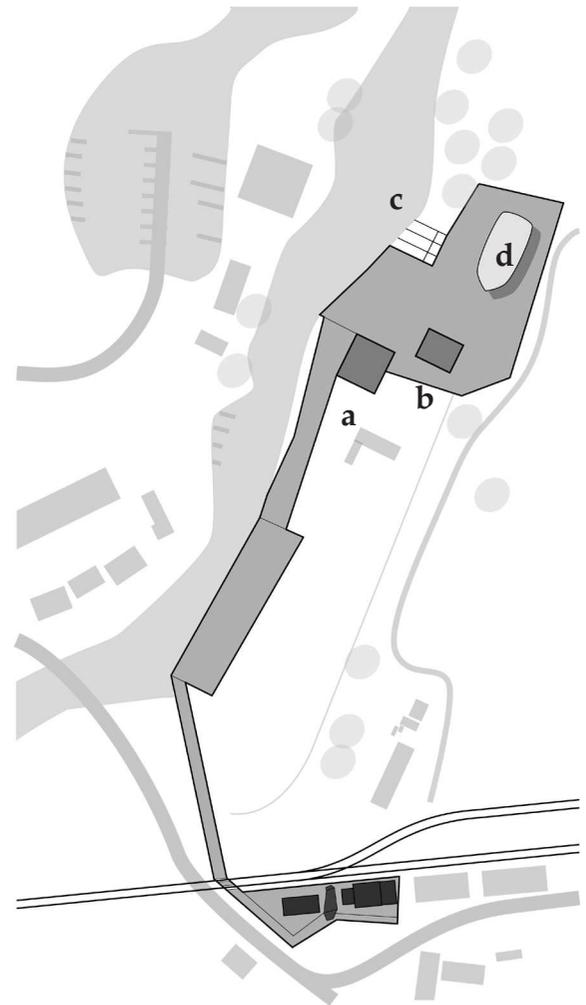
Werftgelände

Auf dem ehemaligen Werftgelände sollen die im Rahmen der Infahrtbringung der mobilen musealen Schleppereinheit erworbenen Wasserfahrzeuge (Schlepper, Großfinowkahn) geslippt und restauriert werden (s. Abb. 54 c + d).

Das Gelände eignet sich besonders, da sich hier eine der größten Slipanlagen des Landkreises befand, welche extra für das Slippen von Prahmen in den 70er Jahren entstand, aber dennoch kaum genutzt wurde, da der technische Stützpunkt nach Ueckermünde verlegt wurde.

Der Museumsplatz umfasst das historische Ambiente, welches durch das entstehende Museum quasi nur wieder in Wert gesetzt werden muss. Mit diesem Gelände sind auch gleichzeitig die maritimen Wurzeln Eggesins verbunden.

Mit der Bootswerft Röwe (Christian Röwe, später Reinhold Röwe) fertigte und überholte eines der renommierten Kahnschiffbauzentren der Re-



a Haus Albrecht
b Haus Röwe
c Slipanlage
d Bootsbauplatz

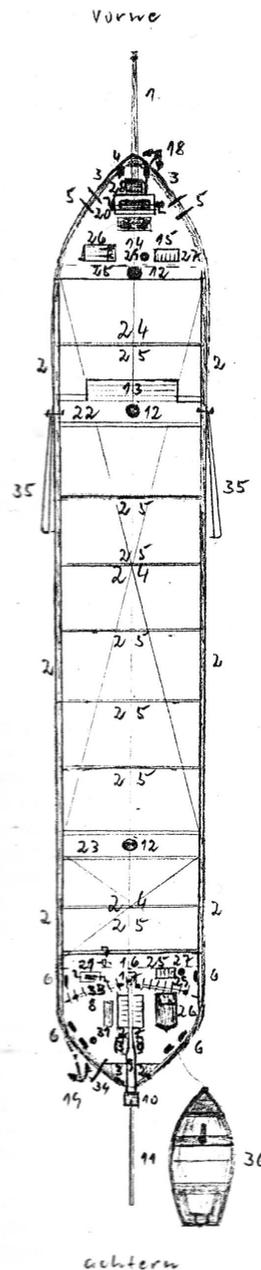


gion von ca. 1840 bis 1955 vorrangig hölzerne Kähne. Das Werftgelände befand sich vis-à-vis und damit in unmittelbarer Nähe zum Sägewerk Wendt, zu dem seit den ersten Dekaden des vorigen Jahrhunderts Holz von Ueckermünde geflößt wurde.

Das Wohnhaus der Familie Röwe befindet sich – in sanierungsbedürftigem Zustand – noch auf dem Werftgelände. Neben der Werft befand sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts das Betriebsgelände der Wasserbaufirma Albrecht, die insbesondere für die Tiefhaltung der Wasserstraßen der Region verantwortlich war. Anfänglich wirtschaftete Ernst Albrecht leitend im Unternehmen. Seit dem 1. Weltkrieg leitete sein Sohn Max Albrecht das Unternehmen, das unter dem Namen „Modderleusch“ in der Region mit der Flussbaggerei in Verbindung gebracht wurde und als privatwirtschaftliches Unternehmen bis in die 70er Jahre mehr als 20 Mitarbeiter beschäftigte. Das während dieser Zeit gebaute Wohnhaus ist in ähnlicher baulicher Erhaltungssituation wie das Haus Röwe auf dem Gelände befindlich (s. Abb. 54). Das Unternehmen wurde durch Max Albrechts Sohn Dietrich nicht lange weitergeführt und ging in den 70er Jahren im Meliorationskombinat auf. Die ehemals auf dem Gelände des Meliorationskombinates befindlichen Baracken der polytechnischen Ausbildung sind bis auf das Betonfundament nicht mehr vorhanden.

Dennoch könnte man beide vorhergenannten Gebäude für den Museumsbetrieb der Werft wieder beleben und entsprechend rekonstruieren. Die in den 70er Jahren auf dem durch das Meliorationskombinat erworbenen Röweschen Bootsbauplatz entstandene Slipanlage steht nach einer Schrottgewinnungsaktion im Jahre 2004 leider nur noch teilweise. Eine Vorortuntersuchung hat ergeben, dass die vier Schienenstränge mindestens 15 m in das Strombett reichen. Sie sind von einer ca. 1,5 m dicken Schlammschicht überzogen, die sich durch die allgemeine Sedimentierung des Flusslaufes erklärt. Diese Sedimentierung müsste vor der Wiedernutzung der Slipanlage zumindest teilweise abgetragen werden.

Die auf dem Gelände vorzufindende Betonplatte erlaubt mit ihrer Länge von ca. 80 m die Rekonstruktion beider Museumsfahrzeuge, die nebeneinander auf Pallungen aufgelegt werden können.



Haffkahn Lg. 49,5 m Bf. 6,0 m
Maßstab: 1 = 200
Ladekap. ca. 300 t. Besatzung 3 Mann

Bauart: Holz mit Holzschlen u. Holzspanten. Später eiserne Spanten.
Kreuzeele Beckankung (Weichholz). Nur im Bug- u. Heckbereich wurde Fichtenholz eingesetzt.

Skizze:

1. Klüverbaum
2. Schandeckel
3. Schanzkleid
4. Ankerklüser
5. Ankerkugel
6. Poller
7. Segelmutter
8. Sperrtallge
9. Steuerhelmer
10. Steuerkrümmel
11. Steuerdicke
12. Mastenspur
13. Segelkasten
14. Schöf (Vordeck)
15. Plicht (Vorkajüte)
16. Stand (Achterdeck)
17. Bude (Achterkajüte)
18. Buganker
19. Heckanker
20. Ankerwinde (über Spillkopf Vertikalwinde)
21. Anker- u. Verholwinde
22. Sitzschemel
23. Jäte (Freiraum)
24. Laderäume (v. Brunnestall m. Großraum u. Hinterraum).
25. Schotte bzw. Dnehten
26. Kajüteneingänge
27. Kajütenoberlicht (Skeylights)
28. Vorpick
29. Ofenrohr
30. Wasserfaß
31. Blummkasten
32. Kettenablage
33. Steuerbrücke
34. Ankerkran
35. Seitenschwenter
36. Beiboot

Bauarten:

1. Kappenkahn
 2. Stenckahn
 3. Buck- oder Buck-K.
 4. Mollenkahn
- Der Buck- oder Buckkahn sowie der Mollenkahn wurde nach der Schlennebauweise gebaut.
Finanmaß = 49,0 x 4,6 m
Gr. - - = 42,0 x 5,9 m



H.-A. v. d. HEYDEN
Markt 7
17373 Ueckermünde
Tel. 039771-23337

v.d.H.

Abb. 56

Die schematische Darstellung von Hans Albert van der Heyden zeigt den Aufbau eines hölzernen Haffkahns, der noch gesegelt wurde.

¹⁵ Nach der lateinischen Übersetzung *monoxilia einboimihscip* verbindet Ellmers die Bezeichnung Kahn auch für den reinen Einbaum; Ellmers, 2004, S. 60.



Abb. 57
Die ANNA, hier im Pulk mit weiteren Dampfschleppern, ist eine der letzten maritimen Kleinode merklicher Schiffahrtsgeschichte. Sie wurde 1911 auf der Werft „Fritz Bettin´s Söhne“ in Tangermünde gebaut und schleppte Lastkähne mit Heu, Holz, Ziegelstein und anderem Baumaterial nach Berlin.



Abb. 58
Die Reste des Schiffskörpers sind 1998 im mecklenburgischen Malchow aufgefunden worden und auf der Traditionswerft „Schiffswerft Bolle“ im Auftrag der Eignerfamilie Brodthagen vollständig restauriert und rekonstruiert worden.

Resümee

Wegen der unverwechselbaren, von unterschiedlichen Kulturen geprägten Geschichte des Besprechungsraumes kann nur ein kulturlandschaftlicher Ansatz in Form eines gemeinsamen deutsch-polnischen *corporate design* der richtige Ansatz für eine museale Aufbereitung der Haflgebietsgeschichte sein. Einige Schlaglichter aus der bewegten Geschichte des Besprechungszeitraumes sollten dies verdeutlichen: Unbenommen bleibt darüber hinaus die wichtige Rolle und Bedeutung dieses Gebietes für die Migration und Mission im Rahmen germanischer Landflucht zu nennen; die slawische Besiedelung; die Begründung von Seehandelsorten wie Vineta und Usedom; die Christianisierung – verbunden mit Namen wie Otto von Bamberg – agrarische Landnahme durch Meliorationsvorhaben (Hinter- und Gegensee); Ansiedelung von Fremden, z.B. der Hugenotten; Stettin als pommersche Residenzstadt; Uecker-münde als Grenz-, Versamlungs- und Verhandlungsort, Ort von Versorgungskapazitäten für die V-Waffen-Entwicklung und zuguterletzt als Kahnschifferort, dessen Silhouette geprägt war durch die Masten von Kähnen. Für das gewählte Museumskonzept spricht außerdem die Tatsache, dass dieser effiziente und durch seine Flexibilität transnationale Ansatz ermöglicht, beweglichen Museumsraum zu entwickeln, mit der Darstellung der einzelnen Gemeinden und wechselnden Ausstellungen unter Einbringung von „Eventisierungen“ im Rahmen der Erlebbarkeit von Geschichte lässt sich diese Chance auch wirtschaftlich umsetzen.

Literatur

- Dudszus, A., 1987, *Das große Buch der Schiffstypen*, Berlin.
- Eisel, U., 1982, Die schöne Landschaft als kritische Utopie oder als konservatives Relikt. Über die Kristallisation gegnerischer politischer Philosophien im Symbol "Landschaft", in: *Soziale Welt*, Jg. 33, H. 2, S. 157-168.
- Ellmers, D., 1993, Der archäologische Nachweis von Fremden in mittelalterlichen Hafentorten, in: M. Gläser, *Archäologie des Mit-*

telalters und Bauforschung im Hanseraum, S. 271-277, Rostock.

- Ellmers, D., 2004, Kahn, Prahm und andere flachbodige Schiffstypen, Ein Beitrag zur Wörter-und-Sachen-Forschung, in: K. Brandt, H. J. Kühn, *Der Prahm aus dem Hafen von Haithabu, Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen*, S. 55-71, Neumünster.
- Heidbrink, I., 1994, *Schrott oder Kulturgut? Lage/Lippe*.
- Rudolph, W., 1969, Segelboote der deutschen Ostseeküste, in: *Deutsche Volkskunst*, Bd. 53, Berlin.
- Rudolph, W., 1995, Wracks in Rohrplan und Modder. Unverzichtbare Quellen der maritimen Kulturgeschichte, in: *Rugia Journal*, S. 118-122.
- Springmann, M.-J., 2000, *Fundort Ostsee - Eine maritim archäologische Zeitreise entlang der deutschen Ostseeküste*, Rostock.

Quellen

- Familie Brodthagen, Faltblatt Dampfeisbrecher ANNA
- Springmann, M.-J., Konzeption zum Aufbau eines Kahnschiffermuseums in Eggesin, unveröffentl. Auftragsarbeit.

Besonderer Dank gilt:

- Fischer Hartmut Dieckmann
Dr. Ingo Heidbrink
Dr. Illig
Dietmar Jesse
Heiko Steinhof
Harald Thomas
Reiner Weiß