

Stellungnahme zum Deutschen Schifffahrtsmuseum
in Bremerhaven

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
Vorbemerkung	2
A. Ausgangslage	4
I. Gründung und Finanzierung	4
II. Aufgaben, Organisation, Ausstattung	6
1. Aufgaben	6
2. Organisation und Ausstattung	7
III. Arbeitsschwerpunkte	12
1. Forschungsschwerpunkte	12
2. Forschungsinfrastruktur	15
3. Inventarisationsaufgaben und wissenschaftliche Beratungsdienste	17
IV. Veröffentlichungen, Tagungen, Zusammenarbeit	17
B. Stellungnahme	22
I. Zur wissenschaftlichen Bedeutung	22
1. Die Entwicklung der schifffahrtsgeschichtlichen Forschung in Museen	22
2. Zur Rolle und Bedeutung des Deutschen Schifffahrtsmuseums	23
II. Zu den Arbeitsschwerpunkten	27
1. Gegenwärtige Forschungsschwerpunkte und Zukunftsperspektiven	27
2. Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen	28
3. Forschungsinfrastruktur	29
4. Inventarisationsaufgaben	31
5. Veröffentlichungen	32
III. Zur Organisation	32
1. Verwaltungsrat	32
2. Direktorium	32
3. Beirat und wissenschaftliche Ergebnisbewertung	33
IV. Zur Ausstattung	34
1. Wissenschaftliches Personal	34
2. Technisches Personal	35
3. Eigene Einnahmen	37
4. Platzmangel und Erweiterungsmöglichkeiten	37
V. Zusammenfassende Beurteilung	39
Anhang	40

Vorbemerkung

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven gehört zu den Museen, deren Forschungsaktivitäten von Bund und Ländern auf der Grundlage der Rahmenvereinbarung Forschungsförderung von 1975 gemeinsam gefördert werden. Die Bund-Länder-Kommission für Bildungsplanung und Forschungsförderung (BLK) hat den Wissenschaftsrat gebeten, gutachtlich zu der Frage Stellung zu nehmen, ob diese Museen die Voraussetzungen für die Fortführung der gemeinsamen Förderung erfüllen.

Neben einem Zuwendungsbedarf in bestimmter Höhe liegen diese Voraussetzungen vor allem in der überregionalen Bedeutung und im gesamtstaatlichen wissenschaftspolitischen Interesse der jeweiligen Einrichtung. Diese Kriterien sind von Bund und Ländern im Jahre 1972 für die Museen wie folgt definiert worden:

"Die Museen müssen überregionale Bedeutung haben. Die Überregionalität kommt dadurch zum Ausdruck, daß der wissenschaftliche Rang anerkannt und der Forschungsgegenstand von allgemein wissenschaftlichem Interesse ist. Die Museen müssen jeweils für ihren Fachbereich Aufgaben von zentraler Bedeutung erfüllen.

Die gemeinsame Förderung der Museen muß im gesamtstaatlichen wissenschaftspolitischen Interesse liegen. Das gesamtstaatliche wissenschaftspolitische Interesse kann insbesondere dadurch begründet sein, daß die Museen im Bereich der Forschung

- Arbeiten durchführen oder Methoden entwickeln, die auch anderen Museen zugute kommen (Service- oder Pilotfunktion), oder
- besonders enge internationale Kontakte unterhalten oder
- in herausragender Weise interdisziplinäre Zusammenarbeit pflegen oder
- zentrale Informations- und Dokumentationsaufgaben wahrnehmen oder
- intensive Beziehungen zu Hochschulen, Forschungseinrichtungen und anderen Museen pflegen oder

- richtungweisende Arbeiten zur Museumspädagogik und Museumsdidaktik durchführen oder
- Schwerpunkte bilden, die für die allgemeine Weiterentwicklung des betreffenden Wissenschaftszweiges erhebliche Bedeutung haben."

Der Wissenschaftsrat hat zur Vorbereitung seiner Stellungnahme eine Arbeitsgruppe gebildet, der auch Sachverständige angehörten, die nicht Mitglieder des Wissenschaftsrates sind. Ihnen ist der Wissenschaftsrat zu besonderem Dank verpflichtet. Die Arbeitsgruppe hat am 8./9. September 1986 das Museum besucht und Gespräche mit dem Direktorium und den wissenschaftlichen Mitarbeitern geführt.

Der Wissenschaftsrat hat die Stellungnahme am 30. Januar 1987 verabschiedet.

A. Ausgangslage

A.I. Gründung und Finanzierung

Um die Jahrhundertwende entstand an der Friedrich-Wilhelms-Universität in Berlin das "Institut für Meereskunde mit meereswissenschaftlichen Sammlungen", das 1906 als "Museum für Meereskunde" eröffnet wurde. Bis zu seiner Zerstörung gegen Ende des Zweiten Weltkrieges nahm dieses Institut die Aufgaben einer zentralen Forschungsstelle für deutsche Schiffahrtsgeschichte wahr. Nach dem Krieg wurde es nicht wieder aufgebaut.

In den sechziger Jahren wurde das Fehlen einer überregional bedeutsamen Sammlung und Forschungsstätte für die Schiffahrtsgeschichte Gegenstand zunehmender Klagen von Fachleuten und in der Öffentlichkeit. Entwürfe für die Errichtung eines neuen zentralen Schiffahrtsmuseums wurden vorgelegt. Diese Bemühungen führten schließlich dazu, daß der Präsident des Bremer Senats im Januar 1969 alle Anregungen in einem an den Bundesminister für wissenschaftliche Forschung gerichteten Antrag auf Gewährung eines Zuschusses aus Bundesmitteln für die Errichtung eines Deutschen Schiffahrtsmuseums zusammenfaßte. Der Wissenschaftsrat wurde um eine Stellungnahme hierzu gebeten und beschloß am 29. Juli 1969, dem Bundesforschungsminister zu empfehlen, 50 % der Bausumme bereitzustellen unter der Voraussetzung, daß die Freie Hansestadt Bremen (Land und Stadt) und die Stadt Bremerhaven die andere Hälfte aufbrächten.

Im Jahre 1971 wurde das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) als Stiftung privaten Rechts mit Sitz in Bremerhaven gegründet. Stifter waren die Freie Hansestadt Bremen (Land und Stadt), die Stadt Bremerhaven und das Kuratorium Schiffahrtsmuseum Alter Hafen e.V.¹. Die drei Gebietskörperschaften stellten außer der Hälfte der Baukosten der

¹

Jetzt das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V.

neu zu errichtenden Museumsgebäude und wertvollen Sammlungsgegenständen auch die Erstausrüstung und die laufenden Kosten zu je einem Drittel zur Verfügung. Zum Grundstock der Sammlungen gehörten u.a. die 1962 in der Weser bei Bremen gefundene Hansekogge aus dem Jahr 1380, die schiffahrtsgeschichtliche Sammlung des Bremerhavener Morgenstern-Museums und zahlreiche von privater Seite gestiftete Objekte, darunter die Sammlung Bernartz.

Das Museum wurde im Jahre 1975 eröffnet. An den laufenden Kosten beteiligten sich die Freie Hansestadt Bremen und die Stadt Bremerhaven im Verhältnis 2 : 1. In den folgenden Jahren wurden die Zuwendungen von den Stiftern allmählich gesteigert. 1979 wurde die Zahl der Stellen für wissenschaftliche Mitarbeiter von vier auf zehn erhöht und zusätzliches zuarbeitendes Personal im Stellenplan vorgesehen. Auf der Grundlage eines Antrags der Freien Hansestadt Bremen und einer Stellungnahme der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) wurde das DSM zum 1.1.1980 als sechstes Museum in die gemeinsame Forschungsförderung durch Bund und Länder nach Art. 91b GG aufgenommen. Seitdem richtet sich die Finanzierung nach der 1975 abgeschlossenen Rahmenvereinbarung Forschungsförderung und der "Ausführungsvereinbarung Forschungseinrichtungen". Der Forschungsanteil wurde auf 65 % pauschaliert¹. Die Forschungsaufwendungen werden je zur Hälfte vom Bund (Bundesminister des Innern) und von der Freien Hansestadt Bremen getragen. Ein Drittel des Finanzierungsanteils der Freien Hansestadt Bremen wird entsprechend einer besonderen Ländervereinbarung von allen Ländern gemeinsam getragen.

Die Schausammlung, die allein von den Stiftern zu tragen ist, wird zu zwei Dritteln von Bremen und zu einem Drittel von der Stadt Bremerhaven finanziert.

¹ In ihrer Stellungnahme zum Antrag auf Aufnahme des DSM in die gemeinsame Förderung hat die DFG den Forschungsanteil auf zwei Drittel veranschlagt.

A.II. Aufgaben, Organisation, Ausstattung

II.1. Aufgaben

Die Aufgaben des DSM sind in seiner Verfassung festgelegt, die Bestandteil der Stiftungsurkunde ist. Nach § 2 hat das DSM die Aufgaben,

1. die deutsche Schifffahrtsgeschichte in ihren Zusammenhängen in historischen Beständen zu sammeln, anschaulich zu machen und dokumentarisch zu erfassen;
2. die deutsche Schifffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten wissenschaftlich zu erforschen;
3. im Dienste der deutschen Schifffahrtsgeschichte mit den ihm zur Verfügung stehenden musealen, wissenschaftlichen und technischen Möglichkeiten für die Öffentlichkeit tätig zu sein.

Diese Aufgaben erstrecken sich auf die gesamte schifffahrtsbezogene Kultur Deutschlands in seinen wechselnden Grenzen, nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland, mit Einschluß der vor- und frühgeschichtlichen Kulturen dieses Gebietes. Zu ihnen gehören sowohl Aufbau, Bewahrung und Erschließung von Sammlungen als auch eigene wissenschaftliche Tätigkeit.

Der Museumsbereich umfaßt die Schausammlung (einschließlich des dafür nötigen technischen und Aufsichtsdienstes), die durch ständige und wechselnde Sonderausstellungen aus eigenem oder fremdem Bestand der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird und in der im Jahre 1985 über 300.000 Besucher gezählt wurden.

Zur wissenschaftlichen Arbeit des DSM zählen Forschungsarbeiten, unter denen die Rekonstruktion und Konservierung der Bremer Hansekogge eine Sonderstellung einnimmt, ferner der Aufbau und Ausbau der für die Forschung notwendigen Infrastruktur (Bibliothek, Archiv, wissenschaftliche Sammlung, holzchemisches Labor), die Durchführung von Inventa-

risationsprogrammen zur Schiffahrtsgeschichte und die eng damit verbundene wissenschaftliche Beratung von Denkmalspflegestellen.

II.2. Organisation und Ausstattung

Organe der Stiftung nach der Verfassung vom 10.2.1971 sind der Verwaltungsrat, das Direktorium und der Beirat.

Der Verwaltungsrat besteht gegenwärtig aus 10 Personen, und zwar aus dem Präsidenten des Senats der Freien Hansestadt Bremen sowie einem weiteren Senatsmitglied, einem Mitglied des Magistrats der Stadt Bremerhaven, zwei von der Bremischen Bürgerschaft gewählten Mitgliedern, einem von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bremerhaven gewählten Mitglied, jeweils einem vom Kuratorium und einem vom Förderkreis für die Bremer Kogge¹ bestellten Mitglied sowie (seit 1980) zwei Vertretern des Bundes. Bis zu vier Personen können als weitere Mitglieder berufen werden. Der Verwaltungsrat ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte der Mitglieder, darunter der Vorsitzende oder stellvertretende Vorsitzende, anwesend sind.

Der Verwaltungsrat tagte während der Aufbauphase des DSM in der Regel zweimal im Jahr, in den letzten Jahren einmal jährlich. Zusätzliche Sitzungen können einberufen werden, so oft es die Geschäfte erfordern oder wenn es vom Direktorium oder einem Verwaltungsratsmitglied beantragt wird.

Der Verwaltungsrat ist das leitende Organ der Stiftung. Seiner Zustimmung bedürfen u.a. der Wirtschaftsplan und der Jahresabschluß, die Verfügung über Museumsgut, sofern es im Einzelfall den Zeitwert von 50.000 DM übersteigt, die Geschäftsordnung des Direktoriums und die Einstellung und Entlassung von Personal der Vergütungsgruppe BAT IIa/Bezahlungsguppe A 13 und höher. Der Verwaltungsrat erläßt

¹ Jetzt der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V.

Richtlinien, in deren Rahmen das Direktorium die Geschäfte der Stiftung leitet. Er schlägt auch die Mitglieder des Direktoriums vor und bestellt die Mitglieder des Beirates.

Das Direktorium besteht aus dem geschäftsführenden Direktor, der u.a. für die Forschung und die Koordination der wissenschaftlichen Arbeiten im DSM verantwortlich ist, und zwei weiteren Direktoren. Es führt die Geschäfte und ist Vorgesetzter des Personals, das der Stiftung von der Freien Hansestadt Bremen durch Personalüberlassungsvertrag zur Verfügung gestellt wird. Das Direktorium bereitet die Vorlagen für die Beschlüsse des Verwaltungsrates vor; seine Mitglieder nehmen in der Regel als Gäste an den Sitzungen des Verwaltungsrates teil.

Der Beirat, der durch das Direktorium einberufen wird, hat die Aufgabe, den Verwaltungsrat und das Direktorium, insbesondere auf wissenschaftlichem Gebiet, fachlich zu beraten und zu unterstützen. Er soll aus höchstens 24 vom Verwaltungsrat für die Dauer von vier Jahren aus Kreisen der Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und der Verbände bestellten Mitgliedern bestehen. Wiederholte Wiederberufung der Mitglieder ist möglich und üblich. Der Beirat tagt in der Regel zweimal im Jahr. In jeder Sitzung trägt ein Mitarbeiter des Museums einen Bericht über seine Forschungstätigkeit vor, der anschließend diskutiert wird. Für die Erörterung besonderer Fragen bildet der Beirat aus seiner Mitte kleinere Expertengruppen, die häufiger tagen. Die Mitglieder des Beirates werden auch zu den Sitzungen des Verwaltungsrates eingeladen.

Die Geschäftsordnung des Direktoriums (einschließlich Geschäftsverteilungsplan und den zugehörigen Vereinbarungen des Direktoriums zum Geschäftsablauf) regelt die innere Organisation des Museums. Die drei Direktoren sind für die gesamte Museumstätigkeit gemeinsam verantwortlich und haben sich gegenseitig über die Vorgänge ihrer Aufgabenbereiche zu unterrichten. Soweit es die Geschäfte erfordern, werden diese von den drei Direktoren gemeinsam besprochen. Inner-

halb der Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Direktoren werden alle Vorhaben mit den wissenschaftlichen Mitarbeitern in regelmäßigen Abständen erörtert.

Im DSM sind gegenwärtig (1986) zwei größere Forschungsgruppen eingerichtet, und zwar für die Erforschung der mittelalterlichen und älteren Schifffahrt sowie für die Neuzeit. Hinzu kommen das Freilichtmuseum sowie technische Einrichtungen für die Forschung (Bibliothek, Archiv, graphischer und technischer Dienst, Rekonstruktionsbüro zum Wiederaufbau der Kogge). Seit Ende der siebziger Jahre ist außerdem ein holzchemisches Labor aufgebaut worden, um Konservierungs- und standardisierte Analysemethoden zur Beschreibung des chemischen und physikalischen Zustandes archäologischer Hölzer zu entwickeln.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme in die gemeinsame Förderung durch Bund und Länder im Jahre 1980 konnte das DSM über 50,5 Stellen verfügen (56 Stellen im Haushaltsplan der Freien Hansestadt Bremen abzüglich der Anteile von Teilzeitstellen). Bis 1986 sind hiervon zwei Stellen weggefallen. Weitere Stellen unterlagen in den Jahren 1985 und 1986 einer Wiederbesetzungssperre. Für 1987 ist die Einsparung von zwei Stellen der Museumsaufsicht vorgesehen. Zu den weggefallenen und nicht besetzbaren Stellen zählen u.a. die für einen Restaurator für die Schiffsarchäologie und für einen Archivangestellten. Das DSM unterliegt den im Land Bremen geltenden Einschränkungen für die Wiederbesetzung freiwerdender Stellen des öffentlichen Dienstes. Danach bedarf derzeit u.a. die Einstellung von Mitarbeitern, die nicht bereits Angehörige des öffentlichen Dienstes im Land Bremen sind, im Einzelfall der Zustimmung des Senats.

Die Verteilung der Stellen für Beamte und Angestellte im Forschungsbereich zeigt Übersicht 1:

Übersicht 1

Organisatorische Gliederung des DSM
und Zuordnung der Personalstellen
(ohne Stellen der Mitarbeiter, die ausschließlich für die
Schausammlung tätig sind)

Abteilung/technische Einrichtung	Stellen für	
	wissenschaftlich Tätige	in der Zuarbeit Tätige
1. Forschung		
- Vorgeschichte, Mittelalter, Bootshalle	5 (Schiffsarchäologe, Schiffbautechniker, Schiffahrtsphilologe, Holzchemiker, Volkskund- ler)	-
- Neuzeit	5 (Volkskundler, Histori- ker, Technikhistoriker(2), Museumspädagoge)	-
- Freilichtmuseum	1 (Diplom-Ingenieur)	-
2. Zuarbeitendes Personal		
- Bibliothek/Archiv	1 ¹	0,5 ² (BAT VII/Vib)
- Schreibdienst	-	2,5 (BAT VII/Vib)
- Graphischer Dienst	-	3 (Graphiker, Zeichner ³ , Fotograf)
- Technischer Dienst	-	11 (BAT Vb, Vc, Vib/VII, VII) (Handwerksmeister ⁴ , Modellbauer, Restauratoren(4) ⁴ , Handwerker)
3. Verwaltung	-	3 (BAT III, VII/Vib)
Insgesamt ⁵	12	20

¹ Bibliothekar nach BAT IVb, wissenschaftlich tätig in der Abteilung Neuzeit.
² Eine Stelle für einen Archivangestellten 1981 eingespart, Zusammenlegung der verbleibenden Halbtagsstelle mit 0,5 Stenotypistenstelle zu einer Ganztagsstelle für Schreib- und Archivtätigkeiten vorgesehen.
³ Zeichnerstelle z.Z. unbesetzt, Umwandlung in Restauratorenstelle vorgesehen.
⁴ Drei Restauratorenstellen sind besetzt, eine in die eines Betriebstechnikers umgewandelt.
⁵ Eine wurde 1983 eingespart.
 Hinzu kommen - 1986 insgesamt 5 - Auszubildende.

Außerdem sind für die Betreuung der Schausammlung Stellen für Kassierer und Aufsichtsdienst vorhanden. Alle Stellen sind derzeit unbefristet besetzt.

Das Gesamtvolumen des Haushalts beträgt 1987 (Soll) 4.572.000 DM; hiervon trägt der Bund 1.157.000 DM als hälftige Mitfinanzierung der Forschungsarbeiten. Rund 900.000 DM werden durch eigene Einnahmen gedeckt, darunter etwa 600.000 DM aus Eintrittsgeldern und 120.000 DM aus dem Verkauf von Publikationen. Die vom Museum erzielten eigenen Einnahmen sind bis zur Höhe der Ansätze des Wirtschaftsplanes und mit Ausnahme von Spenden allgemeine Deckungsmittel im Sinne des Haushaltsrechts. Bleiben die Einnahmen hinter den Ansätzen zurück, werden die Zuschüsse der öffentlichen Hand nicht entsprechend erhöht.

Die Personalausgaben betragen 2.574.000 DM oder 56,3 % des gesamten Haushaltsvolumens. Für Sachausgaben sind rund 1.900.000 DM ausgewiesen, darunter 127.000 DM zur Konservierung der Kogge¹ und 160.000 DM zur Unterhaltung der Schiffe des Freilichtmuseums. Zur Unterhaltung und Vermehrung der Sammlungen sollen 1987 75.000 DM zur Verfügung stehen, zum Erwerb wissenschaftlicher Bücher 50.000 DM. Als Veröffentlichungskosten sind 130.000 DM im Wirtschaftsplan veranschlagt.

In den Jahren 1980 bis 1985 hat das Museum außerdem Drittmittel in folgender Höhe eingeworben:

¹ Nach Vollendung des Wiederaufbaus der Kogge im Jahre 1979 wurde das Konservierungsbecken um die Kogge herum gebaut und 1982 in Betrieb genommen. Ein neues Nebelzelt und andere Einrichtungen zur Restaurierung und Konservierung von Schiffsfunden wurden in einer angemieteten Halle außerhalb des Museumsgeländes installiert.

- 202.000 DM für technische Einrich-¹
tungen für die Forschung
- 153.000 DM für zuarbeitendes Personal
- 227.000 DM für Publikationen
- 461.000 DM für Ergänzung der Sammlungen²
- 622.000 DM für Inventarisationsaufgaben
(DFG und Stiftung Volkswagenwerk).

Ferner haben die wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM den Publikationsetat dadurch wesentlich entlastet, daß sie etwa drei Viertel ihrer Forschungsergebnisse außerhalb des DSM veröffentlichten (vgl. Abschnitt A.IV.).

A.III. Arbeitsschwerpunkte

III.1. Forschungsschwerpunkte

Während sich das DSM in seinen Ausstellungen und beim Aufbau der wissenschaftlichen Sammlung um eine breite Repräsentanz der Schiffahrtsgeschichte bemüht, konzentriert sich seine Forschungstätigkeit nach eigener Darstellung seit der Gründung im wesentlichen auf die beiden Schwerpunkte:

- Vorindustrielle Schiffahrt (a),
- Auswirkungen der Industrialisierung auf die Handels-
schiffahrt (b).

a) Vorindustrielle Schiffahrt

Dieser Schwerpunkt dient hauptsächlich der Erforschung der mittelalterlichen und älteren Schiffahrt. Aus methodischen Gründen ist ihm auch die volkskundliche Erforschung der

¹ Ein Antrag für zusätzliche Laborausstattung in Höhe von 83.000 DM ist kürzlich von der Stiftung Volkswagenwerk bewilligt worden.

² Darüber hinaus ist die wissenschaftliche Grundausstattung des DSM durch die kostenlose Überlassung umfangreicher Archivbestände und ganzer Bibliotheken sowie wertvoller Gemälde und anderer Objekte erheblich gewachsen.

Schifffahrt mit vorindustriellen Wasserfahrzeugen bis zum 20. Jahrhundert zugeordnet. Thematik und Fragestellung der einzelnen Projekte sind vom Fortschritt der Inventarisationsprogramme (siehe Abschnitt A.III.3.) und damit von dem Bestand an verfügbaren Objekten abhängig.

Den Kern dieses Schwerpunkts bildet die Schiffs- und Hafearchäologie. Sie liefert die konkrete Anschauung der Schiffe und Häfen, die in den Schriftquellen bezeugt und in den Bildquellen dargestellt sind und deren kultureller Kontext von der Volkskunde erforscht wird. Zugleich sind Bodenfunde auch Ansatzpunkt für die meisten naturwissenschaftlichen Untersuchungen dieses Schwerpunkts. Er umfaßt zwei große Komplexe: das Projekt Bremer Hansekogge und die schifffahrtsarchäologische Grundlagenforschung. Hinzu kommt die fortlaufende Publikation einzelner Schiffsfunde.

Hier wie in anderen Projekten setzt die Erschließung des überwiegend sehr fragmentarischen Materials die Zusammenarbeit verschiedener Einzeldisziplinen voraus, deren jeweilige Teilergebnisse aufeinander abzustimmen sind.

Im einzelnen werden folgende Projekte bearbeitet:

- Ikonographie der Schiffsdarstellungen
- Hafearchäologische Grundlagenforschung
- Ikonographie der Hafendarstellungen
- Technikgeschichtliche Feldforschung zu vorindustriellen Häfen und Seezeichen
- Schifffahrt auf kleinen Flüssen (wird von einem externen Mitarbeiter bearbeitet)
- Frühe Navigationsgeschichte
- Historische Schifffahrtsforschung nach Schriftquellen

- Schifffahrtsbezogene Sprachforschung (Wörter und Sachen)
- Volkskundliche Feldforschung zu vorindustriellen Wasserfahrzeugen
- Naturwissenschaftliche Untersuchungen an Schiffs- und Hafenfunden (Materialbestimmung, Dendrochronologie usw.)
- Konservierungsforschung (vor allem Naßholzkonservierung)
- Projekte zu Information und Dokumentation.

b) Auswirkungen der Industrialisierung auf die deutsche Handelsschifffahrt

Kristallisationskern dieses Schwerpunkts ist die Fragestellung, wie sich die Industrialisierung auf einzelne Teilbereiche der deutschen Handelsschifffahrt auswirkte. Einerseits wird verfolgt, wann, wie und wo sich technische Neuerungen durchsetzten und wie sie zum Wirtschaftswachstum beitrugen. Andererseits wird untersucht, wie Schifffahrt in traditioneller Form (auf hoher See unter Segeln, im Binnenland mit hölzernen Booten) weiterhin betrieben wurde, bis schließlich ein Zweig nach dem anderen aufgegeben wurde.

In diesem Schwerpunkt ist die Forschungsorganisation nicht - wie in dem Schwerpunkt zur vorindustriellen Schifffahrt - von der Dürftigkeit der Quellen diktiert. Vielmehr ermöglicht die Fülle des Erhaltenen von Anfang an systematische Fragestellungen zu den einzelnen Aspekten des generellen Themas. Die einzelnen Teildisziplinen sind nach Schifffahrtsbereichen zusammengefaßt, da die einzelnen Zweige weder gleichzeitig noch gleichmäßig von der Industrialisierung erfaßt worden sind. Danach ergibt sich für diesen Forschungsschwerpunkt folgende Gliederung:

- Binnenschifffahrt mit Maschinenantrieb,
- Hochseeschifffahrt mit Maschinenantrieb (Dokumentation von Schiffen, Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Schifffahrt- und Schiffbaugeschichte des Emslandes),

- Schiffbau, Häfen und Navigation unter den Bedingungen der Industrialisierung,
- Schifffahrt mit vorindustriellen Fahrzeugen im Industriezeitalter: Hochseeschifffahrt unter Segeln, Verwendung von Booten und Flößen,
- Sozialgeschichtliche und kunstgeschichtliche Aspekte der Schifffahrt unter den Bedingungen der Industrialisierung.

Darüber hinaus werden auch einzelne Forschungsprojekte außerhalb der beiden Schwerpunkte durchgeführt, und zwar sowohl von externen Fachleuten als auch - auf dem Gebiet der früheren Neuzeit - von Mitarbeitern des DSM. Themen solcher Vorhaben sind z.B. die Navigationsgeschichte der frühen Neuzeit, Hochseefischerei und Walfang.

III.2. Forschungsinfrastruktur

Bibliothek, Archiv, holzchemisches Labor und die wissenschaftlichen Sammlungen von Museumsobjekten erfüllen Servicefunktionen für die Forschung. Über die Forschungsschwerpunkte hinaus wird Material aus allen Gebieten der Schifffahrtsgeschichte nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten zusammengetragen.

Die Bibliothek ist als wissenschaftliche Zentralbibliothek zur deutschen Schifffahrtsgeschichte konzipiert. Der Bibliotheksbestand betrug Ende 1985 32.029 Bände (1975: 3.467 Bände, 1980: 17.085 Bände). Im Lesesaal ist nur Referenzliteratur aufgestellt. Alle übrigen Bestände sind nach numerus currens im Kompaktmagazin verwahrt und über Kataloge erschlossen. Der Anschaffungsetat (50.000 DM für 1987) erlaubt neben der Beschaffung von Neuerscheinungen in begrenztem Umfang auch den Kauf antiquarisch angebotener Literatur. Er wird durch Rezensionsexemplare von Neuerscheinungen und durch Schenkungen von Privaten ergänzt.

Das Archiv hat seit 1982 umfangreiches Material zur deutschen Schifffahrtsgeschichte aufgenommen. Auch hier werden die Möglichkeiten der Kompaktmagazinierung genutzt. Als besonders wichtige Aufgabe wird die Sicherstellung von Material von Firmen und anderen Privatarchiven für die Forschung gesehen.

Die im Archiv zusammengetragenen Bestände werden durch einen systematischen Katalog und durch eine Fotokartei erschlossen. Die Fotosammlung wird durch einen ehrenamtlichen Mitarbeiter betreut. Alle übrigen Arbeiten wurden bisher von einem wissenschaftlichen Mitarbeiter allein erledigt. Seit kurzem steht zusätzlich ein Mitarbeiter des Museums halbtags für Arbeit im Archiv zur Verfügung.

Die Unterbringungsmöglichkeiten sowohl für die Bibliothek als auch für das Archiv werden nach Angaben des Museums nur bis 1990 ausreichen.

Die Einrichtung des holzchemischen Labors hat sich aus den 1979 aufgenommenen Forschungsarbeiten des DSM zur Konservierung wassergesättigter archäologischer Hölzer entwickelt. Diese in Zusammenarbeit mit der Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft betriebenen Untersuchungen, die zunächst unmittelbar an den Problemen der Konservierung der Bremer Hansekogge orientiert waren, haben dazu geführt, daß für bestimmte archäologische Hölzer inzwischen etablierte Prüf- und Konservierungsverfahren zur Verfügung stehen, die durch weitere Forschungen ergänzt werden sollen. Die Arbeit des Labors ist Grundlage für eine ausgedehnte Beratungstätigkeit des DSM auf diesem Gebiet im In- und Ausland.

III.3. Inventarisationsaufgaben und wissenschaftliche Beratungsdienste

Das DSM sieht eine seiner wichtigsten Aufgaben als zentrale Forschungsstelle in der systematischen wissenschaftlichen Bestandsaufnahme der in der Bundesrepublik Deutschland vorhandenen schiffahrtsgeschichtlichen Denkmäler (Wasserfahrzeuge sowie schiffahrtsbezogene Bauten und Anlagen). Innerhalb beider Forschungsschwerpunkte werden bundesweit wissenschaftliche Inventarisationsprogramme zur deutschen Schiffahrtsgeschichte durchgeführt. Die Denkmalämter der Länder werden von Fall zu Fall wissenschaftlich beraten. Im einzelnen beziehen sich die Inventarisationsprogramme auf

- vorindustrielle Wasserfahrzeuge in den deutschen Flußgebieten,
- archäologische Boots- und Schiffsfunde,
- bildliche Darstellungen zur vorgeschichtlichen Schiffahrt,
- obertägig sichtbare Bauten und Anlagen für die Schiffahrt,
- archäologische Aufschlüsse von Hafenanlagen und Wasserbauten.

A.IV. Veröffentlichungen, Tagungen, Zusammenarbeit

Das DSM veröffentlicht seine Arbeitsergebnisse teilweise in den eigenen, teilweise in externen Publikationsorganen.

Das DSM gibt regelmäßig folgende Schriftenreihen und Zeitschriften heraus:

- die "Schriften des DSM", die als wissenschaftliche Monographienreihe zur Schiffahrtsgeschichte an die "Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde" in Berlin anknüpfen. In der Regel erscheint ein Band pro Jahr. Bis 1985 sind 11 Bände erschienen, davon drei von Mitarbeitern des DSM;

- das Deutsche Schifffahrtsarchiv, eine einmal jährlich erscheinende wissenschaftliche Zeitschrift. Von den bisher erschienenen 122 Artikeln wurden 88 von externen, 32 von eigenen und zwei gemeinsam von externen und eigenen Mitarbeitern verfaßt;
- Quellenpublikationen aus den Sammlungsbeständen, z.B. Bildmappen des DSM, Baupläne des DSM, der Kalender "Unter Dampf und Segeln". An diesen Veröffentlichungen sind, wenn auch in geringerem Umfang, externe Mitarbeiter beteiligt.

Die Publikationen des DSM werden von einem auch in der Forschung tätigen wissenschaftlichen Mitarbeiter des Museums allein betreut. Das schließt Lektorats- und Korrekturarbeiten ebenso ein wie die Verhandlungen mit Verlagen.

Publikationen außerhalb der eigenen Veröffentlichungsreihen umfassen Aufsätze in wissenschaftlichen Zeitschriften des In- und Auslands, Kongreßberichten und anderen Sammelbänden sowie Beiträge zu Lexika, Bibliographien und Biographiesammlungen. 124 der seit 1980 erschienenen 184 wissenschaftlichen Arbeiten von Mitarbeitern des DSM wurden in externen Organen veröffentlicht, davon 17 im westlichen Ausland. Umgekehrt publizieren auch ausländische Wissenschaftler in den Organen des DSM. Als Veröffentlichungsorgane sind für die Mitarbeiter des DSM die Berichte der großen Fachkongresse besonders wichtig. Hinzu kommen 12 Monographien von Mitarbeitern des DSM, die in unabhängigen Verlagen erschienen sind.

An die breitere Öffentlichkeit wenden sich vor allem folgende Veröffentlichungen des DSM:

- die Führer des DSM zur Erläuterung von Ausstellungen,

- die Zeitschrift "Deutsche Schifffahrt", die in zwei Halbjahresbänden über die Forschungs-, Erwerbs- und Ausstellungstätigkeit des DSM sowie über schifffahrtsgeschichtliche Themen und Probleme der aktuellen Schifffahrt informiert,
- Broschüren zu verschiedenen Themen, größtenteils auch mit Beiträgen externer Autoren.

Darüber hinaus wird die Öffentlichkeit über ausgewählte Arbeitsergebnisse des DSM durch die ständigen und die Sonderausstellungen unterrichtet. Vortragsveranstaltungen wissenschaftlicher Mitarbeiter des DSM im In- und Ausland tragen ebenfalls dazu bei, die Arbeitsergebnisse des DSM bekannt zu machen.

In den Jahren 1983 bis 1985 nahmen Mitarbeiter des DSM an 19 wissenschaftlichen Fachtagungen im In- und Ausland teil, davon 13 ganz und 4 teilweise auf Kosten der Veranstalter. Weiterhin hat das DSM die Bundesrepublik Deutschland im europäischen Expertenausschuß für die Beratung einer europäischen Konvention zum Schutz des kulturellen Erbes unter Wasser (Europarat) in den Jahren 1980 bis 1985 vertreten. Wissenschaftliche Mitarbeiter nahmen außerdem regelmäßig an den Fachtagungen der nationalen und internationalen Verbände, in denen das DSM Mitglied ist, sowie an den Tagungen einer Reihe weiterer Verbände¹ teil (1982-1985: 40 Tagungen). Umgekehrt fanden in den Jahren 1983 bis 1985 im DSM selbst 19 wissenschaftliche Fachtagungen statt.

Wissenschaftliche Mitarbeiter des DSM haben an den Universitäten Bremen und Hannover sowie an der Hochschule Bremerhaven längerfristige Lehraufträge übernommen. Außerdem wurden einzelne Lehrveranstaltungen für Studenten an den

¹ Da die Schifffahrtsgeschichte keine eigene historische Disziplin ist, besuchen die wissenschaftlichen Mitarbeiter des DSM die Fachtagungen vieler Disziplinen, z.B. Archäologie, Hansegeschichte, Volkskunde, Technikgeschichte, Holzkonservierung, Museumstechnik, Museumspädagogik.

Objekten des DSM und durch wissenschaftliche Mitarbeiter des DSM in Hochschulen des In- und Auslands abgehalten. Bisher wirkte das DSM bei der Betreuung von zwei schiff-fahrtsarchäologischen Dissertationen mit. Gegenwärtig laufen zwei weitere Dissertationen auf Anregung und mit Betreuung des DSM. Darüber hinaus haben Studenten verschiedener historischer Disziplinen Praktika am DSM absolviert.

Mit Fachkollegen, die an verwandten Problemen arbeiten, besteht ein reger Austausch. Besonders wichtig ist die Zusammenarbeit mit anderen Museen und mit den Denkmalpflegeämtern der Länder im Rahmen der Inventarisierungsprogramme und der Beratungsdienste (s.o. A.III.3.). Weitere Zusammenarbeit wird von Fall zu Fall vereinbart, z.B. bei der Ausgrabung und Konservierung von Schiffs- und Hafenfunden¹, der Publikation von externem Quellenmaterial, externen Beiträgen zu den Forschungsschwerpunkten sowie bei der Zusammenarbeit mit anderen Institutionen in der Information und Dokumentation (Mitarbeit an Lexika und Bibliographien).

Gemeinsam mit den Schifffahrtsmuseen der europäischen Seefahrernationen und in vielen außereuropäischen Ländern ist das DSM Mitglied im International Congress of Maritime Museums. Mit den Institutionen, die Schiffs- und Hafenarchäologie betreiben, sowie mit den transportgeschichtlichen Museen wird der Kontakt ebenfalls in internationalen Organisationen gepflegt, in denen Mitarbeiter des DSM Vorstandsaufgaben wahrnehmen oder -nahmen. Um die Sammlungsbestände für ihre Forschung auszuwerten und die Forschungen in den Schwerpunkten des DSM für ihre eigenen Arbeiten kennenzulernen, haben verschiedentlich Gastwissenschaftler am DSM gearbeitet. Darüber hinaus haben Experten u.a. aus Australien, Saudi-Arabien, Kenia und Kamerun

¹

Gutachten für die Erhaltung von schiffahrtsgeschichtlich wichtigen Wasserfahrzeugen, Bauten an Land und anderen Objekten sind im In- und Ausland von verschiedenen Mitarbeitern des DSM erarbeitet worden.

das DSM besucht, um sich für die Gründung von Schiffahrts-
museen in ihren Ländern beraten zu lassen. Die finanzielle
und räumliche Ausstattung des DSM reicht nicht aus, um
Gastwissenschaftler zu längeren Studienaufenthalten im DSM
einladen zu können.

B. Stellungnahme

B.I. Zur wissenschaftlichen Bedeutung

I.1. Die Entwicklung der schiffahrtsgeschichtlichen Forschung in Museen

Schiffahrtsmuseen bestehen in fast allen Seefahrt treibenden Nationen. Ihre Größe, der Reichtum ihrer Sammlungen und ihr wissenschaftlicher Rang hängen mit nationalen Traditionen, vor allem mit der Bedeutung der Seefahrt in der Geschichte der einzelnen Länder und mit der jeweiligen Gründungskonstellation zusammen. Nicht zufällig befinden sich einige der ältesten und größten Institutionen dieser Art in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Schiffahrtsmuseen haben regelmäßig die Aufgabe, Sammlungsobjekte zu erwerben und zu bewahren, um auf dieser Grundlage die Schiffahrtsgeschichte vornehmlich des eigenen Landes dokumentieren und erforschen zu können und gleichzeitig ausgewählte Teile ihrer Sammlungen der Öffentlichkeit zum Zwecke der allgemeinen Bildung zugänglich zu machen. Die Verbindung von musealer und wissenschaftlicher Tätigkeit in den Schiffahrtsmuseen hat jedoch allgemein noch eine vergleichsweise kurze Tradition. Nachdem man sich zuvor weitgehend auf Pflege und Erschließung der Sammlungen beschränkt hatte, ist seit Beginn der 50er Jahre zuerst in Skandinavien, dann vor allem in Großbritannien, mit der Veröffentlichung von Jahrbüchern, Publikationsserien u.a. begonnen worden. Mittlerweile ist schiffahrtsgeschichtliche Forschung - je nach Forschungsorganisation der einzelnen Länder unterschiedlich stark ausgebaut - fester Bestandteil der Arbeit vieler Schiffahrtsmuseen.

In vielen Ländern ist es nicht zur Gründung zentraler nationaler Schiffahrtsmuseen gekommen, in denen die gesamte Schiffahrtsgeschichte gepflegt wird. Vielmehr finden sich häufig mehrere Einrichtungen, die sich einzelnen Gebieten und Aspekten (z.B. Handelsschiffahrt, Fischerei, Marine) der Schiffahrtsgeschichte widmen. So gibt es z.B. in Dänemark, Schweden, Frankreich und den USA jeweils mehrere Museen, deren Sammlungen und wissenschaftliche Aktivitäten sich wechselseitig ergänzen. In anderen Ländern, z.B. Spanien und Portugal, sind nationale Museen in ihren Sammlungen stark spezialisiert.

Museen mit der Aufgabe, die Schiffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten darzustellen und zu erforschen, wie dies für das DSM festgelegt ist, existieren beispielsweise in Norwegen und in Polen. Das führende nationale Schiffahrtsmuseum dieser Art ist das National Maritime Museum in Greenwich, das auf alte Marinebestände zurückgeht und über 400 Mitarbeiter beschäftigt.

I.2. Zur Rolle und Bedeutung des DSM

Die Schiffahrtsgeschichte ist, von einzelnen Ausnahmen in den Niederlanden und in Großbritannien abgesehen, nicht als eigenständige Disziplin in den Hochschulen etabliert und wird daher nur von sehr wenigen Forschern ausschließlich betrieben. Sie ist aber von offenkundiger Bedeutung für zahlreiche Fragen der Wirtschaftsgeschichte, der Sozialgeschichte und der Geschichte der Technik sowie für weitere historische Forschungsrichtungen (z.B. Geschichte der Entdeckungen, der Kolonisation, des Militärs) und findet in deren Rahmen beachtliche Aufmerksamkeit von Forschern in unterschiedlichen Institutionen. Diese Vielfalt der fachlichen Zugänge ist zu begrüßen. Sie macht den Schiffahrtshistoriker zu einem Gesprächspartner für Vertreter aller genannten Disziplinen und Forschungsrichtungen.

Schiffahrtsgeschichtliche Forschung ist auf reichhaltige Sammlungen von Objekten und Dokumenten sehr unterschiedlicher Art angewiesen, z.B. auf ganze Schiffe oder Teile davon, Schiffsmodelle, Navigationsinstrumente und andere Ausrüstungsgegenstände, Karten, bildliche Darstellungen, Baupläne u.a.m. Der Umgang mit ihnen erfordert eine Vielzahl methodischer Zugriffe und fachlicher Qualifikationen. Deshalb sind Schiffahrtshistoriker auf regelmäßige und intensive Kontakte zu Vertretern zahlreicher Einzeldisziplinen, z.B. aus den historischen, aber auch aus den technischen Wissenschaften, angewiesen.

Aus der Bedeutung der Schiffahrtsgeschichte für viele Fragestellungen der historischen Wissenschaften und aus der Eigenart ihrer Quellen ergibt sich die Notwendigkeit, sie in einer Institution zu pflegen, die einerseits Objekte und Dokumente sammelt und für die Forschung bereithält, andererseits auf der Grundlage ihrer Sammlungen selbst Forschung betreibt. Dem DSM wurde mit seiner Gründung der Satzungsauftrag gegeben, eine solche Einrichtung zu werden. Mit der Aufnahme in die gemeinsame Förderung nach Art. 91b GG seit 1980 haben Bund und Länder mit Recht die überregionale Bedeutung und das gesamtstaatliche wissenschaftspolitische Interesse dieser Aufgabe anerkannt.

Im Vergleich zu seinen Partnerinstitutionen in anderen Ländern stand allerdings das DSM bei seiner Gründung vor einer sehr schwierigen Aufgabe. Zwar haben die Stifter ihm mit der Bremer Hansekogge ein einzigartiges Forschungsobjekt und daneben einen in Umfang und Qualität nicht unbeachtlichen Grundstock für seine wissenschaftlichen Sammlungen zur Verfügung gestellt. Jedoch standen und stehen die Wissenschaftler des DSM angesichts des Satzungsauftrags des Museums vor mehreren, nicht ohne weiteres gleichzeitig erfüllbaren Forderungen,

- die Rekonstruktion der Kogge, ein wissenschaftlich und technisch gleichermaßen anspruchsvolles Vorhaben, im interdisziplinären Verbund von Technikern, Archäologen und Historikern mit der erforderlichen Kompetenz voranzubringen,
- die wissenschaftlichen Sammlungen im Kontakt mit einer Vielzahl von Institutionen und Einzelpersonen so auszubauen, daß sie dem Anspruch einer "nationalen" Institution gerecht werden und sie zugleich in anziehender Weise der Öffentlichkeit vorzustellen,
- ein kohärentes, an den Schwerpunkten der Sammlung orientiertes Forschungsprogramm zu konzipieren und mit seiner Durchführung zu beginnen, gleichzeitig durch großflächige Bestandsaufnahmen von Baudenkmalern, Objekten und Dokumenten eine Grundlage für künftige Forschungsarbeit zu schaffen und darüber hinaus im Sinne einer "urgent archaeology" kurzfristig Funde und Dokumente zu sichern, die andernfalls für die Wissenschaft verloren gehen würden,
- für alle diese Aktivitäten mit den von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten knappen Personalstellen und Mitteln auszukommen und die in den Jahren seit 1980 von ihnen verfügbaren Beschränkungen der personellen Kapazität und Flexibilität ohne Einbußen in der Leistungsfähigkeit aufzufangen.

Das DSM hat im Rahmen der ihm gebotenen finanziellen Möglichkeiten diese komplexen und nicht leicht miteinander zu vereinbarenden Aufgaben in den wenig mehr als zehn Jahren seines Bestehens in eindrucksvoller Weise gemeistert. In der Forschung, die den überwiegenden Teil (zwei Drittel oder mehr) seiner Aktivitäten ausmacht, ist es in kurzer Zeit zu internationalem Ansehen gelangt. Als besonders erfolgreich werden im Ausland seine Arbeiten zur Konservierung der Kogge, die damit verwandten schiffsarchäologi-

schen Forschungen einschließlich der Bestandsaufnahme von Booten der deutschen Binnenschifffahrt und die Forschungen zur Naßholzkonservierung hervorgehoben.

Die Leistungen der Mitarbeiter des Museums als Forscher und ihre Anerkennung zeigen sich in der großen Zahl ihrer Veröffentlichungen, auch in Zeitschriften des Auslands, und in der Mitarbeit ausländischer Forscher in den vom DSM herausgegebenen Publikationen. Außerdem wird ihr wissenschaftlicher Rat von Fachkollegen im In- und Ausland auf den verschiedensten Gebieten (Denkmalpflege, Naßholzkonservierung, Museumsorganisation, Museumsdidaktik) regelmäßig und gern gesucht. Das Museum hat einen anerkannten Platz im International Congress of Maritime Museums und in anderen internationalen Fachvereinigungen gewonnen. Mit Hochschulen des In- und Auslands besteht eine lebhaftige Zusammenarbeit. Die Sammlungen haben an Umfang und wissenschaftlicher Bedeutung gewonnen und werden weiter vermehrt, wozu die Kontakte des Museums zu vielfältigen Sammlern und Interessenten beitragen. Erwähnung verdient schließlich auch - obwohl nicht Gegenstand dieser Stellungnahme - die gelungene Präsentation der Schausammlung, die an jedem Öffnungstag durchschnittlich von mehr als 1.000 Besuchern gesehen wird. Nicht nur die Aufgaben des DSM, sondern auch seine wissenschaftlichen Leistungen entsprechen daher den Kriterien für die gemeinsame Förderung durch Bund und Länder.

Der Wissenschaftsrat hat den Eindruck gewonnen, daß Ansehen und Leistungsstand des Museums heute entscheidend dadurch bedingt sind, daß es seinen Leitern und Mitarbeitern mit einem großen Maß an Engagement und Erfindungsreichtum gelungen ist, ihre Initiativen trotz knapper und zum Teil unzureichender Ressourcen zu verwirklichen. Dazu hat auch die Einwerbung von Drittmitteln von Förderungsorganisationen, aber auch von privater Seite, in erheblichem Umfang beigetragen. Der Wissenschaftsrat hält es für wünschenswert, daß das Museum diesen Weg konsequent weiter beschrei-

tet. Er weist jedoch darauf hin, daß die Leistungsfähigkeit des Museums als Forschungseinrichtung gefährdet ist, wenn ihm von Bund und Ländern nicht zumindest die erforderliche Grundausstattung für seine Arbeit gewährt wird. Auf diese Frage wird in den folgenden Einzelempfehlungen noch einzugehen sein.

B.II. Zu den Arbeitsschwerpunkten

II.1. Gegenwärtige Forschungsschwerpunkte und Zukunftsperspektiven

Im Interesse der Qualität der Forschung ist die im Anfangsstadium vollzogene Schwerpunktbildung sinnvoll gewesen. Die Konzentration auf bestimmte Forschungsschwerpunkte war angesichts der Begrenzung der Ausstattung unumgänglich. Nur so konnte das Museum wissenschaftlich international konkurrenzfähig werden.

Die Auswahl der Schwerpunkte war wegen der Entstehungsgeschichte des Museums und der Notwendigkeit, die Kogge als den herausragenden Bestandteil der Sammlung zu rekonstruieren und wissenschaftlich zu erschließen, folgerichtig. Nach Maßgabe des Fundanfalls sollte daher die schiffsarchäologische Grundlagenforschung wie bisher weitergeführt werden. Die Konzentration auf die Schifffahrtsgeschichte seit der Industrialisierung war ebenfalls verständlich und richtig, da das Museum für die vorindustrielle Periode nicht, wie vergleichbare Einrichtungen in anderen Ländern, über einen historisch gewachsenen Fundus an Sammlungsobjekten verfügt.

Die Bemühungen des Museums, das Spektrum der im Schwerpunkt "Neuzeit" bearbeiteten Themen allmählich auszuweiten, werden begrüßt. Gleichwohl ist der Wissenschaftsrat der Auffassung, daß die bestehenden zwei Schwerpunkte langfristig nicht ausreichend sind. Es wird daher eine wichtige Aufgabe des Museums in den nächsten Jahren sein, sein Forschungsprogramm unter Einbeziehung neuer Perspektiven zu

präzisieren und weiterzuentwickeln, um den selbst gestellten wissenschaftlichen Ansprüchen gerecht zu werden und seinen in kurzer Zeit erreichten Rang zu konsolidieren.

Als Gebiete, in denen künftig die Forschungsaktivitäten verstärkt werden könnten, bieten sich beispielsweise Fragen der frühen Neuzeit, z.B. aus der Entdeckungsgeschichte von etwa 1450 bis zum 17. Jahrhundert, und Themen wie z.B. Geschichte der Fischerei oder des Seehandels an. Das Museum wird hierbei freilich auch den weiteren Ausbau seiner Sammlungen berücksichtigen müssen. Zudem wird eine Verstärkung der Forschungstätigkeit auf Gebieten, die derzeit nicht im Zentrum der Arbeit des DSM stehen, nur insoweit möglich sein, als dafür durch Beendigung laufender Forschungen oder durch Gewinnung weiterer Mitarbeiter die notwendigen personellen Kapazitäten zur Verfügung stehen.

II.2. Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen

Das DSM steht bereits jetzt mit anderen Museen sowie mit Hochschulen und Forschungsinstituten im In- und Ausland in einem lebhaften wissenschaftlichen Austausch. Der Wissenschaftsrat begrüßt diese Aktivitäten, zumal sie sich nicht auf den engeren Arbeitsbereich des DSM beschränken, sondern auch Institutionen benachbarter Gebiete, z.B. der Technikgeschichte (z.B. das Bergbau-Museum in Bochum und das Deutsche Museum in München) und der Marinegeschichte (z.B. das Militärarchiv und das Militärgeschichtliche Forschungsamt in Freiburg sowie Arbeitsgruppen an Hochschulen) einbeziehen. Auf diese Weise kommt es ohne förmliche Abgrenzungen, die auch nicht sachdienlich wären, zu einer Arbeitsteilung zwischen dem DSM und auf verwandten Gebieten tätigen Forschern, die sich gerade angesichts der begrenzten Ressourcen des DSM als besonders sinnvoll erwiesen hat. So wäre beispielsweise eine verstärkte Bearbeitung von Problemen der Marinegeschichte dem DSM nur unter Verzicht auf andere, für seine Arbeitsschwerpunkte wesentliche Forschun-

gen möglich. Sie ist aber, solange die Aktivitäten anderer Marineforscher fort dauern und vom DSM wie bisher zur Kenntnis genommen werden, auch nicht erforderlich.

Das DSM sollte die Kontakte zu anderen Einrichtungen fortführen und insbesondere die zu den Hochschulen weiter ausbauen, um noch mehr als bisher Nachwuchswissenschaftler an seine Forschung heranzuführen.

Fortzuführen ist auch die Zusammenarbeit des DSM mit der Denkmalpflege, die sich für beide Seiten förderlich auswirkt. Das DSM ist nicht dafür ausgerüstet und könnte auch nur mit sehr erheblichen zusätzlichen Mitteln dafür ausgerüstet werden, eine eigene systematische Suche nach schiffsarchäologischen Funden und entsprechende Ausgrabungs- und Bergungsarbeiten zu betreiben. Das ist insofern ein Mangel, als archäologische Feldforschung einschließlich der Unterwasser-Archäologie die bedeutsamste Quelle neuer wissenschaftlicher Sammlungsobjekte und schiffshistorischer Kenntnisse ist. Um so wichtiger ist es, daß das DSM durch seine Kontakte zu den Denkmalämtern laufend über einschlägige Funde unterrichtet wird und den örtlichen Stellen seine Beratung bei ihrer Sicherung zur Verfügung stellen kann.

II.3. Forschungsinfrastruktur

a) Wissenschaftliche Sammlungen

Grundlage jeder Museumsarbeit ist das Sammeln. Diese Aufgabe wird für das DSM auch langfristig von besonderer Bedeutung bleiben, da es seine Sammlungen neu hat aufbauen müssen. Auch künftig wird daher ein wichtiger Teil seiner Aktivität der Erweiterung der Sammlungen gelten, die zugleich Voraussetzung für eine Intensivierung und Akzentverschiebung der Forschungsarbeit ist.

b) Bibliothek und Dokumentation

Die Bibliothek des DSM hat bereits jetzt den Rang einer wichtigen Spezialbibliothek zur Schiffahrtsgeschichte. Sie verdient einen konsequenten weiteren Ausbau. Dafür ist ein Anschaffungsetat in der derzeitigen Höhe ausreichend, aber auch erforderlich. Die Unterbringung der Bestände in einem Kompaktmagazin ist für ihre Nutzung nicht förderlich, aber wegen der beengten räumlichen Verhältnisse jedenfalls für die nähere Zukunft hinzunehmen (s.u. Abschnitt B.IV.4.)

Das DSM sollte auch im Interesse verbesserter Nutzungsmöglichkeiten seine Pläne für den Einsatz der elektronischen Datenverarbeitung für die Katalogisierung und Erschließung der Bestände rasch konkretisieren und mit ihrer Verwirklichung bald beginnen. Der Einsatz der EDV in der Bibliothek sollte als Beginn eines umfassenden EDV-gestützten Inventars auch der Archivmaterialien und der wissenschaftlichen Sammlungen angesehen werden. In die dafür notwendigen Vorüberlegungen sollte das DSM bereits arbeitsfähige Dokumentationssysteme in anderen Ländern, beispielsweise das der britischen Museums Documentation Association, einbeziehen.

c) Archiv

Die Bemühungen des DSM, technikgeschichtliches Material aus Firmen- und anderen privaten Archiven, das oft von erheblichem wissenschaftlichem Interesse ist, für die Forschung sicherzustellen, sollten im Rahmen der zur Verfügung stehenden räumlichen und personellen Möglichkeiten fortgeführt werden. Besonders wichtig als Grundlage weiterer Forschung erscheint dem Wissenschaftsrat das Sichern von mit der Seefahrt zusammenhängendem wirtschafts- und sozialgeschichtlichem Quellenmaterial. Allerdings kann das DSM nicht ein Zentralarchiv der deutschen Werften und Reedereien aufbauen; vielmehr sollte die Archivierung solcher Bestände nur in Zusammenarbeit mit Firmen sowie mit kommunalen und staatlichen Archiven geschehen. Wünschenswert

ist es dagegen, daß das Museum sich anhand eines auf dem laufenden zu haltenden Inventars einen Überblick verschafft, welches Material an welcher Stelle gelagert wird. In diesem Sinne sollten die Zusammenarbeit mit städtischen und staatlichen Archiven und die Abstimmung hinsichtlich der Übernahme, Aufarbeitung und endgültigen Aufbewahrung angebotener Materialien fortgeführt werden.

Zur einmaligen Aufarbeitung von Archivgut, das dem Museum von Werften und Reedereien zur Verfügung gestellt wird, empfiehlt es sich - wie in der Vergangenheit -, bei Bedarf studentische Hilfe zu engagieren.

d) Holzchemisches Labor

Das DSM hat im Zusammenhang mit der Rekonstruktion und Konservierung der Kogge seit 1979 mit eigenen Forschungsarbeiten zur Konservierung archäologischer Hölzer begonnen. Diese Arbeiten haben nicht nur den derzeit laufenden Konservierungsprozeß der Kogge selbst auf eine wissenschaftliche Grundlage gestellt, sondern auch dazu geführt, daß die Expertise des DSM auf diesem Gebiet inzwischen breite internationale Anerkennung findet. Der Wissenschaftsrat sieht in der Pflege naturwissenschaftlicher Grundlagen der Schiffsarchäologie eine langfristige Aufgabe des DSM, die vermehrte Förderung verdient. Im Labor steht technisches Personal derzeit nicht zur Verfügung, und wesentliche Ausrüstungsgegenstände konnten nur mit Hilfe von Drittmitteln beschafft werden.

II.4. Inventarisationsaufgaben

Über die wissenschaftliche Auswertung der Sammlungen hinaus gehört die systematische Bestandsaufnahme schiffahrtsgeschichtlicher Denkmäler (Wasserfahrzeuge und schiffahrtsbezogene Bauten und Anlagen) im gesamten Bundesgebiet zu den Aufgaben des Museums auf dem Gebiet der Archäologie. Solche Projekte vermitteln zugleich den Zugang zu neuen Sammlungsobjekten, die wiederum zu neuen Forschungsvorhaben

führen können. Daher müssen die - prinzipiell als befristete Projekte zu betrachtenden - volkskundlichen und technikgeschichtlichen Inventarisationsprogramme fortgesetzt und zu Ende geführt werden.

II.5. Veröffentlichungen

Mit der Herausgabe einer schiffahrtsgeschichtlichen Zeitschrift und entsprechender Schriftenreihen nimmt das DSM einen wichtigen Bestandteil seines Satzungsauftrags erfolgreich wahr. Seine Leistungen auf diesem Gebiet verdienen um so mehr Anerkennung, als sie mit einer kaum zureichenden personellen Ausstattung erbracht werden. Das DSM sollte diese Aktivitäten fortführen und sie auf mittlere Sicht durch die Veröffentlichung von Bestandsverzeichnissen und Katalogen seiner wissenschaftlichen Sammlungen ergänzen.

B.III. Zur Organisation

III.1. Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat nimmt auf die Forschungsarbeit keinen direkten Einfluß, sieht man von den Auswirkungen ab, die sich aus seinen Entscheidungen zu Organisations- und Personalfragen ergeben.

Diese in der Verfassung der Stiftung "Deutsches Schiffahrtsmuseum" festgelegte Zuständigkeits- und Aufgabenzuweisung hat sich im großen und ganzen bewährt und sollte auch künftig beibehalten werden.

III.2. Direktorium

Die Zusammensetzung des Direktoriums zur Leitung der Geschäfte des Museums, das aus dem geschäftsführenden Direktor sowie zwei weiteren Direktoren besteht, hat sich während der Aufbauphase des Museums als sinnvoll erwiesen. Sie sollte beibehalten werden, solange die gegenwärtigen Direktoren im Amt sind. Gleichwohl sollte nach Auffassung des

Wissenschaftsrates im Sinne einer effektiven Forschungsplanung für die Zukunft erwogen werden, Entscheidungen über zentrale Fragen der wissenschaftlichen Ausrichtung des Museums in einer Hand zu konzentrieren und daher mittelfristig lediglich einen Direktor und einen stellvertretenden Direktor als Leitungspositionen vorzusehen.

III.3. Beirat und wissenschaftliche Ergebnisbewertung

Die Aufgaben des Beirates umfassen die fachliche Beratung und Unterstützung des Verwaltungsrates und des Direktoriums, insbesondere auf wissenschaftlichem Gebiet. Im Hinblick auf die vielfältigen historisch gewachsenen und für die Arbeit des Museums förderlichen Beziehungen des DSM zur Schifffahrtsindustrie der Region und zu weiteren interessierten Laien wird der Beirat auch weiterhin wichtige Funktionen für das DSM zu erfüllen haben. Die Bildung kleinerer Ausschüsse, die häufiger tagen, hat sich zur Bearbeitung bestimmter Fragen bewährt.

Allerdings muß über diese Funktionen des Beirates hinaus eine ständige wissenschaftliche Betreuung und unabhängige Bewertung der Forschungstätigkeit des Museums gewährleistet sein. Besonders wichtig ist es, dafür qualifizierte externe Fachleute der verschiedenen Arbeitsgebiete des Museums - vor allem aus dem Ausland - zu gewinnen. Der Wissenschaftsrat empfiehlt daher, ein Gremium zu bilden, dem bis zu zehn ausgewiesene Forscher aus Museen und Hochschulen des In- und Auslands angehören sollten. Seine Mitglieder sollten vom Verwaltungsrat für vier Jahre mit der Möglichkeit einmaliger Wiederbestellung berufen werden. Dabei sollte sich der Verwaltungsrat des Rates externer Sachverständiger bedienen. Aufgabe des Gremiums sollte es sein, die Forschungsarbeit des DSM anhand von Berichten des Direktoriums zu verfolgen und in nicht zu kurzen Zeitabständen - etwa alle drei Jahre - dem Verwaltungsrat eine schriftliche Stellungnahme vorzulegen. Das Gremium sollte frei sein, in seinen Stellungnahmen auch Empfehlungen zur Fortentwicklung des DSM auszusprechen. Das Gremium braucht

zwar nicht als selbständiges Organ im Sinne der Satzung des DSM konstituiert zu werden, es muß jedoch gewährleistet sein, daß es eine starke und unabhängige Stellung erhält.

B.IV. Zur Ausstattung

IV.1. Wissenschaftliches Personal

Alle Stellen für wissenschaftliche Mitarbeiter sind unbefristet besetzt (Stand Januar 1987). Allerdings hat das Museum bereits in den ersten Jahren seines Bestehens für die Beschäftigung eines wissenschaftlichen Mitarbeiters Drittmittel eingeworben. Für den Aufbau des Museums und den Beginn seiner Forschungsarbeit war es verständlich, auf Kontinuität in der Besetzung der wissenschaftlichen Stellen zu achten. Hinzu kommt, daß eine langjährige Vertrautheit mit den Objekten für die wissenschaftliche Arbeit in einem Museum von besonderer Bedeutung ist.

Im Interesse der wissenschaftlichen Fortentwicklung hält der Wissenschaftsrat es jedoch nicht für günstig, wenn das Museum wissenschaftliche Mitarbeiter auch künftig ausschließlich mit Dauerarbeitsverträgen beschäftigt. In diesem Sinne werden die Pläne des Museums, künftig aus Drittmitteln einige zusätzliche wissenschaftliche Mitarbeiter mit zeitlich befristeten Verträgen zu beschäftigen, begrüßt. Auf längere Sicht sollte in Erwägung gezogen werden, Zeitverträge auch bei einem Teil der Etatstellen für wissenschaftliche Mitarbeiter abzuschließen.

Die Zahl der Stellen für wissenschaftliche Mitarbeiter ist im Jahre 1979 von vier auf neun erhöht worden¹. Die neuen Stellen sind in der Mehrzahl mit jungen Hochschulabsolventen besetzt worden, nicht zuletzt, weil für die Arbeit im DSM Berufserfahrung kaum an anderen Orten zu gewinnen ist. Dieser Stellenbestand bildet die für die kontinuierliche Fortführung der bisherigen Forschungsarbeit des DSM notwendige Mindestausstattung.

¹ Zur Verteilung der Stellen vgl. Übersicht 1, S. 10.

Eine unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten wünschenswerte Ausweitung der Forschungstätigkeit des DSM hat zur Voraussetzung, daß zusätzliches wissenschaftliches Personal zur Verfügung steht. Dafür sind verschiedene Möglichkeiten denkbar. Neben den laufenden Bemühungen des DSM um Mittel Dritter für weitere Forschungsvorhaben, die Unterstützung verdienen, ist auch eine stärkere Beteiligung von Gastwissenschaftlern an seiner Arbeit erwägenswert. Für beide Wege sind allerdings die räumlichen Voraussetzungen derzeit unzureichend, was vor allem die Einladung von Gastforschern derzeit sehr schwierig macht.

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft hat in ihrer 1979 vorgelegten Stellungnahme zur Aufnahme des DSM in die gemeinsame Förderung¹ empfohlen, dem Museum auf mittlere Sicht drei weitere Stellen für wissenschaftliche Mitarbeiter zuzuweisen. Damit würde die Zahl der Stellen für wissenschaftliches Personal einschließlich der Direktoren und des wissenschaftlich tätigen Bibliothekars auf 15 steigen. Der Wissenschaftsrat sieht eine solche Erweiterung als sachlich gerechtfertigt und wünschenswert an. Er empfiehlt Bund und Ländern, sie in ihre Überlegungen zum weiteren Ausbau des DSM einzubeziehen.

IV.2. Technisches Personal

Die Ausstattung des Museums mit technischem Personal entsprach zum Zeitpunkt seiner Aufnahme in die gemeinsame Förderung nach Art. 91b GG im wesentlichen dem beim damaligen Ausbaustand Erforderlichen. Seitdem sind jedoch statt eines weiteren Ausbaus durch Streichung und Sperren von Stellen Kürzungen beim technischen Personal vorgenommen worden, die sich angesichts des insgesamt geringen Bestands an derartigen Stellen für die Forschung des DSM nachteilig ausgewirkt haben. Engpässe bestehen derzeit hinsichtlich eines Restaurators für die Schiffsarchäologie, im holz-chemischen Labor sowie im Archiv, im Schreibdienst, in der

¹ BLK-Drucksache F 100/79.

der Redaktion und im graphischen Dienst. Außerdem unterliegt das Museum den derzeitigen Personalbewirtschaftungsmaßnahmen des Landes Bremen.

Nach Auffassung des Wissenschaftsrates ist es für eine im Aufbau begriffene Institution wie das DSM nicht tragbar, daß Stellen, die zur notwendigen Grundausstattung gehören, eingespart werden. Vor allem geht es zu Lasten der Forschung, wenn wissenschaftliche Mitarbeiter in Ermangelung von zuarbeitendem Personal gezwungen sind, in großem Umfang Routineaufgaben und die Arbeit von Technikern und Laboranten zu verrichten. Das Museum muß so ausgestattet sein, daß es die ihm aufgetragenen wissenschaftlichen Aufgaben angemessen wahrnehmen kann. Der Wissenschaftsrat hat sich davon überzeugt, daß die 1980 vorhandenen und derzeit nicht mehr verfügbaren Stellen für technisches Personal für die Forschungsarbeit des DSM erforderlich sind, wenn es den Kriterien für die gemeinsame Förderung auch langfristig genügen soll. Er empfiehlt daher, das Museum künftig mit Stellen für technisches Personal mindestens wieder so auszustatten, wie es zu Beginn der gemeinsamen Förderung ausgestattet war. Bei der Wiederzuweisung der Stellen sind die derzeitige Aufgabenverteilung und Stellenbesetzung zu berücksichtigen.

Im übrigen darf das Museum in der Bewirtschaftung seines Stellenplans keinen unsachgemäßen Beschränkungen unterliegen. Dies gilt vor allem für die derzeit geltende Bestimmung, freie Stellen nur mit Bediensteten aus dem Land Bremen wiederzubesetzen. Sie darf künftig jedenfalls dann nicht zur Anwendung kommen, wenn im Museum Qualifikationen gefordert werden, die im öffentlichen Dienst des Landes sonst nicht verfügbar sind. Der Wissenschaftsrat empfiehlt dem Land Bremen, für das DSM eine geeignete allgemeine Ausnahmeregelung in diesem Sinne zu treffen.

IV.3. Eigene Einnahmen

Die vom Museum erzielten eigenen Einnahmen gelten bis zur Höhe der - häufig überhöhten - Ansätze des Wirtschaftsplans als allgemeine Deckungsmittel im Sinne des Haushaltsrechts. Wenn auch Einnahmeüberschüsse, die in der Vergangenheit angefallen sind, dem Museum zusätzlich zur Verfügung gestellt worden sind, ist dies nach Auffassung des Wissenschaftsrates als Anreiz für weitere Initiativen des Museums noch nicht ausreichend. Er empfiehlt daher, daß dem Museum ein bestimmter Satz seiner Einnahmen, z.B. der größere Teil des Erlöses von Sonderausstellungen oder von Forschungsveröffentlichungen, ohne Anrechnung auf die Haushaltsansätze zur Verwendung für seine satzungsgemäßen Aufgaben überlassen wird.

IV.4. Platzmangel und Erweiterungsmöglichkeiten

Zu den Voraussetzungen für die wissenschaftliche Arbeit gehört die ausreichende räumliche Unterbringung. Die Arbeit des DSM stößt bereits derzeit an räumliche Grenzen, die durch Anmietung zusätzlicher Räume nur vorübergehend überwunden werden können. Die Magazine des Museums sind so knapp dimensioniert, daß bereits jetzt Teile der wissenschaftlichen Sammlung ausgelagert werden müssen und für notwendige Erweiterungen der Raum fehlt. Die Unterbringungsmöglichkeiten sowohl für die Bibliothek als auch für das Archiv werden in wenigen Jahren erschöpft sein. Raumreserven, die - wenn auch mit zusätzlichem Kostenaufwand - erschlossen werden könnten, sind nur begrenzt vorhanden. Räumliche Engpässe bestehen auch bei den Werkstätten, die zu klein und betriebstechnisch ungünstig gelegen sind. Ferner fehlt es an Räumen für Wissenschaftler, insbesondere für Gastwissenschaftler und für Personal, das aus Drittmitteln bezahlt wird oder werden soll.

Der Wissenschaftsrat regt an, daß die Zuwendungsgeber bei der Finanzplanung alsbald einen Anbau an das Hauptgebäude vorsehen sollten; dafür hat das Museum bereits Pläne entwickelt.

B.V. Zusammenfassende Beurteilung

Das DSM ist die einzige Institution in der Bundesrepublik Deutschland mit der Aufgabe, die Schiffahrtsgeschichte auf allen ihren Gebieten darzustellen und zu ihrer Erforschung beizutragen. Innerhalb weniger Jahre seit seiner Gründung hat das DSM sich durch wissenschaftliche Leistungen internationalen Ruf erworben und ist zu einer wichtigen Institution der Schiffahrtsforschung in Europa geworden. Der Anteil der Forschung an seinen gesamten Aktivitäten liegt bei 65 % oder darüber.

Das DSM ist, obwohl es sich noch in der Aufbauphase befindet, von Abstrichen an seiner Ausstattung, vor allem beim technischen Personal, betroffen. Die für seine Aufgaben notwendige Grundausstattung ist zur Zeit nicht gesichert. Dem muß so bald wie möglich abgeholfen werden. Darüber hinaus erscheint auf mittlere Sicht ein weiterer personeller Ausbau wünschenswert. Eine räumliche Erweiterung ist mittelfristig erforderlich.

Der Wissenschaftsrat empfiehlt Bund und Ländern, die gemeinsame Förderung des Museums auf der bisherigen Grundlage unter Beachtung der oben im einzelnen begründeten Vorschläge und Hinweise fortzusetzen.

Anhang

Vom Deutschen Schiffahrtsmuseum vorgelegte Unterlagen:

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) als Forschungseinrichtung von Dr. Detlev Ellmers und Dr. Per Hoffmann mit einem Verzeichnis der Veröffentlichungen des DSM, 1980-1985

Antworten des Deutschen Schiffahrtsmuseums auf die Fragen des Wissenschaftsrates

Sonderdruck aus dem Sammelband "Stiftungen aus Vergangenheit und Gegenwart"

Katalog lieferbarer Publikationen "Bücher, Bilder und Plakate", 1986

Erweiterungsmöglichkeiten Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven

Broschüre "Zehn Jahre Deutsches Schiffahrtsmuseum 1975-1985"

Wirtschaftspläne 1986 und 1987